



# TS3.3 - Transport Żegluga przybrzeżną & Śródlądowymi drogami wodnymi

Wersja PL: 1 stycznia 2024



# Indeks

<b>1. WPROWADZENIE</b>	<b>4</b>
1.1. ZAKRES I STOSOWANIE TEGO DOKUMENTU	4
1.2. STRUKTURA DOKUMENTU	5
1.3. WYŁĄCZENIE WYMOGÓW	6
1.4. ZASADY CERTYFIKACJI	6
1.5. POZYTYWNA DEKLARACJA	6
<b>2. CZYM JEST HACCP</b>	<b>7</b>
<b>3. PLANY PRACY</b>	<b>9</b>
3.1. WPROWADZENIE	9
3.2. PREWENCJA	10
3.3. KONTROLA	12
3.4. REJESTRACJA	13
3.5. PRZEGLĄD PLANÓW PRACY	13
<b>HACCP-PLAN PRACY 1A ŻYWNOŚĆ</b>	<b>15</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 1B PASZE</b>	<b>16</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 2</b>	<b>17</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 3</b>	<b>20</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 4</b>	<b>21</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 5A</b>	<b>22</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 5B</b>	<b>24</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 5C</b>	<b>26</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 6</b>	<b>27</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 7</b>	<b>31</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 8</b>	<b>33</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 9A TANKOWCE</b>	<b>35</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 9B STATKI DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW SUCHYCH</b>	<b>36</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 9C STATKI DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW SUCHYCH</b>	<b>37</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 10A</b>	<b>39</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 10B</b>	<b>42</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 10C</b>	<b>43</b>

<b>HACCP-PLAN PRACY 11</b> .....	<b>44</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 12</b> .....	<b>45</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 13</b> .....	<b>46</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 14</b> .....	<b>47</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 15</b> .....	<b>49</b>
<b>HACCP-PLAN PRACY 16</b> .....	<b>51</b>
<b>APPENDIX 1</b> .....	<b>52</b>
<b>APPENDIX 2</b> .....	<b>58</b>

# 1. Wprowadzenie

Niniejszy standard jest samodzielnym dokumentem, który zawiera wymogi dla gwarantowania bezpieczeństwa pasz i żywności w transporcie śródlądowymi drogami wodnymi i żegluga przybrzeżną. Dokument ten został zatwierdzony przez rząd Niderlandów jako Przewodnik Kodeksu Dobrych Praktyk w Żegludze śródlądowymi drogami wodnymi. Holenderski 'Inland Waterways Guide to Good Practice' składa się z dwóch części. Część 1 zawiera szczegółowe wymogi ustawowe. Część 2 (niniejszy standard) jest podręcznikiem, z którego przewoźnik może korzystać w praktyce, przy wdrażaniu wymogów Kodeksu Dobrych Praktyk.

Stosując ten Kodeks Dobrych Praktyk firmy holenderskie wykazują zgodność z wymogami [Rozporządzenia \(WE\) Nr 852/2004](#), [Rozporządzenia \(WE\) Nr 853/2004](#) i [Rozporządzenia \(UE\) Nr 183/2005](#).

W kontekście certyfikacji GMP+, odpowiedzialność przewoźnika wykonującego transport śródlądowymi drogami wodnymi jest ograniczona wyłącznie do (usługi) transportu pasz śródlądowymi drogami wodnymi.

## **Ramy międzynarodowe**

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

## 1.1. Zakres i stosowanie tego dokumentu

Zakresem objęty jest:

- Każdy transport pasz dla zwierząt śródlądowymi drogami wodnymi<sup>1</sup>, niezależnie od tego, czy odbywa się statkiem żeglugi śródlądowymi drogami wodnymi czy statkiem żeglugi przybrzeżnej.

Zakres dokumentu nie obejmuje:

- Transportu, który nie dokonuje się śródlądowymi drogami wodnymi. Statek jest wówczas uważany za statek morski. The GMP+ Feed Certification scheme has no requirements for the certification of transport by seagoing vessel.
- Działalności związanych z paszami, innych niż transport pasz śródlądowymi drogami wodnymi (na przykład przechowywanie i przeładunki, frachtowanie). Może być konieczność zastosowania innego zakresu GMP+ zamiast tego lub jako dodatkowy do tego dokumentu. Dokładniejsze informacje – patrz F0.3 *Zakresy certyfikacji*.

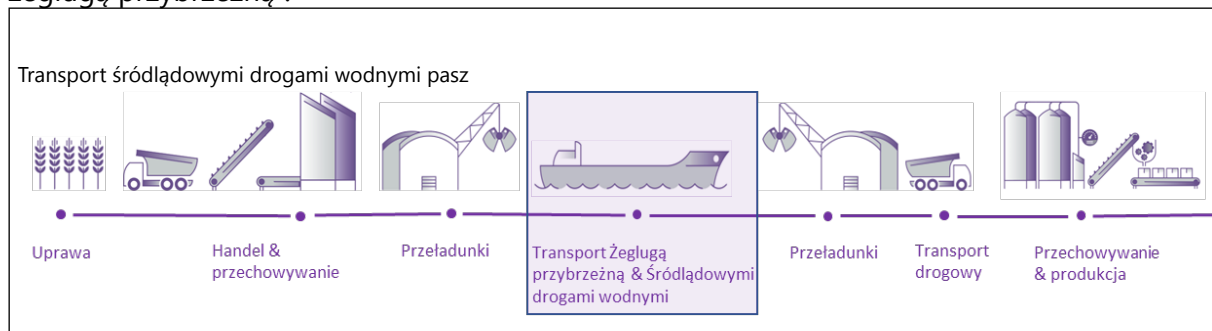
Przewoźnik musi zapewnić, że bezpieczeństwo produktów i usług paszowych, objętych certyfikacją GMP+, nie jest zagrożone przez działania, procesy, produkty lub usługi (paszowe i nie związane z paszami), które nie są objęte zakresem certyfikacji GMP+.

Aby to zapewnić, należy wdrożyć i monitorować środki kontroli, oparte na analizach HACCP. Wszelkie działania mogące mieć potencjalny wpływ na bezpieczeństwo pasz, muszą być dostępne do kontroli / audytu.

1. Wszystkie drogi wodne przy linii brzegowej danego państwa, za wyjątkiem szlaków łączących port morski z morzem.

Dla większej czytelności tego dokumentu będzie w nim mowa jedynie o żegludze śródlądowymi drogami wodnymi.

Chodzi tu zarówno o transport śródlądowymi drogami wodnymi, jak i transport żegluga przybrzeżną, chyba że jest wyraźne odwołanie do jednego z tych sposobów transportu: wówczas używane będą określenia „transport śródlądowymi drogami wodnymi” lub „transport żegluga przybrzeżną”.



Wymogi z tego dokumentu są obowiązkowe dla organizacji, które prowadzą działalność objętą jego zakresem, niezależnie od ich rodzaju lub wielkości. Nie ma tu znaczenia, czy taka działalność jest wykonywana na rachunek własny, czy organizacja działa jako podwykonawca ('usługodawca').

Każdy przewoźnik musi zidentyfikować, przeanalizować i kontrolować zagrożenia bezpieczeństwa pasz specyficzne dla firmy, stosując zasady HACCP. Dokument ten opisuje – najdokładniej jak to możliwe dla działalności lub pasz, które są objęte zakresem tego dokumentu - jakie są wymogi dla różnych rodzajów ryzyka oraz objaśnia związane z nimi środki kontroli. Przewoźnik może wykorzystać te środki kontroli jako część programu wymogów wstępnych lub może je wdrożyć jako środki specjalne, służące kontrolowaniu jakiegoś konkretnego Krytycznego Punktu Kontroli.

Standard ten zawiera również wymogi dla kontroli i audytów.

## 1.2. Struktura dokumentu

Dokument ten ma specyficzną strukturę. Rozdziały 1 i 2 zawierają informacje o charakterze ogólnym. Na Rozdział 3 składa się część druga holenderskiego Inland Waterways Guide to Good Practice” (Kodeksu Dobrych Praktyk dla żeglugi śródlądowymi drogami wodnymi). Zawiera on także plany pracy, które musi stosować przewoźnik, dla wykazania, że spełnia wymogi.

### **Ramy międzynarodowe**

W rozdziale 3, zapis "Inland Waterways Guide to Good Practice" jako TS 3.3.

Lista z objaśnieniami odpowiednich terminów i definicji znajduje się w dokumencie F0.2 *Lista definicji*.

### 1.3. Wyłączenie wymogów

Istnieje możliwość, że niektóre wymogi nie mają zastosowania do jakiejś firmy certyfikowanej GMP+. Taka firma certyfikowana może wyłączyć te wymogi. Wyłączenia muszą jednak być uzasadnione i odnotowane. Wyłączenia nie mogą, w żadnym wypadku, prowadzić do tego, że firma certyfikowana będzie dostarczać pasze/żywność lub oferować usługi, które nie spełniają wymogów bezpieczeństwa w rozumieniu definicji z GMP+ FSA Module.

Wymogi nie mogą zostać wyłączone ponieważ firma certyfikowana nie uważa ich za właściwe dla niej. Na przykład, ponieważ klienci tego nie wymagają lub spełnianie tych wymogów nie jest nakazane przepisami prawa lub też firma uważa, że jest zbyt mała.

### 1.4. Zasady certyfikacji

W ramach GMP+ TS3.3 *Kontrola*, kontroler musi sprawdzać czy ładownia jest w dobrym stanie technicznym oraz wykonana z odpowiednich materiałów, które mogą być skutecznie czyszczone i konserwowane, aby uniknąć zanieczyszczenia żywności i pasz. Z tego powodu przy kontroli w ramach GMP+ Transport żegluga przybrzeżną i Śródlądowymi drogami wodnymi ładownia musi być pusta przed oceną.

### 1.5. Pozytywna deklaracja

Certyfikowany przewoźnik świadczący usługi transportu fizycznego zabezpieczone zgodnie z tym standardem GMP+ musi podać klientowi na piśmie status dostarczonych usług. Patrz TS1.8 *Oznakowanie*, aby uzyskać szczegółowe wymagania dotyczące świadczenia usług.

#### Wskazówka:

Firma frachtująca odgrywa kluczową rolę w wymianie informacji pomiędzy firmą dającą zlecenie transportu paszy (producent/firma handlowa), a przewoźnikiem (załadowcą). Z tego względu pozytywna deklaracja przewoźnika może być częścią umowy o zafrachtowaniu podpisywanej dla każdego przewozu przez przewoźnika, firmę frachtującą i firmę dającą zlecenie na transport paszy.

## 2. Czym jest HACCP

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

HACCP stanowi część European Food Hygiene Regulation oraz Feed Hygiene Regulation i został włączony do krajowych przepisów prawa. Ta dyrektywa europejska i krajowe przepisy prawa pozwalają na opracowanie przewodników odnośnie bezpiecznego postępowania z paszami i żywnością. Przewodniki te są przeznaczone dla całego sektora lub przemysłu i opierają się na zasadach HACCP. Przewodniki będą zatwierdzone przez rząd.

Obowiązki wynikające z HACCP dotyczą każdej firmy, która przygotowuje, przetwarza, obsługuje, pakuje, transportuje, przechowuje i przeładowuje, dystrybuuje lub wprowadza na rynek wyżej wymienione produkty. Transport śródlądowymi drogami wodnymi jest również nimi objęty. Firma podejmuje samodzielnie decyzję, czy działa na podstawie zatwierdzonego przewodnika, czy też ustanawia swój własny system HACCP. Rząd ma obowiązek nadzoru w każdym przypadku.

System HACCP jest systemem mającym na celu zapewnienie bezpieczeństwa pasz i żywności. Musi systematycznie śledzić, eliminować lub kontrolować zagrożenia w sposób bezpieczny. Odpowiedzialność przewoźnika jest ograniczona do transportu konkretnych partii towaru. Klient ma również obowiązek zapewnienia bezpiecznego transportu wymienionych wyżej produktów. Przewoźnik będzie zatem wymagał od niego, aby wyznaczył certyfikowaną (ISO 17020 lub równoważnie) organizację kontrolną lub własnego kontrolera załadunku firmy, która wystawia zlecenie na transport, w celu kontroli uzgodnionych wytycznych z Kodeksu Dobrych Praktyk. Definicja – patrz F0.2 *Lista definicji*.

### **Co to znaczy, że należy sprawdzać zagrożenia dla bezpieczeństwa pasz i żywności?**

Na wstępie, system HACCP wymaga przeprowadzenia analizy zagrożeń i ryzyka (Analiza zagrożeń) dla bezpieczeństwa pasz i żywności, które mogą wystąpić podczas transportowania wyżej wymienionych produktów.

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

- a. Skażenie: skażenie spowodowane załadowaniem różnych produktów razem
- b. Skażenie wynikłe z kolejności przewozu: Transportowanie kolejno różnych produktów jednego po drugim
- c. Skażenie otoczenia: Skażenie lub zepsucie wynikłe z niezadowalającego czyszczenia lub konserwacji, deptania po ładunku, zanieczyszczenia przez odchody ptasie, warunki pogodowe (deszcz, śnieg) itp.

- d. Wzrost temperatury: Zepsucie spowodowane przegrzaniem w czasie transportu, a wynikające z nadmiernego grzania, wadliwego chłodzenia itp. Podczas analizowania powyższych zagrożeń należy zwrócić uwagę na trzy rodzaje zagrożeń, a mianowicie: mikrobiologiczne, chemiczne oraz fizyczne. Przykładem mogą być:
- e. Obecność środków czyszczących lub środków chemicznych w transportowanym produkcie. Na przykład jako skutek czyszczenia ładowni (pozostałość wody po myciu) lub skażenie przez poprzednie ładunki. Oznacza to, że ładownie muszą być starannie sprawdzone po każdym ładunku i oczyszczone, jeśli jest taka potrzeba (działanie naprawcze). Po każdym czyszczeniu powinna być przeprowadzona nowa inspekcja, a każde zatwierdzenie ładowni powinno zostać odnotowane we właściwym formularzu (Plan Pracy 2). Należy opracować instrukcję działania dla czyszczenia (Plan Pracy 5), objaśniającą szczegółowo jak należy wykonać czyszczenie. Czynności te powinny zostać odnotowane (Plan Pracy 14).
- f. Innym przykładem jest skażenie przez szkodniki i związane z tym proces zwalczania szkodników (na przykład przez fumigację). Temperatura przechowywania może również być przykładem zagrożenia dla niektórych towarów (powstawanie mikroorganizmów patogenicznych). Działaniami naprawczymi dla tych zagrożeń mogą być fumigacja (z deklaracją "wolne od gazu") oraz kontrola i sprawdzanie warunków otoczenia (temperatura, obecność szkodników)

Analiza zagrożeń sprawdza, jakie zagrożenia występują w czasie, kiedy przewoźnik jest odpowiedzialny za ładunek. Dokonuje się ona przez śledzenie i odnotowywanie wszelkich możliwych zagrożeń w procesie przeładunku i przewozu. Analiza zagrożeń dla transportu śródlądowymi drogami wodnymi jest częścią planów pracy z Work Book of the Inland Waterway Guide to Good Practice (Podręcznik Kodeksu Dobrych Praktyk dla Śródlądowych dróg wodnych). Analiza taka została już przeprowadzona, więc przy korzystaniu z Podręcznika Dobrych Praktyk należy wykonać jedynie kroki podane w podręczniku.

### Co to są krytyczne punkty kontroli?

Krytyczne punkty kontroli to działania lub etapy procesu, w których może wystąpić zagrożenie dla bezpieczeństwa pasz lub żywności (na przykład niewłaściwe wyczyszczenie ładowni). Gdy zostanie już określone, gdzie znajdują się krytyczne punkty kontroli, należy dokonać oceny, czy ustalone zagrożenia dla bezpieczeństwa pasz i żywności mogą być usunięte lub kontrolowane.

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

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

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



## 3. Plany pracy

### 3.1. Wprowadzenie

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

Istotne wymogi o charakterze ogólnym są następujące:

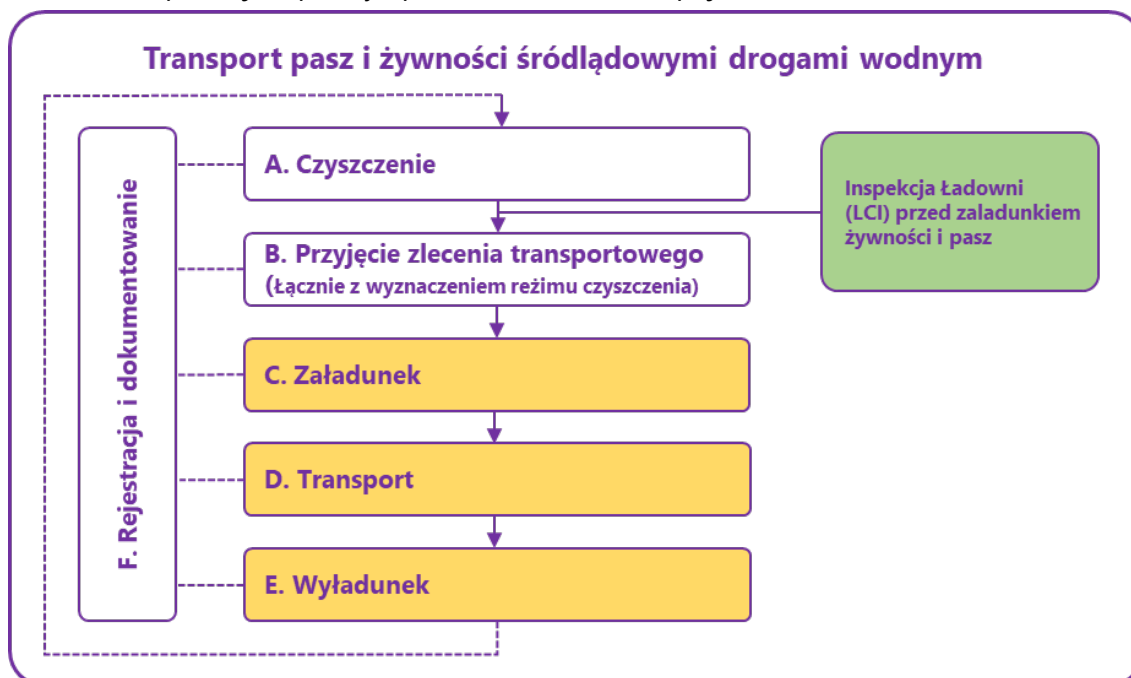
- Produkty nie mogą zostać skażone przez czynniki z zewnątrz (skażenie przez inny ładunek równoczesny bądź przez ładunek poprzedzający).
- Produkty nie mogą być narażone na okoliczności, w których może wystąpić sytuacja niebezpieczna dla pasz lub żywności (niewłaściwe otoczenie, nieprawidłowa temperatura).

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

Uwaga:

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

Proces transportu jest prosty i przedstawia się następująco:



W transporcie żywności i pasz obowiązują trzy zasady:

- Zapobieganie skażeniom** poprzez **prewencję**
- Prawidłowa praca** przez **kontrolowanie** całego procesu
- Dobre administrowanie** poprzez **rejestrację**

## 3.2. Prewencja

### Jak zapewnić bezpieczeństwo pasz i żywności w procesie transportu?

The Inland Waterways Guide to Good Practice (Podręcznik Dobrych Praktyk w Transporcie Śródlądowymi drogami wodnymi) jest oparty na stosowaniu planów pracy. W strukturze planów pracy wzięto pod uwagę trzy typy statków, mianowicie: tankowce (głównie dla ładunków ciekłych), statki do przewozu ładunków suchych (luzem) oraz kontenerowce. Odpowiedni plan pracy zależy od rodzaju ładunku. W planach pracy rozróżnia się transport dedykowany i niededykowany. Transport dedykowany oznacza, że statek jest używany wyłącznie do przewozu żywności lub żywności i pasz. W przypadku wykorzystywania transportu dedykowanego eliminuje się od razu wiele zagrożeń.

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

#### **Basic requirements:**

Przewoźnik musi zapewnić, że statek:

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

Ponadto przewoźnik musi zapewnić, że:

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

#### **Plan Pracy 1 – Transport dedykowany**

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

transportem ładunków suchych. Plan Pracy 1 jest oświadczeniem, które musi znajdować się na statku i być okazane na żądanie audytora.

### **Plan Pracy 2 – Kontrola ładowni (LCI)**

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

Zleceniodawca lub właściciel towaru powinien zlecić sprawdzenie ładowni przed załadunkiem certyfikowanej (ISO 17020 lub równoważny) organizacji- kontrolnej lub własnemu kontrolerowi załadunku firmy, która wystawia zlecenie transportowe (producent i/lub firma handlowa).

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

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

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

### **Work Plans 3, 4 and 5 - Hygiene and Cleaning**

Ustanowiono wymogi odnośnie higieny nie tylko dla samych produktów, ale także dla osób pracujących przy obsłudze produktu. Mogą one mieć kontakt z surowcami, półproduktami i produktami końcowymi, stąd mogą być znaczącym źródłem skażenia mikroorganizmami. Przewoźnik powinien zapewnić przestrzeganie zasad higieny i bezpieczeństwa na pokładzie statku.

Nie należy używać przedmiotów kruchych (np. szklanych). Opracowano dwa plany pracy dotyczące higieny na pokładzie, mianowicie: Plan Pracy 3 (higiena osobista) oraz Plan Pracy 4 (higiena ogólna).

Ładownie muszą być czyszczone zgodnie z instrukcjami (dla pasz patrz Plan Pracy 9b, Appendix 2). Rejestrowanie czyszczenia odbywa się zgodnie z Planem Pracy 14.

Materiały (takie jak sprzęt używany do pobierania prób), które wchodzi lub mogą wejść w kontakt z produktem muszą również być regularnie czyszczone. Środki czyszczące i dezynfekujące powinny być produktami dopuszczonymi do kontaktu z żywnością (tzw. 'food grade'). Plan Pracy 5 opracowano dla czyszczenia ładowni. Czyszczenie jest CCP (Krytycznym Punktem Kontroli).

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

### 3.3. Kontrola

#### **Jak zapewnić kontrolę bezpieczeństwa pasz i żywności podczas procesu transportu?**

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

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

##### **Plany Pracy 9 i 10 – ładunki poprzedzające i zalecane temperatury**

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

##### **Plan Pracy 11 – Książka ładunków**

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

##### **Plan Pracy 12 – List protestacyjny**

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

##### **Plan Pracy 13 – Postępowanie w przypadku reklamacji**

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

formularza rejestracji reklamacji. [Plan Pracy 13](#) jest przykładem formularza rejestracji reklamacji.

### 3.4. Rejestracja

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

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

#### **Plan Pracy 14 – Rejestracja i dokumentowanie**

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

#### **Plan Pracy 15 – Weryfikacja**

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

#### **Plan Pracy 16 – Dostosowanie do zmian**

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

### 3.5. Przegląd planów pracy

#### **Plan Pracy 1 - Transport dedykowany**

Ogólne informacje o przewożonych grupach produktów oraz statusie '[transportu dedykowanego](#)'.

#### **Plan Pracy 2- Kontrola ładowni (LCI)**

Informacje & kontrole dotyczące produktu i ładowni (formularz)

**Plan Pracy 3 - Higiena osobista**

Ogólne instrukcje odnoszące się do higieny osobistej na pokładzie statku

**Plan Pracy 4 - Higiena ogólna**

Ogólne procedury higienicznej pracy na pokładzie statku

**Plan Pracy 5 - Czyszczenie**

Ogólne procedury czyszczenia ładowni

**Plan Pracy 6 - Załadunek**

Ogólne procedury dla załadunku

**Plan Pracy 7 - Przewóz**

Ogólne procedury dla przewozu

**Plan Pracy 8 - Wyładunek**

Ogólne procedury dla wyładunku

**Plan Pracy 9 - Ładunki poprzedzające**

Procedura uzyskania statusu "dedykowany" oraz procedura działania w przypadku ładunków zabronionych i niewymienionych jako dopuszczalne

**Plan Pracy 10 - Zalecane temperatury**

Procedury dla minimalnej i maksymalnej temperatury ładunku

**Plan Pracy 11 - Książka Ładunków**

Rejestrowanie ładunków

**Plan Pracy 12 - List Protestacyjny**

Procedura składania protestu

**Plan Pracy 13 - Postępowanie w przypadku reklamacji**

Procedura postępowania z reklamacjami

**Plan Pracy 14 - Rejestracja i dokumentowanie**

Procedura dla rejestracji i dokumentowania

**Plan Pracy 15 - Weryfikacja**

Procedura weryfikacji

**Plan Pracy 16 - Dostosowanie do zmian**

Procedura dotycząca zmian w Kodeksie Dobrej Praktyki

## HACCP-PLAN PRACY 1a Żywność

### **PRODUKTY I GRUPY PRODUKTÓW**

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

### **SPECJALNOŚCI**

- a. TRANSPORT STATKIEM DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW SUCHYCH (ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI)
- b. TRANSPORT TANKOWCEM (ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI)

**NAZWA STATKU :** .....

**ZAŁADOWCA :** .....

**DEKLARACJA :**

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

### **'WYŁACZNIE ŻYWNOŚĆ'**

lub inne określenie o takim samym znaczeniu

**PRODUKTY :** ZASADNICZO WSZYSTKIE PRODUKTY ŻYWNOCIOWE I SUROWCE DO WYTWARZANIA ŻYWNOCI, PRZEWOŻONE LUZEM, W FORMIE STAŁEJ LUB PŁYNNIEJ Z WYJĄTKIEM CAŁOSTATKOWYCH ŁADUNKÓW DODATKÓW LUB INNYCH PRODUKTÓW DODAWANYCH DO ŻYWNOCI JEDYNIE W NIEWIELKICH ILOŚCIACH.

**NAZWY PRODUKTÓW:**

.....

.....  
(Appendix 2 Żywność przewożona w tankowcach)

**ZAŁADOWCA/ARMATOR organizacja kontrolna**

**(pieczęćka + nazwa + podpis) (pieczęćka + nazwa + podpis)**

.....

## HACCP-PLAN PRACY 1b Pasze

### **PRODUKTY I GRUPY PRODUKTÓW**

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

### **SPECJALNOŚCI**

a. TRANSPORT BY DRY LOAD SHIP (INLAND WATERWAY)

b. TRANSPORT BY TANKER (INLAND WATERWAY)

NAZWA STATKU : .....

ZAŁADOWCA : .....

### **DEKLARACJA :**

a. WYŻEJ WYMIENIONY STATEK PO DOKŁADNYM CZYSZCZENIU I SPECJALISTYCZNEJ KONTROLI (regularnie przez okres powyżej 6 miesięcy) PRZEWOZIŁ WYŁĄCZNIE PRODUKTY OPISANE PONIŻEJ I W KONSEKWENCJI MOŻE BYĆ UZNANY ZA PRZEWOŻĄCY:

b. WYMIENIONY POWYŻEJ TANKOWIEC ZOSTAŁ PIERWOTNIE ZBUDOWANY LUB ODPOWIEDNIO PRZYSTOSOWANY DO TRANSPORTU PRODUKTÓW OPISANYCH PONIŻEJ I W KONSEKWENCJI MOŻE BYĆ UZNANY ZA PRZEWOŻĄCY:

**'WYŁĄCZNIE PASZE, AGRI-ONLY'**

lub inne określenie o tym samym znaczeniu

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

**NAZWY PRODUKTÓW:**

.....  
.....

**ZAŁADOWCA/ARMATOR** organizacja kontrolna

(pieczęćka + nazwa + podpis) (pieczęćka + nazwa + podpis)

.....



## HACCP-PLAN PRACY 2

### LCI (Kontrola Ładowni)

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

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

No / REFERENCE : No / Référence : Nr Referencyjny:					
INSTRUCTING PARTY : Donneur d' ordre : Zleceniodawca:					
NAME BARGE */ TELEF. : Bateau * / tél. : Nazwa statku */ telef.:				Control organisation LOGO	
PLACE OF INSPECTION : Lieu de l' inspection : Miejsce kontroli:		DESTINATION : Destination : Miejsce przeznaczenia:			
INTENDED TO LOAD KG : Poids à charger : Ilość planowana do załadunku:		PRODUCT : Produit : Towar:			
TEMPERATURA (jeśli dotyczy)					
DATE OF INSPECTION : Date d' inspection : Data kontroli :		STARTED : Début : Rozpoczęto :		COMPLETED : Fin : Zakończono :	
				GMP+ -ALLOWED GMP+ -admis Dopuszczony przez GMP+	
PREVIOUS CARGOES : Chargements precedents : Ładunki poprzedzające :	LAST / Dernier / Ostatni			YES Ja /Oui/ Tak	NO Nee/Non/Nie
	2ND / 2de / 2ème / 2-gi od końca			YES Ja /Oui/ Tak	NO Nee/Non//Nie
	3RD / 3e / 3ème / 3-ci od końca			YES Ja /Oui/ Tak	NO Nee/Non/Nie

<b>CLEANING :</b> <b>Nettoyage :</b> <b>Czyszczenie :</b>	<b>DRY / sec / sucha</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
	<b>WITH WATER / à l' eau / z użyciem wody</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
	<b>WATER + DETERGENT / eau + détergent / woda + detergent</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
	<b>WATER + DETERGENT + DESINFECTION</b> <b>eau + détergent + disinfection / woda + detergent + środek</b> <b>dezynfekcyjny</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
<b>RESULTS :</b> <b>Résultats :</b> <b>Wyniki :</b>	<b>EMPTY / Vide / Pusta</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/NonNie</b>
	<b>CLEAN / Propre / Czysta</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non//Nie</b>
	<b>DRY / Droog / Sec / Sucha</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
	<b>FREE FROM ODOUR / Sans odeur / Bez zapachu</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
	<b>FREE FROM INSECTS / Exempt de vermine / Wolna od insektów</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
	<b>FREE FROM REMNANTS OF PREVIOUS CARGOES / Sans restes de</b> <b>chargements antérieurs / Bez pozostałości poprzednich ładunków</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
	<b>VISUAL : TOTALLY INTACT AND FULLY CLOSING</b> <b>Compartiments en bon état visuel et pourvus de fermetures adéquates</b> <b>Ocena wizualna: ładownie w dobrym stanie i z odpowiednimi pokrywami</b>	<b>YES</b> <b>Ja /Oui/</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
<b>TYPE OF HEATING (tankers): steam / hot water / thermal oil</b> <b>Rodzaj grzania (tankowce): para wodna / gorąca woda / olej grzewczy</b>			
<b>FINAL RESULT :</b> <b>Résultat :</b> <b>Wynik</b> <b>końcowy:</b>	<b>ACCEPTED FOR LOADING</b> <b>Accepté à charger</b> <b>Przyjęto do załadunku:</b>	<b>YES</b> <b>Ja /</b> <b>Oui /</b> <b>Tak</b>	<b>NO</b> <b>Nee/Non/Nie</b>
<b>REMARKS /</b> <b>Remarques</b>			

Uwagi :

SURVEYOR's NAME:

Nazwisko kontrolera :.....

the captain:

Nazwisko kapitana:

**\* ostatnie trzy ładunki poprzedzające (ostatni, przedostatni, trzeci od końca), z podaniem innych ładunków pośrednich nie będących ładunkami luzem oraz, w miarę możliwości, deklaracji agri-only.**

## HACCP-PLAN PRACY 3

### **HIGIENA OSOBISTA NA POKŁADZIE STATKU**

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

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

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

## HACCP-PLAN PRACY 4

### **OGÓLNE PROCEDURY HIGIENICZNE**

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

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

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

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

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

## HACCP-PLAN PRACY 5a

### OGÓLNE PROCEDURY CZYSZCZENIA DLA TANKOWCÓW

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

#### PROCEDURA

Procedura czyszczenia zbiorników w tankowcach powinna zawierać przynajmniej następujące elementy:

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

#### Ramy międzynarodowe

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

- d. Można stosować wyłącznie środki czyszczące 'Food Grade' (dopuszczone do kontaktu z żywnością). Przewoźnik musi być w stanie wykazać to za pomocą dokumentów zawierających dane techniczne (na przykład MSDS – Material Safety Data Sheet). Takie zestawienia danych są dostępne u dostawców środków czyszczących.
- e. Po zakończeniu czyszczenia nie mogą pozostać żadne wykrywalne ślady środków czyszczących w ładowniach i przewodach/rurach (zapach, piana, wilgoć etc.).
- f. Zabieg czyszczenia powinien zostać odnotowany.
- g. Po zakończeniu czyszczenia, a przed załadunkiem żywności i pasz, należy zawsze przeprowadzić kontrolę ładowni (LCI). Powinna ona być przeprowadzona przez niezależną organizację kontrolną posiadającą certyfikat.
- h. ISO 17020 lub odpowiednik lub przez własnego kontrolera załadunku firmy zlecającej przewóz (producent i/lub firma handlowa). Definicja – patrz rozdział 4.2 Prewencja / Plan Pracy 2 – Kontrola ładowni (LCI). Jest to prawny obowiązek właściciela ładunku (zleceniodawcy). Jeśli nie ma LCI, kapitan musi wystawić list protestacyjny (WP 13) i wysłać go do zleceniodawcy.

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

**UWAGA**

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

## HACCP-PLAN PRACY 5b

### **OGÓLNE PROCEDURY CZYSZCZENIA DLA STATKÓW PRZEWOŻĄCYCH ŁADUNKI SUCHE**

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

#### **PROCEDURA**

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

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

#### **Ramy międzynarodowe**

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

- e. Można używać wyłącznie środków czyszczących 'Food Grade' (dopuszczone do kontaktu z żywnością). Przewoźnik musi być w stanie wykazać to za pomocą dokumentów z zestawieniami danych technicznych (na przykład MSDS). Można zażądać od dostawcy przedstawienia tych dokumentów.
- f. Po zakończeniu czyszczenia, nie mogą pozostać żadne wykrywalne ślady środków czyszczących w ładowniach i przewodach/rurach (zapach, piana, wilgoć etc.)
- g. Jeżeli ładownie są suche, statek może przyjąć nowy ładunek.
- h. Zabieg czyszczenia powinien zostać odnotowany
- i. Po zakończeniu czyszczenia, a przed załadunkiem żywności i pasz należy zawsze przeprowadzić kontrolę ładowni (LCI). Powinna ona być przeprowadzona przez niezależną organizację kontrolną posiadającą certyfikat (ISO 17020 lub odpowiednik) lub przez własnego kontrolera załadunku firmy zlecającej przewóz (producent i/lub firma handlowa). Definicja – patrz rozdział 4.2 Prewencja / Plan Pracy 2 – Kontrola ładowni (LCI).  
Jest to obowiązkiem właściciela ładunku (zleceniodawcy) ustalonym przepisami prawa. Jeśli nie ma LCI, kapitan musi wystawić list protestacyjny (WP 13) i wysłać go do zleceniodawcy.

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

#### **UWAGA**



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

## HACCP-PLAN PRACY 5c

### **OGÓLNE PROCEDURY CZYSZCZENIA DLA KONTENEROWCÓW I DROBNICOWCÓW**

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

#### **PROCEDURA**

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

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

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

## HACCP-PLAN PRACY 6

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

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

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

Numer SBM (proces)	Ryzyko	Normy		Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumentowanie – Plan Pracy
		Limit działania	Limit odrzucenia		Metoda	Częstotliwość	Odpowiedzialność	Metoda	Odpowiedzialność	
	- Skążenie chemiczne	Zgodnie z przepisami prawa.			LCI	Przed kaźdym załadunkiem	Inspektor	Powtórne czyszczenie, dokładniejsze, w miarę możliwości i ponowne przedstawienie ładowni do kontroli. Brak kontrolera: poinformować zleceniodawcę za pomocą listu protestacyjnego	Przewoźnik	Plan Pracy 2
				Transport "Dedykowany"	Sprawdzenie ładunków z ostatnich 6 miesięcy.	Raz na żądanie inspektora.	Inspektor	Od ostatniego ładunku „niededykowany”liczy się nowy okres 6 miesięcy przed ponowną kontrolą.	Przewoźnik	Plan Pracy 1a, 1b
SBM2 (Załadunek)	Nieprawidłowa temperatura powodująca:	Zgodnie z zalecanymi temperaturami Plan Pracy 10.		- Pomiar, porównywanie i rejestrowanie temperatury na dokumencie odbioru.*	Porównanie z wartościami normatywnymi Porównanie produktu z udokumentowanymi danymi o tej partii.	Kaźdy ładunek wymagający kontroli	Przewoźnik, pracownicy firm żeglugi śródlądowej	- Wstrzymanie załadunku - Poinformowanie klienta - Działania naprawcze w porozumieniu z klientem -Kontrola szkodników	Przewoźnik	Plan Pracy 4 Plan Pracy 10a, 10b i 10c. Plan Pracy 11

Numer SBM (proces)	Ryzyko	Normy		Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumentowanie – Plan Pracy
		Limit działania	Limit odrzucenia		Metoda	Częstotliwość	Odpowiedzialność	Metoda	Odpowiedzialność	
	- Zmiany fizyczne (barwa, zapach, lepkość)	- Zgodnie z charakterystyką produktu w specyfikacji. - Możliwość pompowania (tłuszcze i oleje)		- Kontrola organoleptyczna (barwa, konsystencja, zapach)*				- Adnotacja w księdze ładunków		
	- Skażenie mikrobiologiczne	Salmonella nieobecna w 25g.								

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

Numer SBM (proces)	Ryzyko	Normy		Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumentowanie – Plan Pracy
		Limit działania	Limit odrzucenia		Metoda	Częstotliwość	Odpowiedzialność	Metoda	Odpowiedzialność	
SBM3 (Załadunek/ Wyładunek)	Opady atmosferyczne w trakcie załadunku lub wyładunku stwarzające ryzyko:			Zabezpieczenie ładowni i ładunku przed opadami	Nadzór nad najlepszym możliwym przykryciem produktu podczas załadunku/ wyładunku oraz zamknięciem ładowni.	W razie jakichkolwiek opadów atmosferycznych	Pracownicy firm żeglugi śródlądowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oświadczenie armatora</li> <li>Wstrzymanie załadunku/ wyładunku</li> <li>Adnotacja w księdze ładunków</li> <li>Poinformowanie klienta</li> <li>Działania naprawcze w porozumieniu z klientem.</li> <li>Zablokowanie ładunku</li> </ul>	Przewoźnik	Plan Pracy 6 Plan Pracy 8 Plan Pracy 11
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uszkodzeń fizycznych (podwyższona wilgotność, uszkodzenie opakowania)</li> </ul>	Brak wyraźnych śladów uszkodzeń produktu lub opakowania	Wizualna ocena partii zmoczonych przez deszcz na obecność pleśni lub zbrylenie		Podczas dostawy partii ładowanych w trakcie opadów atmosferycznych	Przewoźnik, Pracownicy firm żeglugi śródlądowej				
	- Skażenie mikrobiologiczne	Salmonella nieobecna w 25g.								

## HACCP-PLAN PRACY 7

### PLAN HACCP dla "TRANSPORTU"

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

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

Numer SBM (proces)	Ryzyko	Normy	Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumentowanie – Plan Pracy
							- W miarę możliwości przejście na rozwiązania awaryjne		
					Kontener chłodniczy: podczas załadunku	Przewoźnik, Pracownicy firm żeglugi śródlądowej		- Poinformowanie klienta - Po konsultacjach, przeładowanie partii na inny statek - Adnotacja w księdze ładunków - W miarę możliwości przejście na rozwiązania awaryjne	

\* Sprawdzenia dokonuje się w ramach możliwości załadowcy.



## HACCP-PLAN PRACY 8

### PLAN HACCP dla "WYŁADUNKU"

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

Numer SMB (proces)	Ryzyko	Normy	Środki kontrolne	Kontrola			Działania naprawcze		Dokumentowanie – Plan Pracy
SBM3 (Załadunek/ Wyładunek)	Opady atmosferyczne podczas załadunku lub wyładunku niosące ryzyko:		Zabezpieczenie ładowni i ładunku przed opadami	Nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem oraz przykrycie ładunku i ładowni.	Dla każdego rodzaju opadów atmosferycznych	Pracownicy firm żeglugi śródlądowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oświadczenie armatora</li> <li>Wstrzymanie załadunku/ wyładunku</li> <li>Adnotacja w księdze ładunków</li> <li>Poinformowanie klienta</li> <li>Dalsze działania w porozumieniu z klientem.</li> <li>Zablokowanie ładunku</li> </ul>	Przewoźnik	Plan Pracy 6 Plan Pracy 8 Plan Pracy 11
	- Uszkodzeń fizycznych (podwyższona wilgotność, uszkodzenie opakowań)	Brak zewnętrznych oznak uszkodzenia produktu lub opakowania							
	- Skażenia mikrobiologicznego	Salmonella nieobecna w 25g.		Ocena wizualna partii zmoczonej przez deszcz pod kątem obecności pleśni lub zbryleń	Podczas dostawy partii, które były ładowane w czasie opadów	Przewoźnik, Pracownicy firm żeglugi śródlądowej			

\* Sprawdzenie podczas wyładunku urządzeń wyładowniczych i ogólnego stanu higieny miejsca wyładunku przez załadowcę jest konieczne, ale zawsze dostosowane do możliwości dostępnych załadowcy.

**Za urządzenia wyładownicze odpowiedzialny jest klient lub armator lub odbiorca.**

## HACCP-PLAN PRACY 9a TANKOWCE

### **PRZYGOTOWANIA DO UZYSKANIA STATUSU 'DEDYKOWANY ŻYWNOSĆ i/lub PASZE'**

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

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

1. Wskazówki dla produktów, które będą jeszcze poddane dalszemu przetworzeniu:

a. **Statki wyposażone w ładownie ze stali nierdzewnej:**

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

b. **Statki wyposażone w żelazne (stal miękka) lub powlekane ładownie:**

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

**Uwaga:** dotyczy to również zbiorników na odpady ze stali miękkiej i /lub zbiorników balastowych ze stali miękkiej, o ile są one używane przy myciu zbiorników statkowych. W każdym przypadku dokładna kontrola i odpowiednie analizy muszą zostać przeprowadzone przez uznawaną organizację kontrolną (ISO17020) i specjalistę od transportu morskiego. Po przyjęciu statku, organizacja kontrolna wystawia świadectwo zwolnienia (certyfikat) i raport kontroli od eksperta transportu morskiego, które są wymagane, aby uzyskać status dedykowany. Certyfikat ten nie jest LCI (kontrolą wizualną) lecz stanowi potwierdzenie, że wszystkie powyższe wymagania zostały spełnione. Status dedykowany nie zwalnia statku ze zwyczajowych kontroli (LCI) i niezbędnych procedur czyszczenia (Appendix 1).

## HACCP-PLAN PRACY 9b STATKI DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW SUCHYCH

**PRZYGOTOWANIA DO UZYSKANIA STATUSU "DEDYKOWANY ŻYWNOŚĆ i/lub PASZE"**  
**CEL:** Zapewnienie uzyskania statusu transportu "dedykowanego" dzięki skorzystaniu z przewodnika.

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

1. Wskazówki dla produktów, które zostaną poddane dalszemu przetworzeniu (surowce):
    - a. **Statek z ładowniami ze stali nierdzewnej lub pokrytymi odpowiednią powłoką:**  
Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników), można transportować wyłącznie produkty neutralne (patrz Appendix 1) przez okres pierwszych sześciu miesięcy (regularne przewozy, przynajmniej kilka razy w miesiącu).
    - b. **Statki wyposażone w ładownie z żelaza (stal miękka) lub z drewna:**  
Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników), należy przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów, przynajmniej kilka razy w miesiącu) transportować wyłącznie produkty neutralne (patrz Appendix 1). Po tym okresie statek musi być piaskowany i pomalowany na nowo (farbą food grade, patrz wyjaśnienia w paragrafie 3.2)
  2. Wskazówki dla produktów, które nie będą poddawane dalszemu przetworzeniu (wyroby gotowe):
    - a. **Statek z ładowniami ze stali nierdzewnej lub pokrytymi odpowiednią powłoką:**  
Po dokładnym czyszczeniu przez wyspecjalizowaną firmę (mycie zbiorników), należy przez pierwsze sześć miesięcy (regularnych przewozów, przynajmniej kilka razy w miesiącu) transportować wyłącznie produkty neutralne pochodzenia roślinnego (patrz Appendix 1). Statki, które przewoziły ładunki zabronione (takie jak np. odpady z gospodarstw domowych), nie kwalifikują się do uzyskania statusu dedykowanego, chyba że ładownie zostaną wymienione.
    - b. **Statki z ładowniami z żelaza (stal miękka) lub z drewna:**  
Wszystkie poprzednie ładunki musiały być materiałami paszowymi, mieszankami paszowymi lub premiksami lub też statek musi mieć ładownie zbudowane w sposób umożliwiający jedynie transport materiałów paszowych, mieszanek paszowych lub premiksów. Jeśli są odstępstwa od tych wymogów, status dedykowany nie może być przyznany, chyba że ładownie zostaną wymienione.
- W każdym przypadku dokładna kontrola i odpowiednie analizy muszą być przeprowadzone przez uznawaną organizację kontrolną (ISO 17020) lub ekwiwalent. Po przyjęciu statku, firma ta wystawia certyfikat zwolnienia, który jest wymagany, aby uzyskać status dedykowany.
- Status dedykowany nie zwalnia statku ze zwyczajowych kontroli (LCI) i niezbędnych procedur czyszczenia (Appendix 1).

## HACCP-PLAN PRACY 9c STATKI DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW SUCHYCH

### **DOPUSZCZENIE PO PRZEWOZIE ŁADUNKÓW ZABRONIONYCH LUB NIEWYMIENIONYCH JAKO DOPUSZCZALNE**

#### **CEL:**

Zapobieganie, poprzez wytyczne, zanieczyszczeniu pasz i żywności przez niepożądane wcześniejsze ładunki.

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

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

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

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

#### *Krok 1*

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

#### **Ramy międzynarodowe**

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

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

#### *Krok 2*

Ocena strefy załadowniczej po czyszczeniu i dezynfekcji zgodnej z opisem w Kroku 1 dokonana na koszt firmy przez niezależną organizację kontrolną posiadającą certyfikat (ISO 17020 lub odpowiednik). Definicja – patrz F0.2 *Lista definicji*.

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

Strefa załadunkowa środka transportu jest następnie sprawdzana organoleptycznie pod kątem obecności pozostałości, szczególnie w miejscach trudnych do wyczyszczenia. Wszelkie wątpliwości ze strony organizacji sprawdzającej wymagają podjęcia dalszych działań (patrz uwaga poniżej).

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

*Krok 3*

Wystawienie przez organizację kontrolną świadectwa, które musi wskazywać, czy obszar załadunku może być zwolniony do (dalszego) transportu paszy i żywności.

*Uwaga:*

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

Appendix I zawiera dodatkowe instrukcje dotyczące ładunków niewymienionych.

## HACCP-PLAN PRACY 10a

### **DOZWOLONE TEMPERATURY W TRANSPORCIE**

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

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

CODEX CAC/RCP 36 – 1987 (Rev. 6-2015)

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

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

<sup>1</sup> Uznaje się, że w niektórych przypadkach temperatura otoczenia może przekroczyć maksymalną rekomendowaną wysokość wskazaną w Tabeli.

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

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

<sup>4</sup> W ciepłym klimacie temperatura załadunku i wyładunku dla oleju kokosowego i oleju z ziaren palmowych wynosi Min 30oC, Maks 35oC lub jest temperaturą otoczenia.

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

\* T = czas podróży

<sup>1</sup> Uznaje się, że w niektórych przypadkach temperatura otoczenia może przekroczyć maksymalną rekomendowaną wysokość wskazaną w Tabeli.



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

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

**<sup>4</sup> W ciepłym klimacie temperatura załadunku i wyładunku dla oleju kokosowego i oleju z ziaren palmowych wynosi Min 30oC, Maks 35oC lub jest temperaturą otoczenia.**

## HACCP-PLAN PRACY 10b

### **DOZWOLONE TEMPERATURY DLA TRANSPORTU ŁADUNKÓW SUCHYCH**

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

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

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

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

## HACCP-PLAN PRACY 10c

### DOZWOLONE TEMPERATURY DLA TRANSPORTU KONTENERÓW

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

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

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

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

**INSTRUKCJE DOTYCZĄCE MAKSYMALNEJ I MINIMALNEJ TEMPERATURY  
ORAZ DOPUSZCZALNEGO MAKSYMALNEGO CZASU TRANSPORTU  
(w związku z terminem przydatności)  
BĘDĄ PRZEKAZANE PRZEZ KLIENTA  
ODSTĘPSTWA MUSZĄ BYĆ ZAWSZE ZGŁASZANE DO KLIENTA.**

## HACCP-PLAN PRACY 11

### **KSIĘGA ŁADUNKÓW**

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

**CEL:**Transportowane ładunki mogą być efektywnie śledzone dzięki księdze ładunków.

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

\* Niepotrzebne skreślić

## HACCP-PLAN PRACY 12

**LIST PROTESTACYJNY dotyczący sprawdzenia bezpieczeństwa pasz i żywności**  
(Przedstawiony przykład zawiera wszystkie potrzebne informacje, które muszą być odnotowane)

**CEL:** Wskazanie innym stronom zagrożeń dla bezpieczeństwa pasz i żywności w działaniach niekontrolowanych może pozwolić na ich uniknięcie.

**LIST PROTESTACYJNY**

**DATA :**

**DO :**

**OD :**

**DOT. : Barka :**

**Partia :**

**Miejsce :**

**Z :**

**Szanowni Państwo,**

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

- Kontroler nie był obecny/dostępny.
- W ładowanej / wyładowywanej partii wykryto następujące niezgodności NVWA musi zostać ostrzeżona w przypadku niebezpiecznych dla żywności i / lub niebezpiecznych dla pasz odstępstw dotyczących towaru.\* Odbywa się to w konsultacji ze zleceniodawcą i / lub właścicielem przedmiotowego towaru.
- Inne niezgodności, opis .....

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

\* Jeśli prawo tego wymaga, sytuacja niebezpieczna dla żywności lub pasz będzie zgłoszona do właściwych władz. Dla Niderlandów takie władze to NVWA i należy korzystać z formularza zgłoszenia NVWA, aby informować o niebezpiecznych sytuacjach (patrz Załącznik 2 Formularz zgłoszenia).

**Ramy międzynarodowe**

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

## HACCP-PLAN PRACY 13

### **PRZYKŁAD FORUMULARZA REJESTRACJI REKLAMACJI**

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

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

### **FORMULARZ REJESTRACJI REKLAMACJI**

Numer : .....

Zgłaszający : ..... Data: .....

Klient – nazwa dostawcy : .....

Osoba do kontaktu : .....

Stanowisko : ..... Tel: .....

**OPIS REKLAMACJI (łącznie z przypuszczalną przyczyną) Wewnętrzna / Zewnętrzna**

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

**Dotyczy**

**działu :** .....

**Statek/numer**

**akt:** .....

**Data wpisania do rejestru reklamacji :**

.....

**Parafa przyjmującego formularz**

**reklamacji:**.....

**Działania podjęte**

**przez :** .....

**Dział :** .....

.....

**OPIS PODJĘTYCH DZIAŁAŃ**

.....

.....

**Data zakończenia działań :** .....

**Data powiadomienia klienta**

**o działaniach :** .....

**Parafa :** .....

**Data wypełnienia formularza**

**rejestracji reklamacji :** .....

**Potwierdzenie otrzymania (parafa):** .....

## HACCP-PLAN PRACY 14

### **REJESTRACJA & DOKUMENTOWANIE**

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

**CEL:** Rejestrowanie i dokumentowanie całej dokumentacji istotnej dla tego Guide to Good Practice (Podręcznik Dobrych Praktyk), dla umożliwienia kontroli wydarzeń z przeszłości.

#### **Informacje ogólne:**

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

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

#### **Procedura:**

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

Procedury te to: Plan Pracy 3,4 - higiena

Plan Pracy 5 - czyszczenie ładowni

Plan Pracy 6,7,8 - proces transportu

Plan Pracy 9 - poprzednie ładunki

Plan Pracy 10 - minimalne i maksymalne temperatury

Plan Pracy 15 - weryfikacja

Plan Pracy 16 - przegląd w razie zmian (after-care)

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

Plan Pracy 1 - Informacja odnośnie transportu 'dedykowanego'

Plan Pracy 2 - Kontrola ładowni

Plan Pracy 11 - Księga ładunków (identyfikowalność & śledzenie drogi produktu)

Plan Pracy 12 - List protestacyjny

Plan Pracy 13 - Rejestr reklamacji

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

### **LISTA KONTROLNA UŻYTYCH PROCEDUR**

**(Przykład sprawdzenia, czy wszystkie wymogi Kodeksu Higieny zostały spełnione)**

**NAZWA STATKU:** .....

**ZAŁADOWCA:** .....

**MIEJSCE ZAŁADUNKU/WYŁADUNKU:** ..... **DATA:** .....

**OPIS TOWARU:** .....

**UŻYTE PROCEDURY**

**Plan Pracy 3,4 - Higiena TAK/NIE**

**Plan Pracy 5 - Czyszczenie ładowni TAK/NIE**

**Plan Pracy 6,7,8 - Proces transportu TAK/NIE**

**Plan Pracy 9 - Poprzednie ładunki TAK/NIE**

**Plan Pracy 10 - Temperatur minimalna & maksymalna TAK/NIE**

**Plan Pracy 15 - Weryfikacja TAK/NIE**

**Plan Pracy 16 - Przegląd w razie zmian TAK/NIE**

**KOMENTARZ:**

.....

.....

.....

.....

.....



## HACCP-PLAN PRACY 15

### WERYFIKACJA

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

### PROCEDURA WERYFYKACJI

#### Informacje ogólne:

Weryfikacja oznacza sprawdzenie, czy stosowano się do Guide (Podręcznika).  
Istnieje szereg sposobów dokonania weryfikacji:

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

#### Spodziewane pytania:

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

#### Zawartość planów pracy

**WP 1+2 CEL:** Dostarczenie informacji o produktach do przewozu pozwalających na określenie możliwych zagrożeń, rozpoznanie tych zagrożeń i zapobieganie jakimkolwiek skażeniom poprzez kontrole.

**WP 3+4 CEL:** Zapobieganie wszelkim szkodliwym wpływom na bezpieczeństwo przewożonych pasz lub żywności poprzez higienę osobistą i ogólną na pokładzie statku.

**WP 5 CEL:** Zapobieganie skażeniom pasz i żywności przez substancje niepożądane dzięki czyszczeniu ładowni.

**WP 6,7+8 CEL:** Zapewnienie, że w czasie transportu nie nastąpi skażenie pasz i żywności niepożądanymi składnikami.

**WP 9 CEL:** Dla zapobiegania skażeniom pasz i żywności, przez potencjalnie szkodliwe ładunki poprzedzające, powinny być opracowane wskazówki, które pozwolą wyeliminować to zagrożenie.

**WP 10 CEL:** Dla zabezpieczenia towarów wrażliwych na różnice temperatur przed zepsuciem lub innymi procesami szkodliwymi dla pasz i żywności powinny być opracowane wskazówki pozwalające uniknąć tego zagrożenia.

**WP 11 CEL:** Skuteczne śledzenie transportowanych ładunków poprzez prowadzenie księgi ładunków.

**WP 12 CEL:** Zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo pasz i żywności poprzez złożenie protestu przeciwko nieobecności kontrolera.

**WP 13 CEL:** Rejestrowanie wszystkich reklamacji i/lub innych uwag dotyczących bezpiecznego transportu pasz i żywności w celu skorygowania wszelkich niebezpiecznych sytuacji.

**WP 14 CEL:** Cała dokumentacja istotna dla Guide to Good Practice (Podręcznika Dobrych Praktyk) powinna być rejestrowana i dokumentowana, w taki sposób, aby umożliwić sprawdzenie wydarzeń z przeszłości.

**WP 15 CEL:** Sprawdzenie, czy plany pracy z Guide to Good Practice prowadzą w praktyce do bezpiecznego przewożenia pasz dla zwierząt i środków spożywczych. Plany pracy muszą być zgodne z intencjami wymogów prawnych (HACCP).

**WP 16 CEL:** Uwzględnianie zmian (prawnych) w Guide to Good Practice.

## HACCP-PLAN PRACY 16

### **DZIAŁANIA DOSTOSOWAWCZE W PRZYPADKU ZMIAN W KODEKSIE DOBREJ PRAKTYKI**

**Ten plan pracy jest realizowany przez posiadacza Kodeksu Dobrej Praktyki**

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

**Informacje ogólne:**

Zmiany mogą mieć różne formy, takie jak:

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

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

**Procedura:**

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

## APPENDIX 1

### **LISTA ŁADUNKÓW POPRZEDZAJĄCYCH I WYMOGI ODNOŚNIE PROGRAMU CZYSZCZENIA**

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

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

Należy stosować programy czyszczenia podane w tym Załączniku jako minimum. Jednak LCI może narzucić wymóg dokładniejszego czyszczenia przed dopuszczeniem ładowni do załadunku żywności oraz pasz, ale nigdy mniejszy zakres programu czyszczenia.

**Uwaga:**

Jeśli jakiś produkt nie jest wymieniony w jednej z kategorii w tym Załączniku, należy sprawdzić go w bazie danych International Database Transport for Feed z GMP+ Feed Certification scheme ([www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org)).

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

#### ZABRONIONE ŁADUNKI POPRZEDZAJĄCE

- Obornik
- Azbest lub materiały zawierające azbest
- Granulowany żużel wielkopiecowy, granulaty asfaltowe.
- Odpady z gospodarstw domowych
- Urobek z pogłębiania (osady z pogłębiania) zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi (kod Eural 17505)
- Olej napędowy (transportowany tankowcami)
- Ziemia ogrodnicza/kompost zawierające materiały odzwierzęce.
- Odpady szklane są zabronione dla statków o drewnianej podłodze ładowni. Odpady szklane są dozwolone dla statków o stalowej podłodze ładowni jeśli szkło jest umyte.
- Ciekłe produkty chemiczne (transportowane przez tankowce).
- Płatki metali i opiłki (które nie są odtłuszczone, umyte i wysuszone).
- Gлина mineralna używana do detoksykacji.
- Materiały opakowaniowe z produktów przemysłu spożywczego.

- POME (ścieki z olejarni oleju palmowego).
  - Materiały radioaktywne.
  - Materiał siewny, sadzonki roślin uprawnych poddane działaniu fito-farmaceutyków.
  - Nasiona, poddane działaniu substancji toksycznych.
  - Osady ściekowe.
  - Skóry i odpady skórzane poddane działaniu garbników.
  - Odpady z rzeźni.
  - Szlamy z oczyszczalni ścieków.
  - Toksyczne materiały utleniające i ich opakowania.
  - Nieprzetworzone resztki żywności.
  - Drewno, odpady drewniane, lub trociny poddane działaniu środków konserwujących drewno.
- **Przetworzone białka zwierzęce** zgodnie z obowiązującymi przepisami (Reg. (CE) No. 999/2001). Dopuszczenie ładowni do załadunku pasz musi być dokonane przez kompetentne władze. Sposób dopuszczenia zostanie określony przez władze kraju, w którym firma ma siedzibę.
- (Przykłady przetworzonych białek zwierzęcych to: mączka mięsno-kostna, mączka mięsna, mączka kostna, mączka z krwi, sucha plazma i inne produkty z krwi, hydrolizat białkowy (jeśli od przeżuwaczy), mączka z rogów, mączka z kopyt, mączka drobiowa, mączka drobiowa poubojowa, mączka z pierza, skwarki, mączka rybna, wyciskany ekstrakt z ryb, fosforan dwuwapniowy (zwierzęcy zgodnie z Rozp. (WE) Nr.56/2013), żelatyna (z przeżuwaczy) i inne porównywalne produkty w tym mieszanki, pasze, dodatki paszowe i premiksy zawierające takie produkty).*

MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO MIKROBIOLOGICZNE	
Zakres czyszczenia	Produkty
D	Produkty skażone mikrobiologicznie (Salmonella, pleśń)
D	Materiały paszowe pochodzenia zwierzęcego, nie należące do grupy zabronionych ładunków poprzedzających. <i>(Przykłady takich materiałów paszowych to: mleko i produkty mleczne, jaja i produkty z jaj oraz tłuszcze zwierzęce). Czyszczenie i dezynfekcja muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami i rozporządzeniami (WE 1069/2009)</i>
D	Żwir kolejowy
MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO FIZYCZNE I/LUB CHEMICZNE	
Zakres czyszczenia	Produkty
B	Tlenek glinu
B	Tlenek glinu (klinkier z tlenkiem glinu)
B	Azotan amonu
B	Anhydryt (cement piaskowy)
B	Baryt (spar)
B	Bazalt
B	Boksyt (surowy i kalcynowany)
B	Bentonit
B	Biomasa

<b>MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO FIZYCZNE I/LUB CHEMICZNE</b>	
<b>Zakres czyszczenia</b>	<b>Produkty</b>
B	Żużel wielkopiecowy
B	Boraks
B	Żużle i popioły paleniskowe (kod Eural 190112)
B	Wapń, (pospolity <i>mortar lime</i> )
B	Saletra amonowo-wapniowa (CAN)
B	Saletra amonowo-wapniowa (KAS)
B	Cement (Portland)
B	Glinka biała
B	Kontenery oraz
B	Fosforan dwuamonowy (DAP)
B	Stopy żelaza (żelazomangan, żelazochrom, żelazonikiel itp.)
B	Metale żelazne i nieżelazne (suche, odtłuszczone, czyste)
B	Fluoryt
B	Popiół lotny (mokry)
B	Granit
B	Gips (naturalny)
B	Obornik higienizowany
B	Ilmenit (żelaziak tytanowy)
B	Ruda żelaza
B	Pelety rudy żelaza
B	Kaolin (glinka biała)
B	Magnezyt
B	Azotan amonowo-magnezowy (MAS)
B	Piaski mineralne (rutyl, cyrkon, nefelin)
B	Kamień z kamieniołomów
B	Fosforan jednoamonowy (MAP)
B	Mulcoa (nawóz)
B	Nutramon (nawóz)
B	Makulatura
B	Żwir (nie zanieczyszczony)

<b>MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO FIZYCZNE I/LUB CHEMICZNE</b>	
<b>Zakres czyszczenia</b>	<b>Produkty</b>
B	Fosforan
B	Tkaniny (pakowane w skrzynie, kartony, bele, worki, bigbagi itp.)
B	Surówka odlewnicza (ferro)
B	Potaż (węglan wapnia)
B	Potas
B	Kompost do roślin doniczkowych (kompost zielony)
B	Piryt (ruda żelaza, ruda siarkowa)
B	Kwarc
B	Run-of-Pile (ROP) (nawóz)
B	Piasek (budowlany), nie zanieczyszczony
B	Ścianki szczelne
B	Pręt, pręty
B	Odłamki kamienia (Tilrood)
B	Siarka
B	Amoniak siarkowy
B	Talk (fosforan dwuwapniowy z naturalnego wapnia)
B	Kora z drzew i wióry (nieprzetworzone)
B	Darń (ogrodowa)
B	Opony
B	Mocznik (nawóz)
B	Wymyte odpady szklane – jeśli transportowane statkami o stalowej podłodze ładowni i o ile szkło jest wymyte.
B	Pelety drewna
C	Siarczan amonu
C	Antracyt
C	Żużle i popioły paleniskowe (kod Eural 190111)
C	Węgiel brunatny (brykiety)
C	Węgiel
C	Koks
C	Urobek z pogłębiania (osady z pogłębiania) nie zawierający substancji niebezpiecznych (kod Eural 170506)

MATERIAŁY NIOSĄCE RYZYKO FIZYCZNE I/LUB CHEMICZNE	
Zakres czyszczenia	Produkty
C	Extracyt
C	Metale żelazne i nieżelazne (natłuszczone i/lub olejowane)
C	Popiół lotny (suchy) i Popiół lotny wypełnieniowy
C	Oleje ciekłe, tłuszcze, kwasy tłuszczowe (estryfikowane) kwaśne oleje, gliceryna / lecytyny wszystkie pochodzenia roślinnego.
C	Ziemia doniczkowa (kompost zielony GFC)
C	Mocznikowy roztwór azotanu amonu
MINERAŁY / METALE / SUBSTANCJE (NIE) ORGANICZNE	
B	Sól
C	Ścinki i wióry metalowe ( <i>odtłuszczone, umyte i osuszone</i> )
C	Wióry metalowe HMS (ciężkie kawałki metalu), <i>które są odtłuszczone, umyte i osuszone.</i>
C	Koncentraty/ rudy metali nieżelaznych( cynk/ołów/miedź)
C	Kawałki opakowań
C	Torf
C	Koks ponaftowy
C	Kompost doniczkowy zawierający nawozy chemiczne (z Kategorii 3)
C	Rozdrobnione kawałki (kawałki metalu, o ile cząstki są większe niż 10 mm, oczyszczone z tłuszczu i oleju)
MATERIAŁY NEUTRALNE	
Zakres czyszczenia	Produkty
A	Celuloza
A	Produkty uboczne kopry, palmy, cytrusów, arachidów itp.
A	Suche Roślinne materiały paszowe (takie jak zboża, nasiona oleiste i strączkowe)*
A	Wermikulit (perlit)
C	Roślinne materiały paszowe porażone przez insekty (statki ze stalowym dnem)
C	Oleje roślinne i tłuszcze skażone ładunkami poprzedzającymi pochodzącymi ze statków morskich i / lub zbiorników lądowych (załadowane do zbiorników statków mających wyposażenie ze stali nierdzewnej, takie jak zbiorniki statkowe, rury spiralne, pompy itp.) zgodnie z odpowiednią analizą ryzyka przeprowadzoną w ramach firmy.
D	Roślinne materiały paszowe porażone przez insekty (statki z drewnianym dnem)



D	Olej roślinne i tłuszcze skażone ładunkami poprzedzającymi ze statków morskich i / lub zbiorników lądowych (załadowane do zbiorników statków mających wyposażenie ze stali miękkiej, takie jak zbiorniki statkowe, rury spiralne, pompy itp.) zgodnie z odpowiednią analizą ryzyka przeprowadzona w ramach firmy.
---	---

**\* Te grupy produktów mogą być organizmami modyfikowanymi genetycznie (kukurydza, soja, ziarno bawełny, rzepak). Zleceniodawcy mogą mieć dodatkowe wymagania dla tych produktów w odniesieniu do czyszczenia i zapewnienia jakości.**

## APPENDIX 2

### **FORMULARZ ZGŁOSZENIA NIEBEZPIECZNEJ PASZY**

[WWW.NVWA.NL](http://WWW.NVWA.NL) & (jeśli wymagane) [WWW.GMPPLUS.ORG](http://WWW.GMPPLUS.ORG)

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

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

#### **Ramy międzynarodowe**

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

### **Formularz NVWA zgłoszenia niebezpiecznej i niewłaściwej paszy –**

#### **Tylko dla holenderskich firm**

Krótkie podsumowanie zawartości formularza zgłoszenia:

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

Należy przekazać następujące informacje:

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

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

Ścieżka dostępu cyfrowego jest następująca: [www.nvwa.nl](http://www.nvwa.nl) – onderwerpen – diervoeders – melden onveilige diervoeders – formulier melden onveilige diervoeders

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

Jako że kapitan / właściciel statku nie jest nigdy właścicielem towaru i nie jest w stanie ocenić dokładnie, czy przypadek skażenia jest poważny, nie może on zgłosić sytuacji

niebezpiecznej bez konsultacji ze swoim klientem i / lub właścicielem towaru. Jest uzależniony od opinii tych stron odnośnie ewentualnego zgłoszenia. Może on jednak wychwycić pogłoski i wtedy ma obowiązek niezwłocznie poinformować zleceniodawcę lub właściciela towaru, aby mógł on sprawdzić, czy należy dokonać oficjalnego zgłoszenia.

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

#### Ramy międzynarodowe

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

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

Ścieżka dostępu cyfrowego jest następująca: [www.gmpplus.org](http://www.gmpplus.org) – early warning system – notification form.

#### Procedura

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

#### Krótkie podsumowanie zawartości formularza zgłoszenia:

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

We enable every company in the  
feed chain to take responsibility for  
safe and sustainable feed.

**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 stworzona w języku angielskim i przetłumaczona na wiele języków. W przypadku jakiegokolwiek konfliktu interpretacyjnego lub rozbieżności między językiem angielskim a jakimkolwiek innym językiem, pierwszeństwo ma język angielski 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.**





## Risk Management tools

To było dużo informacji do przyswojenia i można się zastanawiać, jaki jest następny krok? Na szczęście możemy zaoferować Wspólnocie GMP+ wsparcie w tych działaniach. Oferujemy pomoc w postaci różnych narzędzi i wskazówek, lecz ponieważ każda firma jest współodpowiedzialna za bezpieczeństwo pasażerów, nie możemy oferować dokładnie dopasowanych rozwiązań. Jednak pomagamy poprzez wyjaśnianie wymogów i dostarczanie podstawowych informacji na temat wymogów.

Opracowaliśmy szereg materiałów pomocniczych. Obejmują one różne narzędzia, od list FAQ (często zadawanych pytań,) do webinarów i wydarzeń.

**Materiały pomocnicze dotyczące dokumentów normatywnych (Wskazówki i FAQ)**

Udostępniliśmy dokumenty zawierające wskazówki odnośnie wymogów GMP+ ustanowionych w modułach GMP+ FSA i GMP+ FRA. Dokumenty te dostarczają przykładów, odpowiedzi na często zadawane pytania lub informacji podstawowych.

**Gdzie można znaleźć więcej informacji o Risk Management tools od GMP+ International?**

**Arkusze informacyjne**

Więcej informacji: [GMP+ Platform](#)

**Lista produktów**

Więcej informacji: [GMP+ Platform](#)

**Oceny ryzyka**

Więcej informacji: [GMP+ Platform](#)

**GMP+ Monitoring database**

Więcej informacji: [GMP+ Monitoring database](#)

**Dokumenty pomocnicze**

Więcej informacji: [Support documents](#)