



# Перевозка

Перевозка автомобильным и железнодорожным транспортом, фрахтование

GMP+ B 4

Редакция RU: 1 июля 2018

**GMP+ Feed Certification scheme**



## История документа

№ редакции/ Дата утверждения	Поправка	Касается	Конечная дата выполнения
1.0 / 09-2011 1.0 / 11-2012	Предыдущие редакции документа находятся по ссылке <a href="#">История</a>		01-02-2012 01-03-2013
	Редакторские правки: Все редакторские правки собраны в <a href="#">factsheet</a>	Весь документ	01-01-2015
	Разъяснение существующих требований относительно необязательности сертификация для фрахтования автомобильных или ж/д перевозок.	1.3	01-01-2015
	Это требование для документов, которые изымаются, уже заложено в GMP+ В4.2. Следовательно, такое же требование должно быть предусмотрено в GMP+ В4.	1.3	01-01-2015
	Удаленный текст не относится к стандарту GMP+ В4.	1.4	01-01-2015
	Исправление: опечатанные грузовые отделения, при определенных условиях, рассматриваемых как упакованный товар. Это уже было изменено в стандарте GMP+ В4, за исключением такого определения.	3	01-01-2015
	Уточнение: дератизация также применяется к грузовым отделениям, загруженных кормовыми продуктами.	5.3.2	01-01-2015
	К стандарту GMP+ В4 добавляются требования об индивидуальном применении принципов HACCP.	6	01-01-2015
	Незначительно изменены требования к использованию грузовых отделений для железнодорожных перевозок с отметкой «только для с/х продукции»	7.2.3	01-01-2015
	Изменено требование о необходимости наличия путевого листа в грузовом отделении. Изменено требование относительно регистрации предыдущих грузов и режимов очистки для железнодорожного транспорта.	7.3.3	01-01-2015
2.0 / 11-2012	Изменения в результате редакторских правок в В1, В2 от 01-06-2015	Весь документ	01-06-2015
	Описание процедуры фрахтования приведено в соответствие с требованием, изложенным в главе 7.2.3 о том, что фрахтовый брокер не может проводить Инспекцию грузового отделения	1.3	01-04-2015
	Удалены ссылки на GMP+ В4.1, В4.2, В4.4. и В4.5, так как эти стандарты отменены с 31-12-2015.	1.4.1	01-04-2015

№ редакции/ Дата утверждения	Поправка	Касается	Конечная дата выполнения
	В GMP+ В4 добавлено определение «только для с/х продукции» для каботажных судов и судов внутреннего сообщения	3	01-04-2015
	Подчеркивается, что требования, предъявляемые при использовании внешних транспортных судов, также касаются судов внутреннего сообщения. Это относится к уже существующим требованиям.	7.1	01-04-2015
3.0 / 09-2016	Дополнение “положительное заявление” для услуг транспортировки. См. новости от <a href="#">02.08.2016</a>	7.2.1	02-08-2016
3.1 / 05-2018	Изменения: Изменена ссылка с С1 на С10 Текстовые правки	1.3 4.1	01-07-2018
	Добавлены требования к комбинированным транспортным средствам	5.2.2.2	01-07-2019
	Добавлены требования относительно положительного декларирования для фрахтовых брокеров	7.2.1	01-07-2019
	Добавлено уточнение относительно подписи капитана	Приложение А	01-07-2018

**От редакции:**

Все изменения в этой версии документа визуально выделены следующим образом:

- Новый текст
- Старый текст

Участник должен осуществить все изменения до окончательной даты их внедрения.

**СОДЕРЖАНИЕ**

<b>1</b>	<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>6</b>
1.1	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	6
1.2	СТРУКТУРА GMP+ FEED CERTIFICATION SCHEME .....	6
1.3	СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ СТАНДАРТА .....	7
1.4	СТРУКТУРА СТАНДАРТА .....	8
1.4.1	<i>Сводная таблица содержания стандарта</i> .....	10
1.5	ИСКЛЮЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ .....	10
<b>2</b>	<b>ЦЕЛЬ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА БЕЗОПАСНОСТИ КОРМОВ</b> .....	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ</b> .....	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА БЕЗОПАСНОСТИ КОРМОВ</b> .....	<b>15</b>
4.1	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РУКОВОДСТВА .....	15
4.2	СПЕЦИАЛИСТ ПО КОНТРОЛЮ КАЧЕСТВА .....	15
4.3	ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ МЕНЕДЖМЕНТА БЕЗОПАСНОСТИ КОРМОВ .....	16
4.4	ДОКУМЕНТАЦИЯ И РЕГИСТРАЦИЯ ДАННЫХ .....	17
4.4.1	<i>Документация и пособие по контролю качества</i> .....	17
4.4.2	<i>Организация документооборота и регистрация данных</i> .....	18
<b>5</b>	<b>ПРОГРАММА ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ УСЛОВИЙ</b> .....	<b>20</b>
5.1	ПЕРСОНАЛ .....	20
5.1.1	<i>Общие положения</i> .....	20
5.1.2	<i>Профессиональная пригодность и обучение</i> .....	21
5.2	ИНФРАСТРУКТУРА .....	22
5.2.1	<i>Производственные условия</i> .....	22
5.2.2	<i>Производственные помещения и оборудование</i> .....	22
5.3	ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И САНИТАРНО-ГИГИЕНИЧЕСКИЕ НОРМЫ .....	23
5.3.1	<i>Техническое обслуживание</i> .....	23
5.3.2	<i>Борьба с вредителями</i> .....	24
5.3.3	<i>Утилизация отходов</i> .....	25
5.4	ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ПРОСЛЕЖИВАЕМОСТЬ .....	25
5.4.1	<i>Идентификация и прослеживаемость</i> .....	25
5.5	СИСТЕМА РАННЕГО ОПОВЕЩЕНИЯ И ОТЗЫВ ПРОДУКЦИИ .....	26
<b>6</b>	<b>СИСТЕМА НАССР</b> .....	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>УПРАВЛЕНИЕ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ</b> .....	<b>29</b>
7.1	ЗАКУПКИ .....	29
7.1.1	<i>Использование внешнего транспорта</i> .....	29
7.2	ФРАХТОВАНИЕ/ ПЛАНИРОВАНИЕ .....	30
7.2.1	<i>Прием заказа</i> .....	30
7.2.2	<i>Запись о фрахтовании</i> .....	31
7.2.3	<i>Выдача ордера на инспекцию грузового отделения (перевозка по внутренним водным путям или морским и железнодорожным сообщением)</i> .....	31
7.2.4	<i>Проведение инспекции грузовых отделений (перевозка по внутренним водным путям или морским и железнодорожным сообщением)</i> .....	33
7.2.5	<i>Отчет о проведении инспекции грузовых отделений (перевозка по внутренним водным путям или морским и железнодорожным сообщением)</i> .....	33

7.3	ПЕРЕВОЗКА .....	34
7.3.1	Перевозка .....	34
7.3.2	Очистка .....	35
7.3.3	Регистрация данных .....	36
<b>8</b>	<b>ВЕРИФИКАЦИЯ И УЛУЧШЕНИЯ .....</b>	<b>37</b>
8.1	ПРЕТЕНЗИИ .....	37
8.2	ВНУТРЕННИЙ АУДИТ .....	37
8.3	ОЦЕНКА СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА И УЛУЧШЕНИЙ.....	38
	<b>ДОПОЛНЕНИЕ А: ПРИМЕР GMP+ ОТЧЕТА ПО ИНСПЕКЦИИ ГРУЗОВЫХ ОТДЕЛЕНИЙ .....</b>	<b>39</b>

# 1 Введение

## 1.1 Общие положения

GMP+ Feed Certification scheme была разработана в 1992 году участниками комбикормовой промышленности Голландии в ответ на различные более или менее серьезные инциденты, связанные с загрязнением сырьевых материалов. Хотя изначально данная схема возникла в национальном масштабе, впоследствии она была разработана до уровня международной системы, которой управляет GMP+ International в сотрудничестве с различными заинтересованными сторонами.

Хотя GMP+ Feed Certification scheme изначально нацеловалась на обеспечение безопасности кормов, в 2013 г. был опубликован первый стандарт по обеспечению ответственности за производство кормов. С этой целью были созданы два модуля: Обеспечение безопасности кормов GMP+ (сосредоточен на безопасности кормов) и Обеспечение ответственного кормопроизводства GMP+ (сосредоточен на ответственности в процессе производства и сбыта кормов).

GMP+ Feed Safety Assurance (Обеспечение безопасности кормов GMP+) является полным модулем для обеспечения безопасности кормов во всех звеньях цепочки производства, сбыта и доставки кормов. Очевидное и доказуемое обеспечение безопасности кормов является «лицензией на продажу» во многих странах и рынках, чему в полной мере способствует участие в модуле GMP+ FSA. Исходя из практических потребностей, в модуль GMP+ FSA были включены несколько компонентов, такие как требования к системе менеджмента качества (ISO 9001), HACCP, стандарты по товарам, прослеживаемость, мониторинг, программы предпосылок, общеотраслевой подход и система раннего оповещения.

С развитием модуля GMP+ Feed Responsibility Assurance (Обеспечение ответственного кормопроизводства), GMP+ International отвечает на запросы участников своей схемы. Кормовой сектор сталкивается с требованиями относительно ответственного производства. Это включает в себя, например, использование сои (в том числе производных сои и соевых продуктов) и рыбной муки, производство и сбыт которых осуществляются с заботой о людях, животных и окружающей среде. Для того чтобы продемонстрировать ответственное производство и торговлю, компания может пройти сертификацию в соответствии с модулем GMP+ Feed Responsibility Assurance.

Вместе со своими партнерами, GMP+International прозрачно устанавливает четкие требования, чтобы гарантировать безопасность кормов и ответственность за их производство. Аккредитованные органы по сертификации проводят независимую сертификацию GMP+.

GMP+International поддерживает участников схемы GMP+, предоставляя им полезную и практическую информацию посредством ряда методических документов (пособий), баз данных, информационных бюллетеней, вопросов и ответов и семинаров по самой актуальной тематике.

## 1.2 Структура GMP+ Feed Certification scheme

Документы в рамках GMP+ Feed Certification scheme поделены на несколько серий. Ниже схематически показано содержание GMP+ Feed Certification scheme:

## GMP+ Feed Certification scheme



Все эти документы доступны на веб-сайте GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).

Данный документ называется стандарт GMP+ B4 Перевозка и является частью модуля GMP+ FSA.

### 1.3 Сфера применения стандарта

Этот стандарт содержит условия и требования к обеспечению безопасности кормов в отношении:

1. Фрахтование автомобильного транспорта, транспорта для перевозки по внутренним водным путям, морским и железнодорожным сообщением.  
Область применения данного стандарта включает любые виды деятельности, связанные с фрахтованием, а именно процесс получения заказа, выбор и приемку судна, составление инструкций по проведению инспекции<sup>1</sup>, апробация судна на основе положительного отчета о проверке и обновление административных записей. Также, компании, предоставляющие часть услуг, например, брокеры или агенты, выступающие в качестве посредников между судовладельцами и фрахтующей стороной, попадают под действие этого стандарта. В данном документе прописаны как общие, так и особые требования.
2. Перевозка автомобильным и железнодорожным транспортом.  
Помимо физической транспортировки это включает все виды деятельности, требуемые для осуществления транспортировки, включая планирование, закупку, очистку и ведение документации.

<sup>1</sup> Фрахтовый брокер не может проводить инспекцию грузового отделения. Проведение инспекции должно быть вверено внешней контролирующей организации.

**Рекомендации**

*В настоящее время, сертификация не является обязательной для:*

- фрахтования автомобильных перевозок
- перевозок железнодорожным транспортом (с использованием вагонов)

*Однако, пока не определена дата, сертификацию можно пройти на добровольной основе.*

Перевозка во внутренним водным путям не входит в сферу применения данного стандарта. Соответствующие требования изложены в стандарте GMP+ В4.3 *Перевозка во внутренним водным путям*. Было решено вынести эти требования за рамки данного стандарта, поскольку речь идет об утвержденном своде правил по гигиене с собственной структурой.

Требования настоящего стандарта распространяются на компании, независимо от их типа или размера, осуществляющие деятельность, которая входит в рамки этого стандарта. Не имеет значения, осуществляет ли компания эту деятельность самостоятельно или выступает как (суб) подрядчик ("поставщик услуг").

Если брокер или перевозчик осуществляет другие виды деятельности, связанные с кормами (например, торговля или производство кормов), то необходимо применять другой стандарт GMP+ вместо этого или в дополнение к этому стандарту. Также см. Раздел 1.4

Для подробной информации смотрите **GMP+C1 «Требования и процедура утверждения для органов сертификации»** (Дополнение 1). **GMP+ C10 Требования и процедура утверждения для органов сертификации, Дополнение I.**

Брокер или перевозчик всегда несет ответственность за обеспечение безопасности кормов и производимые с ними действия, а также за самостоятельно выполняемую проверку соответствия требованиям. Выполняя требования данного стандарта и получив соответствующую сертификацию, брокер или перевозчик может гарантировать безопасность и качество своих услуг и кормов для третьих лиц.

#### **1.4 Структура стандарта**

Требования к системе безопасности кормов приведены в Разделе 4. Раздел 5 включает требования к ряду предварительных программ. Такие программы обязательны для обеспечения базового санитарно-гигиенического уровня. В Разделе 6 приводятся минимальные требования НАССР.

Дополнительные требования для контроля целого ряда производственных процессов включены в Раздел 7. И, наконец, условия и требования к осуществлению проверок и исправлению несоответствий приводятся в Разделе 8.



Рекомендации

*В данном стандарте приводятся рекомендации по выполнению ряду требований. Данные рекомендации приводятся в таблице, выделенной светло-зеленым цветом, и даются под заголовком «Рекомендации». Рекомендации не включают в себя обязательные требования или условия, а являются только вспомогательной информацией для лучшего понимания требований. В этих таблицах также часто содержится информация, которая будет полезна для аудиторов.*

*Чтобы установить четкое отличие между рекомендациями и обязательными требованиями, в рекомендациях преимущественно не употребляются слова «должен / должна / должны».*

*Если же эти слова все-таки употребляются, их нужно понимать, как рекомендации, касающиеся установленных требований.*

*Примечание: Примите во внимание, что в отличие от рекомендательных таблиц, таблицы белого цвета содержат требования, которые являются детализированным изложением условий, упомянутых перед самой таблицей.*

Структура данного стандарта соответствует структуре целого ряда других стандартов GMP+. Требования в ряде разделов общего информационного характера идентичны соответствующим требованиям, установленным в других стандартах, хотя не описаны так детально, как в других стандартах. Это зависит от сферы применения определенного стандарта. Так как каждый стандарт создан для специфической целевой группы, некоторые описательные формулировки, использованные для требований, в таких разделах общего характера могут незначительно отличаться. Это выполнено с целью максимальной привязки к целевой аудитории.

Рекомендации

*Разделы 4, 5, 6 и 8 носят общий характер.*

*Структура стандарта GMP+ В4 «Перевозка» идентична документу GMP+ В3 «Торговля, сбор, хранение и перевалка».*

*Стандарт GMP+ В4 «Перевозка» предназначен для брокерских и транспортных компаний. Слова «торговля» и «хранение и отгрузка», насколько возможно, избегаются в данном стандарте, а слова «фрахтование», «перевозка» встречаются намного чаще.*

*Компания, которая, например, занимается хранением и отгрузкой, а также перевозкой кормов и кормовые ингредиенты, может применять совокупно оба указанных выше стандарта. Совокупно применять стандарты достаточно просто из-за идентичной структуры, а также, потому что ряд разделов идентичны по содержанию. Компании следует внимательно относиться к тому, насколько полно нужно применять вспомогательный стандарт, или нужно проверить, существуют ли дополнительные требования к осуществлению вспомогательной деятельности.*

Приложения GMP+ (под названием GMP+ ВАхх), на которые также делаются ссылки, являются отдельными документами GMP+ из серии В, которые не прилагаются к данному стандарту. Если дается ссылка на такое приложение, то оно применимо в рамках данного стандарта. См. также Раздел 2.

1.4.1 Сводная таблица содержания стандарта

	Фрахтован ие (морских или ж/д перевозок)	Фрахтован ие автомобил ьных перевозок	Автомобил ьные перевозки	Перевозка ж/д транспорт ом (новый)
<b>H1 Введение</b>	X	X	X	X
<b>H2 Нормативные ссылки</b>	X	X	X	X
<b>H3 Термины и определения</b>	X	X	X	X
<b>H4 Система менеджмента безопасности кормов</b>	X	X	X	X
<b>H5 Программа предварительных условий</b>				
5.1 Персонал	X	X	X	X
5.2 Инфраструктура			X	X
5.3 Техническое обслуживание и санитарно-гигиенические нормы			X	X
5.4 Идентификация и прослеживаемость	X	X	X	X
5.5 Система раннего оповещения	X	X	X	X
<b>H6 Система НАССР</b>	(X)	(X)	(X)	(X)
<b>H7 Управление операционной деятельностью</b>				
7.1 Закупки	X	X	X	X
7.2 Фрахтование	X	X	X	X
7.2.1 Оформление заказа	X	X	X	
7.2.2 Запись о фрахтовании	X	X	X	
7.2.3 Выдача ордера на проведение инспекции грузовых отделений	X			
7.2.4 Порядок проведения инспекции грузовых отделений	X			
7.2.5 Отчет инспекции грузовых отделений	X			
7.3 Перевозка			X	X
<b>H8 Верификация и улучшения</b>	X	X	X	X

1.5 **Исключение требований**

Вполне возможно, что некоторые требования не применимы к фрахтовому брокеру или перевозчику. Фрахтовый брокер или перевозчик может исключить эти требования. Однако исключения необходимо обосновать и записать. В любом случае недопустимо, чтобы исключения приводили к тому, что Фрахтовый брокер или перевозчик будет предлагать услуги, которые не соответствуют требованиям к безопасности кормов, определенным в модуле GMP+ FSA.

Нельзя исключать требования, если фрахтовый брокер или перевозчик считает их несущественными только потому, что заказчики не просят выполнять их, или соблюдение этих требований не является правовым обязательством, или потому, что компания маленькая.

**Рекомендации**

*Иногда у компаний возникают трудности в применении определенных требований. Обычно часто это упоминается применительно к небольшим компаниям или особенно касательно некоторых «требований к системе управления», таких как управленческая отчетность, организация документооборота, внутренний аудит, анализ со стороны руководства и т.д. В этом стандарте был сделан взвешенный выбор сделать все требования обязательными и для небольших компаний, а также не исключать никакие из этих требований, в принципе. Такие исключения могли бы привести к предположению, что контроль качества в небольших компаниях находится на недостаточно высоком уровне.*

*К тому же, модуль GMP+ FSA предполагает контроль рисков с помощью применения принципов HACCP. Следовательно, требуемая система административного управления является благоприятной и служит обеспечению того, что риски должным образом контролируются на постоянной основе. Независимо от того, возникают такие риски в больших или в небольших компаниях, их всегда нужно контролировать на требуемом GMP+ уровне. Простая структура компании и четкие, простые и прозрачные бизнес-процессы могут свидетельствовать о том, что требования к системе административного управления выполняются иным образом. У аудитора также есть определенная свобода в осуществлении оценки, основной принцип которой состоит в том, что существующая система позволяет контролировать риски.*

*Некоторые из рекомендаций, приведенных в данном стандарте, выдвигают предположения по поводу того, как небольшим компаниям достичь соответствия определенным требованиям.*

## 2 Цель системы менеджмента безопасности кормов

Внедрение этого стандарта направлено на создание системы менеджмента для обеспечения безопасности и качества кормовой продукции и сопутствующих услуг в рамках настоящего стандарта.

Данный стандарт разрабатывался в соответствии с действующим кормовым законодательством, а также общепринятыми в сфере кормопроизводства принципами безопасности и стандартами, которые необходимо соблюдать при производстве и доставке безопасной кормовой продукции.

Система менеджмента безопасности кормов должна гарантировать выполнение соответствующих правовых норм и отраслевых требований, а также должных законодательных, нормативных и договорных требований.

Некоторые примечания:

- Особое внимание при разработке этого стандарта уделялось включению соответствующих требований из действующего законодательства в сфере кормопроизводства. Тем не менее, только участник полностью отвечает за соблюдение законодательных норм.
- Кроме того, что касается отраслевых требований, в некоторых приложениях GMP+ (из серии GMP+ Вахх) изложены ряд специальных стандартов и условий по безопасности кормов, которые во всем мире признаны обязательными для производства и доставки безопасной кормовой продукции. В случае, если в данном стандарте имеется ссылка на такое приложение GMP+, ожидается, что участник гарантирует выполнение специальных отраслевых требований посредством эффективной системы менеджмента безопасности кормов, действующей на предприятии.
- Однако, данный стандарт и соответствующие приложения, могут охватывать не все специальные отраслевые требования в части безопасности кормов. Поэтому, участник обязан выявить полный перечень действующих отраслевых стандартов, а также обеспечить их контроль и выполнение с помощью системы менеджмента безопасности кормов.

Сертификация системы менеджмента безопасности кормов с учетом требований настоящего стандарта не гарантирует соблюдения правовых норм и отраслевых требований, однако демонстрирует, что участник использует эффективную систему менеджмента безопасности кормов для достижения и постоянного соответствия законодательным нормам, а также выполнения специальных отраслевых требований по безопасности кормов.

Участник должен также соблюдать соответствующие требования, изложенные в серии документов GMP+ А.

Эти документы опубликованы на веб-сайте GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org))

### 3 Термины и определения

Определения приведены в документе GMP+ A2 «*Определения и сокращения*» ([www.gmprplus.org](http://www.gmprplus.org)). В дополнение к терминам в стандарте GMP+ A2 «*Определения и сокращения*», в рамках этого приложения используются следующие определения:

Только для с/х продукции (автомобильные и ж/д перевозки)	Обозначение, которое указывает на то, что в течение не менее 6 месяцев непрерывно вагон или грузовое отделение (ж/д транспорт) использовалось только для перевозки кормов или кормового сырья растительного происхождения.
Только для с/х продукции (судна прибрежного и внутреннего плавания)	Судно, которое после очистки и экспертного обследования (на регулярной основе в течение более 6 месяцев), использовалось только для перевозки насыпных кормовых материалов, комбикормов и премиксов как в жидком, так и твердом виде, за исключением цельных грузов кормовых добавок или других продуктов, добавляемых к кормам для животных в незначительном количестве.
Фрахтовый брокер	Юридическое лицо, которое организывает транспортировку груза для третьих сторон.
КО	Контролирующая организация, аккредитованная в соответствии со стандартом ISO 17020, специализирующаяся в области кормов / зерна или жидкой сельскохозяйственной продукции и/или действующая на международном уровне в соответствии с признанной системой сертификации, такой как ISO 9001 или другой эквивалентной, в область аккредитации которой входит инспекция грузовых отделений.
IDTF	Международная база данных по перевозке кормов, где изложены минимальные требования очистки при перевозке автомобильным транспортом и по внутренним водным путям.
Инспектор по погрузке	Это человек, должностные инструкции которого прописаны в системе качества участника. Данную должность занимает сотрудник, который на основе подготовки и опыта имеет знания и соответствующую квалификацию для проведения инспекции грузовых отделений на их пригодность для погрузки кормовых ингредиентов. Если участник не имеет в штате своего инспектора по погрузке, то такого специалиста можно нанять у независимого органа по сертификации. Такой инспектор по погрузке в обязательном порядке должен соответствовать установленным критериям.

ИГО	Инспекция грузовых отделений.
Перевозчик	Компания, (физически) выполняющая перевозку груза.
Грузовое отделение	Грузовое отделение – это пространство для загрузки (кормовыми) продуктами. Грузовое отделение может состоять из одного и более отсеков.
Тяговое устройство	Трактор с водителем
Упакованный товар	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Товар в мешках</li> <li>- Товар в закрытом, немедленно запечатанном контейнере, который не является собственностью перевозчика. Перевозчик также не несет ответственности за очистку и загрузку контейнера.</li> <li>- Одноразовые мягкие контейнеры, которые могут быть запечатаны.</li> </ul>

## 4 Система менеджмента безопасности кормов

### 4.1 Ответственность руководства

Руководство должно осознавать свою ответственность за обеспечение безопасности кормов. Корма являются звеном в цепи создания пищевой продукции.

Руководство должно:

- a. Донести до компании важность обеспечения безопасности кормов и соответствия как требованиям стандартов GMP+, так и законодательным обязательствам в сфере кормопроизводства и требованиям клиента.
- b. Отобразить конкретные положения в области политики обеспечения безопасности кормов в письменном виде.
- c. Формулировать и пересматривать годовые цели относительно обеспечения безопасности кормов.
- d. Демонстрировать ответственность и причастность к развитию и внедрению системы обеспечения безопасности кормов для достижения безопасности кормов.
- e. Организовать команду HACCP (при необходимости), см. раздел 6.
- f. Обеспечить наличие ресурсов и кадров. Фрахтовый брокер или компания-перевозчик должны самостоятельно определить, какие ресурсы необходимы для обеспечения безопасности кормов, а также гарантировать наличие таких ресурсов. Как минимум, нужно соответствовать требованиям данного стандарта.
- g. Проводить, как минимум один раз в 12 месяцев, оценку соответствия и эффективности системы обеспечения безопасности кормов. В пункте 8.3 детально рассматривается такая оценка, проводимая руководством.

#### Рекомендации:

*Хорошая цель должна быть:*

- a. измерима,
- b. нацелена на конкретный результат,
- c. приемлема,
- d. реалистична,
- e. определена во времени.

*Требования по безопасности кормов во время транспортировки изложены в минимальной процедуре очистки, описанной в IDTF (см. [www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).*

Под «ресурсами» подразумеваются, среди прочего, инфраструктура (транспортные средства, строения, производственное пространство и оборудование), персонал и другие средства, необходимые для создания надлежащей системы обеспечения безопасности кормов. *Данный вопрос рассматривается в Разделе 5.*

### 4.2 Специалист по контролю качества

назначает лицо, которое, независимо от своих других обязанностей, также несет ответственность и обладает полномочиями:

- a. разрабатывать систему обеспечения безопасности кормов, а также внедрять ее и поддерживать ее функционирование в соответствии с данным стандартом, и

- b. отчитываться высшему руководству о результатах функционирования системы обеспечения безопасности кормов и любой необходимости ее усовершенствования, а также
- c. обеспечивает осведомленность о важности системы обеспечения безопасности кормов среди персонала организации.

### 4.3 Требования к системе менеджмента безопасности кормов

Фрахтовый брокер или перевозчик должен разработать, задокументировать, внедрить и поддерживать систему менеджмента безопасности кормов в соответствии с данным стандартом. Система менеджмента безопасности кормов должна изменяться в соответствии с изменениями в законодательстве и в соответствии с другими новшествами в сфере безопасности. Система менеджмента безопасности кормов должна обеспечивать четкое и полное определение, внедрение и соответствие стандартам всех видов деятельности, которые могут иметь влияние на обеспечение безопасности кормов.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен определить и задокументировать сферу применения системы менеджмента безопасности кормов, установив виды перевозимой продукции, типы грузовых отделений, которые включаются в сферу применения системы. Сфера применения системы, в любом случае, включает все виды деятельности, связанные отгрузкой и перевозкой кормов, за которые несет ответственность фрахтовый брокер или перевозчик.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен определить:

- a. Звено цепочки, за которую несет ответственность фрахтовый брокер или перевозчик. Она начинается там, где заканчивается ответственность предыдущего звена (поставщика) и заканчивается там, где начинается ответственность следующего звена (заказчика) кормовой цепочки.
- b. Виды деятельности, связанные отгрузкой и перевозкой кормов, в том числе услуги, предоставляемые третьими сторонами.
- c. Соответствующие виды транспорта.
- d. Соответствующие территории. Сюда относятся территории, на которых проводится соответствующая административная работа.

В случае, если фрахтовый брокер или перевозчик принимает решение передать на выполнение третьей стороне вид деятельности, который в какой-то мере имеет влияние на обеспечение безопасности кормов, фрахтовый брокер или перевозчик должен обеспечить соответствие такой деятельности требованиям данного стандарта GMP+. В некоторых случаях требуется сертификация. См. GMP+ BA10 «*Минимальные требования к закупке*» (GMP+ BA10 *Minimum Requirements for Purchasing*).

Фрахтовый брокер или перевозчик также должен описать другие соответствующие виды деятельности и/или продукты, которые не относятся к кормам. Фрахтовый брокер или перевозчик должен обеспечить, что данные виды деятельности никоим образом не могут негативно влиять на обеспечение безопасности кормов.



**Рекомендации**

*Сфера применения системы обеспечения безопасности кормов включает в себя, в том числе, следующие элементы:*

- a Отбор поставщиков;*
- b Всю деятельность, связанную с транспортировкой кормов, за которую несет ответственность фрахтовый брокер или перевозчик.*

*Структура системы обеспечения безопасности кормов напрямую связана с компанией фрахтового брокера или перевозчика и включает в себя, в любом случае, заявление о политике контроля качества и целях в сфере обеспечения качества (см. пункт 4.4), требования и процедуры поддержания безопасности кормов.*

*Описание всех видов деятельности может привести к тому, что фрахтовому брокеру или перевозчику понадобится применять второй или возможно третий стандарт наряду с данным стандартом. Фрахтовый брокер или перевозчик также может принять решение применять стандарт GMP+ B1 «Производство, торговля и услуги» (GMP+ B1 Production, Trade and Services), вместо нескольких вспомогательных стандартов. В случае возникновения сомнений, советуем проконсультироваться с органом по сертификации, кроме того на веб-сайте GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)) предоставлена дополнительная информация.*

*Не вся приобретаемая продукция и услуги подлежат сертификации GMP+. Для этого, советуем ознакомиться с GMP+ BA10 «Минимальные требования к закупке» (GMP+ BA10 Minimum Requirements for Purchasing).*

*В качестве примера деятельности и/или продукции, не связанной с кормами - перевозка некормовой продукции.*

#### **4.4 Документация и регистрация данных**

##### **4.4.1 Документация и пособие по контролю качества**

Фрахтовый брокер или перевозчик должен вести всю необходимую документацию в сфере фрахтования и транспортировки, а также вести учет всех записей и проверок.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен вести учет всех необходимых записей и результатов проверок таким образом, чтобы можно было проследить историю каждой отгруженной партии корма и определить ответственность в случае возникновения претензий.

Документация системы обеспечения безопасности кормов должна в любом случае включать следующие элементы и ссылаться на них:

- a. Политика контроля качества, включая цели системы обеспечения безопасности кормов;
- b. Описание сферы применения системы обеспечения безопасности кормов в соответствии с пунктом 4.3;
- c. Документацию НАССР (при необходимости);

- d. Все необходимые регистрационные документы и сертификаты в соответствии с национальным и международным законодательством
- e. Все процедуры, инструкции, регистрационные формы и т.п., требуемые данным стандартом и/или необходимые для системы обеспечения безопасности кормов.
- f. Все данные, касающиеся производственной деятельности, аудитов и проверок, а также других отчетов, требуемых данным стандартом. Необходимо составить и вести такой реестр, как свидетельство соответствия требованиям и эффективного управления системой обеспечения безопасности кормов.

Данные документы, инструкции, формы и т.д. должны иметь четкую структуру.

Рекомендации:

*Соответствующие регистрационные документы или сертификаты могут, например, включать законодательные разрешения на перевозку продукции.*

*Процедуры и т.п. могут составлять часть структурированной и/или сертифицированной управленческой системы контроля качества компании (например, ISO-9001 или HACCP). К тому же, эти процедуры могут составлять часть национального законодательства или регуляторных требований в данной сфере или компании, которые обеспечивают равнозначный контроль. Эти же процедуры могут, конечно, использоваться в рамках данного стандарта GMP+.*

*Содержание и структура документации по контролю качества, которая необходима и которая предусмотрена данным стандартом, например, (задокументированные) процедуры, инструкции, формы, документирование данных, и т.п. могут быть гармонизированы с содержанием обеспечиваемой деятельности, размером компании, а также уровнем подготовки и опытом сотрудников.*

#### 4.4.2 Организация документооборота и регистрация данных

Необходимо осуществлять контроль документов и данных. Их нужно архивировать и хранить надлежащим образом.

Это значит, что документация:

- a. должна актуализироваться;
- b. утверждаться и пересматриваться уполномоченным сотрудником, как минимум раз в год. При таком пересмотре всегда нужно обращать внимание на любые изменения в законодательстве и/или изменения в модуле GMP+ FSA;
- c. должна всегда быть доступной и понятной для персонала, которому надлежит применять требования соответствующих процедур;
- d. должна включать поправки, если произошли изменения, которые непосредственно влияют на деятельность фрахтового брокера или перевозчика.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен гарантировать, что вся документация и данные:

- a. Хранятся на протяжении как минимум 3 лет, если законодательно не определен более длительный срок.
- b. Хранятся таким образом, что избежать любых ухудшений условий или повреждения документации или данных.
- c. Хранятся таким образом, что могут быть без затруднений восстановлены в полном объеме.
- d. Удобочитаемы.

**Рекомендации:**

*«Доступна и понятна для персонала» означает, что фрахтовый брокер или перевозчик несет ответственность за предоставление правильной информации водителю, включая ситуацию, когда водитель не владеет языком той страны, где работает.*

*Документация можно также предоставлять в доступ, администрировать и архивировать в цифровом виде.*

*Цель фрахтового брокера и перевозчика состоит в засвидетельствовании применения процедур, что гарантирует непрерывное соответствие (изменяющемуся) законодательству и любой другой информации, применимой к перевозке кормов.*

*Информация, касающаяся аспектов безопасности, влияющих на операционную деятельность, должна оперативно передаваться ответственному персоналу для соответствующей работы. Внесение изменений в положения или процедуры вследствие появления новой информации должно осуществляться надлежащим образом.*

*В случае, если документы являются частью пособия, фрахтовый брокер или перевозчик может, например, принять решение подписать только содержание с указанием текущих версий отдельных документов.*

*Ежегодный пересмотр документации может быть частью внутреннего аудита. См. пункт 8.2.*

## 5 Программа предварительных условий

В целях успешного применения принципов HACCP, фрахтовый брокер или перевозчик должен разработать и применять общую программу предварительных условий для различных этапов деловых операций в соответствии с данным разделом. Фрахтовый брокер или перевозчик может разработать и применять более детальную программу предварительных условий. Фрахтовый брокер или перевозчик может исключить использование программы предварительных условий, если для этого имеются основания.

### Рекомендации

*HACCP: Существует пособие (GMP+ D2.1 Руководство HACCP GMP+ / GMP+ D2.1 Guideline HACCP GMP+), помогающее компаниям выявлять, оценивать и контролировать опасные факторы, связанные с безопасностью пищевых продуктов и кормов. Данное пособие опубликовано на веб-сайте GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).*

*Программа предварительных условий предусматривает необходимые условия окружающей среды и санитарно-гигиенические нормы, разрешающие надлежащим образом контролировать перевозку кормов. См. Кодекс Алиментариус (Codex Alimentarius).*

*Программа предварительных условий является частью плана HACCP и последовательно включается в планирование внутреннего аудита, который определяется как часть плана HACCP.*

### 5.1 Персонал

#### 5.1.1 Общие положения

Все сотрудники должны осознавать ответственность за обеспечение безопасности кормов

Обязательно наличие:

- a. штатного расписания и/или
- b. описание заданий конкретных сотрудников (или описание заданий группы сотрудников, выполняющих одну и ту же работу), а также документальное подтверждение квалификации сотрудников (даже если это временные сотрудники).

Это необходимо только для выполнения соответствующих функций в рамках обеспечения безопасности кормов.

Все соответствующие сотрудники должны быть заведомо осведомлены о выполняемых заданиях, своей ответственности и своих полномочиях касательно поддержания безопасности кормов. В данную информацию должны быть внесены соответствующие правки в случае значительных изменений.

Обязательна к ношению защитная одежда, если при осуществлении оценки рисков определена возможность загрязнения кормов персоналом. Вся одежда и оборудование должны храниться в санитарно-гигиенических условиях.

Должны быть установлены четкие правила касательно принятия пищи, напитков и курения, если это может иметь негативное влияние на безопасность кормов. Об этом нужно четко сообщить и сотрудникам, и посетителям (включая персонал третьих сторон). В случае необходимости должно быть оборудовано отдельное помещение.

К тому же, перевозчик должен заведомо гарантировать, что (технический) персонал третьих сторон соответствующим образом проинструктирован о правилах работы с тем, чтобы его действия не имели негативного влияния на безопасность кормов. Перевозчик должен гарантировать надлежащую уборку территории перед возобновлением работы.

**Рекомендации:**

*В случае, если описание заданий персонала освещает структуру компании, нет необходимости дополнительно прилагать организационную схему компании в руководство по качеству.*

*Под описанием заданий персонала, в первую очередь, подразумевается описание заданий, которые могут повлиять на обеспечение безопасности кормов. Осведомленность о таких заданиях может, например, означать составление инструкций по выполнению соответствующей работы.*

*Под квалификацией подразумевается полученное образование или пройденное обучение, дипломы и описание опыта работы.*

*Наглядное инструктирование (технического) персонала третьих сторон также может быть важным для решения страховых вопросов в случае возникновения страхового случая.*

### 5.1.2 Профессиональная пригодность и обучение

Сотрудники, осуществляющие деятельность, которая может иметь влияние на обеспечение безопасности кормов, должны быть компетентны в выполнении такой деятельности. Их уровень компетентности будет зависеть от полученного ими соответствующего образования, пройденного обучения и приобретенного опыта. У фрахтового брокера или перевозчика должен быть персонал, обладающий необходимыми навыками и квалификацией.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен:

- a. Установить навыки, которыми должны обладать сотрудники для выполнения своей работы и которые могут влиять на обеспечение безопасности кормов.
- b. Проводить тренинги или другими способами обеспечивать удовлетворение данного требования.
- c. Вести учет пройденного сотрудниками обучения, полученного образования, навыков и опыта.

Сотрудники должны иметь/приобрести следующие знания:

- a. Функционирование International Database Transport for Feed (IDTF)
- b. Различные системы очистки;
- c. Базовая информация о продукции.

Вышеупомянутое также применимо к временному персоналу.

## 5.2 Инфраструктура

### 5.2.1 Производственные условия

Перевозка кормов должна осуществляться в таких условиях, где невозможно загрязнение потенциально опасными веществами, нарушающее безопасность кормов. В случае если производственные условия содержат риск в отношении обеспечения безопасности кормов, фрахтовый брокер или перевозчик должен провести анализ рисков и показать, что данные риски находятся под контролем.

#### Рекомендации

*Относительно рисков, связанных с производственными условиями, необходимо учитывать транспортные средства с наполненными грузовыми отсеками в течение нескольких дней. Летняя жара, зимний холод или повышенная влажность могут значительно повлиять на качество неразгруженной продукции. Также необходимо предусмотреть возможность доступа к данной продукции.*

### 5.2.2 Производственные помещения и оборудование

#### 5.2.2.1 Общие требования

Грузовые отделения и их примыкающие поверхности должны быть чистыми.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен контролировать, что грузовые отделения:

- a. изготовлены из подходящих материалов, которые в целях предотвращения загрязнения кормов, подлежат должной очистке и обслуживанию. В частности, это относится к материалам выгрузных шлангов и поверхностям, напрямую контактирующих с кормами;
- b. находятся в хорошем состоянии;
- c. подходят для целевого назначения и функционируют должным образом;
- d. позволяют проводить должные очистные мероприятия;
- e. внешняя поверхность, в т.ч. шасси, не должны содержать видимых остатков предыдущего груза. Если это невозможно, необходимо всеми способами не допустить загрязнения кормов во время погрузки/разгрузки.
- f. закрыты, или в случае использования открытых грузовых отделений, перевозчик на основе проведенного анализа рисков может продемонстрировать отсутствие опасности загрязнения кормов.
- g. максимально защищены от проникновения неавторизованными лицами в ночное время или во время стоянки.

#### 5.2.2.2 Дополнительные требования для комбинированных транспортных средств

При использовании комбинированного транспорта, специально предназначенного для перевозки кормов и запрещенной продукции, применяются некоторые дополнительные требования.

- a. а. Комбинированные перевозки должны осуществляться автомобилями, оснащенными стационарными грузовыми отсеками. Использование эластичных емкостей многоразового применения запрещено;

- b. Необходимо обеспечить физическое разделение отсеков, предназначенных для транспортировки кормов и запрещенной продукции;
- c. Необходимо обеспечить полное физическое разделение между кормами и запрещенным грузом при загрузке и разгрузке, в том числе: предотвращение перекрестного загрязнения на месте загрузки и разгрузки, использование различного оборудования для погрузки и разгрузки кормов и запрещенной продукции (трубы, шланги, муфты, фитинги, соединители и т. д.), предотвращение перелива при наполнении резервуара;
- d. Грузовые отсеки, используемые для перевозки запрещенного груза, никогда не должны использоваться для транспортировки кормов и наоборот;
- e. Корма и запрещенная продукция не должны перевозиться одновременно;
- f. Все грузовые отсеки должны быть доступны для осмотра.

**Рекомендации:**

*Материалы и поверхности, непосредственно контактирующие с кормами, можно также очищать с помощью щетки. Щетка, используемая для очистки грузового отделения, должна быть непременно чистой.*

### 5.3 Техническое обслуживание и санитарно-гигиенические нормы

#### 5.3.1 Техническое обслуживание

Должен быть составлен план технического обслуживания для применения ко всем соответствующим производственным помещениям или оборудованию. Данное требование призвано обеспечить безопасность и соответствие санитарно-гигиеническим нормам.

Информация в журналах технического обслуживания должна указывать на соответствие требованиям и условиям.

Перевозчик должен документировать проведение технического обслуживания, производимого на всем оборудовании, которое имеет значение для перевозки кормов.

**Рекомендации**

*Следующие элементы могут быть приняты во внимание при составлении плана технического обслуживания:*

- a. транспортные средства;
- b. оборудование для очистки;
- c. оборудование и (внутренние) транспортные системы;
- d. задействованный персонал (штатный и наемный);
- e. периодичность техобслуживания.

*Техническое обслуживание не должно нести никакого риска для безопасности кормов.*

### 5.3.2 Борьба с вредителями

Фрахтовый брокер или перевозчик должен сделать все разумно возможное, чтобы предотвратить попадание птиц, домашних животных и вредителей на территорию производственных помещений. Фрахтовый брокер или перевозчик должен принять меры по предотвращению попадания вредителей в помещения и сооружения компании. Фрахтовый брокер или перевозчик должен составить, задокументировать и внедрить программу предупреждения и борьбы с вредителями.

Если применимо, сотрудники, которые проводят меры борьбы с вредителями, должны соответствовать законодательным требованиям.

Должны планироваться, проводиться и документироваться мероприятия по борьбе с вредителями. Документы, в которых ведется учет таких мероприятий, должны свидетельствовать о выполнении соответствующих требований и условий.

#### Рекомендации

*Запомните:*

- a. Помещения поддерживаются в надлежащем состоянии путем проведения ремонта и осмотра, позволяющих предотвратить проникновение вредителей.
- b. Нужно предотвращать формирование потенциальных мест размножения.
- c. Приманку следует размещать в помещениях, если только этому не мешают особые причины.
- d. Нельзя размещать открытые коробки с приманкой или отдельные кусочки приманки в местах, где они могут представлять угрозу сырью или кормам.

*Необходимо разработать меры по борьбе с вредителями, при этом отравленные материалы, предназначенные для вредителей, не должны создавать угрозу загрязнения кормов. Реестры мер по борьбе с вредителями должны содержать:*

- a. информацию обо всех применяемых мерах, а также данные о безопасности применяемого вещества;
- b. квалификацию персонала (если законодательно предусмотрено), задействованного в осуществлении мер по защите от грызунов. В некоторых странах законодательно требуется наличие соответствующего образования у сотрудников, осуществляющих меры борьбы с вредителями;
- c. схемы с нанесенными местами расположения коробок с приманками и типом используемой приманки;
- d. информацию о принятых корректирующих мерах;
- e. фрахтовый брокер или перевозчик должен документировать осуществление программы по борьбе с вредителями таким образом, чтобы всем было понятно, что программа была проведена правильно.



### 5.3.3 Утилизация отходов

Все вещества, которые считаются отходами, должны быть наглядно маркированы, как отходы, и защищены таким образом, чтобы исключить любую возможную вероятность ошибочного или ненадлежащего использования.

Отходы должны собираться и храниться в отдельных мусорных корзинах или баках. Такие корзины и баки должны быть легко узнаваемы и закрыты, чтобы предотвратить проникновение вредителей.

## 5.4 **Идентификация и прослеживаемость**

### 5.4.1 Идентификация и прослеживаемость

Следует обеспечить прослеживаемость кормов на всех стадиях, чтобы, при необходимости, была возможность немедленно изъять их с рынка и/или уведомить покупателей.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен принять соответствующие меры для обеспечения того, что продукты могут эффективно прослеживаться на каждом из этапов, за которые он несет ответственность.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен получать соответствующую информацию в течение 4 часов, если уполномоченными органами не установлен меньший срок.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен регистрировать, по крайней мере, следующую информацию обо всех продуктах и услугах:

- a. название и адрес поставщиков и клиентов;
- b. дата поставки;
- c. тип продукта или услуги;
- d. количество продуктов;
- e. номер партии, если применимо;
- f. насколько применимо: копии сопроводительных документов, гарантийные сертификаты, сертификаты и др. в соответствии с договоренностями.
- g. идентификация и код грузовых отделений (как GMP+ грузовых отделений так и несертифицированных). Этот перечень должен быть доступен третьим сторонам.

Фрахтовый брокер или перевозчик должен также установить, нужно ли регистрировать другие данные.

#### Рекомендации

*Адресные данные погрузки и разгрузки могут быть записаны в коде, при условии, что контролирующие органы смогут проверить данную информацию в административных записях компании.*

*Существует должная система идентификации грузового отделения и отслеживания последовательности перевозки товара в грузовых отделениях, например с помощью использования кодов грузовых отделений и путевых листов, которые хранятся внутри транспортных средств, в том числе в электронном виде.*

### 5.5 Система раннего оповещения и отзыв продукции

У фрахтового брокера или перевозчика должна быть налажена процедура (раннего) оповещения и реагирования на сигналы, указывающие на возможное несоответствие уровня безопасности кормов регуляторным стандартам или стандартам, установленным в модуле GMP+ FSA, и которые могут привести к повреждению последующих звеньев цепочки. Сигналы будут оцениваться на следующем основании.

Когда обнаружен корм, который не соответствует:

- a. регуляторным требованиям безопасности или
- b. обычному коммерческому уровню качества или
- c. требованиям модуля GMP+ FSA,

тогда покупатель должен быть немедленно проинформирован.

#### Рекомендации

*Коммерческий уровень качества означает, что продукт соответствует некому принятому на рынке стандарту качества. Например, это касается таких характеристик товара как цвет или запах.*

## 6 Система HACCP

Участник должен обеспечить внедрение, применение и дальнейшее выполнение одной или нескольких письменных инструкций, основанных на принципах системы HACCP, с целью обеспечения безопасной перевозки кормов.

При этом применяются следующие принципы:

- a. выполнение анализа опасных факторов, а именно:
  1. выявление любого опасного фактора, который может повлиять на безопасность во время перевозки.
  2. оценка вероятности возникновения риска при перевозке в результате воздействия данного опасного фактора
  3. определение мер контроля любого опасного фактора.
- b. определение критических контрольных точек (ККТ)
- c. установление граничных значений для критических контрольных точек (ККТ)
- d. проектирование и применение плана оперативного контроля для критических контрольных точек (ККТ)
- e. определение корректирующих действий
- f. определение соответствия и верификация плана HACCP
- g. документальное оформление и регистрация плана HACCP

Для успешного применения этих принципов участник должен соответствовать некоторым условиям, в частности:

- Создать команду для внедрения системы HACCP
- Описать продукты и процессы, включая их применение
- Спроектировать и применить программу необходимых предварительных условий (Раздел 5).

Загрязнения кормов с помощью (остатков) предыдущих грузов было определено как серьезный риск, который необходимо контролировать. Это отобразилось в конкретных требованиях по минимальной очистке и дезинфекции после транспортировки продукта или перед перевозкой кормов. Эти требования включены в International Database Transport for Feed (IDTF).

Участник GMP+ должен соответствовать, как минимум, требованиям базы данных IDTF относительно мер очистки и дезинфекции. См. также Раздел 7.

### Рекомендации

*До 2014 года в этом стандарте не были включены общие требования к применению принципов HACCP, однако*

- *на основе результатов общей оценки рисков процесса перевозки, были изложены общие меры контроля как часть требований программы предварительных условий, и*
- *были определены специальные меры контроля (в частности касательно правильной очистки перед транспортировкой кормовых продуктов) были определены. Эти меры контроля изложены в базе данных IDTF и являются обязательными для применения.*

*Соблюдение этих требований необходимо для гарантии безопасной транспортировки.*

Однако, начиная с этой редакции стандарта, в нем изложены требования НАССР, которые должны применяться транспортной компанией.

Применение принципов НАССР требуется по следующим причинам:

- Все больше и больше законодательных актов во многих странах предписывают, чтобы транспортные компании, участвующие в перевозке кормов, в индивидуальном порядке применяли принципы НАССР.
- GMP+ партнеры все больше убеждаются в том, что безопасная перевозка кормов не может быть полностью гарантировано только лишь с помощью ряда определенных мер очистки, нацеленных на предотвращение загрязнения от предыдущих грузов. Для безопасной транспортировки необходимо оценивать и контролировать значительно большее количество рисков. Эти риски могут отличаться от компании к компании. Каждая отдельная транспортная компания несет ответственность за определение и контроль любых рисков, чтобы гарантировать безопасную транспортировку кормов.

Применение НАССР является для этого подходящим инструментом.

Поэтому, было принято решение включить общие требования НАССР в данную редакцию стандарта GMP+ В4. Участник обязан применять эти требования путем разработки и внедрения соответствующего плана НАССР.

В странах ЕС применение принципов НАССР является юридическим обязательством, в том числе и для транспортных компаний.

Доказательством соблюдения этого законодательного требования является применение утвержденного Руководства по надлежащей практике, по усмотрению компетентного органа. Утверждение со стороны компетентного органа удостоверяет соответствие требованиям GMP+ касательно НАССР, изложенных в настоящем стандарте, при условии соблюдения минимальных требований к очистке IDTF.

Результат применения принципов НАССР фиксируется в, так называемом, плане НАССР. План НАССР – это документ, спроектированный в соответствии с принципами системы НАССР. Такой подход гарантирует установление контроля над существенными опасными факторами и обеспечение безопасности пищевых продуктов и кормов на всех звеньях производственной цепочки.

Детальное описание применения принципов НАССР изложено в GMP+ D2.1 «Пособие GMP+ по внедрению системы НАССР» (GMP+ D2.1 'Guideline НАССР GMP+') на веб-сайте GMP+ International.

Примеры плана НАССР для транспортной компании изложены в GMP+ D2.6 GMP+ «Руководство по применению требований GMP+» (GMP+ D2.6 'Guidance documents for specific GMP+ application').

Рекомендации по созданию плана НАССР могут содержаться и в других документах, и, следовательно, применяться, если того требует компетентный орган. Следует понимать, что основным обязательством для выполнения требований GMP+, является соблюдение процедуры очистки, изложенной в базе данных IDTF.

## 7 Управление операционной деятельностью

Фрахтовый брокер или перевозчик должны гарантировать, что фрахтование и транспортировка кормов соответствует требованиям и условиям модуля GMP+ FSA, и, следовательно, вести четкий и прозрачный учет операций, связанных с фрахтованием и перевозкой кормовой продукции.

Необходимо отслеживать наличие вредных для здоровья человека и животных продуктов, а также нежелательных веществ и других примесей, и предпринимать меры контроля с целью минимизации риска смешивания продуктов с предыдущими грузами.

### 7.1 Закупки

Компания-участник должна удостовериться, что закупленные корма и услуги соответствуют требованиям данного стандарта. Все внешние перевозчики должны быть сертифицированы по схеме GMP+. Перевозчики, оказывающие услуги транспортировки по внутренним водным путям, должны быть сертифицированы в соответствии с GMP+ B4.3 или эквивалентной схемой. Также см. GMP+ BA10 *Минимальные требования к закупкам* (GMP+ BA10 *Minimum Requirements for Purchasing*.)

Если фрахтовый брокер или перевозчик прибегает к услугам внешнего перевозчика для транспортировки упакованной продукции, тогда сертификация GMP+ для внешнего перевозчика не является обязательной.

#### 7.1.1 Использование внешнего транспорта

Тракторный агрегат	Тяговое устройство	Водитель	Грузовое отделение
Требования отсутствуют	Сертифицировано. При условии соответствующих инструкций	Обучение в соответствии с требованиями стандарта GMP+ B4	Сертифицировано: § 7.1.1 параграфы a,b,c
	Не сертифицировано: только для опечатанных грузовых контейнеров		Не сертифицировано: Процедура выгрузки изложена в разделе Процедуры GMP+ International, опубликованных на вебсайте IDTF.

Если грузовое отделение предоставлено GMP+ сертифицированной транспортной компанией, то перевозчик должен проверить:

- не перевозились ли запрещенные грузы в данном грузовом отделении, что должно подтверждаться письменным документом;
- записи по крайней мере трех предыдущих грузов, перевозимых в грузовом отделении (обязательно наличие даты и подписи арендодателя/продавца), соответствующие меры по очистке и дезинфекции, а также результаты визуального осмотра;

Если во всех грузовых отделениях перевозились одинаковые грузы, достаточно одной учетной записи.

- с. что грузовое отделение включено в административный учет транспортных единиц GMP+ арендодателя / продавца согласно требованиям стандарта GMP+ В4 *Перевозка*.

Проверка на основе этих данных должна осуществляться на предмет пригодности грузового отделения или перечня действий, которые необходимо предпринять для пригодности грузового отделения.

При использовании тракторных агрегатов и/или грузовых отделений третьих сторон, они должны быть зарегистрированы в системе качества.

## 7.2 Фрахтование/ планирование

### 7.2.1 Прием заказа

Фрахтовый брокер или перевозчик должен иметь документально оформленную процедуру приема заказа на перевозку кормов.

Прежде, чем принимать заказ на транспортировку фрахтовый брокер или перевозчик должен определить следующее:

- a. описание товаров (природа и тип) и предпочтительно их номер IDTF;
- b. режим очистки в соответствии с базой данных IDTF.

В качестве исключения из вышеуказанных требований, в случае перевозки морским сообщением, фрахтовый брокер, основываясь на оценке рисков, может составить критерии в соответствии с предыдущими грузами.

Предыдущий груз и применяемые методы очистки должны оцениваться на предмет безопасности при перевозке кормов для животных.

Участник, предоставляющий услуги (перевозки и фрахтования), гарантированные в соответствии в его системой менеджмента безопасности кормов GMP+, должен письменно сообщить заказчику о статусе предоставленных услуг. ~~Участник, осуществляющий перевозку продукции, должен письменно сообщить о состоянии доставленного транспорта заказчику.~~ Дополнительные требования относительно предоставления услуг изложены в GMP+ ВА6 *Минимальные требования к маркировке и доставке*.

#### Рекомендации

~~В настоящее время положительная декларация применяется только к участникам, осуществляющим собственно перевозку, и до тех пор, пока не определена дата, не является обязательной для услуг фрахтования.~~

Фрахтовый брокер играет важную роль в обмене информацией между основной компанией (производитель / трейдер) и капитаном. По этой причине, условие о положительном декларировании со стороны капитана должно быть включено в соглашение о фрахтовании, которое подписывается между капитаном, фрахтовым агентством и основной компанией.

### 7.2.2 Запись о фрахтовании

Фрахтовый брокер / перевозчик должен сделать запись о фрахтовании транспортного средства таким образом, чтобы указанная информация содержала требуемые сведения о гарантии безопасности кормов.

Запись о фрахтовании должна содержать, по меньшей мере, следующие положения, которые должны быть подписаны перевозчиком при передаче ему транспортного средства:

- a. название и тип грузового отделения, его номер (а);
- b. тип и номер грузового отделения, предназначенного для перевозимого груза;
- c. описание продукции (род, тип) и, желательно, ее номер IDTF;
- d. количество продукции;
- e. условия очистки грузового отделения: перевозчик должен в обязательном порядке обеспечить чистые, пустые и сухие погрузочные отделения без запаха (см. руководство), которые пригодны для погрузки и перевозки партии продукции;
- f. тип/название, по крайней мере, трех последних грузов, которые перевозились в данном грузовом отделении, и описание последних трех процедур очистки этих грузовых отделений.  
В случае перевозки ж/д транспортом, необходимо вести учет информации только по последнему грузу и последней процедуре очистки грузового отделения.
- g. В случае множества грузов перевозчик должен немедленно уведомить фрахтующую сторону (фрахтовщика) о том, что в других грузовых отделениях будет перевозиться продукция, несертифицированная по стандартам GMP+. Фрахтующая сторона должна сообщить об этом клиенту.

В случае перевозки груза по внутренним водным путям или морским и железнодорожным сообщением, необходимо включить следующее.

Инспекция грузовых отделений (ИГО).

- a. Указание лица/компании, выполнявшего ИГО (если известно);
- b. Место проведения ИГО (указывать местоположение погрузки необязательно).

*Рекомендации:*

*Пункт e): В грузовом отделении может остаться запах жидких растительных масел. В таком случае, инспектор (обычно представитель заказчика) решает, является ли запах нежелательной примесью или нет. Запах свидетельствует о наличии остатков продукта вследствие недостаточной очистки.*

*Пункт f): После сбора данных, их необходимо передать фрахтовому брокеру или перевозчику.*

### 7.2.3 Выдача ордера на инспекцию грузового отделения (перевозка по внутренним водным путям или морским и железнодорожным сообщением)

Сторона-заказчик должна предоставить контролирующей организации или собственному инспектору по погрузке запрашиваемую информацию для проведения инспекции грузовых отделений.

Предоставленная информация должна быть описана таким образом, чтобы контролирующая организация или собственный инспектор по погрузке мог(-ла) провести инспекцию грузовых отделений надлежащим образом, и уведомить своего клиента в установленном порядке о результатах инспекции грузовых отделений.

Если сторона-заказчик сама выступает как фрахтующая сторона, то проведение инспекции грузовых отделений необходимо поручить внешней контролирующей организации. Фрахтующая сторона (фрахтовщик) не должен проводить самостоятельно инспекцию грузовых отделений.

В случае перевозки ж/д сообщением, можно использовать исключительно грузовые отделения с обозначением «только для с/х продукции» (“agri-only”). В случае отсутствия грузовых отделений с обозначением «только для с/х продукции», для получения допуска на загрузку необходимо следовать процедуре выпуска груза, указанной в разделе «Процедуры GMP+ International», которые опубликованы на веб-сайте IDTF.

Нижеуказанное касается стороны, которая дает инструкции о проведении инспекции грузовых отделений.

Инспекция грузовых отделений должна включать, как минимум, следующие пункты, которые должны быть утверждены инспектором по погрузке при получении ордера:

- a. место проведения инспекции грузовых отделений;
- b. подтверждение того, что ордер выдается для проведения инспекции грузовых отделений в рамках модуля GMP+ FSA;
- c. описание продукции и количество;
- d. тип/название/номер(а) грузового отделения (-ий), любая дополнительная информация: владелец;
- e. тип транспортного средства: “agri-only”(«только для с/х продукции») или «общий»;
- f. номер, обозначение (название) грузового отделения(-ий), предназначенного(-ых) для данной партии;
- g. Если возможно, подробные указания о:
  1. неполный груз (частичная загрузка)/частичная укладка (укомплектованность)
  2. общая погрузка /отдельная укладка
- h. по крайней мере, последние три погрузки и последующие после выгрузки методы очистки (в случае перевозки по внутренним водным путям или железнодорожным сообщением проверяется последняя погрузка и метод очистки);

Отчет о результатах инспекции грузовых отделений (см. Приложение А и раздел 7,2,5 отчета ИГО) направляется клиенту сразу после завершения инспекции, а копия – владельцу грузового отделения.

Помимо этого, ордер на проведение инспекции грузовых отделений должен содержать стандартную информацию, которая даст возможность инспектору по погрузке провести инспекцию:

- a предполагаемая дата,
- b место погрузки,
- c контактные данные места погрузки,



- d сторона-заказчик,
- e владелец транспортного средства,
- f место назначения партии.

Ордер на проведение инспекции грузовых отделений может быть частью общего пакета документов, но должен быть идентифицирован как таковой, включая дополнительную информацию о партии груза и грузовом отделении.

#### 7.2.4 Проведение инспекции грузовых отделений (перевозка по внутренним водным путям или морским и железнодорожным сообщением)

Заказчик должен гарантировать, что инспекция грузовых отделений проводится контролирующей организацией или собственным инспектором по погрузке в соответствии со следующими требованиями.

Заказчик должен записать, каким образом будет проводиться инспекция. Об этом должно быть сообщено контролирующей организации или инспектору по погрузке.

Инспекция грузовых отделений должна соответствовать, по крайней мере, следующим критериям:

- a. Визуальное оценивание грузовых отделений на предмет пригодности для хранения или перевозки загружаемой продукции;
- b. Проверка соответствия грузовых отделений следующим параметрам:
  1. чистота, пустота, сухость, отсутствие посторонних запахов (см. рекомендации в разделе 7.1.2);
  2. отсутствие потенциально опасных элементов для загружаемой продукции, таких как остатки предыдущих грузов и/или чистящих средств;
  3. отсутствие насекомых или паразитов (живых или мертвых);
  4. возможность плотного закрытия и отсутствие дефектов. Во время визуального контроля нужно проверить, хорошо ли транспортное средство защищает перевозимую продукцию от негативного воздействия других товаров, предназначенных для перевозки, и от любого внешнего воздействия. Это касается только визуального оценивания обстановки.
- c. Действия в случае выявления несоответствий;
- d. Запись результатов;
- e. Предоставление отчета клиенту.

#### 7.2.5 Отчет о проведении инспекции грузовых отделений (перевозка по внутренним водным путям или морским и железнодорожным сообщением)

Заказчик инспекции грузовых отделений должен утвердить в договоре с контролирующей организацией или собственным инспектором по погрузке положение о том, что последняя(-ий) должна(-ен) в письменной форме предоставлять отчет о результатах проведения инспекции грузовых отделений.

Отчет о проведении инспекции должен быть точным и содержать информацию, подтверждающую пригодность/непригодность грузового отделения.

Пример отчета ИГО предоставляется в приложении А. Отчет о результатах инспекции грузовых отделений должен содержать, по крайней мере, указанные положения.

Если речь идет о частичной партии и инспекция грузовых отделений будет проходить во втором или следующем погрузочном порту и партия дополнительно грузится в уже частично загруженное грузовое отделение, информация об этом должна быть внесена в отчет.

Также, необходимо предоставить подтверждение о визуальном установленном состоянии груза, который уже находится в грузовом отделении, а также информация о том, как будет производиться укладка и /или разделение партии.

Заказчик должен вести учет и хранить полученные ордера и отчеты по инспекции грузовых отделений не менее трех лет.

**Рекомендации:**

*В рамках соглашения между клиентом и контролирующей организацией, результаты инспекции грузовых отделений могут быть частью общей отчетности по мониторингу всего маршрута продукции.*

*Договора фрахтования, если они были составлены, хранятся исключительно в офисе фрахтовой компании.*

*Во время выполнения ИГО, происходит постоянный обмен информацией, особенно касательно текущего состояния дел, любых обнаруженных несоответствий, принятых мер и результатов. Эта информация не является частью процесса перевозки и должна фиксироваться инспектором по погрузке.*

### 7.3 Перевозка

Требования и условия по обеспечению безопасности кормов во время перевозки внутренним водным транспортом изложены в GMP+ В4.3 *Внутреннее (речное) судоходство (GMP+ В4.3 Inland navigation)*.

#### 7.3.1 Перевозка

Перевозка кормового сырья или ингредиентов должна проводиться в чистом и сухом грузовом отсеке.

В случае комбинированных перевозок, загружаемые кормовые материалы не должны смешиваться друг с другом преднамеренно или случайно. Это относится к перевозке двух различных сертифицированных кормов или при комбинации несертифицированной продукции с GMP+ кормом. В случае смешивания необходимо предпринять соответствующие меры.

Перевозчик с помощью анализа рисков должен проверить, необходимо ли накрывать грузовые отделения. Риски при открытых перевозках включают: проникновение дождевой воды, загрязнение птичьим пометом или другие формы загрязнения грузового отделения, даже если он пуст. Если невозможно накрыть грузовое отделение, то перед погрузкой его необходимо очистить с помощью струи воды и / или высушить, при необходимости. Тенты, используемые для перевозки сыпучих грузов, должны быть чистыми, а также сухими, если перевозятся сухие корма.

### 7.3.2 Очистка

Очистка и, при необходимости, дезинфекция должны выполняться до загрузки кормов в соответствии с требованиями и методами работы, описанными в разделе *Процедуры GMP+ International, опубликованные на веб-сайте IDTF*.

Перевозчик составляет программу очистки, которая демонстрирует выполнение всех законодательных требований и дополнительных положений по очистке и дезинфекции транспортных средств, в том числе указанных в базе данных IDTF.

Программа очистки должна включать следующее:

- a. Обязанности относительно процедуры очистки;
- b. Методы очистки;
- c. Используемые чистящие и дезинфицирующие средства (официально разрешенные для использования в сфере кормопроизводства);
- d. Частота очистки;
- e. Использование различных систем очистки и дезинфекции (IDTF) в зависимости от предыдущего груза.
- f. Время (продолжительность) очистки;
- g. Моющие и дезинфицирующие средства. Они должны соответствовать целям назначения и не представлять какого-либо риска для безопасности кормов, перевозимых в транспортном средстве. Остатки моющих и дезинфицирующих средств необходимо свести к минимуму.

Важно, чтобы вода, используемая для очистки грузовых отсеков, была хорошего качества. Если для очистки используется родниковая, дождевая вода и / или вода из открытых источников, то необходимо выполнить анализ рисков. Вода должна быть такого качества, чтобы не вызвать загрязнения перевозимых кормов (например, не способствовать возникновению коррозии).

Каждая программа очистки должна быть проверена (подтверждена) на эффективность. После чего, эта программа очистки может быть использована в качестве официального метода очистки для каждого аналогичного транспортного средства.

В случае использования грузовых отделений с обозначением «только для с/х продукции» (“*agri-only*”) (перевозка ж/д сообщением), грузовые отсеки после разгрузки необходимо вычистить с помощью щетки. Не обязательно чистить грузовое отделение после каждой погрузки по определению. Ответственная сторона / владелец грузового отделения должен составить график очистки с учетом возможных рисков.

По крайней мере, необходимо включить следующее:

- a. обязанности относительно процедуры очистки;
- b. методы очистки;
- c. частота и продолжительность очистки;
- d. Моющие и дезинфицирующие средства. Они должны соответствовать целям назначения и не представлять какого-либо риска для безопасности кормов, перевозимых в транспортном средстве.

**Рекомендации:**

*Анализ воды может быть хорошим доказательством качества используемой для очистки воды. Перевозчик может самостоятельно провести/организовать проведение анализа воды, или запросить результаты такого анализа у поставщика воды.*

**7.3.2.1 Проверка эффективности системы очистки и дезинфекции**

Перевозчик должен проверить и оценить эффективность используемых методов очистки и дезинфекции. Для этой цели, перевозчик составляет программу проверок с указанием минимальной количества проверок, которые необходимо выполнить.

**7.3.3 Регистрация данных**

Регистрации подлежат данные о перевозке, очистке между последующими перевозками и инспекции. Перевозчик несет ответственность за регистрацию данных о перевозке.

- a. В случае перевозки навалом, желательно, чтобы в транспортном листе перевозчик указывал номер IDTF для каждого грузового отделения (включая информацию о последующих очистительных работах последних трех партий груза), в письменной или электронной форме. Транспортный лист должен находиться в грузовом отделении. Для проверки должны иметься в наличии сведения о предыдущих трех партиях груза (включая информацию о методах очистки) с подписью и печатью перевозчика.
- b. Необходимо хранить официальные документы, требуемые по законодательству, в том числе транспортные накладные.
- c. Перевозчик фиксирует данные об очистке каждого грузового отделения в транспортном листе, в письменной или электронной форме. Результаты очистки предыдущих партий проверяются визуально и записываются в транспортном листе.
- d. Также ведется учет всех плановых и внеплановых инспекций и проверок.

Перевозчик должен обеспечить документальное подтверждение того, что в грузовом отделении ранее не перевозились «запрещенные грузы», при условии, что процедура выгрузки осуществлялась правильно, в соответствии с требованиями раздела *Процедуры GMP + International*, опубликованного на сайте IDTF.

**Рекомендации:**

*Транспортная компания может выступить также в качестве перевозчика.*

*В случае использования грузовых отделений с обозначением «только для с/х продукции» существует требование о необходимости обновлять учетные записи в рамках анализа рисков.*

## 8 Верификация и улучшения

### 8.1 Претензии

Фрахтовой брокер или перевозчик должен письменно составить процедуру рассмотрения претензий. В любом случае, данная процедура должна включать регистрацию соответствующих пунктов претензии и предпринятые меры.

Процедура учета и рассмотрения претензий должна, по крайней мере, включать:

- a. Регистрацию претензии
- b. Рассмотрение причины претензии
- c. Регистрацию предпринятых в результате претензии мер
- d. Регистрацию переписки с заказчиком и различными внешними сторонами по данному вопросу.

Рекомендация:

*Процедура рассмотрения претензий также может быть составлена в виде описания планируемых мер.*

### 8.2 Внутренний аудит

Фрахтовой брокер или перевозчик должен установить процедуру проведения внутреннего аудита.

Под процедурой подразумевается, что фрахтовой брокер или перевозчик разрабатывает и выполняет программу плановых проверок с целью подтверждения эффективного и должного функционирования системы безопасности кормов. Во время внутреннего аудита, обязательно должны оцениваться следующие пункты:

- a. соответствие требованиям и условиям настоящего стандарта;
- b. соответствие процедурам, составленным фрахтовым брокером или перевозчиком;
- c. соответствие требованиям и условиям плана HACCP фрахтового брокера или перевозчика;
- d. соответствие юридическим и законодательным требованиям относительно вопросов безопасности и качества кормов;
- e. соответствие специфическим требованиям заказчика.

Программа должна обеспечивать проверку всей соответствующей деятельности не реже одного раза в год (= каждые 12 месяцев).

Весь персонал, уполномоченный проводить внутренние аудиты, должен обладать соответствующими знаниями и навыками, которые были получены в результате внутреннего или внешнего обучения.

Результаты внутреннего аудита должны быть официально доведены до сведения людей, ответственных за область проверяемой деятельности. Все аспекты несоответствий деятельности компании операционным требованиям должны быть документально подтверждены.

Такие несоответствия должны быть исправлены. Аудиторское заключение должно быть подписано уполномоченным лицом после устранения несоответствий.

**Рекомендации:**

*Контрольный список, опубликованный на веб-сайте GMP+ International ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)), может использоваться при внутреннем аудите.*

*Проведение внутреннего аудита также необходимо включить в описание деятельности компании.*

### 8.3 Оценка системы менеджмента и улучшений

Фрахтовый брокер или перевозчик должен определить объем, собирать и анализировать соответствующие данные не реже одного раза в год с целью:

- a. доказательства эффективности системы безопасности кормов, и
- b. оценки возможности повышения эффективности системы безопасности корма.

Для этого необходимо создать соответствующую процедуру.

Верификация элементов плана HACCP является неотъемлемой частью данной оценки.

Результаты анализа частично составляют основу обзора управленческой деятельности (см. раздел 4.1)

Данная оценка должна обязательно включать:

- a. Верификацию программы предварительных условий;
- b. Результаты анализа продукции (очистки и дезинфекции);
- c. Верификацию анализа опасных факторов (если применимо);
- d. Оценку уровня знаний персонала;
- e. Результаты оценки поставщиков (например, поставщики моющих средств и т.п.);
- f. Анализ претензий, полученных от заказчиков;
- g. Реализацию законодательных и нормативных актов;
- h. Результаты внутреннего и внешнего аудитов;
- i. Изменения, которые влияют на систему безопасности корма.

Также, оценка должна содержать следующую информацию:

- a. Сфера применения системы безопасности корма.
- b. Возможности улучшения системы безопасности корма.

## Дополнение А: пример GMP+ отчета по Инспекции грузовых отделений

### GMP+ Отчет по Инспекции грузовых отделений

№. / ССЫЛКА: Nr. / Referentie : No / Référence :			
КЛИЕНТ/ЗАКАЗЧИК: Opdrachtgever : Donneur d' ordre :			
НАЗВАНИЕ СУДНА* / ТЕЛЕФОН : :Naam schip* / telef. :Bateau* / tél.			
МЕСТО ИНСПЕКЦИИ : Plaats van inspectie : Lieu de l'inspection :		ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ : Bestemming : Destination :	
ПЛАНИРУЕМОЕ К ПОГРУЗКЕ К-ВО, КГ: Te laden gewicht : Poids à charger :		ПРОДУКЦИЯ Product : Produit :	
ТЕМПЕРАТУРА (если применимо) :			

ДАТА ИНСПЕКЦИИ:	НАЧАЛО В:	ОКОНЧАНИЕ В:
Datum inspectie :	Begin :	Einde
Date d' inspection :	_ Début :	Fin :

			ОДОБРЕНО по GMP+ GMP-toegelaten GMP-admis	
ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ГРУЗ Vorige ladingen :	ПОСЛЕДНИЙ / Laatste / Der- nier		ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
Chargements prece- dents :	ВТОРОЙ / 2de / 2ème		ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
	ТРЕТИЙ / 3e / 3ème		ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
ОЧИСТКА: Reiniging : Nettoyage :	СУХАЯ / droog / sec		ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
	ВОДОЙ / met water / à l' eau		ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
	ВОДА + МОЮЩЕЕ СРЕДСТВО / water + detergent / eau + détergent		ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non

		ОДОБРЕНО по GMP+ GMP-toegelaten GMP-admis	
	ВОДА + МОЮЩЕЕ СРЕДСТВО + ДЕЗИНФЕКЦИЯ water + detergent + desinfectie / eau + détergent + désinfection	ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non

РЕЗУЛЬТАТЫ: Findings; Résultats :	ПУСТОЕ / Leeg / Vide	ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
	ЧИСТОЕ / Zuiver / Propre	ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
	СУХОЕ/ Droog / Sec	ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
	ОТСУТСТВИЕ ЗАПАХОВ / Geurloos / Sans odeur	ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
	ОТСУТСТВИЕ НАСЕКОМЫХ / Vrij van ongedierte / Exempt de vermine	ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
	ОТСУТСТВИЕ ОСТАТКОВ ПРЕДЫДУЩЕГО ГРУЗА / Vrij van vorige ladingresten / Sans restes de chargements antérieurs	ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
	ВИЗУАЛЬНО: НЕПОВРЕЖДЕННОЕ и ПОЛНОСТЬЮ ЗАКРЫТОЕ Visueel heel en sluitbaar / Compartiments en bon état visuel et pourvus de fermetures adéquates	ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non

СПОСОБ ОБОГРЕВА (танкеры): пар / горячая вода / термальное масло

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ: Resultaat / Résultat :	ПРИГОДНО ДЛЯ ПОГРУЗКИ Goedgekeurd om te laden / Accepté à charger	ДА Ja / Oui	НЕТ Nee/Non
---	--	----------------	----------------

ПРИМЕЧАНИЯ / Opmer- kingen / Remarques			
--	--	--	--

НАЗВАНИЕ КОНТРОЛИРУЮЩЕЙ КОМПАНИИ: De controleur / Le con- troleur :		КАПИТАН : ** De kapitein : Le capitaine	
---	--	---	--

\* с обозначением «только для сельскохозяйственной продукции».

\*\*Своей подписью капитан подтверждает правильность предыдущих грузов в соответствии с отчетом ИГО.



**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)

Ограничение ответственности:

Эта публикация размещена с целью предоставления заинтересованным сторонам информации о стандартах GMP+. Сведения будут регулярно обновляться. GMP+ International B.V. не несет ответственности за какиелибо неточности в данной публикации.

© GMP+ International B.V.

Все права защищены. С информацией, содержащейся в данной публикации, можно ознакомиться, скачать и распечатать в личных, некоммерческих целях. Использование в других целях возможно только с предварительного письменного разрешения GMP+ International B.V.