



# Transport

Transport drogowy & kolejowy i frachtowanie

GMP+ B 4

Wersja PL: 1 styczeń 2022

**GMP+ Feed Certification scheme**



## Historia dokumentu

Przegląd nr. / Data zatwierdzenia	Poprawka	Dotyczy	Data wdrożenia
0.0 / 09-2011	Poprzednie wersje są dostępne w zakładce <a href="#">History</a>		01-02-2012
1.0 / 11-2012			01-01-2013
1.0 / 06-2014	Zmiany redakcyjne: Wszystkie zmiany redakcyjne zostały umieszczone w <a href="#">factsheet</a>	Cały Dokument	01-01-2015
	Wyjaśnienie istniejącego wymogu Dotyczącego braku obowiązku certyfikacji dla brokerki frachtowej w transporcie drogowym lub transporcie kolejowym.	1.3	01-01-2015
	Ten wymóg dla tzw. runners został już ustanowiony w GMP+ B4.2. W konsekwencji taki sam wymóg musi znaleźć się w GMP+ B4.	1.3	01-01-2015
	Usunięty tekst nie odnosi się do standardu GMP+ B4.	1.4	01-01-2015
	Korekta: plombowane jednostki ładunkowe są, pod pewnymi warunkami, traktowane jak produkt opakowany. Zostało to już zmienione w standardzie GMP+ B4, z pominięciem tej definicji.	3	01-01-2015
	Wyjaśnienie: kontrola szkodników ma być również stosowana dla ładowni załadowanych produktami paszowymi.	5.3.2	01-01-2016
	W standardzie GMP+ B4 dodano wymogi dla indywidualnego stosowania zasad HACCP.	6	01-01-2016
	Nieznacznie dostosowano wymogi korzystania z wagonów "wyłącznie towary rolne" w transporcie kolejowym.	7.2.3	01-01-2015
	Dostosowano wymóg posiadania karty podróży dla ładowni. Dostosowano wymóg dotyczący rejestrowania ładunków poprzednich i sposobów czyszczenia dla transportu kolejowego.	7.3.3	01-01-2015
	2.0 / 11-2015	Następstwa zmian redakcyjnych w B1, B2 z dnia 1-6-2015	Cały dokument
	Opis zakresu zafrachtowania został dostosowany do wymogu z rozdziału 7.2.3, stanowiącego że broker frachtowy nie może przeprowadzać LCI.	1.3	01-04-2016
	Odnośniki do GMP+ B4.1, B4.2, B4.4. oraz B4.5 zostały usunięte, ponieważ standardy te straciły ważność z dniem 31-12-2015.	1.4.1	01-04-2016
	Definicja „wyłącznie towary rolne” dla statków żeglugi przybrzeżnej została dodana do GMP+ B4.	3	01-04-2016
	Podkreślono fakt, że wymogi dotyczące korzystania z przewoźnika zewnętrznego stosuje się również do statków żeglugi śródlądowej. Dotyczy to już obowiązujących wymogów.	7.1	01-04-2016
3.0 / 09-2016	Dodanie "pozytywnej deklaracji" dla transportu fizycznego. Patrz Biuletyn z <a href="#">02.08.2016</a>	7.2.1	02-08-2016

Przeгляд nr. / Data zatwierdzenia	Poprawka	Dotyczy	Data wdrożenia
4.0 / 05-2018	Korekta: Odwołanie do C1 zmienione na C10 Korekta tekstu	1.3 4.1	01-07-2018
	Dodano wymogi dla pojazdów kombinowanych	5.2.2.2	01-07-2019
	Dodano wymogi dla pozytywnej deklaracji dla brokerów frachtowych	7.2.1	01-07-2019
	Dodano wyjaśnienie dotyczące podpisu kapitana	Załącznik A	01-07-2018
4.0 / 2-2021	Pojazdy kombinowane z elastycznymi zbiornikami wielokrotnego użycia są dopuszczone	5.2.2.2	17-12-2019
6.0 / 10-2021	Wyraźniej wymieniono definicję „tylko rolnictwo” dla transportu drogowego i transportu kolejowego.	3	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

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE .....</b>	<b>6</b>
1.1	INFORMACJE OGÓLNE.....	6
1.2	STRUKTURA GMP+ FEED CERTIFICATION .....	6
1.3	ZAKRES I STOSOWANIE NINIEJSZEGO STANDARDU .....	7
1.4	STRUKTURA NINIEJSZEGO STANDARDU. ....	8
1.4.1	<i>Przewodnik dla użytkownika .....</i>	<i>10</i>
1.5	WYŁĄCZENIE WYMOGÓW.....	10
<b>2</b>	<b>CEL FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM .....</b>	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>TERMINY I DEFINICJE .....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM .....</b>	<b>15</b>
4.1	ODPOWIEDZIALNOŚĆ KADRY KIEROWNICZEJ .....	15
4.2	OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA JAKOŚĆ .....	15
4.3	WYMOGI DLA FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM.....	16
4.4	DOKUMENTACJA I REJESTROWANIE .....	17
4.4.1	<i>Dokumentacja i podręcznik jakości.....</i>	<i>17</i>
4.4.2	<i>Zarządzanie dokumentacją i danymi .....</i>	<i>18</i>
<b>5</b>	<b>PROGRAM WYMOGÓW WSTĘPNYCH.....</b>	<b>20</b>
5.1	PRACOWNICY.....	20
5.1.1	<i>Informacje ogólne.....</i>	<i>20</i>
5.1.2	<i>Kompetencje i szkolenia.....</i>	<i>21</i>
5.2	INFRASTRUKTURA.....	22
5.2.1	<i>Środowisko .....</i>	<i>22</i>
5.2.2	<i>Powierzchnie produkcyjne i sprzęt.....</i>	<i>22</i>
5.3	KONSERWACJA I HIGIENA .....	24
5.3.1	<i>Konserwacja.....</i>	<i>24</i>
5.3.2	<i>Zapobieganie i kontrola szkodników.....</i>	<i>24</i>
5.3.3	<i>Zarządzanie odpadami .....</i>	<i>25</i>
5.4	IDENTYFIKACJA I ŚLEDZENIE DROGI PRODUKTÓW.....	25
5.4.1	<i>Identyfikacja i śledzenie drogi produktów.....</i>	<i>25</i>
5.5	SYSTEM WCZESNEGO OSTRZEGANIA EWS ORAZ WYCOFANIE .....	26
<b>6</b>	<b>HACCP .....</b>	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>KONTROLA DZIAŁAŃ OPERACYJNYCH.....</b>	<b>29</b>
7.1	ZAKUPY .....	29
7.1.1	<i>Korzystanie z transportu zewnętrznego .....</i>	<i>29</i>
7.2	BROKERKA FRACHTOWA / PLANOWANIE.....	30
7.2.1	<i>Przyjęcie zlecenia.....</i>	<i>30</i>
7.2.2	<i>Zapisy działań brokerskich.....</i>	<i>31</i>
7.2.3	<i>Wystawienie zlecenia na LCI (żegluga przybrzeżna, śródlądowa, transport morski i kolejowy) .....</i>	<i>31</i>
7.2.4	<i>Realizacja LCI (żegluga przybrzeżna, śródlądowa, transport morski lub kolejowy).....</i>	<i>33</i>
7.2.5	<i>Raportowanie LCI (żegluga przybrzeżna, śródlądowa, transport morski lub kolejowy).....</i>	<i>33</i>
7.3	TRANSPORT .....	34
7.3.1	<i>Transport.....</i>	<i>34</i>

7.3.2	Czyszczenie .....	34
7.3.3	Rejestrowanie.....	36
<b>8</b>	<b>WERYFIKACJA I USPRAWNIENIA .....</b>	<b>37</b>
8.1	REKLAMACJE .....	37
8.2	AUDYT WEWNĘTRZNY.....	37
8.3	OCENA SYSTEMU ZARZĄDZANIA I USPRAWNIENIA .....	38
	<b>ZAŁĄCZNIK A : PRZYKŁAD RAPORTU LCI .....</b>	<b>39</b>

## 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 EWS (Early Warning System).

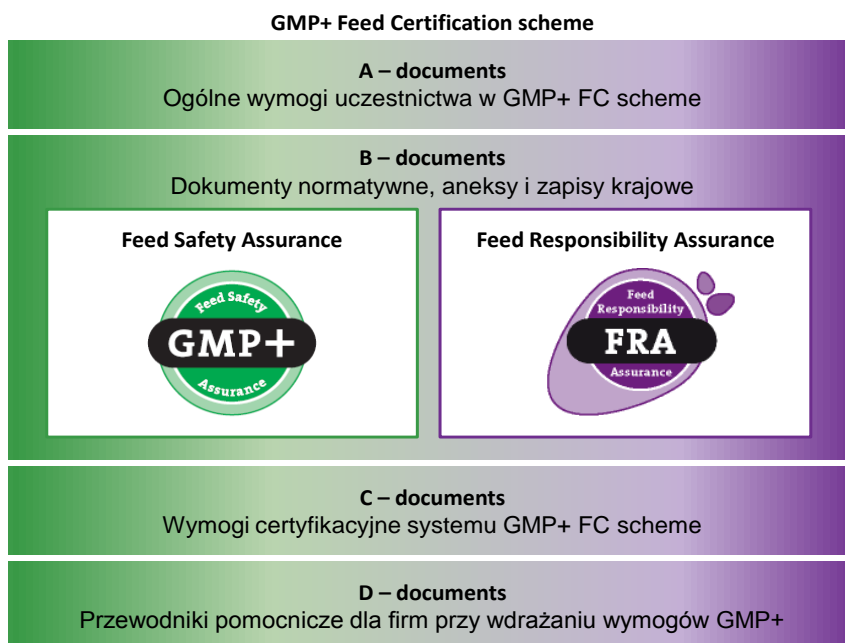
Rozwijając moduł GMP+ Feed Responsibility Assurance, firma GMP+ International uwzględnia oczekiwania uczestników GMP+. Sektor pasz dla zwierząt stoi przed wyzwaniem działania w sposób bardziej odpowiedzialny społecznie. Dotyczy to, dla przykładu, pozyskiwania soi i mączki rybnej od producentów i handlowców 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. Na następnej stronie znajduje się schemat przedstawiający zawartość GMP+ Feed Certification scheme:



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

Niniejszy dokument jest to standard oznaczony GMP+ B4 *Transport* stanowiący część modułu GMP+ FSA .

### 1.3 Zakres i stosowanie niniejszego standardu

Niniejszy standard zawiera warunki i wymogi dla zapewnienia jakości:

1. Zafrachtowania transportu drogowego, żeglugi przybrzeżnej, śródlądowymi drogami wodnymi, transportu morskiego oraz kolejowego.

W ramach tego zakresu mieszczą się wszelkie działania związane z działalnością brokerską na rynku frachtowym. Odnosi się to do całego procesu: przyjęcia zlecenia, wyboru i przyjęcia ładowni, instrukcji dla kontrolera <sup>1</sup>, akceptacji ładowni w oparciu o pozytywny raport LCI oraz uaktualnienia danych administracyjnych. Również firmy wykonujące tylko część z tej działalności, jak brokerzy lub agenci frachtowi (tak zwani “runners”), działające jako pośrednicy pomiędzy przewoźnikami a frachtującymi, są objęte zakresem niniejszego standardu.

Standard zawiera zarówno wymogi ogólne, jak i wymogi szczegółowe, które zostały również opracowane jako takie.

2. Transport drogowy i kolejowy.

Należy przez to rozumieć nie tylko fizyczny transport, ale także wszelkie działania umożliwiające przewóz, takie jak planowanie, zakupy, czyszczenie oraz czynności administracyjne.

<sup>1</sup> Broker frachtowy nie może przeprowadzać LCI. LCI musi być powierzone zewnętrznej CO (firmie kontrolnej).

**Wskazówka**

*Aktualnie certyfikacja nie jest obowiązkowa dla*

- *brokerki frachtowej w transporcie drogowym*
- *dla transportu kolejowego (z użyciem wagonów)*

*Ale może ona mieć miejsce na zasadzie dobrowolności aż do daty, która zostanie ustalona.*

Transport śródlądowymi drogami wodnymi oraz żegluga przybrzeżna nie są objęte niniejszym standardem. Warunki dla tego rodzaju transportu zostały określone w standardzie GMP+ B4.3 *Żegluga Śródlądowymi Drogami Wodnymi*. Zdecydowano o pozostawieniu tych wymogów poza niniejszym standardem, gdyż dotyczy to przyjętego kodeksu higieny z własną strukturą standardu.

Wymogi niniejszego standardu mają zastosowanie w odniesieniu do organizacji, niezależnie od ich rodzaju i wielkości, które prowadzą działalność objętą zakresem tego standardu. Nie ma znaczenia czy firma prowadzi taką działalność na rachunek własny, czy też jako podwykonawca ('usługodawca').

Jeśli broker frachtowy lub przewoźnik prowadzi inną działalność związaną z paszami (na przykład handel paszami, produkcja), zachodzi konieczność zastosowanie innego standardu GMP+ zamiast lub jako uzupełnienie niniejszego standardu. Patrz także punkt 1.4

Szczegółowe informacje znajdują się w GMP+ C10 *Wymogi Akceptacji oraz Procedura dla Organizacji Certyfikujących*, Załącznik I.

Broker frachtowy lub przewoźnik pozostaje odpowiedzialny za bezpieczeństwo pasz oraz za sprawdzania zgodności wykonywanych przez niego działań z wymogami. Stosując się do wymogów niniejszego standardu broker frachtowy lub przewoźnik mogą wykazać stronom trzecim bezpieczeństwo i jakość swoich usług lub pasz.

#### **1.4 Struktura niniejszego standardu.**

Wymogi dotyczące feed safety management system (systemu zarządzania bezpieczeństwem pasz) znajdują się w rozdziale 4. Rozdział 5 zawiera wymogi dla programów wstępnych. Programy te są niezbędne dla utrzymania podstawowego poziomu higieny. Rozdział 6 zawiera minimalne wymogi HACCP.

Dodatkowe wymogi dla kontroli działań operacyjnych są zawarte w rozdziale 7. Na koniec, w rozdziale 8 znaleźć można warunki i wymogi dla weryfikacji i uprawnień.



Wskazówka

*Przy wielu wymogach niniejszego standardu umieszczone zostały wskazówki. Znajdują się one w osobnych jasnozielonych ramkach z tytułem 'Wskazówka'. Wskazówki nie zawierają obowiązkowych wymogów lub warunków, lecz mają na celu pomóc w lepszym zrozumieniu wymogów. Zawierają często informacje użyteczne dla audytorów.*

*Dla wyraźnego odróżnienia wskazówek od obowiązkowych wymogów we wskazówkach unika się używania słowa 'musi'.*

*Nie zawsze jednak to się udaje. Jeśli jest użyte słowo 'musi' lub 'powinien', należy je traktować jako zalecenie odnoszące się do ustalonego wymogu.*

*Uwaga: W odróżnieniu od ramek zaznaczonych na zielono, białe ramki zawierają wymogi. Należy je traktować jako szczegóły wymogów opisanych ponad nimi.*

Struktura tego standardu pokrywa się ze strukturą wielu innych standardów GMP+. Wymagania w rozdziałach ogólnych są identyczne w odniesieniu do zawartości, jak w tym standardzie, choć nie wszędzie są opisane tak szczegółowo. Jest to zależne od zakresu standardu. Ponieważ każdy standard jest przeznaczony dla określonej grupy docelowej, może różnić się także słownictwo używane do opisu wymogów. Ma to na celu jak najlepsze dotarcie do grupy docelowej.

Wskazówka

*Rozdziały ogólne to 4, 5, 6 i 8.*

*Dla przykładu, struktura standardu GMP+ B4 'Transport' jest identyczna jak standardu GMP+ B3 'Handel, skup, przechowywanie i przeladunek'. Standard GMP+ Transport jest przeznaczony dla brokerów frachtowych oraz firm przewozowych. Dlatego w tym standardzie unika się używania określeń 'handel' oraz 'przechowywanie i przeladunki', natomiast znacznie częściej występują określenia takie jak 'brokerka frachtowa' oraz 'transport'.*

*Firma działająca zarówno w przechowalnictwie i przeladunkach, jak również w transporcie, może stosować kombinację obu standardów. Jest to stosunkowo proste, ponieważ standardy te mają identyczną strukturę i wiele rozdziałów pokrywa się co do treści. Firma powinna jednak zachować czujność odnośnie stosowania drugiego standardu oraz sprawdzić, czy nie są konieczne dodatkowe działania dla drugiej działalności.*

Aneksy GMP+ (oznaczone: GMP+ BAxx), do których są odnośniki, są oddzielnymi dokumentami GMP+ w ramach grupy B i nie są dołączone do tego standardu. Jeśli w standardzie znajduje się odnośnik do aneksu, aneks ten stosuje się w ramach niniejszego standardu. Patrz również rozdział 2.

1.4.1 Przewodnik dla użytkownika

	<i>Brokerstwo frachtowe (transport statkiem lub koleją)</i>	<i>Brokerstwo frachtowe w transporcie drogowym</i>	<i>Transport drogowy</i>	<i>Transport kolejowy (nowy)</i>
<b>H1 Wprowadzenie</b>	X	X	X	X
<b>H2 Odnośniki normatywne</b>	X	X	X	X
<b>H3 Terminy i definicje</b>	X	X	X	X
<b>H4 System bezpieczeństwa pasz</b>	X	X	X	X
<b>H5 Program wymogów wstępnych</b>				
5.1 Pracownicy	X	X	X	X
5.2 Infrastruktura			X	X
5.3 Konserwacja i higiena			X	X
5.4 Identyfikacja i śledzenie drogi produktów	X	X	X	X
5.5 EWS	X	X	X	X
<b>H6 HACCP</b>	(X)	(X)	(X)	(X)
<b>H7 Zarządzanie działalnością operacyjną</b>				
7.1 Zakupy	X	X	X	X
7.2 Brokerstwo frachtowe	X	X	X	X
7.2.1 Przyjęcie zlecenia	X	X	X	X
7.2.2 Zapisy danych brokera frachtowego	X	X	X	X
7.2.3 Gwarantowanie zlecenia na LCI	X			X
7.2.4 Realizowanie zlecenia na wykonanie LCI	X			X
7.2.5 Raportowanie LCI	X			X
7.3 Transport			X	X
<b>H8 Weryfikacje i usprawnienia</b>	X	X	X	X

1.5 **Wyłączenie wymogów**

Istnieje możliwość, że pewne wymogi nie odnoszą się do brokera frachtowego lub przewoźnika. W takim przypadku broker frachtowy lub przewoźnik może wyłączyć takie wymogi z zakresu obowiązywania. Wyłączenie takie musi jednak być uzasadnione. Wyłączenia wymogów nie mogą w żadnym wypadku prowadzić do sytuacji, w której broker frachtowy lub przewoźnik oferuje usługi nie będące w zgodzie z zasadami bezpieczeństwa pasz określonymi w module GMP+ Feed Safety Assurance (GMP+ FSA module).

Żadne wymogi nie mogą być wyłączone tylko dlatego, że broker frachtowy lub przewoźnik uważa je za nie dotyczące, gdyż klienci tego nie wymagają, lub dlatego, że stosowanie się do tych wymogów nie stanowi obowiązku prawnego, lub też dlatego, że dana firma jest za mała.

Wskazówka

Niektóre firmy mają problemy z wdrażaniem pewnych wymogów. Zwyczajowo jako powód podawany jest tutaj argument, że dana firma jest mała i może mieć problem w realizacji wymogów odnoszących się do systemów zarządzania, takich jak zarządzanie dokumentacją, audyty wewnętrzne, przeglądy menedżerskie itp. Niniejszy standard został celowo skonstruowany w taki sposób, by wszystkie wymogi w nim zawarte były obowiązkowe także dla mniejszych firm, a żadne z wymogów nie mogły zostać z góry wyłączone dla firm małych. Pozwala to uniknąć podejrzeń o mniejszą dbałość małych firm o bezpieczeństwo pasz.

Ponadto, moduł GMP+ FSA zakłada kontrolę zagrożeń poprzez zastosowanie zasad HACCP. Wymagany system zarządzania jest zatem wsparciem dla procesu stałej kontroli zagrożeń. Nie ma znaczenia, czy zagrożenia te występują w mniejszych czy większych firmach, muszą one zawsze być kontrolowane na poziomie wymaganym przez GMP+. Prosta struktura firmy oraz jasne i klarowne procesy biznesowe mogą oznaczać, że wymogi odnoszące się do systemu zarządzania wdrażane są w inny sposób. Audytor ma pewną swobodę w dokonywaniu ocen, w których podstawową zasadą jest to, że używany system pozwala na kontrolowanie zagrożeń.

Szereg ramek ze wskazówkami w niniejszym standardzie zawiera sugestie dotyczące tego, jak mała firma może spełniać konkretny wymóg.

## 2 Cel Feed Safety Management System

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

Standard ten uwzględnia wszystkie obowiązujące przepisy prawa paszowego, jak również zasady bezpieczeństwa pasz oraz standardy powszechnie akceptowane w sektorze paszowym przy produkcji oraz dostawie 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+ BAxx), zapisano szereg szczegółowych standardów i warunków sektorowych dotyczących bezpieczeństwa pasz, które na całym świecie są uważane za konieczne, aby można było produkować i dostarczać bezpieczne pasze. Jeśli w tym standardzie jest odwołanie do aneksu GMP+, oczekuje się, że uczestnik zapewni w swoim feed safety management system efektywne dostosowanie się do wymogów tych szczegółowych sektorowych standardów bezpieczeństwa pasz
- Jednakże zarówno standard, jak i aneksy, mogą nie zawierać wszystkich standardów bezpieczeństwa specyficznych dla danego sektora. Zatem także i w tym wypadku, odpowiedzialnością uczestnika pozostaje ustalenie wszelkich standardów bezpieczeństwa pasz specyficznych dla danego sektora i zapewnienie, że feed safety management system jest w stanie je kontrolować

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

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

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

### 3 Terminy i definicje

Definicje znajdują się w GMP+ A2 *Definicje i Skrót* ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org))  
W uzupełnieniu terminów i definicji z GMP+ A2 *Definicje i Skrót* następujące definicje stosowane są w ramach tego standardu:

Wyłącznie towary rolne (transport drogowy i transport kolejowy)	Oznakowanie <del>wagonu</del> lub ładowni lub wagonu (transport kolejowy), który przynajmniej przez okres nieprzerwanych sześciu miesięcy był wyłącznie wykorzystywany do transportu pasz i/lub surowców pochodzenia roślinnego.
Wyłącznie towary rolne: (statki żeglugi przybrzeżnej oraz żeglugi śródlądowej)	Statek, który po dokładnym czyszczeniu i kontroli eksperta przewozi (przez ponad 6 miesięcy i w sposób regularny) wyłącznie materiały paszowe, pasze pełnoporcjowe oraz premiksy luzem w formie stałej lub płynnej, za wyjątkiem całych ładunków dodatków lub innych produktów, które są dodawane do pasz jedynie w niewielkim procencie.
Broker frachtowy	Osoba prawna, która organizuje transport dla stron trzecich.
CO	Organizacja kontrolna akredytowana zgodnie z ISO 17020 ze specjalizacją w zakresie pasz/zbóż lub ciekłych masowych towarów rolnych, i/lub działająca na poziomie międzynarodowym zgodnie z uznawanym systemem certyfikacji, takim jak ISO 9001 lub równoważnym, mająca w zakresie akredytacji kontrole ładowni (LCI - Loading Compartment Inspection).
IDTF	International Database Transport for Feed (Międzynarodowa Baza Danych Transportu Pasz) zawierająca wymogi dla minimalnych programów czyszczenia dla transportu drogowego oraz śródlądowymi drogami wodnymi.
Kontroler załadunku	Jest to stanowisko, którego szczegółowy opis znajduje się w systemie jakości uczestnika. Jego zadania spełnia pracownik, który w oparciu o szkolenia i doświadczenie posiada wiedzę i umiejętności wymagane dla kontrolera ładowni pod kątem ich przydatności do przewozu składników pasz. Jeśli uczestnik nie ma własnego kontrolera załadunku, może skorzystać z usług niezależnej firmy kontrolnej lub organizacji certyfikującej. Kontroler załadunku musi oczywiście spełniać ustalone kryteria.
LCI	Loading Compartments Inspection. Kontrola ładowni
Przewoźnik	Strona wykonująca (fizycznie) transport
Ładownia	Ładownia to powierzchnia, która zostanie załadowana produktami (paszowymi). Ładownia może składać się z jednej lub kilku komór.

Jednostka przewozu	Ciągnik z kierowcą
Produkt pakowany	<ul style="list-style-type: none"><li>- Towary workowane</li><li>- Produkt w zamkniętym, natychmiast zaplombowanej jednostce ładunkowej, która nie należy do przewoźnika. Przewoźnik nie jest odpowiedzialny za czyszczenie i załadunek takiej jednostki ładunkowej.</li><li>- Zwrotne bigbagi, które mogą być plombowane.</li></ul>

## 4 Feed safety management system

### 4.1 Odpowiedzialność kadry kierowniczej

Kadra kierownicza musi być świadoma odpowiedzialności za bezpieczeństwo pasz. Pasje są częścią łańcucha produkcji żywności.

Kierownictwo ma obowiązek:

- a. Uświadomić pracowników firmy co do znaczenia bezpieczeństwa pasz oraz zgodności z wymogami standardów GMP+, jak również z obowiązkami wynikającymi z ustawodawstwa dotyczącego pasz.
- b. Zarejestrować w formie pisemnej konkretne cele polityki firmy odnośnie bezpieczeństwa pasz;
- c. Wyznaczyć (i uaktualniać) roczne cele dotyczące bezpieczeństwa pasz
- d. Wykazywać odpowiedzialność i zaangażowanie w proces opracowywania i wdrażania feed safety management system (systemu bezpieczeństwa pasz) dla przewozu pasz w sposób bezpieczny.
- e. Utworzyć zespół HACCP.
- f. Zapewnić dostępność środków oraz ludzi. Broker frachtowy lub przewoźnik musi określić, jakie środki są konieczne dla zorganizowania i bezpiecznego transportowania pasz oraz zapewnić dostępność takich środków. W każdym przypadku zgodność z niniejszym standardem jest konieczna.
- g. Ocenić co najmniej raz na 12 miesięcy czy feed safety management system jest nadal odpowiedni i skuteczny. Punkt 8.3 zawiera szczegóły takiego przeglądu menedżerskiego.

#### Wskazówka:

*Prawidłowo wyznaczone cele muszą być:*

- a. mierzalne,
- b. nakierowane na wynik,
- c. akceptowalne
- d. realistyczne,
- e. określone czasowo

*Bezpieczeństwo pasz w transporcie jest określane w minimalnych programach czyszczenia, zgodnie z opisami znajdującymi się w bazie danych IDTF (patrz: [www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org))*

*Przez 'środki' rozumie się, między innymi, infrastrukturę (środki transportu, budynki, środowisko pracy oraz urządzenia), pracowników oraz inne środki wymagane dla odpowiedniego feed safety management system. Patrz rozdział 5.*

### 4.2 Osoba odpowiedzialna za jakość

Kierownictwo firmy wyznaczy osobę, która, bez względu na inne obowiązki, będzie mieć kompetencje i odpowiadać za:

- a. opracowanie feed safety management system, jego wdrożenie i utrzymanie zgodnie z niniejszym standardem, oraz

- b. składanie sprawozdań kadrze zarządzającej na temat efektów feed safety management system oraz ewentualnych potrzeb związanych z usprawnieniami, oraz
- c. promowanie świadomości na temat bezpieczeństwa pasz w całej firmie lub organizacji.

### 4.3 Wymogi dla feed safety management system

Broker frachtowy lub przewoźnik musi opracować, udokumentować, wdrożyć oraz utrzymywać feed safety management system tak, aby spełniał on wymogi niniejszego standardu. Feed safety management system musi być dostosowany do zmian w prawie lub innych zmian, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo pasz.

Feed safety management system musi zagwarantować, że wszelka działalność mogąca mieć wpływ na bezpieczeństwo przewożonych pasz jest w firmie definiowana, wdrożona i konsekwentnie utrzymywana.

Broker frachtowy lub przewoźnik ma obowiązek określić i udokumentować zakres feed safety management system poprzez wyznaczenie jakie produkty do przewozu, ładownie oraz lokalizacje są nim objęte. System musi w każdym przypadku rejestrować przynajmniej wszystkie zafrachtowania oraz przewozy pasz, jak również wszystkie działania związane z paszami, za które broker frachtowy lub przewoźnik jest odpowiedzialny.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi określić:

- a. Tę część łańcucha, za którą broker frachtowy lub przewoźnik jest odpowiedzialny. Część ta zaczyna się tam, gdzie kończy się odpowiedzialność poprzedniego ogniwa (zleceniodawcy wydającego instrukcję), a kończy tam, gdzie zaczyna się odpowiedzialność następnego ogniwa.
- b. Wszystkie działania związane z czarterowaniem i transportem pasz. Obejmuje to także działania podzlecane stronom trzecim.
- c. Wszystkie wykorzystywane środki transportu.
- d. Wszystkie lokalizacje. Dotyczy to także miejsc, gdzie prowadzone są właściwe zadania administracyjne.

Jeśli broker frachtowy lub przewoźnik postanowi zlecić na zewnątrz działanie, które może mieć wpływ na bezpieczeństwo pasz, wówczas musi on zagwarantować, że działanie takie prowadzone jest zgodnie z wymogami niniejszego standardu. W niektórych wypadkach wymagana jest odpowiednia certyfikacja. Patrz GMP+ BA10 *Minimalne Wymogi dla Zakupów*.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi także opisać wszystkie inne działania i/lub produkty nie związane z paszami. Broker frachtowy lub przewoźnik musi zagwarantować, że działania te nie będą wywierały negatywnego wpływu na bezpieczeństwo pasz.



**Wskazówka**

*Zakres feed safety management system powinien zawierać, poza innymi, następujące elementy:*

- a. Wybór dostawców*
- b. Wszystkie działania związane z transportem, za które broker frachtowy lub przewoźnik jest odpowiedzialny.*

*Struktura feed safety management system winna być dostosowana do specyfiki firmy brokera frachtowego/przewoźnika i zawierać przynajmniej ustalenia dotyczące polityki jakości oraz wyznaczonych celów (patrz punkt 4.4), warunków i procedur pozwalających na utrzymanie bezpieczeństwa pasz.*

*Opis wszystkich działań może skutkować tym, że broker frachtowy lub przewoźnik będzie musiał zastosować drugi lub nawet trzeci standard dodatkowo oprócz niniejszego standardu. Broker frachtowy lub przewoźnik może także zdecydować o zastosowaniu standardu GMP+ B1 Produkcja, Handel i Usługi, zamiast kilku innych węższych standardów. Jeśli pojawią się wątpliwości, należy skonsultować się z instytucją certyfikacyjną lub stroną GMP+ International (<http://www.gmpplus.org>) dla uzyskania dokładniejszych informacji.*

*Nie wszystkie nabywane produkty i usługi muszą posiadać certyfikat GMP+. Dla uzyskania dokładniejszej informacji należy sięgnąć do GMP+ BA10 Minimalne Wymogi dla Zakupów.*

*Działania lub produkty nie związane z paszami to na przykład transport produktów innych niż pasze.*

#### **4.4 Dokumentacja i rejestrowanie**

##### **4.4.1 Dokumentacja i podręcznik jakości**

Broker frachtowy lub przewoźnik zobowiązany jest prowadzić rejestr z wymaganymi dokumentami z zakresu działalności brokerskiej i transportu, z wymaganymi danymi oraz kontrolami.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi przechowywać wymagane dane. Wszystkie dane muszą być przechowywane, aby umożliwić odtworzenie historii transportu każdej partii paszy i ustalenie odpowiedzialności w razie reklamacji.

Dokumentacja feed safety management system musi zawierać przynajmniej:

- a. Politykę jakości, włącznie z celami związanymi z bezpieczeństwem pasz
- b. Opis zakresu obowiązywania feed safety management system zgodnie z wymogami w punkcie 4.3
- c. Dokumentację HACCP (jeśli dotyczy)
- d. Wszystkie właściwe certyfikaty wynikające z aktów prawnych krajowych i międzynarodowych
- e. Wszystkie procedury, instrukcje, formularze rejestracyjne, itp., wymagane przez niniejszy standard i konieczne dla wdrożenia feed safety management system.

- f. Wszystkie dane dotyczące działań, procesów, audytów i inspekcji oraz wszelkie inne dokumenty wymagane w ramach niniejszego standardu. Rejestr taki musi być utworzony i prowadzony jako dowód zgodności z wymogami oraz efektywnego działania feed safety management system.

Konieczne jest zapewnienie jasnej i przejrzystej formy we wspomnianych dokumentach, instrukcjach, formularzach, itp.

**Wskazówka:**

*Właściwe dane lub certyfikaty mogą, na przykład, obejmować ustawowe zezwolenia dotyczące transportu.*

*Procedury mogą stanowić część feed safety management system firmy brokera frachtowego lub przewoźnika, opartą na przykład na ISO – 9001 lub zasadach HACCP.*

*Dodatkowo, procedury te mogą być częścią przepisów krajowych bądź regulaminów branżowych lub firmowych, w których zapewniona jest porównywalna kontrola. Oczywiście takie procedury mogą być także wykorzystywane, o ile pokrywają się z wymaganiami przez niniejszy standard GMP+.*

*Układ i struktura dokumentacji dotyczącej jakości, która jest konieczna i wymagana przez niniejszy standard, jak na przykład procedury (udokumentowane), instrukcje, formularze i zestawienia danych, mogą być dostosowane do rodzaju działalności, wielkości firmy, zakresu szkoleń oraz wiedzy posiadanej przez personel.*

#### 4.4.2 Zarządzanie dokumentacją i danymi

Dokumenty oraz dane muszą być właściwie administrowane. Muszą one być przechowywane i utrzymywane w prawidłowy sposób.

Oznacza to, że dokumentacja:

- a. musi być aktualna;
- b. zatwierdzona oraz poddana ocenie przynajmniej raz do roku przez osobę upoważnioną. W ocenie tej należy brać pod uwagę zmiany w przepisach prawa i/lub w module GMP+ FSA;
- c. zawsze musi być dostępna i zrozumiała dla tych członków personelu, którzy wdrażają wymogi procedury;
- d. musi być dostosowywana do zachodzących zmian, jeśli mają one bezpośredni wpływ na działalność brokera frachtowego lub przewoźnika.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi zagwarantować, że cała dokumentacja i dane wymagane niniejszym standardem są:

- a. przechowywane przez co najmniej 3 lata, chyba że dłuższy okres przechowywania jest wymagany przepisami prawa;
- b. przechowywane w taki sposób, by zapobiec uszkodzeniu tych dokumentów i danych;
- c. przechowywane w taki sposób, aby były kompletne i łatwe do odnalezienia;
- d. klarowne i czytelne

**Wskazówka:**

*Zrozumiałe dla pracowników: oznacza to, że broker frachtowy lub przewoźnik jest odpowiedzialny za podanie prawidłowych informacji kierowcy, także gdy kierowca nie zna języka kraju, w którym pracuje.*

*Dokumentacja może być udostępniana, archiwizowana i administrowana w formie cyfrowej.*

*Ma ona wykazywać, że broker frachtowy lub przewoźnik wdrożył procedury gwarantujące stałą zgodność z wymogami prawnymi (i ich zmianami) oraz innymi informacjami odnoszące się do transportowanych pasz.*

*Informacje odnoszące się do zagadnień bezpieczeństwa, które mogą wpływać na funkcjonowanie firmy, powinny być skutecznie przekazywane do tych pracowników, którzy są odpowiedzialni za odpowiednie dziedziny. Jakikolwiek zmiany procedurach lub praktykach, które okażą się konieczne, powinny zostać skutecznie wdrożone.*

*Tam, gdzie dokumenty są częścią podręcznika, broker frachtowy lub przewoźnik może podpisać spis treści z aktualnymi wersjami (numerami) poszczególnych dokumentów.*

*Coroczna ocena dokumentacji może być częścią audytu wewnętrznego. Patrz punkt 8.2.*

## 5 Program wymogów wstępnych

Aby skutecznie stosować zasady HACCP, broker frachtowy lub przewoźnik musi ustalić ogólny program warunków wstępnych (podstawowych) dla poszczególnych zagadnień operacyjnych, zgodnie z niniejszym rozdziałem. Broker frachtowy lub przewoźnik musi opracować i wdrożyć dodatkowe warunki podstawowe. Broker frachtowy lub przewoźnik jest upoważniony do wyłączenia niektórych warunków, musi to jednak być odpowiednio umotywowane.

### Wskazówka:

*HACCP: istnieje podręcznik (GMP+ D2.1 Przewodnik HACCP GMP+) mający pomóc firmom w identyfikacji, ocenie i kontrolowaniu zagrożeń związanych z bezpieczeństwem żywności i pasz. Jest on dostępny na stronie internetowej GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).*

*Program warunków wstępnych stwarza niezbędne warunki środowiskowe i higieniczne, dzięki którym transport pasz może być prawidłowo kontrolowany. Patrz także Codex Alimentarius.*

*Program warunków wstępnych jest częścią planu HACCP i jest włączany do planu audytów wewnętrznych stanowiących część planu HACCP.*

### 5.1 Pracownicy

#### 5.1.1 Informacje ogólne

Cały personel musi być świadomy swej odpowiedzialności za bezpieczeństwo pasz.

Należy sporządzić :

- a. wykres struktury organizacyjnej firmy;
- b. zakres obowiązków poszczególnych członków personelu (lub grup pracowników wykonujących taką samą pracę) wraz z dokumentacją posiadanych kwalifikacji (także dla pracowników zatrudnionych tymczasowo).

Jest to konieczne tylko dla właściwych funkcji związanych z bezpieczeństwem pasz.

Należy wykazać, że wszyscy pracownicy zostali dokładnie poinformowani o obowiązkach i zadaniach, odpowiedzialności oraz uprawnieniach dotyczących utrzymania bezpieczeństwa pasz. Informacje takie muszą być aktualizowane w przypadku jakichkolwiek istotnych zmian.

Pracownicy muszą nosić ubrania ochronne, jeśli ocena ryzyka wykaże jakąkolwiek możliwość skażenia pasz przez kontakt z pracownikami. Ubrania ochronne oraz wszelkie urządzenia (sprzęt) muszą być utrzymywane w stanie higienicznym.

Należy wprowadzić jasno określone zasady odnośnie jedzenia, picia, palenia, o ile może to negatywnie wpłynąć na jakość pasz. Przepisy takie muszą być znane pracownikom oraz gościom (łącznie z pracownikami strony trzeciej). Jeśli to konieczne, należy udostępnić oddzielne miejsca dla tych czynności

Ponadto przewoźnik musi wykazać, że zapewnił, że pracownicy (techniczni) stron trzecich pracujący na terenie zakładu zostali poinstruowani, że ich działania na terenie zakładu nie mogą oddziaływać negatywnie na bezpieczeństwo pasz. Przewoźnik musi zapewnić, że teren zakładu jest odpowiednio oczyszczony i uprzątnięty przed rozpoczęciem pracy.

Wskazówka:

*O ile opisy zadań dają wystarczający wgląd w organizację firmy, nie jest konieczne dołączanie wykresów struktury organizacyjnej firmy do podręcznika.*

*Poprzez opisy zadań rozumie się głównie opis tych czynności, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo pasz. Uświadamianie personelu na temat zadań może, na przykład, oznaczać przekazywanie odpowiednich instrukcji.*

*Przykłady kwalifikacji to świadectwa edukacji lub szkoleń, dyplomy oraz lista doświadczeń zawodowych.*

*Potwierdzone instrukcje dla pracowników technicznych stron trzecich mogą także być istotne w przypadku działań związanych z ubezpieczeniem (odszkodowaniem) w razie wystąpienia szkody.*

### 5.1.2 Kompetencje i szkolenia

Pracownicy wykonujący pracę mającą wpływ na bezpieczeństwo pasz muszą posiadać kompetencje oparte na właściwym wykształceniu, wyszkoleniu, umiejętnościach oraz doświadczeniu. Broker frachtowy lub przewoźnik musi dysponować kadrą z wymaganymi umiejętnościami i kwalifikacjami.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi :

- a. Określić umiejętności wymagane od pracowników wykonujących czynności mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo pasz.
- b. Zapewnić szkolenia lub podjąć inne działania dla zaspokojenia potrzeb związanych z doskonaleniem personelu.
- c. Prowadzić ewidencję kursów, szkoleń, umiejętności i doświadczenia pracowników.

Pracownicy muszą posiadać/nabyć wiedzę odnośnie:

- a. Funkcjonowania International Database Transport for Feed (IDTF)
- b. Różnych systemów czyszczenia;
- c. Podstawową wiedzę o produktach;

Dotyczy to również pracowników zatrudnionych tymczasowo.

## 5.2 Infrastruktura

### 5.2.1 Środowisko

Transport pasz musi odbywać się w środowisku, w którym skażenia lub potencjalnie groźne substancje nie mogą zagrozić bezpieczeństwu pasz. Jeśli dane środowisko stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa pasz, wówczas broker frachtowy lub przewoźnik musi wykazać, za pomocą analizy ryzyka, że wszelkie zagrożenia są kontrolowane.

**Wskazówka:**

*W odniesieniu do zagrożeń w środowisku należy także pamiętać o ładowniach, które pozostają załadowane przez kilka dni. Upały, mrozy lub wilgoć mogą mieć zasadniczy wpływ na produkt, który ‘czeka’. Należy także zwrócić uwagę na ludzi, którzy mogą mieć dostęp do produktu.*

### 5.2.2 Powierzchnie produkcyjne i sprzęt

#### 5.2.2.1 Informacje ogólne

Ładownie i ich bezpośrednie sąsiedztwo muszą pozostawać czyste.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi dopilnować, aby ładownie:

- a. były wykonane z właściwych materiałów, które mogą być skutecznie czyszczone i serwisowane, dla zapobiegania zanieczyszczeniu pasz. Dotyczy to w szczególności przedmiotów (takich jak węże do wyładunku) oraz powierzchni, które mają bezpośredni kontakt z paszą;
- b. były w dobrym stanie;
- c. nadawały się do zamierzonego użycia i funkcjonowały zgodnie z przewidywanym wykorzystaniem;
- d. umożliwiały dobre praktyki higieniczne;
- e. były wolne na zewnątrz, łącznie z podwoziem, od pozostałości poprzednich ładunków. Jeśli nie jest to możliwe, należy wykluczyć możliwość skażenia w trakcie załadunku lub wyładunku.
- f. Były przykryte, chyba że przewoźnik wykaże w analizie ryzyka, że fakt braku przykrycia ładowni nie stanowi ryzyka skażenia produktu;
- g. w trakcie przerw oraz w nocy były maksymalnie zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych.

#### 5.2.2.2 Dodatkowe wymagania dla pojazdów kombinowanych.

Gdy korzysta się z pojazdów kombinowanych specjalnie zaprojektowanych do przewozu pasz oraz ładunków zabronionych, obowiązują pewne wymagania dodatkowe.

- a. Istnieje pełna fizyczna separacja pomiędzy ładowniami przeznaczonymi do transportu pasz, a ładowniami przeznaczonymi dla ładunków zabronionych.
- b. Istnieje pełna fizyczna separacja pomiędzy paszą, a ładunkiem zabronionym w trakcie załadunku i wyładunku.  
Obejmuje to unikanie skażenia krzyżowego w rejonie punktów załadunku i wyładunku, używanie oddzielnego sprzętu do załadunku i wyładunku paszy i

- ładunku zabronionego (rury, węże, mocowania, łączniki itp.), zapobieganie przeciekom w trakcie napełniania zbiornika.
- c. Musi być zagwarantowana wyraźna identyfikacja ładowni. Należy określić, które ładownie są wykorzystywane dla paszy, a które są wykorzystywane dla ładunku zabronionego.
  - d. Ładownie wykorzystywane do transportu ładunku zabronionego nie mogą być wykorzystywane do transportu paszy, chyba że wszystkie części wchodzące w kontakt z ładunkiem (ładownie, rury, węzownice, pompy itp.) zostały zastąpione nowymi materiałami.
  - e. Nie wolno przewozić jednocześnie paszy i ładunku zabronionego.
  - f. Musi być urządzenie do usuwania zewnętrznego zabrudzenia pojazdu (np. wbudowany zbiornik na wodę z urządzeniem do rozpylania) .
  - g. Wszystkie ładownie muszą być dostępne do kontroli wizualnej.
  - h. Transport kombinowany jest wykonywany pojazdami, które mają zamontowane na stałe, trwałe ładownie. Używanie zbiorników elastycznych / wyściółek wielokrotnego użycia jest dozwolone jedynie pod następującymi warunkami:
    1. System obsługi zbiornika elastycznego (pompy, jak również przewody rurowe i zawory) jest oddzielony od ładowni przeznaczonej do transportu paszy w taki sposób, aby ewentualny wyciek z systemu obsługującego nie mógł mieć wpływu na ładownię przeznaczoną do transportu paszy. .
    2. Przed użyciem zbiornika elastycznego uczestnik musi upewnić się, że ciągnik jest wolny od pozostałości, które mogłyby spowodować uszkodzenie zbiornika elastycznego.
    3. Gdy nie jest używany, zbiornik elastyczny powinien być przechowywany za ochronną przegrodą.
    4. Musi być wyraźna etykieta identyfikacyjna na każdym zbiorniku elastycznym i na każdym elemencie sprzętu obsługującego.
    5. Okres użytkowania zbiorników elastycznych wynosi maksimum 5 lat od pierwszego użycia, po czym worek musi zostać wymieniony. Wcześniejsza wymiana jest konieczna, jeśli zbiornik elastyczny wykazuje oznaki zużycia.
    6. Zbiornik elastyczny musi być sprawdzony i zaakceptowany przez niezależną organizację kontrolną pod kątem bezpieczeństwa ładunku (trwałość / odporność na pęknięcia w czasie jazdy). Częścią certyfikacji muszą być regularne kontrole, nie rzadziej niż raz w roku, dokonywane przez producenta lub osobę przez niego upoważnioną, zgodnie z EN 12642 / EN 12195 lub równoważnym. Usterki w materiale bądź w sprzęcie obsługującym zbiornik elastyczny muszą być niezwłocznie naprawiane. Usuwanie usterek jest dozwolone jedynie przez producenta lub firmy przez niego upoważnione.
    7. Zbiornik elastyczny musi odpowiadać następującym minimalnym wymaganiom technicznym:
      - Materiał: PET
      - Ciężar: 1150g/m<sup>2</sup>
      - Wytrzymałość na rozciąganie: osnowa 5600 N / wątek 5400 N/5cm
      - Wytrzymałość na rozdieranie: osnowa 1000 N/ wątek 900N
      - Odporność na temperaturę: -30°C do +70°C
      - Odporność na uszkodzenia przez zginanie: brak pęknięć po 100.000 zgięć

**Wskazówka:**

*Przedmioty, które mają bezpośredni kontakt z paszą: w odniesieniu do nich można także uwzględnić narzędzia do czyszczenia, takich jak miotła. Miotła używana do czyszczenia ładowni nie może zawierać żadnego brudu.*

### 5.3 Konserwacja i higiena

#### 5.3.1 Konserwacja

Należy sporządzić plan utrzymania i konserwacji dla wszystkich właściwych powierzchni oraz urządzeń i sprzętu. Ma to zapewnić bezpieczeństwo i higienę pracy.

Dokumentacja działań związanych z konserwacją musi wykazać zgodność z wymogami i warunkami.

Przewoźnik musi dokumentować wszystkie działania konserwacyjne w odniesieniu do całego sprzętu i urządzeń, które są kluczowe dla transportu pasz.

**Wskazówka**

*W programie konserwacji należy uwzględnić następujące elementy:*

- a. *Srodki transportu;*
- b. *Urządzenia czyszczące;*
- c. *Instalacje i (wewnętrzne) systemy transportowe;*
- d. *Zaangażowany personel (własny lub wynajęty);*
- e. *Częstotliwości*

*Czynności konserwacyjne nie mogą powodować zagrożenia dla bezpieczeństwa pasz.*

#### 5.3.2 Zapobieganie i kontrola szkodników

Broker frachtowy lub przewoźnik musi podjąć wszelkie możliwe działania aby ptaki, zwierzęta oraz szkodniki nie dostawały się do pomieszczeń i aby zapobiegać ich obecności. Broker frachtowy lub przewoźnik winien zastosować odpowiednie środki, aby zapobiegać obecności szkodników w pomieszczeniach przemysłowych, w budynkach lub w ładowniach załadowanych produktami paszowymi. Powinien on opracować, wdrożyć i dokumentować program zapobiegania przedostawaniu się szkodników oraz ich zwalczania.

Pracownicy muszą, jeśli to ich dotyczy, stosować się do wymogów prawnych w trakcie prowadzenia działań kontrolnych w odniesieniu do szkodników.

Działania w ramach zwalczania szkodników muszą być planowane, prowadzone i dokumentowane. Dokumenty dotyczące działań kontrolnych muszą wykazywać zgodność z wymogami i warunkami.

**Wskazówka:**

*Należy pamiętać, aby:*

- a. *Budynki były utrzymywane w dobrym stanie dzięki naprawom i konserwacji, aby zapobiegać przedostawaniu się szkodników .*



- b. Należy eliminować potencjalne miejsca rozmnażania.*
- c. Wszystkie pojemniki z przynętą powinny być zabezpieczone w miejscu ich ustawienia, chyba że nie jest to możliwe z określonych przyczyn.*
- d. Otwarte pojemniki z przynętą oraz pojedyncze przynęty nie będą umieszczane w miejscach, gdzie ich użycie lub obecność mogą powodować zagrożenie dla surowców lub pasz.*

*Procedury zwalczania szkodników muszą być opracowane i zapewniać, że materiały przeznaczone do tępienia lub odstraszania szkodników nie mogą skazić pasz. Dane odnośnie zwalczania szkodników powinny zawierać:*

- e. Szczegóły o wszystkich używanych środkach razem z załączonymi informacjami odnośnie bezpieczeństwa produktu;*
- f. Kwalifikacje (jeśli wymagane prawem) pracowników wykonujących działania związane ze zwalczaniem szkodników.  
W niektórych krajach ustawodawca wymaga, aby tacy pracownicy posiadali dyplomy stwierdzające że mogą wykonywać operacje zwalczające szkodniki.*
- g. Mapy pokazujące miejsca wyłożenia pojemników z przynętą oraz rodzaj produktów używanych jako przynęta*
- h. Szczegółowe informacje o wdrożonych działaniach zaradczych.*
- i. Wdrożenie programu zwalczania szkodników musi być rejestrowane przez brokera frachtowego lub przewoźnika w taki sposób, aby wykazać, że program jest realizowany prawidłowo.*

### 5.3.3 Zarządzanie odpadami

Wszystkie substancje uznane za odpady muszą zostać odpowiednio oznaczone i zabezpieczone tak, aby wyeliminować możliwość błędów lub niezamierzonego użycia.

Odpady muszą być zbierane i przechowywane w oddzielnych pojemnikach lub koszach. Muszą być one łatwo rozpoznawalne oraz zamknięte przed dostępem szkodników.

## 5.4 Identyfikacja i śledzenie drogi produktów

### 5.4.1 Identyfikacja i śledzenie drogi produktów

Pasze muszą być identyfikowalne na wszystkich etapach tak, aby umożliwić natychmiastowe wycofanie z obrotu w sposób właściwy i dokładny oraz powiadomienie klientów.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi podjąć właściwe działania aby zapewnić skuteczne śledzenie drogi produktu na każdym z etapów, za który broker frachtowy lub przewoźnik jest odpowiedzialny.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi udostępnić wymagane informacje w ciągu 4 godzin, chyba że właściwe władze wyznaczyły krótszy termin.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi rejestrować przynajmniej następujące dane dla wszystkich produktów i usług:

- a. Nazwy i adresy dostawców i klientów;
- b. Datę dostawy;
- c. Typ produktu lub usługi;
- d. Ilość produktów;
- e. Numer partii, jeśli jest podany.
- f. O ile dotyczy: kopie wszystkich dokumentów towarzyszących, gwarancji, certyfikatów itp. zgodnie z porozumieniem z wydającym instrukcje;
- g. Identyfikację oraz kod ładowni (tak dla ładowni GMP+, jak i dla ładowni nie GMP+). Taki spis musi być dostępny dla stron trzecich.

Broker frachtowy lub przewoźnik powinien samodzielnie ustalić, czy potrzebne jest rejestrowanie jeszcze innych danych.

**Wskazówka**

*Nazwa i adres miejsca załadunku i wyładunku mogą być rejestrowane w formie kodowanej, pod warunkiem że zewnętrzni kontrolerzy w innych działach systemu administracyjnego firmy mogą uzyskać informację, co oznaczają używane kody.*

*Ma miejsce odpowiednia identyfikacja ładowni oraz możliwość śledzenia kolejności produktów w ładowniach, na przykład poprzez kody dla poszczególnych ładowni oraz dzięki kartom podróży, które są przechowywane w środku transportu, w formie papierowej lub elektronicznej.*

## 5.5 System Wczesnego Ostrzegania EWS oraz wycofanie

Broker frachtowy lub przewoźnik winien posiadać udokumentowaną procedurę dla systemu (wczesnego) wykrywania oraz reakcji na sygnały wskazujące, że bezpieczeństwo pasz nie odpowiada wymogom prawnym lub standardom modułu GMP+ FSA, bądź zwyczajowej jakości handlowej, co może spowodować szkody w kolejnych ogniwach łańcucha. Sygnały są oceniane na tej podstawie.

Jeśli zostanie wykryte, że pasza nie odpowiada:

- a przepisom prawnym dotyczącym bezpieczeństwa pasz, lub
- b zwyczajowej jakości handlowej, lub
- c istotnym wymogom modułu GMP+ FSA

wówczas należy natychmiast powiadomić zwierzchnika/zleceniodawcę.

**Wskazówka:**

*Przez jakość handlową rozumie się, że produkt odpowiada jakości przyjętej w handlu. Przykłady to barwa lub zapach produktu.*

## 6 HACCP

Uczestnik musi zapewnić opracowanie, wdrożenie i utrzymywanie jednej lub więcej pisemnych procedur opartych na zasadach HACCP w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasz w transporcie.

Należy uwzględnić następujące zasady HACCP:

- a. Przeprowadzenie analizy zagrożeń. Obejmuje to:
  1. Identyfikację wszelkich zagrożeń dla bezpieczeństwa transportu
  2. Ocenę, czy te zagrożenia mogą stanowić ryzyko dla bezpieczeństwa transportu
  3. Określenie środków kontroli dla każdego zagrożenia.
- b. Identyfikację krytycznych punktów kontroli (CCP)
- c. Ustalenie krytycznych limitów dla CCP.
- d. Opracowanie i wdrożenie systemu monitoringu dla CCP.
- e. Określenie działań zaradczych.
- f. Zatwierdzenie i weryfikację planu HACCP.
- g. Dokumentację i rejestrowanie planu HACCP.

Aby właściwie zastosować powyższe zasady, uczestnik musi przedtem spełnić szereg wymogów, w tym:

- Powołać zespół HACCP
- Sporządzić opis produktów i procesów oraz ich stosowanie
- Opracować i wdrożyć program wymogów wstępnych (Rozdział 5).

Skażenie pasz poprzednimi ładunkami (ich pozostałościami) zostało zidentyfikowane jako poważne zagrożenie, które należy kontrolować. Wynikiem tego są szczegółowe wymogi odnośnie minimalnego czyszczenia i dezynfekcji po transporcie produktu lub przed transportem pasz. Te wymogi znajdują się w International Database for Transport of Feed (IDTF).

Uczestnik GMP+ musi przynajmniej stosować się do programów czyszczenia i dezynfekcji z bazy danych IDTF. Patrz również Rozdział 7.

### Wskazówka

*Do roku 2014 wymagania ogólnie niniejszego standardu nie zawierały stosowania zasad HACCP, lecz*

- *były określone ogólne środki kontroli oparte na podstawowej ocenie ryzyka jako część programu wymogów wstępnych, oraz*
- *były określone szczególne środki kontroli (skupiające się na czyszczeniu przed transportem pasz). Te środki kontroli są zapisane w bazie danych IDTF, a ich stosowanie jest obowiązkowe.*

*Spełnienie tych wymogów uważano za gwarantujące bezpieczny transport.*

*W obecnej wersji tego standardu zostały jednak uwzględnione wymagania HACCP, do których firmy transportowe muszą się stosować. Przyczyny wprowadzenia wymogu stosowania zasad HACCP to:*

- *W coraz większej liczbie krajów przepisy prawa paszowego wymagają, aby także firmy zajmujące się transportem pasz stosowały indywidualnie u siebie zasady HACCP.*

- *Partnerzy GMP+ są coraz częściej zdania, że bezpieczny transport pasz nie może zostać zagwarantowany w pełni dzięki stosowaniu szeregu określonych sposobów czyszczenia koncentrujących się na zapobieganiu skażeniu z poprzedniego ładunku. W bezpiecznym transporcie może wystąpić więcej zagrożeń, które wymagają oceny i kontroli. Zagrożenia te mogą być różne w zależności od firmy. Każda pojedyncza firma transportowa jest odpowiedzialna za identyfikację i kontrolowanie jakichkolwiek zagrożeń, aby zagwarantować bezpieczny transport. Stosowanie zasad HACCP jest najlepszym instrumentem do tego celu.*

*Dlatego postanowiono, że od niniejszej wersji standard GMP+ B4 zawiera wymogi HACCP. Uczestnik powinien stosować się do tych wymogów, opracowując i wdrażając plan HACCP.*

*W UE stosowanie zasad HACCP to obowiązek prawny, także dla firm transportowych. Wdrożenie zatwierdzonego Kodeksu Dobrych Praktyk może stanowić potwierdzenie stosowania się do tego przepisu. Jest to w gestii właściwych władz. Zatwierdzenie przez właściwe władze jest również uważane za wystarczające wykazanie zgodności z wymogami GMP+ HACCP, znajdującymi się w niniejszym standardzie, pod warunkiem, że spełnione są minimalne wymogi czyszczenia z IDTF.*

*Rezultaty zastosowania zasad HACCP mogą być zapisane w tak zwanym planie HACCP. Jest to dokument opracowany zgodnie z zasadami HACCP. Zapewnia on, że wszelkie istotne zagrożenia dla bezpieczeństwa żywności i pasz w łańcuchu paszowym są kontrolowane.*

*Patrz GMP+ D2.1 'Przewodnik HACCP GMP+' na stronie internetowej GMP+ International, w którym znajduje się szczegółowy opis stosowania zasad HACCP.*

*Przykłady planu HACCP dla transportu – patrz GMP+ D2.6 'Przewodnik dla szczegółowego stosowania GMP+'.*

*Można oczywiście korzystać z innych przewodników dla opracowania planu HACCP, szczególnie gdy właściwe władze tego wymagają. Należy pamiętać, że dla spełnienia wymogów GMP+ podstawowym obowiązkiem jest czyszczenie zgodnie z zapisami w IDTF.*

## 7 Kontrola działań operacyjnych

Broker frachtowy lub przewoźnik musi zapewnić, że działalność brokerska i transport pasz są zgodne z wymogami i warunkami modułu GMP+ FSA. Działalność brokerska i transport pasz muszą być dokumentowane w jasny i przejrzysty sposób.

Należy monitorować obecność substancji niebezpiecznych dla zdrowia ludzi i zwierząt oraz substancji niepożądanych i innych zanieczyszczeń, jak również zapewnić środki kontroli dla zminimalizowania ryzyka zmieszania z pozostałościami poprzednich ładunków.

### 7.1 Zakupy

Uczestnik musi zapewnić zgodność zakupionych produktów i usług z wymogami niniejszego standardu. Wszyscy przewoźnicy zewnętrzni, z których usług się korzysta, powinni być certyfikowani GMP+. Przewoźnicy oferujący transport żegluga śródlądową muszą być certyfikowani zgodnie z GMP+ B4.3 lub ekwiwalentnym. Patrz również GMP+ BA10 *Minimalne Wymogi dla Zakupów*.

Jeśli broker frachtowy lub przewoźnik korzysta z usług przewoźnika zewnętrznego przy transporcie produktów pakowanych, przewoźnik taki nie musi mieć certyfikatu GMP+.

#### 7.1.1 Korzystanie z transportu zewnętrznego

Ciągnik	Jednostka przewozu	Kierowca	Ładownia
Brak wymogów	Certyfikowany Odpowiednie instrukcje dostarczone	Szkolenie zgodnie z wymogami GMP+ B4	Certyfikowana § 7.1.1 punkty a,b,c
	Nie certyfikowany: jedynie dla ładowni plombowanych		Nie certyfikowana Procedura dopuszczenia opisana w sekcji Procedury GMP+ International na stronie internetowej IDTF

Jeśli ładownia należy do firmy transportowej certyfikowanej GMP+, wówczas przewoźnik musi sprawdzić:

- czy w ładowni nie przewożono ładunków zabronionych, co potwierdza pisemne oświadczenie;
  - dane odnośnie przynajmniej trzech ładunków poprzedzających w danej ładowni (potwierdzone datą i podpisem wynajmującego / sprzedającego), odpowiednie zabiegi czyszczenia i dezynfekcji wraz z wynikiem kontroli wizualnej;
- Jeśli wszystkie ładownie mają takie same ładunki poprzednie wystarczą jedno wspólne dane.

- c. że ładownia jest uwzględniona w spisie administracyjnym jednostek transportowych GMP+ wynajmującego / sprzedającego, zgodnie GMP+ BA4 *Transport*.

Na podstawie powyższych danych należy ustalić, czy ładownia jest odpowiednia lub jakie działania należy podjąć, aby dostosować ładownię.

Jeżeli korzysta się z zewnętrznego ciągnika i/lub ładowni, należy je odnotować w systemie jakości.

## 7.2 Brokerka frachtowa / planowanie

### 7.2.1 Przyjęcie zlecenia

Broker frachtowy lub przewoźnik musi mieć udokumentowaną procedurę przyjęcia zlecenia na przewóz pasz.

Broker frachtowy lub przewoźnik musi określić przed przyjęciem zlecenia:

- a. opis towaru (rodzaj i typ) oraz jeśli możliwe numer produktu z IDTF;
- b. program czyszczenia zgodnie z IDTF

Wyjątkiem od powyższych wymogów jest transport morski, gdzie broker może określić warunki w odniesieniu do ładunków poprzedzających na podstawie oceny ryzyka. Poprzednie ładunki oraz stosowane metody czyszczenia muszą być ocenione pod kątem bezpieczeństwa pasz w związku z wykonywaniem transportu pasz dla zwierząt.

Uczestnik, który świadczy usługi (transport fizyczny oraz brokerka frachtowa) zabezpieczane w ramach jego GMP+ feed safety management system, musi podawać status dostarczanych usług klientowi w formie pisemnej.

Patrz GMP+ BA6 *Minimalne wymogi dla oznakowania & dostawy* po dodatkowe wymogi odnośnie świadczenia usług.

#### Wskazówka

*Broker frachtowy odgrywa istotną rolę w wymianie informacji pomiędzy zleceniodawcą (producent / handlowiec) oraz skiperem. Z tego względu, pozytywna deklaracja skipera musi być częścią umowy o zafrachtowaniu podpisanej dla każdego przewozu przez skipera, firmę frachtującą oraz zleceniodawcę.*

### 7.2.2 Zapisy działań brokerskich

Broker frachtowy/przewoźnik odnotowuje czarterowanie ładowni w taki sposób, aby jego dane zawierały wszystkie informacje dotyczące zagwarantowania bezpieczeństwa pasz.

Dokumentacja brokera frachtowego musi zawierać przynajmniej następujące elementy, potwierdzone podpisem przewoźnika przyjmującego do realizacji zlecenie na transport:

- a. Nazwę i rodzaj ładowni, numer (-ry);
- b. Rodzaj i numer ładowni przeznaczonej do przewozu danego ładunku;
- c. Opis towaru (rodzaj i typ) oraz jeśli możliwe numer IDTF produktu;
- d. Ilość/ ilości;
- e. Klauzulę czystości ładowni: przewoźnik dostarcza ładownię czystą, pustą, suchą i bez zapachów (patrz wskazówka), nadającą się pod każdym względem do załadunku oraz transportu partii;
- f. Rodzaj / nazwa przynajmniej trzech ładunków poprzedzających w tej ładowni, jak również opis przynajmniej trzech ostatnich zabiegów czyszczenia przeprowadzonych w ładowni. W transporcie kolejowym odnotowuje się jedynie ostatni ładunek i ostatnią operację czyszczenia.
- g. W przypadku załadunków częściowych przewoźnik musi zawiadomić brokera frachtowego, o ile przewożony jest inny ładunek nie certyfikowany GMP+ w innej ładowni. Broker frachtowy musi to przekazać do zleceniodawcy wydającego instrukcję.

W przypadku transportu statkiem żeglugi przybrzeżnej, śródlądowymi drogami wodnymi lub transportu morskiego lub kolejowego należy dołączyć następujące elementy.

Raport kontroli ładowni (Loading Compartments Inspection - LCI)

- a. Informację kto przeprowadzał LCI (jeśli wiadome);
- b. Lokalizację LCI (nie musi to być miejsce załadunku);

#### Wskazówka:

*Podpunkt e: Zapach ciekłego oleju roślinnego może być wyczuwalny poza zbiornikiem załadunkowym. Jest w gestii inspektora (zazwyczaj reprezentującego klienta) czy taki zapach jest zanieczyszczeniem, czy nie. Zapach jest oznaką produktu, którego pozostałości wynikają z niewystarczającego czyszczenia.*

*Podpunkt f: Niezwłocznie po uzyskaniu danych należy je przekazać brokerowi frachtowemu lub przewoźnikowi.*

### 7.2.3 Wystawienie zlecenia na LCI (żegluga przybrzeżna, śródlądowa, transport morski i kolejowy)

Strona zlecająca LCI musi dostarczyć firmie kontrolnej (CO) lub kontrolerowi załadunku jednoznaczne i przejrzyste informacje niezbędne do wykonania LCI. Informacje muszą być opisane w taki sposób, aby umożliwić CO lub kontrolerowi załadunku wykonanie LCI w sposób prawidłowy i przekazanie zlecającemu ustaleń LCI we właściwy sposób.

Jeśli strona zlecająca LCI działa sama jako broker frachtowy, LCI musi być powierzone zewnętrznej CO. Broker frachtowy nie może wykonywać LCI.

W transporcie kolejowym można wykorzystywać jedynie wagony oznaczone "wyłącznie towary rolne". Jeśli wagony "wyłącznie towary rolne" nie są dostępne, należy zastosować procedurę zwolnienia opisaną w sekcji Procedury GMP+ International opublikowanej na stronie internetowej IDTF, aby uzyskać dopuszczenie wagonów do załadunku.

Poniższe odnosi się do strony zlecającej, która daje instrukcję wykonania LCI.

Zlecenie LCI musi zawierać przynajmniej następujące elementy, które muszą być potwierdzone przez kontrolera przy przyjmowaniu zlecenia:

- a. Lokalizacja LCI;
- b. Podanie, że zlecenie dotyczy LCI zgodnego z wymogami modułu GMP+ FSA;
- c. Opis (-y) oraz ilość / ilości towarów;
- d. Rodzaj / nazwa/ numer (-y) ładowni, dodatkowe dane: właściciel;
- e. Rodzaj transportu: "Wyłącznie towary rolne" lub ogólny;
- f. Ilość, numer, opis ładowni przeznaczonych dla danej partii;
- g. Jeśli dotyczy, instrukcje odnośnie:
  1. częściowego ładunku / częściowej sztauerki
  2. ładunku złożonego / osobnej sztauerki
- h. Przynajmniej trzech poprzednich ładunków oraz zabiegów czyszczenia wykonywanych po ich przewiezieniu (dla transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej lub przybrzeżnej obowiązuje podanie ostatniego ładunku łącznie z zabiegiem czyszczenia);

Raport z wyników LCI (patrz aneks A oraz punkt 7.2.5 raportowanie LCI) musi być przekazany do klienta niezwłocznie po zakończeniu kontroli, z kopią do właściciela ładowni.

Ponadto zlecenie LCI musi zawierać standardowe informacje niezbędne kontrolerowi do przeprowadzenia inspekcji:

- a. Przewidywana data,
- b. Miejsce załadunku,
- c. Dane kontaktowe miejsca załadunku,
- d. Dane zlecającego,
- e. Dane właściciela ładowni
- f. Miejsce przeznaczenia partii.

Zlecenie LCI może stanowić część większego zlecenia, ale musi być wyraźnie określone jako takie i, w miarę możliwości, zawierać dodatkowe informacje odnośnie partii oraz ładowni, których dotyczy.



#### 7.2.4 Realizacja LCI (żegluga przybrzeżna, śródlądowa, transport morski lub kolejowy)

Strona zlecająca LCI winna zwrócić uwagę na to, aby LCI zostało przeprowadzone przez CO lub własnego kontrolera załadunku zgodnie z następującymi wymogami:

Strona zlecająca LCI jest obowiązana odnotować w jaki sposób LCI powinno zostać wykonane. Musi to zostać przekazane do CO lub kontrolera załadunku.

Przeprowadzenie LCI powinno spełniać przynajmniej następujące kryteria:

- a. Ocena wizualna ładowni pod kątem przydatności do przechowywania lub transportu towarów przewidzianych do załadunku;
- b. Należy sprawdzić, między innymi, prawidłowość następujących cech ładowni:
  1. czysta, pusta, sucha, bez zapachów (patrz wskazówka punkt 7.2.2);
  2. brak elementów mogących stanowić niebezpieczeństwo dla planowanego ładunku, takich jak pozostałości ładunków poprzednich i/lub zanieczyszczenia;
  3. brak owadów lub szkodników (żywych lub martwych);
  4. możliwość zamknięcia i dobry stan. Należy wizualnie sprawdzić czy środek transportu zabezpiecza towar przed wpływem innych ładunków przewożonych oraz czynników zewnętrznych. Jest to dokonywane poprzez wizualną ocenę sytuacji.
- c. Sposób działania w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości;
- d. Odnotowywanie ustaleń;
- e. Raportowanie do zlecającego;

#### 7.2.5 Raportowanie LCI (żegluga przybrzeżna, śródlądowa, transport morski lub kolejowy)

Zlecający LCI ustala z CO lub inspektorem załadunku przekazanie informacji o ustaleniach z LCI w formie pisemnej.

Raport LCI musi być jednoznaczny i zawierać informacje dotyczące akceptacji ładowni.

Przykład raportu LCI znajduje się w załączniku A . Raport LCI musi zawierać przynajmniej informacje tam wymienione.

W przypadku partii częściowej, musi być raport LCI z drugiego kolejnego punktu załadunku, z podaniem że jest to ładunek dodatkowy dla ładowni już częściowo załadowanej.

Należy także mieć potwierdzenie oceny wizualnej stanu ładunku znajdującego się już w ładowni oraz sposobu załadunku i/lub separacji partii, która ma być przedmiotem kontroli.

Zlecenia LCI oraz raporty LCI muszą być zachowane w dokumentach administracyjnych zleceniodawcy przez co najmniej trzy lata.

**Wskazówka:**

*W ramach porozumienia między zlecającym i CO, ustalenia LCI mogą być częścią raportu ogólnego dotyczącego całościowego monitoringu przepływu towarów. Umowa z brokerem frachtowym, jeśli zostaje zawarta, pozostaje w całości w zarządzaniu i dokumentacji administracyjnej strony brokerskiej.*

*W trakcie wykonywania LCI informacje są wymieniane w wielokrotnie, w szczególności w odniesieniu do bieżącego stanu spraw, jakichkolwiek stwierdzonych nieprawidłowości, podjętych działań oraz ustaleń. Takie informacje nie są częścią transportu, lecz należą do danych gromadzonych przez inspektora załadunku.*

**7.3 Transport**

Dla transportu śródlądowymi drogami wodnymi oraz żeglugą przybrzeżną jest odniesienie do GMP+ B4.3 *Żegluga śródlądowa*. GMP+ B4.3 *Żegluga śródlądowa* zawiera wymogi i warunki dla zapewnienia bezpieczeństwa pasz i żywności w transporcie śródlądowymi drogami wodnymi lub żeglugą przybrzeżną.

**7.3.1 Transport**

Transport pasz musi odbywać się w czystych ładowniach.

W przypadku transportu złożonego, materiały paszowe nie mogą ulec zmieszaniu ze sobą (nie) przypadkowo. Odnosi się to do przewozu dwóch różnych pasz lub paszy certyfikowanej z nie certyfikowaną GMP+.

W przypadku mieszania należy podjąć odpowiednie działania.

Przewoźnik musi zwrócić uwagę na to, aby analiza ryzyka określiła konieczność przykrycia ładowni.

Ryzyka dla ładunku nie przykrytego to: przedostanie się wody z opadów, skażenie odchodami ptaków, lub inne formy skażeń ładowni, nawet jeśli ładownia jest pusta. Jeśli nie jest możliwe przykrycie ładowni, ładownie muszą być przed załadunkiem wmyte wodą pod ciśnieniem i/lub wysuszone, jeśli to potrzebne. Plandeki używane w ładowniach dla ładunków masowych muszą być czyste i suche jeśli ładunkiem są pasze suche.

**7.3.2 Czyszczenie**

Przed przewozem pasz ładownia musi być wyczyszczona i zdezynfekowana (jeśli to konieczne) zgodnie przynajmniej z programem czyszczenia ustalonym i opisanym w sekcji *Procedury GMP+ International* znajdującej się na stronie internetowej IDTF.

Przewoźnik ustala program czyszczenia, który w sposób możliwy do wykazania, spełnia wymogi prawne oraz warunki dodatkowe dla czyszczenia i dezynfekcji środków transportu, określone w International Database Transport for Feed.

Program czyszczenia zawiera przynajmniej:

- a. Określenie odpowiedzialności za czyszczenie;
- b. Metody czyszczenia;
- c. Środki czyszczące i dezynfekujące (zatwierdzone przepisami do użycia w przemyśle spożywczym), które mogą zostać użyte;
- d. Częstotliwość czyszczenia;
- e. Użycie różnych programów czyszczenia i dezynfekcji (z bazy danych IDTF) zależnie od ładunku poprzedzającego.
- f. Czas czyszczenia;
- g. Środki czyszczące i dezynfekujące. Muszą one być dostosowane do celu użycia. Nie mogą również stanowić jakiegokolwiek zagrożenia dla bezpieczeństwa pasz, które będą przewożone danym środkiem transportu. Pozostałości detergentów i środków dezynfekujących muszą być zminimalizowane.

Istotnym jest także, aby woda używana do mycia ładowni była czysta i dobrej jakości. Jeśli używa się wody źródlanej, deszczówki i/lub wody z otwartych zbiorników, należy przeprowadzić analizę ryzyka w odniesieniu do używanej wody. Woda musi być takiej jakości, aby nie spowodowała skażenia przewożonych pasz (jak dla przykładu, antykorozyjna).

Każdy program czyszczenia musi być sprawdzony (zatwierdzony) pod kątem jego efektywności. Następnie program taki może być wykorzystywany jako oficjalna metoda dla podobnie skonstruowanych powierzchni załadowniczych.

Jeśli używany jest transport "wyłącznie towary rolne" (transport kolejowy), ładownie muszą być zamiecione do czysta po wyładunku. Ładownie nie muszą być czyszczone po każdym transporcie. Strona odpowiedzialna / administrujący właściciel ładowni musi określić, w oparciu o analizę ryzyka, plan czyszczenia. Musi on zawierać przynajmniej:

- a. Określenie odpowiedzialności za czyszczenie;
- b. Metody czyszczenia;
- c. Częstotliwość i czas czyszczenia;
- d. Detergenty i środki dezynfekujące. Muszą one być odpowiednie do celu użycia. Nie mogą stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa pasz, które będą przewożone w tych ładowniach.

Wskazówka:

*Analiza (źródła) wody może być dobrym zabezpieczeniem dla jakości wody używanej do mycia. Przewoźnik może sam wykonać lub zlecić wykonanie analizy (źródła) wody lub poprosić o wynik analizy dostawcę wody.*

### 7.3.2.1 Kontrola efektywności systemów czyszczenia i dezynfekcji

Przewoźnik musi, poprzez kontrole, ocenić skuteczność używanych metod czyszczenia i dezynfekcji. W tym celu przewoźnik ustala program kontroli, który zawiera minimalną częstotliwość przeprowadzania kontroli.

### 7.3.3 Rejestrowanie

Należy rejestrować przewozy, czyszczenie pomiędzy kolejnymi przewozami oraz kontrole. Przewoźnik jest odpowiedzialny za rejestrowanie przewozów.

- a. W przypadku ładunków luzem, ładunki, w miarę możliwości z numerem IDTF, muszą być rejestrowane w karcie podróży przez firmę przewozową, w rozbiciu na ładownie (łącznie z trzema poprzedzającymi zabiegami czyszczenia), w formie elektronicznej lub nie. Karta podróży musi znajdować się w środku transportu bądź być niezwłocznie dostępna lub do odszukania. Rejestr trzech ładunków poprzedzających (łącznie z zabiegami czyszczenia) w danej ładowni (potwierdzonych datą i podpisem przewoźnika) musi być dostępny do kontroli (dla transportu kolejowego musi to być ostatni ładunek poprzedzający oraz program czyszczenia);
- b. Muszą być dostępne dane wymagane przepisami prawa, w tym list przewozowy;
- c. Sposób czyszczenia musi być rejestrowany w karcie podróży przez firmę przewozową dla każdej ładowni, w formie elektronicznej lub nie. Wynik czyszczenia musi być oceniony wizualnie i zanotowany przy ładunku poprzednim w karcie podróży.
- d. Należy także rejestrować nakazane kontrole i sprawdzenia oraz wszelkie inne kontrole.

Przewoźnik musi móc wykazać, że żaden 'ładunek zabroniony' nie był przewożony w ładowni, chyba że przeprowadzono prawidłowo procedurę dopuszczenia, opisaną w sekcji *Procedury GMP+ International* na stronie internetowej IDTF.

Wskazówka:

*Firma transportowa może sama być przewoźnikiem.*

*Dla wagonów "Wyłącznie towary rolne" wymagane jest w ramach analizy ryzyka prowadzenie aktualizowanego rejestru.*

## 8 Weryfikacja i usprawnienia

### 8.1 Reklamacje

Broker frachtowy lub przewoźnik musi opisać w formie dokumentu swoją procedurę obsługi reklamacji od klientów. Procedura ta musi opisywać przynajmniej rejestrowanie właściwych elementów reklamacji oraz działania podjęte dla załatwienia reklamacji.

Procedura rejestrowania i obsługi reklamacji musi składać się przynajmniej z:

- a. Rejestracji reklamacji
- b. Zbadania źródeł reklamacji
- c. Rejestracji działań podjętych w odpowiedzi na reklamację
- d. Udokumentowania komunikacji ze zleceniodawcami i innymi stronami zewnętrznymi.

Wskazówka:

*Procedura reklamacji może mieć również formę opisu podejmowanych kroków.*

### 8.2 Audyt wewnętrzny

Broker frachtowy lub przewoźnik musi opracować procedurę audytu wewnętrznego.

Ta procedura oznacza, że broker frachtowy lub przewoźnik opracowuje i wdraża program planowych audytów dla sprawdzenia czy wewnętrzne systemy działają w sposób zamierzony i skuteczny. Audyty wewnętrzne powinny sprawdzać:

- a. Zgodność z wymogami i warunkami niniejszego standardu;
- b. Zgodność z procedurami brokera frachtowego lub przewoźnika;
- c. Zgodność z wymogami i warunkami planu HACCP brokera frachtowego lub przewoźnika;
- d. Zgodność z przepisami prawa dotyczącymi bezpieczeństwa pasz;
- e. Zgodność ze specjalnymi wymaganiami klienta.

Program audytów wewnętrznych musi obejmować sprawdzenie właściwych działań przynajmniej raz do roku (=co 12 miesięcy).

Cały personel odpowiedzialny za audyty wewnętrzne musi posiadać w tym obszarze odpowiednie kompetencje, uzyskane poprzez właściwe szkolenia (wewnętrzne lub zewnętrzne) lub doświadczenie.

Wyniki audytów wewnętrznych muszą być ujęte w raporcie przekazywanym do osób odpowiedzialnych za audytowany obszar. Raport z audytu musi uwzględniać wszystkie działania i funkcje, które nie są zgodne z wymogami dla działań operacyjnych. W przypadku niezgodności należy podjąć działania naprawcze. Raport z audytu musi być podpisany przez osobę upoważnioną, gdy zostaną skorygowane nieprawidłowości.

**Wskazówka:**

*Przy audytach wewnętrznych można korzystać z listy kontrolnej dostępnej na stronie internetowej GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).*

*Należy przy tym rozróżnić działalności i zakresy, z których korzysta firma.*

**8.3 Ocena systemu zarządzania i usprawnienia**

Broker frachtowy lub przewoźnik musi ustalić, zebrać oraz przeanalizować odpowiednie dane co najmniej raz do roku w celu:

- a. Wykazania, że feed safety management system jest właściwy i skuteczny; oraz
- b. Ocenienia czy dalsze usprawnienia skuteczności feed safety management system są możliwe.

W tym celu należy opracować odpowiednią procedurę.

Częścią takiej oceny jest weryfikacja planu HACCP lub jego elementów.

Wyniki powyższej oceny stanowią wkład w przegląd menadżerski. (patrz punkt 4.1)

Ocena powinna obejmować przynajmniej następujące kwestie:

- a. Ocena programu warunków wstępnych;
- b. Ocena wyników analizy (czyszczenia i dezynfekcji) ;
- c. Weryfikacja analizy zagrożeń (jeśli dotyczy) ;
- d. Ocena poziomu wiedzy pracowników;
- e. Wyniki oceny dostawców (np. dostawców środków czyszczących itp.) ;
- f. Analiza reklamacji (od klientów);
- g. Ocena wdrożenia przepisów prawnych i regulacji;
- h. Wyniki audytów wewnętrznych i zewnętrznych
- i. Zmiany, które mogą wpływać na feed safety management system

Ocena powinna bezwzględnie zawierać informacje na temat:

- a. Zakresu, w jakim feed safety management system może być stosowany
- b. Możliwości usprawnień i doskonalenia feed safety management system.

## Załącznik A : Przykład raportu LCI

## GMP+ raport LCI

No. / REFERENCE : Nr. / Referentie : No / Référence : Nr / Ref:			
INSTRUCTING PARTY: Opdrachtgever : Donneur d' ordre : Zleceniodawca:			
NAME BARGE* / TELEPH. : :Naam schip* / telef. :Bateau* / tél. :Statek* / tel.			
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 do załadunku :		PRODUCT Product : Produit : Produkt :	
TEMPERATURE (if applicable) : TEMPERATURA (jeśli dotyczy) :			

DATE OF INSPECTION : Datum inspectie : Date d' inspection : Data kontroli :	STARTED : Begin : Début : _Rozpoczęcie:	COMPLETED : Einde Fin : <b>Zakończenie:</b>
--	--	--

		GMP-ALLOWED GMP-toegelaten GMP-admis Dopuszczalne GMP		
PREVIOUS CARGOES Vorige ladingen : Chargements precedents : Poprzednie ładunki :	LAST / Laatste / Dernier Ostatni		YES Ja / Oui/Tak	NO Nee/Non/Nie
	2ND / 2de / 2ème Drugi		YES Ja / Oui/Tak	NO Nee/Non/Nie
	3RD / 3e / 3ème Trzeci		YES Ja / Oui/Tak	NO Nee/Non/Nie
CLEANING : Reiniging : Nettoyage :	DRY / droog / sec / na sucho		YES Ja / Oui/Tak	NO Nee/Non/ Nie

		GMP-ALLOWED GMP-toegelaten GMP-admis Dopuszczalne GMP	
Czyszczenie :	WITH WATER / met water / à l' eau/ z wodą	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 + DISINFECTION water + detergent + desinfectie / eau + détergent + désinfection/woda+detergent+dezynfekcja	YES Ja / Oui/Tak	NO Nee/Non/Nie

RESULTS : Findings; 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 zapachów	YES Ja / Oui/Tak	NO Nee/Non/Nie
	FREE FROM INSECTS / Vrij van ongedierte / Exempt de vermine/ Bez szkodników	YES Ja / Oui/Tak	NO Nee/Non/Nie
	FREE FROM REMNANTS OF PREVIOUS CARGOES / Vrij van vorige ladingresten / Sans restes de chargements antérieurs/ Bez pozosta- łości poprzedniego ładunku	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/ Wizualnie w dobrym stanie i z odpowiednim zamknięciem	YES Ja / Oui/Tak	NO Nee/Non/Nie

TYPE OF HEATING (tankers): steam / hot water / thermal oil  
RODZAJ OGRZEWANIA (zbiornikowce) para/ gorąca woda/ olej

FINAL RESULT :	ACCEPTED FOR LOADING	YES	NO
Resultaat / Résultat :	Goedgekeurd om te laden / Accepté à charger /	Ja / Oui/Tak	Nee/Non/Nie
Wynik:	Dopuszczono do załadunku		

REMARKS / Opmerk- ingen / Remarques/ Uwagi			
---	--	--	--

SURVEYOR'S NAME : De controleur / Le con- troleur : Kontroler :		THE CAPTAIN : ** De kapitein : Le capitaine Kapitan :	
--	--	--	--

\* z klauzulą wyłącznie towary rolne

\*\* Przez złożenie podpisu kapitan potwierdza prawidłowość poprzednich ładunków zgodnie z zapisem w raporcie LCI.



**GMP+ International**

Braillelaan 9  
2289 CL Rijswijk  
The Netherlands

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

Klauzula odpowiedzialności:

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

© GMP+ International B.V.

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