



Transport Żegluga Przybrzeżną i Śródlądowymi Drogami Wodnymi

GMP+ B 4.3

Wersja PL: 1 styczeń 2022

GMP+ Feed Certification scheme



Historia dokumentu

| Przegląd Nr / Data akceptacji | Poprawka | Dotyczy | Data wdrożenia |
|----------------------------------|---|---------------|----------------|
| 0.0 / 09-2010 | Poprzednie wersje są dostępne w zakładce History | | 01-01-2011 |
| 0.1 / 09-2011 | | | 01-01-2012 |
| 0.2 / 11-2012 | | | 01-03-2013 |
| 1.0 / 06-2014 | Zmiany redakcyjne: Wszystkie zmiany redakcyjne zostały zebrane w factsheet | Cały Dokument | 01-01-2015 |
| | Cały transport śródlądowymi drogami wodnymi, łącznie z żegluga przybrzeżną, musi być certyfikowany. | 1.3 | 01-01-2016 |
| | Wyjaśnienie: Plany pracy w standardzie GMP+ B4.3 dotyczące zapisów danych odnośnie bezpieczeństwa pasz są jedynie przykładowe. Przewoźnicy mogą korzystać ze swoich własnych formatów, o ile wszystkie wymagane dane są rejestrowane. | 4 | 01-01-2015 |
| | Poprawiono błędne odwołanie do nie istniejącego punktu. | 4.2 4.3 | 01-01-2015 |
| | Wyjaśnienie: już istniejący wymóg że środki czyszczące i dezynfekujące muszą być dopuszczone do żywności (food grade) został konsekwentnie dodany do planów pracy. | Cały Dokument | 01-01-2015 |
| | Podkreślono już istniejący wymóg konieczności stosowania minimalnego programu czyszczenia zgodnego z Załącznikiem 1 przez przewoźników oraz jego kontrolowania przez kontrolera LCI. | Załącznik 1 | 01-01-2015 |
| 2.0 / 11-2015 | Wyjaśnienie: już istniejący wymóg wymycia odpadów szklanych został sformułowany jaśniej. | Załącznik 1 | 01-07-2016 |
| 3.0 / 05-2018 | Komora ładunkowa musi być pusta dla weryfikacji GMP + B4.3 | 1.6 | 01.07.2019 |
| 07-2020 | Cały dokument został uaktualniony zgodnie z nową wersją Dutch Inland Waterways Code of Practice. (Holenderskiego Kodeksu Dobrej Praktyki w Żegludze Śródlądowej) | Cały dokument | 31-12-2020 |
| 5.0 / 10-2022 | Drobne zmiany redakcyjne | Cały dokument | n/a |
| | Dodano wyjaśnienie, że GMP+ Feed Certification scheme nie zawiera wymogów dla certyfikacji transportu statkiem morskim. | 1.3 | 01-01-2023 |
| | Dodano wymogi dotyczące pozytywnej deklaracji. | 1.7 | 01-01-2023 |
| | Jeśli <u>jakikolwiek</u> ładunek jest wymieniony na liście "zabronionych ładunków poprzedzających" lub też nie jest | 9c | 01-01-2023 |

| Przeгляд Nr / Data akceptacji | Poprawka | Dotyczy | Data wdrożenia |
|----------------------------------|--|---------------|----------------|
| | umieszczony na żadnej innej liście, wówczas statek nie nadaje się już do transportu pasz. | | |
| | Nazwy niektórych produktów zostały dostosowane. | Załącznik 1 | 01-01-2023 |
| | Załącznik 2 został usunięty ponieważ ma on zastosowanie jedynie do ładowni dedykowanych produktom spożywczym. | Załącznik 2 | 01-01-2023 |
| | Dokonano rozróżnienia pomiędzy wymogami dotyczącymi wszystkich firm transportu śródlądowego certyfikowanych GMP+, a wymogami ustanowionymi specjalnie dla firm holenderskich/europejskich. | Cały dokument | 01-01-2023 |

Uwagi redakcyjne:

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

- Nowy tekst
- ~~Stary tekst~~

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

SPIS TREŚCI

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | WPROWADZENIE | 5 |
| 1.1 | INFORMACJE OGÓLNE | 5 |
| 1.2 | STRUKTURA GMP+ FEED CERTIFICATION | 5 |
| 1.3 | ZAKRES I ZASTOSOWANIE NINIEJSZEGO STANDARDU | 6 |
| 1.4 | STRUKTURA NINIEJSZEGO STANDARDU | 8 |
| 1.5 | WYŁĄCZENIE WYMOGÓW | 8 |
| 1.6 | WYMOGI DLA CERTYFIKACJI | 8 |
| 1.6 | POZYTYWNA DEKLARACJA | 8 |
| 2 | CEL FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM | 9 |
| 3 | HOLENDERSKI KODEKS DOBREJ PRAKTYKI | 10 |
| 3.1 | CZYM JEST HACCP | 10 |
| 4 | PLANY PRACY | 13 |
| 4.1 | WPROWADZENIE | 13 |
| 4.2 | PREWENCJA | 14 |
| 4.3 | KONTROLA | 16 |
| 4.4 | REJESTRACJA | 17 |
| 4.5 | PRZEGLĄD PLANÓW PRACY | 18 |
| | LISTA ŁADUNKOWA PRODUKTÓW UWAŻANYCH ZA ŻYWNOŚĆ W | |
| | PRZEWOZACH TANKOWCAMI | 57 |
| | FORMULARZ ZGŁOSZENIA NIEBEZPIECZNEJ ŻYWNOŚCI | 58 |
| | FORMULARZ ZGŁOSZENIA NIEBEZPIECZNEJ PASZY | 59 |

1 WPROWADZENIE

1.1 Informacje ogólne

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

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

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

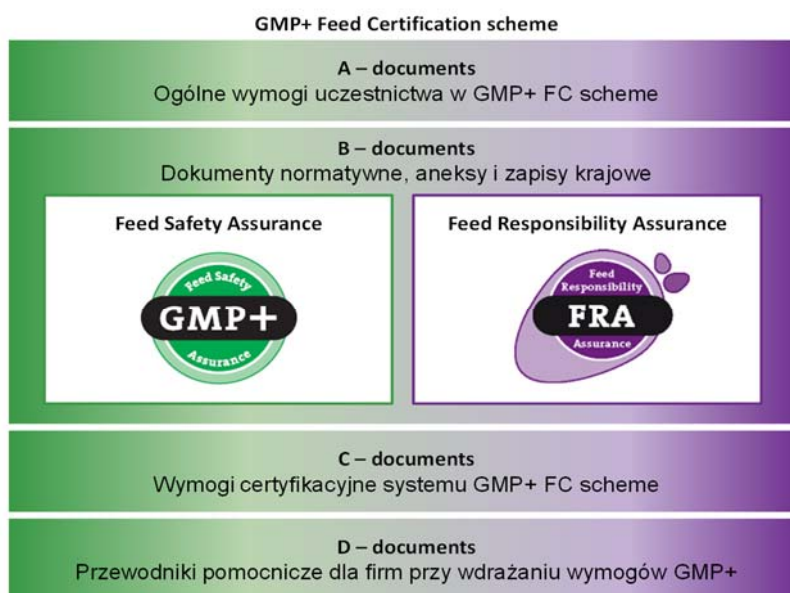
Rozwijając moduł GMP+ Feed Responsibility Assurance, firma GMP+ International uwzględnia oczekiwania uczestników GMP+. Sektor pasz dla zwierząt stoi przed wyzwaniem działania w sposób bardziej odpowiedzialny społecznie. Dotyczy to, dla przykładu, pozyskiwania soi i mączki rybnej od producentów i handlowców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

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

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

1.2 Struktura GMP+ Feed Certification

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



Wszystkie te dokumenty są dostępne na stronie internetowej GMP+ International (www.gmpplus.org).

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

1.3 Zakres i zastosowanie niniejszego standardu.

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

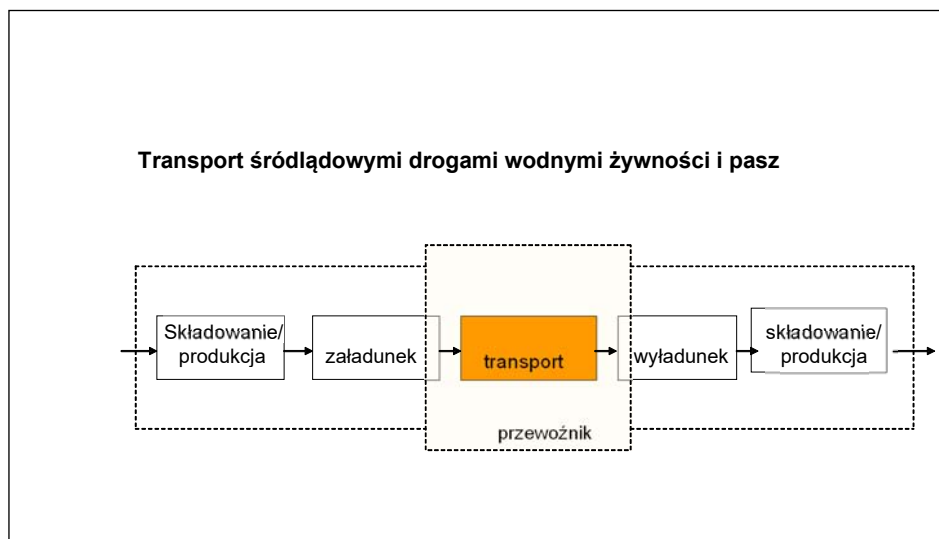
Dla jasności i przejrzystości tego standardu, tam gdzie w treści jest odniesienie do transportu śródlądowymi drogami wodnymi, oznacza to również transport statkami żeglugi przybrzeżnej. Jeśli chodzi tylko o jeden z dwóch sposobów transportu, wówczas będą użyte odpowiednio określenia “transport śródlądowymi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

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

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

* Wszystkie drogi wodne w linii brzegowej danego kraju, za wyjątkiem dróg łączących port morski z morzem

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



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

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

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

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

Niezależnie od zobowiązań wynikających z niniejszego standardu, uczestnik będzie wprowadzać na rynek lub oferować jedynie takie usługi związane z żywnością lub paszami, które są bezpieczne dla ludzi lub zwierząt i (pośrednio) są bezpieczne dla konsumentów produktów zwierzęcych.

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

1.4 Struktura niniejszego standardu

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

Rozdział 4 składa się z tak zwanych Planów Pracy, które przewoźnik musi stosować, aby wykazać zgodność z wymogami standardu.

Ramy międzynarodowe

W rozdziale 4 zapis "Inland Waterway Guide to Good Practice" należy rozumieć jako GMP+ B 4.3

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

1.5 Wyłączenie wymogów

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

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

1.6 Wymogi dla certyfikacji

W ramach kontroli GMP + B4.3 inspektor musi sprawdzić, czy ładownia jest w dobrym stanie technicznym i czy została wykonana z odpowiednich materiałów, które można skutecznie czyścić i konserwować w celu uniknięcia zanieczyszczenia żywności i pasz.

W tym celu, do kontroli zgodnej z GMP + B4.3 Transport Żegluga Przybrzeżną i Śródlądowymi Drogami Wodnymi, ładownia musi być pusta, aby umożliwić jej ocenę.

1.6 Pozytywna deklaracja

Uczestnik dostarczający usługi transportu fizycznego zabezpieczane zgodnie z tym standardem GMP+ musi podać klientowi na piśmie status dostarczonych usług.

Patrz GMP+ BA6 *Minimalne wymogi dla oznakowania & dostawy*, gdzie znajdują się dodatkowe wymogi dotyczące dostarczania usług.

2 Cel Feed Safety Management System

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

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

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

Uwagi:

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

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

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

Dokumenty te są dostępne na stronie internetowej GMP+ International (www.gmpplus.org).

3 Holenderski Kodeks Dobrej Praktyki

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

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

Ramy międzynarodowe

W różnych paragrafach / Planach pracy HACCP szereg typowych holenderskich / europejskich wymogów dostosowano do wymogów obowiązujących w obrocie międzynarodowym.

3.1 Czym jest HACCP

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

HACCP jest częścią Europejskiego Rozporządzenia Dotyczącego Higieny Żywności (European Food Hygiene Regulation and the Feed Hygiene Regulation), które zostało włączone do ustawodawstwa krajowego. Ta Dyrektywa unijna oraz prawodawstwo krajowe pozwalają na wypracowanie przepisów (kodeksu) dotyczących bezpiecznego postępowania z żywnością i paszami. Przepisy te są przeznaczone dla całego sektora lub przemysłu i bazują na zasadach HACCP. Zostały one zatwierdzone przez władze (rząd).

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

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

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

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

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

Niebezpieczeństwo skażenia lub zepsucia można podzielić na:

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

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

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

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

Co to są krytyczne punkty kontroli?

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

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

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

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

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

4 Plany pracy

4.1 Wprowadzenie

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

Istotne wymogi o charakterze ogólnym są następujące:

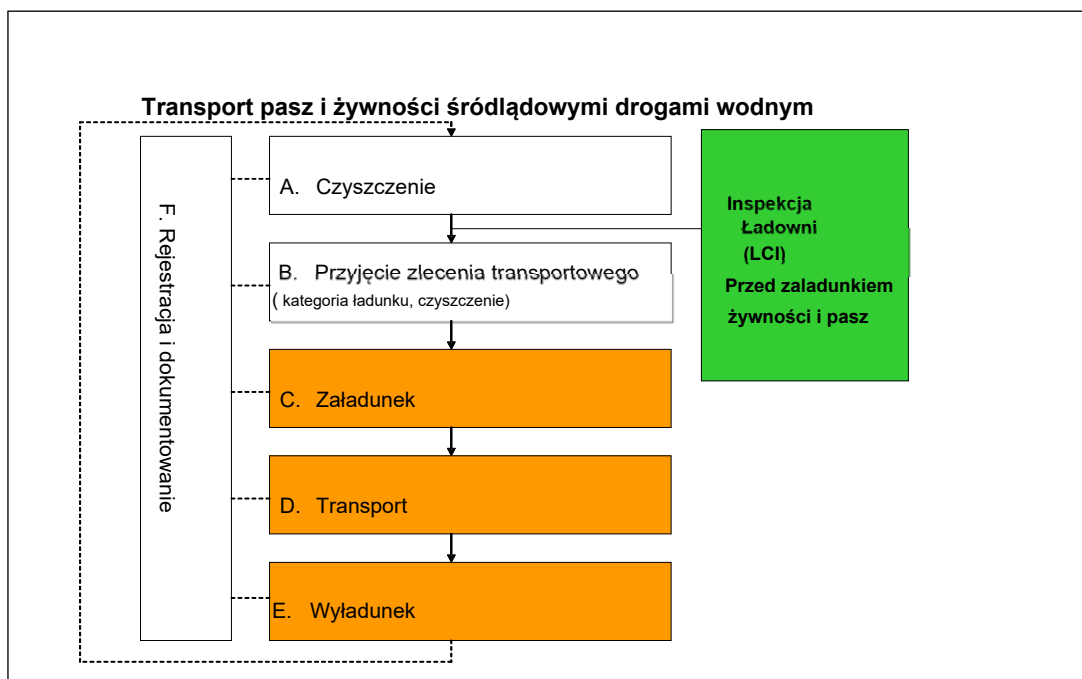
- Produkty nie mogą zostać skażone przez czynniki z zewnątrz (skażenie przez inny ładunek równoczesny bądź przez ładunek poprzedzający).
- Produkty nie mogą być narażone na sytuacje niebezpieczne dla pasz lub żywności (niewłaściwe otoczenie, nieprawidłowa temperatura).

Plany pracy zawierają procedury, których należy przestrzegać. Opracowano plan pracy dla każdej sytuacji. Plany pracy są podzielone na trzy części: **prewencja**, **kontrola i rejestracja**.

Uwaga:

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

Proces transportu jest prosty i przedstawia się następująco:



Przy transporcie żywności i pasz dla zwierząt obowiązują trzy zasady:

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

4.2 Prewencja

Jak zapewnić bezpieczeństwo pasz i żywności w procesie transportu?

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

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

Wymagania podstawowe:

Przewoźnik musi zapewnić, że statek:

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

Ponadto przewoźnik musi zapewnić, że:

- a. podjęto działania zapobiegające szkodnikom oraz, na wypadek wystąpienia szkodników, opracowano i wdrożono odpowiedni plan ich zwalczania;
- b. pracownicy stosują się do instrukcji higieny ogólnej i osobistej;
- c. ładownie są czyste, całkowicie opróżnione, wolne od pozostałości oraz zapachu wcześniejszych ładunków;
- d. ładownie są suche i/lub osuszone w przypadku, gdy kolejny transport dotyczy ładunku suchego;
- e. ładownie są przykryte, o ile nie zagraża to jakości przewożonego produktu.

Plan Pracy 1 – Transport dedykowany

Pierwszy plan pracy to plan, w którym opisana jest możliwość transportu dedykowanego. Oznacza on, że statek przewozi albo wyłącznie żywność, albo wyłącznie żywność, materiały paszowe, mieszanki paszowe i premiksy. Jeżeli statek nie posiada jeszcze takiego statusu, ale ma go uzyskać, wówczas fakt, że statek nadaje się do transportu dedykowanego musi zostać wykazany poprzez poddanie go audytowi zewnętrznemu lub inspekcji. W takim przypadku należy zwrócić uwagę na specyficzne różnice pomiędzy transportem w zbiornikach, a transportem ładunków suchych. Plan Pracy 1 jest oświadczeniem, które musi znajdować się na statku i być okazane na żądanie audytora.

Plan Pracy 2 – Kontrola ładowni (LCI)

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

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

~~Firma kontrolna~~ ~~organizacja kontrolna~~: firma akredytowana zgodnie z ISO 17020 ze specjalizacją w paszach, zbożach lub rolnych ładunkach ciekłych i/lub działająca na skalę międzynarodową zgodnie z uznanym systemem certyfikacji, takim jak ISO 9001:2015, w którym kontrola ładowni jest wyraźnie wymieniona w zakresie certyfikacji.

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

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

Plan Pracy 3, 4 i 5 – Higiena i Czyszczenie

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

Ładownie muszą być czyszczone zgodnie z instrukcjami (dla pasz patrz Plan Pracy 9b, Załącznik 2). Rejestrowanie czyszczenia odbywa się zgodnie z Planem Pracy 14. Materiały (takie jak sprzęt używany do pobierania prób), które wchodzi lub mogą wejść w kontakt z produktem muszą również być regularnie czyszczone. Środki czyszczące i dezynfekujące powinny być produktami dopuszczonymi do kontaktu z żywnością (tzw. 'food grade'). Plan Pracy 5 opracowano dla czyszczenia ładowni. Czyszczenie jest CCP (Krytycznym Punktem Kontroli)

Food grade (dopuszczone do kontaktu z żywnością): są to bezpieczne środki czyszczące i / lub dezynfekujące, które mogą być używane w transporcie produktów przeznaczonych do przemysłu paszowego i / lub spożywczego. Użytkownik powinien to sprawdzić w instrukcji dotyczącej użycia produktu.

4.3 Kontrola

Jak zapewnić kontrolę bezpieczeństwa pasz i żywności podczas procesu transportu?

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

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

Plany Pracy 9 i 10 – Ładunki poprzedzające i zalecane temperatury

Należy stosować się do ustalonych norm i wartości granicznych oraz brać pod uwagę zwyczajowe limity odrzucenia zgodnie z przepisami prawnymi i zapisami kontraktu. Trzeba zapobiegać skażeniom z zewnątrz (na przykład z innego ładunku) oraz szkodom spowodowanym przez sam ładunek (na przykład wskutek niewłaściwej temperatury) W tym celu opracowano następujące plany pracy: Plan Pracy 9, (przygotowanie do statusu transportu dedykowanego oraz sposoby działania dotyczące ładunków zabronionych i ładunków niewymienionych na liście) oraz Plan Pracy 10 (zalecane temperatury). Mierzenie i odnotowywanie temperatury stanowi Krytyczny Punkt Kontroli (CCP).

Plan Pracy 11 – Książka Ładunków

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

Plan Pracy 12 – List protestacyjny

Przewoźnik jest odpowiedzialny za każde skażenie towaru mogące stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa pasz lub żywności podczas transportu. Przewoźnik może złożyć protest, jeśli nie są dostępni wyspecjalizowani audytorzy i powiadomić o tym swojego klienta. Plan Pracy 12 to przykład takiego listu protestacyjnego.

Plan Pracy 13 – Postępowanie w przypadku reklamacji

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

4.4 Rejestracja

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

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

Plan Pracy 14 – Rejestracja i dokumentowanie

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

Plan Pracy 15 – Weryfikacja

Weryfikacja oznacza sprawdzenie czy jest stosowany Kodeks Dobrej Praktyki. Działanie Kodeksu musi być sprawdzane regularnie. Kontrole służą sprawdzeniu, czy system działa zgodnie z przewidywaniami. Odnotowywanie ma miejsce poprzez sporządzanie raportów zgodnie z opisem kontroli w Planie Pracy 15. Ten plan pracy może być dodatkową częścią kontroli zewnętrznej.

Plan Pracy 16 – Dostosowanie do zmian

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

4.5 Przegląd planów pracy

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

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

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

SPECJALNOŚCI : a) TRANSPORT STATKIEM DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW SUCHYCH (ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI)
b) TRANSPORT TANKOWCEM (ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI)

NAZWA STATKU :

ZAŁADOWCA :

DEKLARACJA : a) STATEK WYMIENIONY POWYŻEJ PO DOKŁADNYM CZYSZCZENIU I SPECJALISTYCZNEJ KONTROLI (przez ponad 6 miesięcy regularnie, to znaczy przynajmniej kilka razy w miesiącu) PRZEWOZIŁ WYŁĄCZNIE PRODUKTY OPISANE PONIŻEJ I W KONSEKWENCJI MOŻE BYĆ UZNANY ZA PRZEWOŻĄCY:
b) TANKOWIEC WYMIENIONY POWYŻEJ ZOSTAŁ PIERWOTNIE ZBUDOWANY LUB ODPOWIEDNIO PRZYSTOSOWANY DO TRANSPORTU PRODUKTÓW OPISANYCH PONIŻEJ I W KONSEKWENCJI MOŻE BYĆ UZNANY ZA PRZEWOŻĄCY:

'WYŁĄCZNIE ŻYWNOŚĆ'

lub inne określenie o takim samym znaczeniu

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

NAZWY PRODUKTÓW :
.....
.....
(Załącznik 2 Żywność przewożona w tankowcach)

ZAŁADOWCA/ARMATOR

(pieczętka + nazwa + podpis)

.....

FIRMA KONTROLNA

ORGANIZACJA KONTROLNA

(pieczętka + nazwa + podpis)

.....

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

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

SPECJALNOŚCI : a) TRANSPORT STATKIEM DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW SUCHYCH (ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI)
b) TRANSPORT TANKOWCEM (ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI)

NAZWA STATKU :

ZAŁADOWCA :

DEKLARACJA : a) WYŻEJ WYMIENIONY STATEK PO DOKŁADNYM CZYSZCZENIU I SPECJALISTYCZNEJ KONTROLI (regularnie przez okres powyżej 6 miesięcy) PRZEWOZIŁ WYŁĄCZNIE PRODUKTY OPISANE PONIŻEJ I W KONSEKWENCJI MOŻE BYĆ UZNANY ZA PRZEWOŻĄCY:
b) WYMIENIONY POWYŻEJ TANKOWIEC ZOSTAŁ PIERWOTNIE ZBUDOWANY LUB ODPOWIEDNIO PRZYSTOSOWANY DO TRANSPORTU PRODUKTÓW OPISANYCH PONIŻEJ I W KONSEKWENCJI MOŻE BYĆ UZNANY ZA PRZEWOŻĄCY:

'WYŁĄCZNIE PASZE, AGRI-ONLY'

lub inne określenie o tym samym znaczeniu

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

NAZWY PRODUKTÓW:

ZAŁADOWCA/ARMATOR

(pieczętka + nazwa + podpis)

.....

FIRMA KONTROLNA

ORGANIZACJA KONTROLNA

(pieczętka + nazwa + podpis)

.....

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

(Przedstawiony przykład zawiera wszystkie potrzebne informacje, które muszą być odnotowane)

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

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

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

| | | GMP+-ALLOWED GMP+-toegelaten GMP+-admis Dopuszczony przez GMP+ | |
|--|--|---|-------------------|
| PREVIOUS CARGOES : Vorige ladingen : Chargements precedents : Ładunki poprzedzające : | LAST / Laatste / Dernier / Ostatni | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| | 2ND / 2de / 2ème / 2-gi od końca | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| | 3RD / 3e / 3ème / 3-ci od końca | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |

| | | | |
|--|---|-----------------------|-------------------|
| CLEANING : Reiniging : Nettoyage : Czyszczenie : | DRY / droog / sec / sucha | YES Ja / Oui | NO Nee/Non |
| | WITH WATER / met water / à l' eau / z użyciem wody | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| | WATER + DETERGENT / water + detergent / eau + détergent / woda + detergent | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| | WATER + DETERGENT + DESINFECTATION water + detergent + desinfectie / eau + détergent + disinfection / woda + detergent + środek dezynfekcyjny | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| RESULTS : Bevindingen / Résultats : Wyniki : | EMPTY / Leeg / Vide / Pusta | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| | CLEAN / Zuiver / Propre / Czysta | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| | DRY / Droog / Sec / Sucha | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| | FREE FROM ODOUR / Geurloos / Sans odeur / Bez zapachu | YES Ja / Oui | NO Nee/Non |
| | FREE FROM INSECTS / Vrij van ongedierte / Exempt de vermine / Wolna od insektów | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| | FREE FROM REMNANTS OF PREVIOUS CARGOES / Vrij van vorige ladingresten / Sans restes de chargements antérieurs / Bez pozostałości poprzednich ładunków | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| | VISUAL : TOTALLY INTACT AND FULLY CLOSING Visueel heel en sluitbaar / Compartiments en bon état visuel et pourvus de fermetures adéquates Ocena wizualna: Ładownie w dobrym stanie i z odpowiednimi pokrywami | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| TYPE OF HEATING (tankers): Rodzaj grzania (tankowce): | steam / hot water / thermal oil para wodna / gorąca woda / olej grzewczy | | |
| FINAL RESULT : Resultaat / Résultat : Wynik końcowy: | ACCEPTED FOR LOADING Goedgekeurd om te laden / Accepté à charger Przyjęto do załadunku: | YES Ja / Oui / Tak | NO Nee/Non/Nie |
| REMARKS / Opmerkingen / Remarques Uwagi : | | | |

Name or stamp of the Inspection Company
Nazwa i pieczęć

Firmy Kontrolnej
organizacja kontrolna

Name surveyor :
Naam controleur :
Le nom de contrôleur
Nazwisko kontrolera :

Name of the captain of the ship :
Naam kapitein :
Le nom de capitaine
Nazwisko kapitana :

* ostatnie trzy ładunki luzem (ostatni, przedostatni, trzeci od końca), podanie innych pośrednich ładunków nie przewożonych luzem i jeśli to możliwe określenia agri-only.

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

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

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

1. Przewoźnik i jego cały personel muszą znać przepisy dotyczące higieny osobistej w czasie załadunku, przewozu i wyładunku pasz i żywności;
2. Przewoźnik musi nadzorować personel własny i stron trzecich w czasie ich działań na pokładzie statku.
3. Higiena osobista na pokładzie oznacza:
 - a. Osoby cierpiące na poniższe dolegliwości muszą natychmiast zgłaszać ten fakt i jego prawdopodobną przyczynę przewoźnikowi i nie mogą mieć kontaktu z ładunkiem. Dotyczy to w szczególności:
 - jakichkolwiek chorób przenoszonych się przez żywność
 - zakażonych ran, infekcji skóry lub owrzodzeń
 - biegunki, wymiotów, żółtaczk.
 - b. Zabrania się jedzenia, palenia i picia w ładowniach do przewozu żywności i pasz.
 - c. W trakcie załadunku lub wyładunku towarów luzem zabrania się jedzenia, palenia lub picia.
 - d. Personel, który ma kontakt z przewożoną żywnością lub paszą powinien nosić czyste ubrania ochronne, nakrycie głowy i ochraniacze na obuwiu. Czyste ochraniacze (na obuwiu) w razie wchodzenia do ładunku.
 - e. Personel (jak na przykład kontrolerzy) który ma bezpośredni kontakt z przewożoną żywnością lub paszą musi podjąć starania, aby zapobiegać skażeniom żywności lub pasz poprzez przedmioty osobistego użytku lub biżuterię (długopisy, ołówki, telefony komórkowe, zapalniczki, papierosy, kolczyki, pierścionki itp.)

HACCP PLAN PRACY 4**OGÓLNE PROCEDURY HIGIENICZNE**

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

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

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

W przypadku wystąpienia szkodników (gdziekolwiek na statku), przewoźnik musi zapewnić, że certyfikowana firma zwalczająca szkodniki opracuje właściwy plan kontroli i / lub certyfikowana firma przeprowadzi fumigację miejsc skażonych w celu zwalczenia insektów. Obecność szkodników w ładunku musi być zgłoszona do klienta.

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

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

CEL: Zapobieganie skażeniom pasz i żywności substancjami niepożądanymi poprzez prawidłowe, specjalistyczne czyszczenie ładowni

PROCEDURA

Procedura czyszczenia zbiorników w tankowcach powinna zawierać przynajmniej następujące elementy:

- a. Ładownie muszą być całkowicie opróżnione.
- b. Ładownie powinny być myte gorącą lub zimną wodą (patrz zapisy w podpunkcie c), w zależności od ostatniego ładunku. Zasady są następujące:
 - zimna woda jest używana do produktów, które nie tężeją
 - gorąca woda jest używana do ładunków które tężeją.
- c. Woda powinna być rozpylana w ładowniach za pomocą 'butter wash installation' lub podobnej instalacji pod wysokim ciśnieniem (c. 6 barów). Woda po myciu jest wysysana za pomocą pomp wyładowczych i pompowana do 'zbiorników na zlewki'. Jest bardzo ważne, aby woda używana do czyszczenia środków transportu była dobrej jakości (woda źródłana, woda z kranu, woda przemysłowa). W związku z tym, istotne jest, aby właściciel środków transportu przeprowadził ocenę ryzyka dotyczącą używania (powtórnego użycia) wody do mycia. Woda musi być takiej jakości, aby nie spowodowała skażenia produktu, który ma zostać załadowany. Przewoźnik może wykonać (uzyskać) analizę wody (lub zlecić jej przeprowadzenie), lub zażądać wyników analizy od dostawcy wody używanej do mycia. Wszelkie pozostałości ładunku muszą być usunięte zgodnie z zasadami Scheepsafvalstoffenbesluit (Ship Waste Decree) i konwencji CDNI Convention.

Ramy międzynarodowe

Wszelkie pozostałości ładunku muszą być zutylizowane zgodnie z zasadami ustanowionymi przez właściwe władze lokalne.

- d. Można stosować wyłącznie środki czyszczące 'Food Grade' (dopuszczone do kontaktu z żywnością). Przewoźnik musi być w stanie wykazać to za pomocą dokumentów zawierających dane techniczne (na przykład MSDS – Material Safety Data Sheet). Takie zestawienia danych są dostępne u dostawców środków czyszczących.
- e. Po zakończeniu czyszczenia nie mogą pozostać żadne wykrywalne ślady środków czyszczących w ładowniach i przewodach/rurach (zapach, piana, wilgoć etc.).
- f. Zabieg czyszczenia powinien zostać odnotowany.

- g. Po zakończeniu czyszczenia, a przed załadunkiem żywności i pasz, należy zawsze przeprowadzić kontrolę ładowni (LCI). Powinna ona być przeprowadzona przez niezależną firmę kontrolną organizacja kontrolna posiadającą certyfikat (ISO 17020 lub odpowiednik) lub przez własnego kontrolera załadunkowego firmy zlecającej przewóz (producent i/lub firma handlowa). Definicja – patrz rozdział 4.2 Prewencja / Plan Pracy 2 – Kontrola Ładowni (LCI).

Jest to obowiązkiem właściciela ładunku (zleceniodawcy) ustalonym przepisami prawa. Jeśli nie ma LCI, kapitan musi wystawić list protestacyjny (WP 13) i wysłać go do zleceniodawcy.

Odstępstwa od tych zasad mogą być dokonane na polecenie i w konsultacji z właścicielami ładunku, jednak nie mogą nigdy prowadzić do zastosowania mniej restrykcyjnego sposobu czyszczenia od przewidzianego w tym standardzie.

UWAGA

W przypadku gdy przewoźnik zostanie poinformowany, że w poprzednim ładunku wykryto nieprawidłowości mikrobiologiczne, ładownie muszą zostać zdezynfekowane środkiem dezynfekującym dopuszczonym do kontaktu z żywnością (food grade) w trakcie kolejnego czyszczenia. Przewoźnik musi być w stanie wykazać to za pomocą dokumentów z zestawieniami danych technicznych (na przykład MSDS – Material Safety Data Sheet). Dezynfekcja ma miejsce zawsze po myciu. Nie mogą pozostać żadne ślady środka dezynfekującego.

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

CEL: Zapobieganie możliwym skażeniom pasz i żywności substancjami niepożądanymi poprzez prawidłowe, specjalistyczne czyszczenie ładowni.

PROCEDURA

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

- a. Ładownie muszą być całkowicie opróżnione.
- b. W zależności od poprzedniego ładunku ładownie powinny być poddane czyszczeniu przez zamiatanie.
- c. Miotły, łopatkę itp. sprzęt używany do czyszczenia ładowni musi być wyczyszczony po użyciu. Czyszczenie to musi być rejestrowane. Dotyczy to w szczególności mioteł, łopatek itp., które są również używane do innych ładunków poza żywnością i paszami.
- d. W zależności od poprzedniego ładunku ładownie będą myte detergentem i/lub wypłukane wodą. Woda do mycia i wszelkie pozostałości ładunku muszą być usunięte zgodnie z zasadami Ship Waste Decree i konwencją CDNI Convention.

Ramy międzynarodowe

Wszelkie pozostałości ładunku muszą być zutylizowane zgodnie z zasadami ustanowionymi przez właściwe władze lokalne.

- e. Można używać wyłącznie środków czyszczących 'Food Grade' (dopuszczone do kontaktu z żywnością). Przewoźnik musi być w stanie wykazać to za pomocą dokumentów z zestawieniami danych technicznych (na przykład MSDS). Można zażądać od dostawcy przedstawienia tych dokumentów.
- f. Po zakończeniu czyszczenia, nie mogą pozostać żadne wykrywalne ślady środków czyszczących w ładowniach i przewodach/rurach (zapach, piana, wilgoć etc.)
- g. Jeżeli ładownie są suche, statek może przyjąć nowy ładunek.
- h. Zabieg czyszczenia powinien zostać odnotowany

- i. Po zakończeniu czyszczenia, a przed załadunkiem żywności i pasz należy zawsze przeprowadzić kontrolę ładowni (LCI). Powinna ona być przeprowadzona przez niezależną firmę kontrolną organizacja kontrolna posiadającą certyfikat (ISO 17020 lub odpowiednik) lub przez własnego kontrolera załadunkowego firmy zlecającej przewóz (producent i/lub firma handlowa). Definicja – patrz rozdział 4.2 Prewencja / Plan Pracy 2 – Kontrola Ładowni (LCI). Jest to obowiązkiem właściciela ładunku (zleceniodawcy) ustalonym przepisami prawa. Jeśli nie ma LCI, kapitan musi wystawić list protestacyjny (WP 13) i wysłać go do zleceniodawcy.

Odstępstwa od tych zasad mogą być dokonane na polecenie i w konsultacji z właścicielami ładunku, jednak nie mogą nigdy prowadzić do zastosowania mniej restrykcyjnego sposobu czyszczenia od przewidzianego w tym Kodeksie Higieny.

UWAGA

W przypadku gdy przewoźnik zostanie poinformowany, że w poprzednim ładunku wykryto nieprawidłowości mikrobiologiczne, ładownie muszą zostać zdezynfekowane środkiem dezynfekującym dopuszczonym do kontaktu z żywnością (food grade) w trakcie kolejnego czyszczenia. Przewoźnik musi być w stanie wykazać to za pomocą dokumentów z zestawieniami danych technicznych (na przykład MSDS – Material Safety Data Sheet). Dezynfekcja ma miejsce zawsze po myciu. Nie mogą pozostać żadne ślady środka dezynfekującego.

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

CEL: Zapobieganie możliwym skażeniom pasz i żywności substancjami niepożądanymi poprzez prawidłowe, specjalistyczne czyszczenie ładowni (kontenerowców i drobnicowców)

PROCEDURA

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

Ładunki drobnicowe pakowane (skrzynie, towary workowane, pojemniki IBC, itp.) zapewniają w mniejszym lub większym stopniu ochronę przez warunkami zewnętrznymi. Po przewozie towarów pakowanych (niezależnie od rodzaju ładunku), ładownia powinna być wyczyszczona przynajmniej z użyciem wody. Ma to związek z pozostałościami materiałów opakowaniowych (papier, odłamki drewna, odłamki metalu, kawałki sznurka, juty itp.), które mogą pozostać w ładowni.

Odstępstwa od tej zasady mogą mieć miejsce na polecenie i w porozumieniu z zainteresowanymi stronami, jednak nigdy nie mogą prowadzić do zastosowania mniej restrykcyjnego sposobu czyszczenia od przewidzianego w tym standardzie.

HACCP PLAN PRACY 6

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

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

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

| Numer SBM (proces) | Ryzyko | Normy | | Środki kontrolne | Kontrola | | | Działania naprawcze | | Dokumentowanie – Plan Pracy |
|--------------------|--|---|---|--|--|---|---|---|---|-----------------------------------|
| | | Limit działania | Limit odrzucenia | | Metoda | Częstotliwość | Odpowiedzialność | Metoda | Od-powiedzi-alność | |
| | - Skażenie chemiczne | Zgodnie z przepisami prawa. | | | LCI | Przed każdym załadunkiem | Inspektor | Powtórne czyszczenie, dokładniejsze, w miarę możliwości i ponowne przedstawienie ładowni do kontroli. Brak kontrolera: poinformować zleceniodawcę za pomocą listu protestacyjnego | Przewoźnik | Plan Pracy 2 Plan Pracy 12 |
| | | | | Transport "Dedykowany" | Sprawdzenie ładunków za ostatnie 6 miesięcy. | Raz na żądanie inspektora. | Inspektor | Od ostatniego ładunku "niespecjalistycznego" liczy się nowy okres 6 miesięcy przed ponowną kontrolą. | Przewoźnik | Plan Pracy 1a, 1b |
| SBM2 (Załadunek) | Nieprawidłowa temperatura powodująca: - Zmiany fizyczne (barwa, zapach, lepkość) - Skażenie mikrobiologiczne | Zgodnie z zalecanymi temperaturami Plan Pracy 10. - Zgodnie z charakterystyką produktu w specyfikacji. - Możliwość pompowania (tłuszcze i oleje) Salmonella nieobecna w 25g. | - Pomiar, porównywanie i rejestrowanie temperatury na dokumencie odbioru.* - Kontrola organoleptyczna (barwa, konsystencja, zapach)* | Porównanie z wartościami normatywnymi Porównanie produktu z udokumentowanymi danymi o tej partii. | Każdy ładunek wymagający kontroli | Przewoźnik, pracownicy firm żeglugi śródlądowej | - Wstrzymanie załadunku - Poinformowanie klienta - Działania naprawcze w porozumieniu z klientem - Kontrola szkodników - Adnotacja w księdze ładunków | Przewoźnik | Plan Pracy 4 Plan Pracy 10a, 10b i 10c. Plan Pracy 11 | |

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

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

PLAN HACCP PLAN PRACY 7
PLAN HACCP dla "TRANSPORTU"

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

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

* Sprawdzenia dokonuje się w ramach możliwości załadowcy.

HACCP PLAN PRACY 8

PLAN HACCP dla "WYŁADUNKU"

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

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

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

HACCP- PLAN PRACY 9a TANKOWCE**PRZYGOTOWANIA DO UZYSKANIA STATUSU 'DEDYKOWANY ŻYWNOSĆ
i/lub PASZE'**

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

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

1. Wskazówki dla produktów, które będą jeszcze poddane dalszemu przetworzeniu:
 - a) Statki wyposażone w ładownie ze stali nierdzewnej:

Statki te muszą być pierwotnie zbudowane do przewożenia produktów dla przemysłu spożywczego i/lub paszowego. Jeśli statki takie były ładowane produktami innymi niż produkty dla przemysłu spożywczego lub paszowego, wszystkie elementy, które mogły wejść w kontakt z ładunkiem muszą być zastąpione materiałami ze stali nierdzewnej. Dotyczy to rur, spirali, pomp (i może nawet ładowni i grzejników, jeśli nie są one w dobrym stanie i / lub nie mogą zostać właściwie wyczyszczone. Musi to być poparte odpowiednią analizą ryzyka).
 - b) Statki wyposażone w żelazne (stal miękka) lub powlekanie ładownie:

Statki takie muszą być pierwotnie zbudowane do przewożenia produktów dla przemysłu spożywczego i/lub paszowego. Jeśli takie statki były ładowane produktami innymi niż przeznaczone dla przemysłu spożywczego i/lub paszowego, wówczas te statki nie mogą już dłużej kwalifikować się do statusu dedykowany żywność i / lub pasze, chyba że wszystkie elementy, które mogły mieć kontakt z ładunkiem (rury, spirale, pompy, grzejniki itp.) zostaną zastąpione nowymi materiałami ze stali nierdzewnej.

Uwaga: dotyczy to również zbiorników na odpady ze stali miękkiej i /lub zbiorników balastowych ze stali miękkiej, o ile są one używane przy myciu zbiorników statkowych.

W każdym przypadku dokładna kontrola i odpowiednie analizy muszą zostać przeprowadzone przez uznawaną **firmę kontrolną organizacja kontrolna** (ISO17020) i specjalistę od transportu morskiego. Po przyjęciu statku, **firmę kontrolną organizacja kontrolna** wystawia świadectwo zwolnienia (certyfikat) i raport kontroli od eksperta transportu morskiego, które są wymagane, aby uzyskać status dedykowany. Certyfikat ten nie jest LCI (kontrolą wizualną) lecz stanowi potwierdzenie, że wszystkie powyższe wymogi zostały spełnione.

Status dedykowany nie zwalnia statku ze zwyczajowych kontroli (LCI) i niezbędnych procedur czyszczenia (Załącznik1).

HACCP- PLAN PRACY 9b STATKI DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW SUCHYCH**PRZYGOTOWANIA DO UZYSKANIA STATUSU
“DEDYKOWANY ŻYWNOSĆ i/lub PASZE”**

CEL: Zapewnienie uzyskania statusu transportu “dedykowanego” dzięki skorzystaniu z przewodnika.

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

- 1 Wskazówki dla produktów, które zostaną poddane dalszemu przetworzeniu (surowce):
 - a) Statek z ładowniami ze stali nierdzewnej lub pokrytymi odpowiednią powłoką:
Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników), można transportować wyłącznie produkty neutralne (patrz Załącznik 1) przez okres pierwszych sześciu miesięcy (regularne przewozy, przynajmniej kilka razy w miesiącu).
 - b) Statki wyposażone w ładownie z żelaza (stal miękka) lub z drewna:
Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników), należy przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów, przynajmniej kilka razy w miesiącu) transportować wyłącznie produkty neutralne (patrz Załącznik 1). Po tym okresie statek musi być piaskowany i pomalowany na nowo (farbą food grade, patrz wyjaśnienia w paragrafie 4.2)
2. Wskazówki dla produktów, które nie będą poddawane dalszemu przetworzeniu (wyroby gotowe):
 - a) Statek z ładowniami ze stali nierdzewnej lub pokrytymi odpowiednią powłoką:
Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników), należy przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów, przynajmniej kilka razy w miesiącu) transportować wyłącznie produkty neutralne pochodzenia roślinnego (patrz Załącznik 1). Statki, które przewoziły ładunki zabronione (takie jak np. odpady z gospodarstw domowych), nie kwalifikują się do uzyskania statusu dedykowanego, chyba że ładownie zostaną wymienione.
 - b) Statki z ładowniami z żelaza (stal miękka) lub z drewna:
Wszystkie poprzednie ładunki musiały być materiałami paszowymi, mieszankami paszowymi lub premiksami lub też statek musi mieć ładownie zbudowane w sposób umożliwiający jedynie transport materiałów paszowych, mieszanek paszowych lub premiksów.
Jeśli sa odstępstwa od tych wymogów, status dedykowany nie może być przyznany, chyba że ładownie zostaną wymienione.

W każdym przypadku dokładna kontrola i odpowiednie analizy muszą być przeprowadzone przez uznawaną firmę kontrolną organizacja kontrolna (ISO 17020) lub ekwiwalent. Po przyjęciu statku, firma ta wystawia certyfikat zwolnienia, który jest wymagany, aby uzyskać status dedykowany.

Status dedykowany nie zwalnia statku ze zwyczajowych kontroli (LCI) i niezbędnych procedur czyszczenia (Załącznik 1).

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

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

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

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

1. **Jeśli ostatni ładunek znajduje się** Jeśli pojawi się jakikolwiek poprzedni ładunek na liście "zabronionych ładunków poprzedzających" (patrz Załącznik 1) lub nie jest wymieniony na żadnej liście, statek nie nadaje się do przewozu żywności, pasz, mieszanek paszowych i premiksów i musi być usunięty z listy statków zaakceptowanych.

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

Krok 1

Należy przeprowadzić czyszczenie odpowiednie dla ładunku zabronionego, z użyciem wody i środka czyszczącego food grade (dopuszczonego do kontaktu z żywnością) i/lub dezynfekcję z użyciem środka dezynfekującego food grade (jeśli wymagana) dostosowanego do rodzaju ładunku zabronionego, zgodnie z procedurą opracowaną wcześniej przez firmę. Wszystkie ładunki objęte zakresem **EU** Rozporządzenia 999/2001 muszą mieć procedurę zatwierdzoną i udokumentowaną przez właściwe władze, którą należy stosować.

Ramy międzynarodowe

Wszystkie ładunki objęte zakresem Rozporządzenia (UE) 999/2001 muszą być zgodne z przepisami odpowiednich władz lokalnych.

Ładunki objęte zakresem Rozporządzenia (UE) 999/2001 - patrz Zabronione ładunki poprzedzające w Załączniku 1 do tego dokumentu.

Krok 2

Ocena strefy załadowniczej po czyszczeniu i dezynfekcji zgodnej z opisem w Kroku 1 dokonana na koszt firmy przez niezależną firmę kontrolną organizacja kontrolna posiadającą certyfikat (ISO 17020 lub odpowiednik). Definicje – patrz rozdział 4.2. **Prewencja / Plan Pracy 2 – Kontrola Ładowni (LCI)**. Definicje – patrz **GMP+ A2 Definicje i Skrót**.

Firmę kontrolną Organizacja kontrolna skorzysta z książki ładunków, aby ustalić jakie ładunki poprzedzające były przewożone i jakie operacje czyszczenia i dezynfekcji zostały przeprowadzone.

Strefa załadunkowa środka transportu jest następnie sprawdzana organoleptycznie pod kątem obecności pozostałości, szczególnie w miejscach trudnych do wyczyszczenia.

Wszelkie wątpliwości ze strony organizacji sprawdzającej wymagają podjęcia dalszych działań (patrz uwaga poniżej).

UWAGA: Ta kontrola idzie znacznie dalej niż LCI. Ryzyka, jak i odpowiedzialność są wielokrotnie większe, z uwagi na możliwe niepożądane skutki ładunku zabronionego. Jeśli wątpliwości nie mogą być rozwiązane, ładownie muszą zostać wypiaszkowane i pomalowane na nowo (farbą lub powłoką food grade). Certyfikat zwolnienia musi zapewniać, że statek może znów być wykorzystywany do przewozu żywności i pasz. Nie jest to więc certyfikat kontroli lecz certyfikat gwarancji.

Krok 3

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

Uwaga:

Zależnie od ładunków poprzedzających i wyników kontroli wizualnej, kontroler z firmę kontrolną organizacja kontrolna może zdecydować o dalszych środkach higienicznych, które należy zastosować, używając pomiarów ATP i/lub płytek agarowych, na koszt przewoźnika. Inną możliwością jest kolejne przepłukanie, po którym następuje analiza wody z ostatniego płukania. W krańcowych wypadkach jedyną opcją jest piaskowanie i pomalowanie ładowni na nowo. Załącznik I zawiera dodatkowe instrukcje dotyczące ładunków niewymienionych.

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

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

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

CODEX CAC/RCP 36 – 1987 (Rev. 6-2015)

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

| | Składowanie i transport luzem | | Załadunek i wyładunek | |
|-----------------------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Min °C | Max °C | Min °C | Max °C |
| Olej/tłuszcz | | | | |
| Olej rycynowy | 20 | 25 | 30 | 35 |
| Olej kokosowy | 27 | 32 | 40 ⁴ | 45 ⁴ |
| Kwasy tłuszczowe oleju kokosowego | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia |
| Olej bawełniany | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 20 | 25 ¹ |
| Olej rybi | 20 | 25 | 25 | 30 |
| Kwasy tłuszczowe oleju rybiego | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia |
| Olej arachidowy | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 20 | 25 ¹ |
| Olej uwodorniony | Zmienna | - | Zmienna | - ² |
| Tłuszcz masłowy | 38 | 41 | 50 | 55 |
| Smalec | 40 | 45 | 50 | 55 |
| Olej lniany | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 10 | 20 ¹ |
| Olej kukurydziany | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 10 | 20 ¹ |
| Oliwa z oliwek | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 10 | 20 ¹ |

¹ Uznaje się, że w niektórych przypadkach temperatura otoczenia może przekroczyć maksymalną rekomendowaną wysokość wskazana w Tabeli.

² Oleje uwodornione mogą się znacznie różnić w zakresie punktu topnienia, który powinien być zawsze zadeklarowany. Zaleca się, aby w czasie podróży utrzymywać temperaturę bliską zadeklarowanego punktu topnienia, a przed wyładunkiem podnieść ją do poziomu od 10 do 15 °C powyżej tego punktu, aby zapewnić prawidłowy wyładunek.

| | Składowanie oraz transport luzem | | Załadunek i wyładunek | |
|--|--|--|-----------------------|-----------------------|
| | Min °C | Max °C | Min °C | Max °C |
| Olej / tłuszcz | | | | |
| Olej palmowy | 32 | 40 | 50 | 55 |
| Oleina palmowa | 25 | 30 | 32 | 35 |
| Stearyna palmowa | 40 | 45 | 60 | 70 ³ |
| Kwasy tłuszczowe oleju palmowego | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia |
| Olej z ziarn palmowych | 27 | 32 | 40 ⁴ | 45 ⁴ |
| Oleina z ziarn palmowych | 25 | 30 | 30 | 35 |
| Stearyna z ziarn palmowych | 32 | 38 | 40 | 45 |
| Kwasy tłuszczowe oleju z ziarn palmowych | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia |
| Olej rzepakowy | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 10 | 20 ¹ |
| Kwasy tłuszczowe oleju rzepakowego | ? | ? | ? | ? |
| Olej krokoszowy | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 10 | 20 ¹ |
| Olej sezamowy | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 10 | 20 ¹ |
| Masło shea | 38 | 41 | 50 | 55 |
| Olej sojowy | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 20 | 25 ¹ |
| Kwasy tłuszczowe oleju sojowego/słonecznikowego/kukurydzianego | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia |
| Olej słonecznikowy | Temperatura otoczenia | Temperatura otoczenia | 10 | 25 ¹ |
| Łój wołowy | Temperatura otoczenia (T ≤ 10 dni)* | Temperatura otoczenia (T ≤ 10 dni)* | 55 | 65 |
| Łój wołowy | 35 (T > 10 dni)* | 45 (T > 10 dni)* | 55 | 65 |

* T = czas podróży

³ Różne rodzaje stearyny palmowej mogą mieć szeroki zakres punktów topnienia, stąd podana temperatura może wymagać dostosowania do szczególnych okoliczności.

⁴ W ciepłym klimacie temperatura załadunku i wyładunku dla oleju kokosowego i oleju z ziaren palmowych wynosi Min 30°C, Maks 35°C lub jest temperaturą otoczenia.

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

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

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

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

Zleceniodawca musi być infomowany lub konsultowany w razie jakiegokolwiek istotnego odstępstwa temperatury.

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

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

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

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

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

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

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

ODSTĘPSTWA MUSZĄ BYĆ ZAWSZE ZGŁASZANE DO KLIENTA.

HACCP PLAN PRACY 11**KSIĘGA ŁADUNKÓW****(Przedstawiony przykład zawiera wszystkie potrzebne informacje, które muszą być odnotowane)****CEL:** Transportowane ładunki mogą być efektywnie śledzone dzięki księdze ładunków

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

* Niepotrzebne skreślić

HACCP PLAN PRACY 12**LIST PROTESTACYJNY dotyczący sprawdzenia bezpieczeństwa pasz i żywności****(Przedstawiony przykład zawiera wszystkie potrzebne informacje, które muszą być odnotowane)****CEL:** Wskazanie innym stronom zagrożeń dla bezpieczeństwa pasz i żywności w działaniach niekontrolowanych może pozwolić na ich uniknięcie.**LIST PROTESTACYJNY**

DATA :

DO :

OD :

DOT. : **Barka** :
Partia :
Miejsce :
Z :

Szanowni Państwo,

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

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

NVWA musi zostać ostrzeżona w przypadku niebezpiecznych dla żywności i / lub niebezpiecznych dla pasz odstępstw dotyczących towaru.* Odbywa się to w konsultacji ze zleceniodawcą i / lub właścicielem przedmiotowego towaru.

- Inne niezgodności, opis

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

* Jeśli prawo tego wymaga, sytuacja niebezpieczna dla żywności lub pasz będzie zgłoszona do właściwych władz. Dla Niderlandów takie władze to NVWA i należy korzystać z formularza zgłoszenia NVWA, aby informować o niebezpiecznych sytuacjach (patrz Załącznik 3 Formularz zgłoszenia).

Ramy międzynarodowe

* Jeśli jest to wymagane przez przepisy prawa, sytuacje niebezpieczne dla żywności lub pasz będą zgłaszane do właściwych władz.

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

(Przedstawiony przykład zawiera wszystkie potrzebne informacje, które muszą być odnotowane)

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

FORMULARZ REJESTRACJI REKLAMACJI

Numer :

Zgłaszający: Data:

Klient – nazwa dostawcy :

Osoba do kontaktu :

Stanowisko : Tel:

OPIS REKLAMACJI (łącznie z przypuszczalną przyczyną) Wewnętrzna /
Zewnętrzna

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

Dotyczy działu :

Statek/numer akt:

Data wpisania do rejestru reklamacji :

Parafa przyjmującego formularz reklamacji:.....

Działania podjęte przez :

Dział :

OPIS PODJĘTYCH DZIAŁAŃ

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

Data zakończenia działań :

Data powiadomienia klienta

o działaniach :

Parafa :

Data wypełnienia formularza

rejestracji reklamacji :

Potwierdzenie otrzymania (parafa):

HACCP PLAN PRACY 14**REJESTRACJA & DOKUMENTOWANIE**

(Przedstawiony przykład zawiera wszystkie potrzebne informacje, które muszą być odnotowane)

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

Informacje ogólne:

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

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

Procedura:

Potrzebne dane powinny być dostępne na pokładzie statku przez okres przynajmniej dwóch lat (chyba że przepisy krajowe stanowią inaczej). W razie kontroli dane te powinny być możliwe do okazania i wyjaśnienia. Przewoźnik musi również skorzystać z listy kontrolnej, wykazującej jakie procedury zostały zastosowane dla danego przewozu.

Procedury te to:

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

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

| | | |
|---------------|---|--|
| Plan Pracy 1 | - | Informacja odnośnie transportu 'dedykowanego' |
| Plan Pracy 2 | - | Kontrola ładowni |
| Plan Pracy 11 | - | Księga Ładunków (identyfikowalność & śledzenie drogi produktu) |
| Plan Pracy 12 | - | List protestacyjny |
| Plan Pracy 13 | - | Rejestr reklamacji |

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

LISTA KONTROLNA UŻYTYCH PROCEDUR
(Przykład sprawdzenia, czy wszystkie wymogi Kodeksu Higieny zostały spełnione)

NAZWA STATKU:

ZAŁADOWCA:

MIEJSCE ZAŁADUNKU/WYŁADUNKU: **DATA:**

OPIS TOWARU:

UŻYTE PROCEDURY

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

KOMENTARZ:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

HACCP PLAN PRACY 15**WERYFIKACJA**

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

PROCEDURA WERYFYKACJI**Informacje ogólne:**

Weryfikacja oznacza sprawdzenie, czy spełnione są wymogi Kodeksu. Istnieje szereg sposobów dokonania weryfikacji:

- Przewoźnik/kapitan wykonuje to sam w sposób regularny.
- Weryfikacja może być dokonywana przez akredytowaną firmę kontrolną, organizację kontrolną z ustaloną częstotliwością.
- Weryfikacja ma miejsce w trakcie okresowych kontroli w sprawdzanej firmie, z którą statek jest powiązany (obowiązkowa rejestracja w GMP+ Company database).

Spodziewane pytania:

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

Zawartość planów pracy

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

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

Ten plan pracy jest realizowany przez posiadacza Kodeksu Dobrej Praktyki

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

Informacje ogólne:

Zmiany mogą mieć różne formy, takie jak:

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

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

Procedura:

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

ZAŁĄCZNIK 1**LISTA ŁADUNKÓW POPRZEDZAJĄCYCH I WYMOGI ODNOŚNIE PROGRAMU CZYSZCZENIA**

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

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

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

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

Uwaga:

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

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

ZABRONIONE ŁADUNKI POPRZEDZAJĄCE

- Obornik
- Azbest lub materiały zawierające azbest
- Granulowany żużel wielkopiecowy, granulat asfaltowy.
- Odpady z gospodarstw domowych
- Urobek z pogłębiania (osady z pogłębiania) zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi (kod Eural 17505)
- Olej napędowy (transportowany tankowcami)
- Ziemia ogrodnicza/kompost zawierające materiały odzwierzęce.
- Odpady szklane są zabronione dla statków o drewnianej podłodze ładowni. Odpady szklane są dozwolone dla statków o stalowej podłodze ładowni jeśli szkło jest umyte.
- Ciekłe produkty chemiczne (transportowane przez tankowce).
- Płatki metali i opiłki (które nie są odłuszczone, umyte i wysuszone).
- Gлина mineralna używana do detoksykacji.
- Materiały opakowaniowe z produktów przemysłu spożywczego.
- POME (ścieki z olejarni oleju palmowego).
- Materiały radioaktywne.
- Materiał siewny, sadzonki roślin uprawnych poddane działaniu fito-farmaceutyków.
- Nasiona, poddane działaniu substancji toksycznych.
- Osady ściekowe.
- Skóry i odpady skórzane poddane działaniu garbników.
- Odpady z rzeźni.
- Szlamy z oczyszczalni ścieków.
- Toksyczne materiały utleniające i ich opakowania.
- Nieprzetworzone resztki żywności.
- Drewno, odpady drewniane, lub trociny poddane działaniu środków konserwujących drewno.

- Przetworzone białka zwierzęce zgodnie z obowiązującymi przepisami (Reg. (CE) No. 999/2001). Dopuszczenie ładowni do załadunku pasz musi być dokonane przez kompetentne władze. Sposób dopuszczenia zostanie określony przez władze kraju, w którym firma ma siedzibę.
(Przykłady przetworzonych białek zwierzęcych to: mączka mięsno-kostna, mączka mięsna, mączka kostna, mączka z krwi, sucha plazma i inne produkty z krwi, hydrolizat białkowy (jeśli od przeżuwaczy), mączka z rogów, mączka z kopyt, mączka drobiowa, mączka drobiowa poubojowa, mączka z pierza, skwarki, mączka rybna, wyciskany ekstrakt z ryb, fosforan dwuwapniowy (zwierzęcy zgodnie z Rozp. (WE) Nr.56/2013), żelatyna (z przeżuwaczy) i inne porównywalne produkty w tym mieszanki, pasze, dodatki paszowe i premiksy zawierające takie produkty).

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

| MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO FIZYCZNE I/LUB CHEMICZNE | |
|---|---|
| Zakres czyszczenia | Produkty |
| B | Tlenek glinu |
| B | Tlenek glinu (klinkier z tlenkiem glinu) |
| B | Azotan amonu |
| B | Anhydryt (cement piaskowy) |
| B | Baryt (spar) |
| B | Bazalt |
| B | Boksyt (surowy i kalcynowany) |
| B | Bentonit |
| B | Biomasa |
| B | Żużel wielkopiecowy |
| B | Boraks |
| B | Żużle i popioły paleniskowe (kod Eural 190112) |
| B | Wapń, (pospolity mortar lime) |
| B | Saletra amonowo-wapniowa (CAN) |
| B | Saletra amonowo-wapniowa (KAS) |
| B | Cement (Portland) |
| B | Glinka biała |
| B | Kontenery oraz |
| B | Fosforan dwuamonowy (DAP) |
| B | Stopy żelaza (żelazomangan, żelazochrom, żelazonikiel itp.) |
| B | Metale żelazne i nieżelazne (suche, odtłuszczone, czyste) |
| B | Fluoryt |
| B | Popiół lotny (mokry) |
| B | Granit |
| B | Gips (naturalny) |
| B | Obornik higienizowany |
| B | Ilmenit (żelaziak tytanowy) |
| B | Ruda żelaza |
| B | Pelety rudy żelaza |
| B | Kaolin (glinka biała) |
| B | Magnezyt |

| MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO FIZYCZNE I/LUB CHEMICZNE | |
|---|--|
| Zakres czyszczenia | Produkty |
| B | Azotan amonowo-magnezowy (MAS) |
| B | Piaski mineralne (rutyl, cyrkon, nefelin) |
| B | Kamień z kamieniołomów |
| B | Fosforan jednoamonowy (MAP) |
| B | Mulcoa (nawóz) |
| B | Nutramon (nawóz) |
| B | Makulatura |
| B | Żwir (nie zanieczyszczony) |
| B | Fosforan |
| B | Tkaniny (pakowane w skrzynie, kartony, bele, worki, bigbaki itp.) |
| B | Surówka odlewnicza (ferro) |
| B | Potaż (węglan wapnia potasowy) |
| B | Potas |
| B | Kompost do roślin doniczkowych (kompost zielony) |
| B | Piryt (ruda żelaza, ruda siarkowa) |
| B | Kwarc |
| B | Run-of-Pile (ROP) (nawóz) |
| B | Piasek (budowlany), nie zanieczyszczony |
| B | Ścianki szczelne |
| B | Pręt, pręty |
| B | Odłamki kamienia (Tilrood) |
| B | Siarka |
| B | Amoniak siarkowy |
| B | Talk (fosforan dwuwapniowy z naturalnego wapnia) |
| B | Kora z drzew i wióry (nieprzetworzone) |
| B | Darń (ogrodowa) |
| B | Opony |
| B | Mocznik (nawóz) |
| B | Wymyte odpady szklane – jeśli transportowane statkami o stalowej podłodze ładowni i o ile szkło jest wymyte. |
| B | Pelety drewna |
| C | Siarczan amonu |
| C | Antracyt |
| C | Żużle i popioły paleniskowe (kod Eural 190111) |
| C | Węgiel brunatny (brykiety) |
| C | Węgiel |
| C | Koks |
| C | Urobek z pogłębiania (osady z pogłębiania) nie zawierający substancji niebezpiecznych (kod Eural 170506) |
| C | Extracyt |
| C | Metale żelazne i nieżelazne (natłuszczone i/lub olejowane) |
| C | Popiół lotny (suchy) i Popiół lotny wypełnieniowy |
| C | Oleje ciekłe, tłuszcze, kwasy tłuszczowe (estryfikowane) kwaśne oleje, gliceryna / lecytyny wszystkie pochodzenia roślinnego z olejów roślinnych (Lista produktów żywnościowych patrz przewozy tankowcami Załącznik 2) |

| MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO FIZYCZNE I/LUB CHEMICZNE | |
|---|--|
| Zakres czyszczenia | Produkty |
| C | Ziemia doniczkowa (kompost zielony GFC) |
| C | Mocznikowy roztwór azotanu amonu |
| MINERAŁY / METALE / SUBSTANCJE (NIE) ORGANICZNE | |
| B | Sól |
| C | Ścinki i wióry metalowe (odtłuszczone, umyte i osuszone) |
| C | Wióry metalowe HMS (ciężkie kawałki metalu), które są odtłuszczone, umyte i osuszone. |
| C | Koncentraty/ rudy metali nieżelaznych(cynk/ołów/miedź) |
| C | Kawałki opakowań |
| C | Torf |
| C | Koks łożyskowy |
| C | Kompost doniczkowy zawierający nawozy chemiczne (z Kategorii 3) |
| C | Rozdrobnione kawałki (kawałki metalu, o ile cząstki są większe niż 10 mm, oczyszczone z tłuszczu i oleju) |

| MATERIAŁY NEUTRALNE | |
|---------------------|--|
| Zakres czyszczenia | Produkty |
| A | (Surowce do) Materiały paszowe* (patrz również Załącznik 2 dla przewozów tankowcami) |
| A | Celuloza |
| A | Produkty uboczne kopry, palmy, cytrusów, arachidów itp. |
| A | Suche roślinne materiały paszowe (takie jak zboża, nasiona oleiste i strączkowe)* |
| A | Wermikulit (perlit) |
| C | Roślinne materiały paszowe porażone przez insekty (statki ze stalowym dnem) |
| C | Oleje roślinne i tłuszcze skażone ładunkami poprzedzającymi pochodzącymi ze statków morskich i / lub zbiorników lądowych (załadowane do zbiorników statków mających wyposażenie ze stali nierdzewnej, takie jak zbiorniki statkowe, rury spiralne, pompy itp.) zgodnie z odpowiednią analizą ryzyka przeprowadzoną w ramach firmy. |
| D | Roślinne materiały paszowe porażone przez insekty (statki z drewnianym dnem) |
| D | Olej roślinne i becзки skażone ładunkami poprzedzającymi ze statków morskich i / lub zbiorników lądowych (załadowane do zbiorników statków mających wyposażenie ze stali miękkiej, takie jak zbiorniki statkowe, rury spiralne, pompy itp.) zgodnie z odpowiednią analizą ryzyka przeprowadzoną w ramach firmy. |

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

ZAŁĄCZNIK 2**LISTA ŁADUNKOWA PRODUKTÓW UWAŻANYCH ZA ŻYWNOŚĆ W PRZEWOZACH TANKOWCAMI****(Lista Fediol produktów żywnościowych dla transportu olejów luzem w obrębie Unii Europejskiej)**

Federacja reprezentująca Europejski Przemysł Olejów Roślinnych i Mączek Białkowych

Wszystkie produkty powinny mieć jakość spożywczą (food grade)!

- Kwas octowy
- Napoje alkoholowe
- Kwas cytrynowy
- Produkty kakaowe i produkty czekoladowe
- Skoncentrowany syrop kukurydziany
- Surowe, częściowo rafinowane i rafinowane oleje roślinne i tłuszcze
- Białka jaj w proszku
- Żółtka jaj w proszku
- Emulgatory
- Etanol
- Kwasy tłuszczowe
- Olej rybny
- Soki owocowe łącznie z koncentratami
- Glicerol/gliceryna
- Miód
- Dżemy
- Kwas mlekowy
- Smalec i lój (z certyfikatem weterynaryjnym)
- Lecytyna
- Drożdże płynne
- Ekstrakt słodowy
- Mleko i produkty mleczne
- Wosk parafinowy
- Pektyna
- Kwas fosforowy
- Woda pitna i destylowana
- Glikol propylenowy
- Napoje bezalkoholowe
- Słodziki, Naturalne i Sztuczne
- Ocet winny
- Mieszanka pszenicy
- Biały olej mineralny

ZAŁĄCZNIK 3a**FORMULARZ ZGŁOSZENIA NIEBEZPIECZNEJ ŻYWNOŚCI****WWW.NVWA.NL****Tylko dla holenderskich firm**

Jako że kapitan / właściciel statku nie jest nigdy właścicielem towaru i nie jest w stanie ocenić dokładnie, czy przypadek skażenia jest poważny, nie może on zgłosić sytuacji niebezpiecznej bez konsultacji ze swoim klientem i / lub właścicielem towaru. Polega na zdaniu tych stron odnośnie potrzeby zgłoszenia. Może on jednak wychwycić pogłoski i wtedy ma obowiązek niezwłocznie poinformować zleceniodawcę lub właściciela towaru, aby mógł on sprawdzić, czy należy dokonać oficjalnego zgłoszenia.

W przypadku gdy kapitan / właściciel statku dostrzega wizualnie sytuację niebezpieczną dla żywności lub paszy, a nie jest w stanie poinformować zleceniodawcy i / lub właściciela towaru, ma on obowiązek ostrzec właściwe władze, takie jak NVWA, zgodnie z instrukcjami opracowanymi przez taką instytucję.

Krótkie podsumowanie 'Meldwijzer Onveilige levensmiddelen van de NVWA'

Zgłoszenia można dokonać za pomocą formularza zgłoszenia na stronie internetowej NVWA (patrz ścieżka poniżej). Jeśli macie jakieś dalsze pytania, prosimy dzwonić do Customer Contact Center NVWA 0900 - 0388

Należy niezwłocznie przekazać następujące informacje:

- nazwa i adres waszego nabywcy(-ów) surowców / żywności
- nazwa i adres waszego prawdopodobnego dostawcy
- data i zakres dostaw
- Terminy używane w tym 'Meldwijzer' bazują na prawnych definicjach i określeniach i znajdują się w wyjaśnieniach do 'Meldwijzer'.
- W 'Meldwijzer' opracowano szereg przykładów, które pokazują jak działa w praktyce drzewo decyzyjne.

I. — Czy niebezpieczna żywność została prawdopodobnie wprowadzona na rynek zgodnie z opisem w 14 ALV ? (1) (2) (3) Nie wymaga się żadnego działania.

II. — Czy żywność jest potencjalnie niebezpieczna?

III. — Zgłoszenie do NVWA w każdym przypadku, przez wszystkie rodzaje firm spożywczych; nawet jeśli żywność jest nadal pod własnym nadzorem. Firma podejmuje niezbędne działania.

IV. — Czy niebezpieczna żywność została sprzedana dalej i nie znajduje się już pod własnym nadzorem?

V. — Czy jesteś pierwszą osobą odpowiedzialną w łańcuchu w Niderlandach?

VI. — Zgłoszenie do NVWA jeśli firma jest pierwszym odpowiedzialnym ogniwem w łańcuchu w Niderlandach. Ponadto zgłaszanie przez detalistów obowiązuje również w przypadku produktu marek własnych. Firma musi podjąć odpowiednie działania.

'Meldwijzer onveilige levensmiddelen' i formularz raportu są dostępne na stronie internetowej NVWA.

Ścieżka dostępu cyfrowego jest następująca: www.nvwa.nl — eten, drinken, roken — melding onveilige levensmiddelen.

ZAŁĄCZNIK 2 3b**FORMULARZ ZGŁOSZENIA NIEBEZPIECZNEJ PASZY**
WWW.NVWA.NL & (jeśli wymagane) WWW.GMPPLUS.ORG

Jako że kapitan / właściciel statku nie jest nigdy właścicielem towaru i nie jest w stanie ocenić dokładnie, czy przypadek skażenia jest poważny, nie może on zgłosić sytuacji niebezpiecznej bez konsultacji ze swoim klientem i / lub właścicielem towaru. Polega na zdaniu tych stron odnośnie potrzeby zgłoszenia. Może on jednak wychwycić pogłoski i wtedy ma obowiązek niezwłocznie poinformować zleceniodawcę lub właściciela towaru, aby mógł on sprawdzić, czy należy dokonać oficjalnego zgłoszenia.

W przypadku gdy kapitan / właściciel statku dostrzega wizualnie sytuację niebezpieczną dla żywności lub paszy, a nie jest w stanie poinformować zleceniodawcy i / lub właściciela towaru, ma on obowiązek ostrzeżenia właściwych władz, takich jak NVWA, zgodnie z instrukcjami opracowanymi przez taką instytucję.

Ramy międzynarodowe

W przypadku, gdy kapitan / armator stwierdzi wizualnie wystąpienie sytuacji niebezpiecznej dla żywności lub pasz i nie ma możliwości poinformowania zleceniodawcy i / lub właściciela towaru, ma on obowiązek działać zgodnie z przepisami ustanowionymi przez właściwe władze lokalne.

Formularz NVWA zgłoszenia niebezpiecznej i niewłaściwej paszy – Tylko dla holenderskich firm**Krótkie podsumowanie zawartości formularza zgłoszenia:**

Można dokonać zgłoszenia za pomocą formularza na stronie internetowej NVWA (patrz ścieżka poniżej). Jeśli macie jakieś dalsze pytania, prosimy dzwonić Customer Contact Center NVWA 0900 - 0388

Należy przekazać następujące informacje:

- szczegółowe dane firmy dokonującej zgłoszenia:
- adres siedziby firmy;
- Nazwa firmy
- nazwa handlowa (jeśli inna niż nazwa firmy)
- kod pocztowy, numer domu i numery dodatkowe
- ulica
- miejscowość
- kraj
- numer telefonu
- adres mailowy
- numer rejestracji firmy w rejestrze handlowym
- adres korespondencyjny
- numer telefonu

Formularz zgłoszenia dla niebezpiecznej paszy można znaleźć na stronie internetowej NVWA.

Ścieżka dostępu cyfrowego jest następująca: www.nvwa.nl – onderwerpen – diervoeders – melden onveilige diervoeders – formulier melden onveilige diervoeders

Jeśli firma jest certyfikowana GMP+: formularz GMP+ zgłoszenia szkodliwych i niewłaściwych pasz:

Jako że kapitan / właściciel statku nie jest nigdy właścicielem towaru i nie jest w stanie ocenić dokładnie, czy przypadek skażenia jest poważny, nie może on zgłosić sytuacji niebezpiecznej bez konsultacji ze swoim klientem i / lub właścicielem towaru. Polega na zdaniu tych stron odnośnie potrzeby zgłoszenia. Może on jednak wychwycić pogłoski i wtedy ma obowiązek niezwłocznie poinformować zleceniodawcę lub właściciela towaru, aby mógł on sprawdzić, czy należy dokonać oficjalnego zgłoszenia.

W przypadku gdy kapitan / właściciel statku dostrzega wizualnie sytuację niebezpieczną dla żywności lub paszy, a nie jest w stanie poinformować zleceniodawcy i / lub właściciela towaru, ma on obowiązek ostrzeżenia właściwych władz, takich jak NVWA, jak również GMP+ International, zgodnie z instrukcjami opracowanymi przez te instytucje.

Ramy międzynarodowe

W przypadku, gdy kapitan / armator stwierdzi wizualnie wystąpienie sytuacji niebezpiecznej dla żywności lub paszy i nie ma możliwości poinformowania zleceniodawcy i / lub właściciela towaru, ma on obowiązek działać zgodnie z przepisami ustanowionymi przez właściwe władze lokalne oraz zawiadomić GMP+ International.

Można dokonać zgłoszenia za pomocą formularza zgłoszenia na stronie internetowej GMP+ International (patrz ścieżka poniżej). Jeśli macie dalsze pytania, prosimy dzwonić na specjalny numer telefonu EWS w GMP+ International (patrz strona internetowa www.gmpplus.org).

Ścieżka dostępu cyfrowego jest następująca: www.gmpplus.org – early warning system – notification form.

Procedura

1. Jeśli wykryjecie (potencjalnie) niebezpieczną paszę, należy zgłosić to do GMP+ International za pomocą formularza zgłoszenia. GMP+ International przeprowadzi dochodzenie odnośnie ryzyka wystąpienia szkody w łańcuchu.
2. Jak dokonać zgłoszenia EWS?
Można skorzystać z drzewa decyzyjnego znajdującego się po lewej stronie na stronie internetowej GMP+, aby ocenić czy występuje sytuacja niebezpieczna. Następnie można skorzystać z formularza EWS, który również znajduje się w lewej części tej strony.
3. Można powiadomić o ryzyku i (nieuchronnych) szkodach w paszach za pomocą formularza EWS notification form. Po jego otrzymaniu, GMP+ International dokonuje wstępnej oceny. W razie potrzeby, GMP+ International skontaktuje się z wami, o ile należy przekazać ostrzeżenie do łańcucha.
4. Ostrzeżenia takie identyfikują przedmiotowy produkt (nazwa rodzajowa), substancję(-e) niepożądaną(-e) i zmierzony poziom, jak również kraj pochodzenia. Dane odnośnie firmy zgłaszającej nie są nigdy publikowane.
5. Nawet jeśli sytuacja jest pod kontrolą, GMP+ International może zdecydować o opublikowaniu ostrzeżenia. Pozwala to firmom certyfikowanym wyciągać naukę z zaistniałych sytuacji, tak aby zapobiegać podobnym przypadkom w przyszłości.

Krótkie podsumowanie zawartości formularza zgłoszenia:

- dane dotyczące firmy przesyłającej zgłoszenie
- informacje o firmie zgłaszającej
- rodzaj niezgodności
- informacje o produkcie
- pochodzenie produktu
- zapoznanie z ewentualnym pobieraniem prób i / lub analizami
- komunikacja dotycząca nieprawidłowości
- powiązana dokumentacja

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

Klauzula odpowiedzialności:

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

© GMP+ International B.V.

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