



Transport

Straßen- und Schienentransport und Befrachtung

GMP+ B 4

Fassung DE: 1. Januar 2022

GMP+ Feed Certification scheme



Revisionsinformationen zu diesem Dokument

Revisions-Nr./ Datum der Genehmigung	Änderung	Bezieht sich auf	Implementierung spätestens am
0.0 / 09-2011	Vorherige Fassungen lassen sich unter Revisionsinformationen zu Rate ziehen.		01.02.2012
1.0 / 11-2012			01.01.2013
1.0 / 06-2014	Redaktionelle Änderungen: Alle redaktionellen Änderungen werden in ein Factsheet aufgenommen.	Gesamtes Dokument	01.01.2015
	Verdeutlichung der bestehenden Anforderung, dass für die Befrachtung von Straßen- und Schienentransporten keine Zertifizierung verpflichtet ist.	1.3	01.01.2015
	Diese Anforderungen für Runner war bereits in GMP+ B4.2 dargelegt worden. Infolgedessen muss dieselbe Anforderung auch entsprechend in GMP+ B4 erläutert werden.	1.3	01.01.2015
	Der gestrichene Text ist für den Standard GMP+ B4 nicht relevant.	1.4	01.01.2015
	Berichtigung: Verplombte Frachträume werden unter gewissen Voraussetzungen als verpacktes Erzeugnis betrachtet. Dies war bereits im Standard GMP+ B4 geändert worden, nur diese Definition bedurfte noch der Anpassung.	3	01.01.2015
	Verdeutlichung: Schädlingsbekämpfung gilt auch für Frachträume, die Futtermittelerzeugnisse enthalten.	5.3.2	01.01.2016
	Dem Standard GMP+ B4 sind Anforderungen zur getrennten Anwendung von HACCP-Grundsätzen hinzugefügt worden.	6	01.01.2016
	Die Anforderung an den Einsatz von „Agri-only“-Frachträumen sind etwas angepasst worden.	7.2.3	01.01.2015
	Die Anforderung, dass sich das Transportlogbuch im Frachtraum zu befinden hat, wurde angepasst. Die Anforderung in Bezug auf die Aufzeichnung vorheriger Ladungen und Reinigungsverfahren bei Schienentransporten wurde angepasst.	7.3.3	01.01.2015
	2.0 / 11-2015	Anlässlich der redaktionellen Änderungen in B1, B2 vom 01.06.2015	Gesamtes Dokument
	Die Beschreibung des Anwendungsbereichs „Befrachtung“ wurde mit der Anforderung in Abschnitt 7.2.3 in Einklang gebracht, dass der Befrachter keine FRI durchführen darf.	1.3	01.04.2016
	Verweise auf GMP+ B4.1, B4.2, B4.4. und B4.5 wurden geändert, da diese Standards mit Wirkung von 31.12.2015 aufgehoben worden sind.	1.4.1	01.04.2016
	GMP+ B4 wurde die Definition zu Agri-only für Küstenschiffe und Binnenschiffe hinzugefügt.	3	01.04.2016
	Es wird betont, dass die Anforderungen an den Einsatz externer Transporteure auch	7.1	01.04.2016

Revisions-Nr./ Datum der Genehmigung	Änderung	Bezieht sich auf	Implementierung spätestens am
	für Binnenschiffe gelten. Es handelt sich um eine bereits geltende Anforderung.		
3.0 / 09-2016	Hinzufügung der Pflicht zur „Positivkennzeichnung“ für physische Transporte. Siehe Newsletter vom 02.08.2016	7.2.1	02.08.2016
4.0 / 05-2018	Berichtigung: Änderung des Verweises auf GMP+ C1 in GMP+ C10	1.3	01.07.2018
	Textkorrektur	4.1	
	Hinzufügung von Anforderungen an Kombifahrzeuge	5.2.2.2	01.07.2019
	Hinzufügung von Anforderungen an die Positivkennzeichnung für Zwischenhändler	7.2.1	01.07.2019
	Hinzufügung einer Verdeutlichung hinsichtlich der Unterschrift des Kapitäns.	Anlage A:	01.07.2018
5.0 / 2-2021	Kombifahrzeuge mit flexiblen, wiederverwendbaren Frachtbehältnissen sind gestattet.	5.2.2.2	17.12.2019
6.0 / 10-2021	Die Definition von Agri-only für den Straßen- und den Schienenverkehr ist klarer festgelegt..	3	01.01.2023

Redaktioneller Hinweis:

Sämtliche Änderungen in dieser Fassung des Dokuments sind hervorgehoben.

Sie können die

- neuen Textabschnitte bzw.

- ~~alten Textabschnitte~~

wie hier oben angegeben erkennen.

Die Teilnehmer müssen die Änderungen spätestens bis zum äußersten

Implementierungsdatum einführen.

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINFÜHRUNG	6
1.1	ALLGEMEINES	6
1.2	AUFBAU DES GMP+ FEED CERTIFICATION SCHEME	7
1.3	ANWENDUNGSBEREICH UND ANWENDUNG DIESES STANDARDS	7
1.4	AUFBAU DES VORLIEGENDEN STANDARDS	8
1.4.1	<i>Legende</i>	10
1.5	AUSSCHLUSS VON ANFORDERUNGEN	10
2	ZIELE DES „FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM“ (SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEM FÜR FUTTERMITTEL)	12
3	BEGRIFFE UND DEFINITIONEN	13
4	„FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM“ (SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEM FÜR FUTTERMITTEL)	15
4.1	VERANTWORTUNG DER OBERSTEN LEITUNG	15
4.2	QUALITÄTSBEAUFTRAGTER	15
4.3	ANFORDERUNGEN AN DAS “FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM“	16
4.4	DOKUMENTATION UND AUFZEICHNUNG	17
4.4.1	<i>Dokumentation und Qualitätshandbuch</i>	17
4.4.2	<i>Verwaltung der Dokumentation und der Daten</i>	18
5	PROGRAMM MIT GRUNDBEDINGUNGEN	20
5.1	PERSONELLE RESSOURCEN	20
5.1.1	<i>Allgemeines</i>	20
5.1.2	<i>Fähigkeit und Schulung</i>	21
5.2	INFRASTRUKTUR	22
5.2.1	<i>Umgebung</i>	22
5.2.2	<i>Betriebsräume und Anlagen</i>	22
5.3	WARTUNG UND HYGIENE	24
5.3.1	<i>Wartung</i>	24
5.3.2	<i>Vermeidung von Schädlingen und diesbezügliche Lenkung</i>	24
5.3.3	<i>Abfallwirtschaft</i>	25
5.4	KENNZEICHNUNG UND RÜCKVERFOLGBARKEIT	25
5.4.1	<i>Kennzeichnung und Rückverfolgbarkeit</i>	25
5.5	EWS (EARLY WARNING SYSTEM/FRÜHWARNSYSTEM) UND RÜCKRUF	26
6	HACCP	27
7	LENKUNG BETRIEBLICHER TÄTIGKEITEN	29
7.1	BESCHAFFUNG	29
7.1.1	<i>Der Einsatz externer Transporte</i>	29
7.2	BEFRACHTUNG / PLANUNG	30
7.2.1	<i>Annahme eines Auftrags</i>	30
7.2.2	<i>Aufzeichnungen zur Befrachtung</i>	31
7.2.3	<i>Erteilung des Auftrags zur FRI (Küsten-, Binnen-, Seeschiffahrts- und Schienentransporte)</i>	31
7.2.4	<i>Die Durchführung des Auftrags zur FRI (Küsten-, Binnen-, Seeschiffahrts- und Schienentransporte)</i>	33
7.2.5	<i>FRI-Bericht (Küsten-, Binnen-, Seeschiffahrt- und Schienentransporte)</i>	33
7.3	TRANSPORT	34

7.3.1	Transporte.....	34
7.3.2	Reinigung.....	34
7.3.3	Aufzeichnung.....	36
8	VERIFIZIERUNG UND VERBESSERUNG	37
8.1	BESCHWERDEN.....	37
8.2	INTERNES AUDIT	37
8.3	BEWERTUNG DES "FEED SAFETY MANAGEMENT SYSTEM" UND VERBESSERUNGEN.....	38
	ANLAGE A: MUSTER EINES FRI-BERICHTS NACH GMP+	39

1 EINFÜHRUNG

1.1 Allgemeines

Das *GMP+ Feed Certification scheme* ist im Jahr 1992 von der niederländischen Futtermittelindustrie als Antwort auf diverse mehr oder weniger schwere Zwischenfälle mit Verunreinigungen in Einzelfuttermitteln initiiert und entwickelt worden. Es war zunächst nur als nationales System konzipiert worden, hat sich jedoch zu einem internationalen System entwickelt, das von GMP+ International in Zusammenarbeit mit diversen internationalen interessierten Parteien verwaltet wird.

Obwohl das *GMP+ Feed Certification scheme* aus der Perspektive der Unbedenklichkeit von Futtermitteln entstanden ist, wurde im Jahr 2013 der erste Standard für Futtermittelnachhaltigkeit veröffentlicht. Zu diesem Zweck sind zwei Module entwickelt worden: *GMP+ Feed Safety Assurance* (das sich auf die Futtermittelsicherheit konzentriert) und *GMP+ Feed Responsibility Assurance* (das auf nachhaltige Futtermittel abzielt).

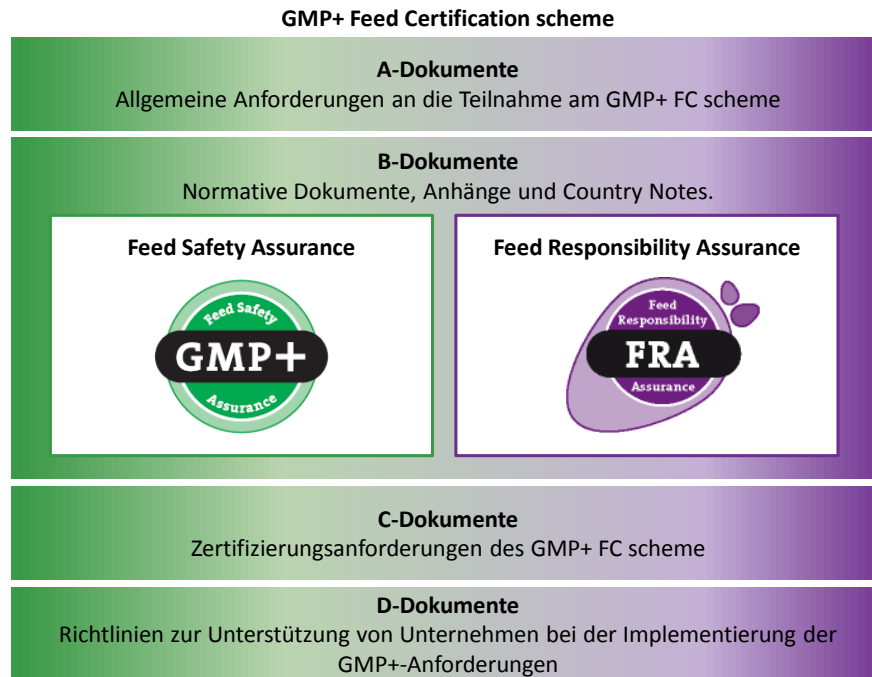
GMP+ Feed Safety Assurance ist ein vollständiges Modul mit Normen zur Gewährleistung unbedenklicher Futtermittel auf allen Stufen der Futtermittelkette. Die nachweisliche Gewährleistung der Futtermittelsicherheit ist in vielen Ländern und Märkten eine unabdingliche Voraussetzung für den Verkauf in der Futtermittelbranche, und die Teilnahme am GMP+ FSA Modul kann dafür als ausgezeichnetes Instrument dienen. Auf der Grundlage der Bedürfnisse aus der Praxis sind diverse Komponenten in den GMP+-FSA-Normen integriert worden, etwa die Anforderungen an ein „feed safety management system“ (Sicherheitsmanagementsystem für Futtermittel) und an die Anwendung von HACCP-Prinzipien sowie Elemente wie die Rückverfolgbarkeit, die Überwachung, das Programm mit Grundbedingungen, der Kettenansatz und das Early Warning System.

Mit der Entwicklung des „GMP+ Feed Responsibility Assurance“-Moduls entspricht GMP+ International den Bedürfnissen der GMP+-Teilnehmer. Von der Futtermittelwirtschaft wird gefordert, dass sie auf verantwortungsvolle Art und Weise arbeitet. Dies betrifft beispielsweise die Beschaffung von Erzeugnissen wie Soja und Fischmehl, die mit Respekt gegenüber Menschen, Tieren und der Umwelt hergestellt und vertrieben werden sollen. Zum Nachweis eines nachhaltigen Herstellungsprozesses und Handels kann ein Unternehmen eine Zertifizierung für die *GMP+ Feed Responsibility Assurance* beantragen. GMP+ International wird dem Bedürfnis aus dem Markt mit Hilfe einer unabhängigen Zertifizierung gerecht. Gemeinsam mit den GMP+-Partnern definiert GMP+ International auf transparente Art und Weise Anforderungen im *Feed Certification scheme*. Zertifizierungsstellen sind in der Lage, die GMP+-Zertifizierung auf unabhängige Art und Weise durchzuführen.

GMP+ International unterstützt die GMP+-Teilnehmer mit praktischen und nützlichen Informationen. Dies erfolgt mit Hilfe einer Reihe von Leitfäden sowie mit Hilfe von Datenbanken, Rundschreiben, Fragen- und Antwortenkatalogen und Seminaren.

1.2 Aufbau des GMP+ Feed Certification scheme

Die Dokumente innerhalb des *GMP+ Feed Certification scheme* gliedern sich in eine Reihe Serien. Die nächste Seite enthält eine schematische Wiedergabe des Inhalts des *GMP+ Feed Certification scheme*:



Alle diese Dokumente sind auf der Internetseite von GMP+ International (www.gmpplus.org) zu finden.

Das vorliegende Dokument wird als Standard GMP+ B4 *Transport* bezeichnet und gehört zum *GMP+ FSA Modul*.

1.3 Anwendungsbereich und Anwendung dieses Standards

Der vorliegende Standard enthält die Bedingungen und Anforderungen hinsichtlich der Sicherung folgender Tätigkeiten:

1. Befrachtung von Straßen-, Küstenschiffahrts-, Binnenschiffahrts-, Seeschiffahrts- und Schienentransporten

Unter diesem Anwendungsbereich können alle Tätigkeiten, die sich auf die Befrachtung beziehen, durchgeführt werden. Es handelt sich dabei um den gesamten Prozess, und zwar von der Annahme des Auftrags sowie dem Wählen und Annehmen eines Frachtraums über den Auftrag zur Inspektion¹ und die Genehmigung des Frachtraums bzw. Binnenschiffs auf der Grundlage des positiven FRI-Berichts bis hin zu den diesbezüglichen Verwaltungstätigkeiten. Auch Unternehmen, die einen Teil der Tätigkeiten durchführen - wie beispielsweise Zwischenhändler oder Makler (sogenannte „Runner“) - und die als Vermittler zwischen Verfrachtern und Befrachtungsparteien handeln, fallen unter den Anwendungsbereich dieses Standards.

Es geht dabei einerseits um allgemeine Bedingungen und andererseits um spezifische Anforderungen, die auch als solche formuliert werden.

¹ Der Befrachter darf keine FRI durchführen. Eine externe Inspektionsstelle ist mit der FRI zu beauftragen

2. Straßen- und Schienentransporte

Darunter verstehen sich nicht nur der tatsächliche Transport, sondern auch alle Tätigkeiten, die den Transport ermöglichen, worunter Planung, Beschaffung, Reinigung und Verwaltung.

Erläuterung

Derzeit ist die Zertifizierung für folgende Bereiche nicht verpflichtet:

- die Befrachtung von Straßentransporten
- den Schienentransport (mit Wagons).

Bis zu einem näher festzulegenden Datum kann allerdings auf freiwilliger Grundlage schon eine Zertifizierung erfolgen.

Der vorliegende Standard gilt nicht für Binnen- und Küstenschiffahrtstransporte. Die diesbezüglichen Anforderungen lassen sich dem Standard GMP+ B4.3 *Binnenschiffahrt* entnehmen. Man hat sich dafür entschieden, jene Anforderungen nicht in den vorliegenden Standard aufzunehmen, da es sich dabei um einen genehmigten Hygienekodex mit einem gänzlich eigenen Aufbau handelt.

Die in diesem Standard genannten Anforderungen beziehen sich auf alle Unternehmen, ungeachtet deren Art oder Umfang, die sich mit Tätigkeiten befassen, die unter den Anwendungsbereich dieses Standards fallen. Dabei ist es völlig unerheblich, ob das fragliche Unternehmen diese Tätigkeiten auf eigene Rechnung oder als Unternehmer bzw. Subunternehmer (Dienstleister) durchführt.

Wenn ein Befrachter bzw. Transporteur andere Tätigkeiten mit Futtermitteln ausführt (z.B. Handel mit Futtermitteln oder die Herstellung), ist es erforderlich, statt oder zusätzlich zu diesem Standard einen anderen GMP+-Standard anzuwenden. Entsprechende Einzelheiten sind Abschnitt 1.4 zu entnehmen.

Genauere Details finden sich in Anlage 1 von GMP+ C10 *Zulassungsvoraussetzungen und -verfahren für Zertifizierungsstellen*.

Der Befrachter bzw. Transporteur ist jederzeit selbst für die Sicherheit der Futtermittel und Tätigkeiten sowie für die von ihm selbst durchgeführte Kontrolle der Einhaltung der Anforderungen verantwortlich. Durch die Einhaltung der in diesem Standard genannten Anforderungen und durch eine entsprechende Zertifizierung kann der Befrachter bzw. Transporteur die Gewährleistung der Sicherheit und Qualität seiner Dienstleistungen beziehungsweise seiner Futtermittel gegenüber etwaigen dritten Parteien nachweisen.

1.4 Aufbau des vorliegenden Standards

Die Anforderungen an ein "feed safety management system" sind in Kapitel 4 enthalten. Kapitel 5 enthält die Anforderungen an eine Reihe Programme mit Grundbedingungen. Diese Programme sind für die Verwirklichung gewisser hygienischer Grundvoraussetzungen unabdinglich. In Kapitel 6 sind die HACCP-Mindestanforderungen aufgeführt.

Zusätzliche Anforderungen an die Lenkung einer Reihe betrieblicher Tätigkeiten sind Kapitel 7 zu entnehmen. Kapitel 8 enthält schließlich die Bedingungen und Anforderungen in Bezug auf die Verifizierung und Verbesserung.

Erläuterung

Einzelne Bedingungen im vorliegenden Standard wurden um eine Erläuterung ergänzt. Diese Erläuterung steht in einem separaten blaugrünen Kasten mit der Überschrift „Erläuterung“.

Die Erläuterung enthält keine obligatorischen Anforderungen oder Bedingungen, sondern ist ausschließlich als Hilfe zum besseren Verständnis der jeweiligen Anforderung gedacht. Der Kasten enthält auch Informationen, die für Auditoren nützlich sind.

Um eine deutliche Unterscheidung zwischen den Kästen mit den Erläuterungen und den obligatorischen Bedingungen vorzunehmen, wird in den Kästen das Wort „müssen“ vorzugsweise nicht verwendet. Dies ist jedoch nicht an allen Stellen gelungen. An Stellen in den Erläuterungen, in denen die Wörter „muss“, „ist zu“ oder „hat zu“ verwendet werden, verstehen sich diese als Erläuterung zu den gestellten Anforderungen.

Hinweis: Weiße Kästen enthalten im Gegensatz zu den blaugrünen Kästen Anforderungen. Solche Anforderungen sind als detaillierte Beschreibung der Anforderungen, unter denen sie stehen, zu betrachten.

Der Aufbau dieses Standards entspricht dem einer Reihe anderer GMP+-Standards. Der Inhalt der Anforderungen in einigen allgemeinen Kapiteln ist in diesen Standards identisch, auch wenn die Anforderungen nicht in allen Standards in derselben Ausführlichkeit beschrieben werden. Dies hängt vom Anwendungsbereich des jeweiligen Standards ab. Da die einzelnen Standards für eine spezifische Zielgruppe erstellt worden sind, können die Bezeichnungen, mit denen die Anforderungen in diesen allgemeinen Kapiteln beschrieben werden, hin und wieder voneinander abweichen. Dies soll die Erkennbarkeit der Anforderungen für die jeweilige Zielgruppe erhöhen.

Erläuterung

Bei den allgemeinen Kapiteln handelt es sich um die Kapitel 4, 5, 6 und 8.

Der Aufbau des vorliegenden GMP+-Standards B4 ‚Transport‘ ist beispielsweise mit dem des GMP+-Standards B3(2007) ‚Handel, Erfassung, Lagerung und Umschlag‘ identisch.

Der GMP+-Standard B4 ‚Transport‘ ist für Befrachtungs- und Transportunternehmen gedacht. In diesem Standard werden die Worte „Handel“ und „Lagerung und Umschlag“ soweit wie möglich vermieden, Worte wie „Befrachtung“ und „Transport“ dagegen viel häufiger verwendet.

Ein Unternehmen, das ein Einzelfuttermittel (Futtermittel-Ausgangserzeugnis) beispielsweise sowohl lagert und umschlägt als auch transportiert kann beide Standards kombiniert anwenden. Infolge des identischen Aufbaus und da eine Reihe Kapitel inhaltlich identisch ist, lässt sich eine kombinierte Anwendung recht einfach verwirklichen. Ein solches Unternehmen hat allerdings bei der Anwendung eines zweiten Standards eingehend zu prüfen, ob für die zweite Tätigkeit noch zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen sind.

GMP+-Anhänge (welche an der Bezeichnung GMP+ Bx zu erkennen sind), auf die ebenfalls verwiesen wird, sind separate GMP+-Dokumente innerhalb der B-Serie, die dem vorliegenden Standard nicht als Anlage beigefügt sind.

Wenn darauf verwiesen wird, sind sie im Rahmen dieses Standards anzuwenden.
Siehe auch Kapitel 2.

1.4.1 Legende

	<i>Befrachtung (Transport per Schiff oder Schiene)</i>	<i>Befrachtung von Straßentransporten</i>	<i>Straßentransport</i>	<i>Schientransport (neu)</i>
K1 Einleitung	X	X	X	X
K2 Normative Verweisungen	X	X	X	X
K3 Begriffe und Definitionen	X	X	X	X
K4 "feed safety management system"	X	X	X	X
K5 Programm mit Grundbedingungen				
5.1 Personal	X	X	X	X
5.2 Infrastruktur			X	X
5.3 Lenkung der Wartung und Hygiene			X	X
5.4 Kennzeichnung und Rückverfolgbarkeit	X	X	X	X
5.5 EWS	X	X	X	X
K6 HACCP	(X)	(X)	(X)	(X)
K7 Lenkung aller betrieblichen Tätigkeiten				
7.1 Beschaffung	X	X	X	X
7.2 Befrachtung	X	X	X	X
7.2.1 Annahme eines Auftrags	X	X	X	X
7.2.2 Aufzeichnungen zur Befrachtung	X	X	X	X
7.2.3 Erteilung des Auftrags zur FRI	X			X
7.2.4 Auftragsverarbeitung zur Durchführung einer FRI	X			X
7.2.5 FRI-Berichte	X			X
7.3 Transport			X	X
K8 Verifizierung und Verbesserung	X	X	X	X

1.5 **Ausschluss von Anforderungen**

Es ist möglich, dass bestimmte Anforderungen für einen Befrachter bzw. Transporteur nicht gelten. Ein Befrachter bzw. Transporteur darf solche Anforderungen ausschließen. Ausschlüsse müssen allerdings gut begründet werden. Ein solcher Ausschluss darf unter keinen Umständen dazu führen, dass der Befrachter bzw. Transporteur Dienstleistung liefert die den Anforderungen an die Futtermittelsicherheit, wie sie im *GMP+ Feed Safety Assurance Modul (GMP+ FSA Modul)* definiert sind, nicht entspricht.

Anforderungen dürfen nicht mit der Begründung ausgeschlossen werden, dass der Befrachter bzw. Transporteur diese für irrelevant hält, weil zum Beispiel Abnehmer nicht die Erfüllung der Anforderungen fordern, weil die Erfüllung dieser Anforderungen nicht gesetzlich vorgeschrieben ist oder weil das Unternehmen zu klein ist.

Erläuterung

Mitunter haben Unternehmen Schwierigkeiten, bestimmte Anforderungen umzusetzen. Eine oft gehörte Bemerkung ist, dass dies vor allem für kleine Unternehmen gilt und dann insbesondere für einige „Managementsystemanforderungen“ wie die Bestätigung der obersten Leitung, die Dokumentenverwaltung, das interne Audit, den Managementreview usw. In diesem Standard hat man sich bewusst dafür entschieden, auch kleinere Unternehmen zur Umsetzung aller Anforderungen zu verpflichten und auch für diese nicht bereits im Voraus Anforderungen auszuschließen. Letzteres könnte den Eindruck erwecken, dass die Sicherung kleinerer Unternehmen auf einem niedrigeren Niveau liegt. Außerdem geht das GMP+ FSA Modul von der Lenkung der Risiken mit Hilfe der Anwendung der HACCP-Grundsätze aus. Das erforderliche Managementsystem hat dabei eine unterstützende Funktion und soll sicherstellen, dass eine angemessene Lenkung der Risiken jederzeit gegeben ist. Es spielt dabei keine Rolle, ob diese Risiken bei einem kleineren oder größeren Unternehmen auftreten. Sie müssen jederzeit auf dem für GMP+ gewünschten Niveau gelenkt werden. Eine einfache Betriebsstruktur und ein klarer, einfacher und transparenter Betriebsprozess können bedeuten, dass die Anforderungen an das Managementsystem auf andere Art und Weise umgesetzt werden. Der Auditor hat diesbezüglich auch einen gewissen Beurteilungsspielraum, wobei der Ausgangspunkt jedoch nach wie vor lautet: Reicht das angewandte System aus, um die Lenkung der Risiken zu gewährleisten?

In einer Reihe Kästen mit Erläuterungen in diesem Standard werden allerdings schon Vorschläge erteilt, wie ein kleines Unternehmen einer bestimmten Anforderung genügen kann.

2 Ziele des „feed safety management system“ (Sicherheitsmanagementsystem für Futtermittel)

Die Einführung dieses Standards soll den Aufbau eines Managementsystems bezwecken, das die Sicherheit und Qualität der Futtermittelerzeugnisse und Futtermitteldienstleistungen im Sinne des Anwendungsbereichs dieses Standards gewährleistet.

Dieser Standard ist gemäß der einschlägigen Futtermittelgesetzgebung sowie den Futtermittelsicherheitsprinzipien und Normen im Bereich von Futtermitteln, die in der Futtermittelwirtschaft allgemein akzeptiert sind und denen bei der Herstellung und Lieferung unbedenklicher Futtermittel Rechnung zu tragen ist, konzipiert worden.

Das „feed safety management system“ hat sicherzustellen, dass die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften und branchenspezifischen Anforderungen sowie die einschlägigen gesetzlichen, vorschriftsmäßigen und vertraglichen Regelungen erfüllt werden.

Hinweis:

- In Bezug auf die gesetzlichen Futtermittelvorschriften ist bei der Erstellung des vorliegenden Standards der Aufnahme der betreffenden Anforderungen aus der einschlägigen Futtermittelgesetzgebung besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden. Es obliegt jedoch weiterhin der Verantwortung des Teilnehmers, dafür Sorge zu tragen, dass die betreffende Futtermittelgesetzgebung gänzlich erfüllt wird.
- Ergänzend wurde in Bezug auf die Branchenanforderungen in einer Reihe GMP+-Anhängen (nummeriert als GMP+ BAxx) eine Reihe branchenspezifischer Normen und Anforderungen zur Gewährleistung unbedenklicher Futtermittel festgelegt, deren Erfüllung weltweit für die Herstellung und Lieferung unbedenklicher Futtermittel für erforderlich gehalten wird. Sofern im vorliegenden Standard auf einen solchen GMP+-Anhang verwiesen wird, so wird von dem Teilnehmer erwartet, dass dieser sicherstellt, dass das erforderliche „feed safety management system“ in hinreichendem Maße die jeweiligen branchenspezifischen Futtermittelsicherheitsanforderungen erfüllt.
- Es kann sich jedoch ergeben, dass sowohl dieser Standard als die Anhänge nicht sämtliche branchenspezifischen Futtermittelsicherheitsanforderungen abdecken. Deshalb gilt auch hier, dass es weiterhin der Verantwortung des Teilnehmers obliegt, alle zutreffenden Futtermittelsicherheitsanforderungen festzulegen und sicherzustellen, dass das „feed safety management system“ in der Lage ist, deren Erfüllung zu gewährleisten.

Die Zertifizierung des „feed safety management system“ nach den Anforderungen des vorliegenden Standards gewährleistet nicht, dass die rechtlichen oder branchenspezifischen Anforderungen erfüllt werden, sondern gilt als Nachweis für die Tatsache, dass der Teilnehmer über ein wirkungsvolles „feed safety management system“ zur Umsetzung und Aufrechterhaltung der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften sowie der branchenspezifischen Futtermittelsicherheitsanforderungen verfügt. Der Teilnehmer hat auch die zutreffenden Anforderungen, die in den GMP+-A-Dokumenten genannt werden, zu erfüllen.

Diese Dokumente sind auf der Website der GMP+ International verfügbar. (www.gmpplus.org).

3 Begriffe und Definitionen

Die Definitionen sind GMP+ A2 *Definitionen und Abkürzungen* zu entnehmen (www.gmpplus.org). Außer den Begriffen und Definitionen im Sinne von GMP+ A2 *Definitionen und Abkürzungen* gelten im Rahmen dieses ergänzenden Standards folgende Definitionen:

Agri-only (Straßentransport und Schienentransport)	Bezeichnung eines Waggons oder Frachtraums oder Waggons (Schienentransport, der während eines Zeitraums von mindestens 6 Monaten ununterbrochen am Transport von ausschließlich Futtermittel und/oder Lebensmittelausgangserzeugnissen pflanzlichen Ursprungs teilgenommen hat.
Agri-only (Küstenschiffe und Binnenschiffe)	Ein Fahrzeug, das nach einer gründlichen Reinigung und Inspektion durch einen Fachmann (während eines Zeitraums von über 6 Monaten auf regelmäßiger Grundlage) ausschließlich Einzelfuttermittel, Mischfuttermittel und Vormischungen als Massengut transportiert, und zwar sowohl in flüssiger als fester Form, wobei für ganze Ladungen Zusatzstoffe oder sonstige Erzeugnisse, die Futtermitteln ausschließlich in geringfügigen Prozentsätzen beigegeben werden, eine Ausnahme gilt.
Befrachter	Die juristische Person, die den Transport für Dritte regelt.
Prüfstelle	Nach ISO 17020 akkreditierte Inspektionsstelle, die sich auf Futtermittel bzw. Getreide oder flüssige landwirtschaftliche Schüttgüter (Agribulk) verlegt hat und/oder international nach einem anerkannten Zertifizierungssystem wie ISO 9001 oder gleichwertig operiert, in dem die Frachtrauminspektion (LCI/FRI) nachweislich ein Bestandteil ist.
IDTF	Anforderungen gemäß der International Database Transport for Feed (Internationale Datenbank für den Transport von Futtermitteln) in Bezug auf Vorschriften zur Mindestreinigungsverfahren und in der Binnenschifffahrt.
Ladungsinspektor	Die Details zur Position des Ladungsinspektors sind in das Qualitätsmanagementsystem des Teilnehmers aufgenommen. Diese Rolle wird von einem Mitarbeiter übernommen, der aufgrund von Schulungen und Erfahrung über das entsprechende Wissen und die Fähigkeiten verfügt, um einen Frachtraum im Hinblick darauf zu inspizieren, ob er sich für die Beladung mit Futtermittelinhaltsstoffen eignet. Wenn ein Teilnehmer nicht über einen eigenen Ladungsinspektor verfügt, kann dieser auch bei einer unabhängigen Zertifizierungsstelle oder Inspektionsstelle engagiert werden. Der Ladungsinspektor hat selbstverständlich den gestellten Anforderungen zu genügen.
FRI	Frachtrauminspektion (auch LCI genannt).
Transporteur	Derjenige, der den Transport (tatsächlich) durchführt.

Frachtraum	Der Frachtraum ist ein Raum, der mit (Futtermittel-) Erzeugnissen beladen wird. Ein Frachtraum kann aus einem oder mehr Räumen bestehen.
Tractionair	Eine Zugeinheit mit Fahrer.
Verpackte Erzeugnisse	<ul style="list-style-type: none">- Sackgut- Erzeugnis in einem geschlossenen, sofort verplombten Frachtraum, der kein Eigentum des Spediteurs ist. Der Spediteur ist auch nicht für die Reinigung und das Beladen dieses Frachtraums zuständig.- Einweg-Big-Bags, die sich schließen lassen.

4 „feed safety management system“ (Sicherheitsmanagementsystem für Futtermittel)

4.1 Verantwortung der obersten Leitung

Die oberste Leitung muss sich ihrer Verantwortung für die Futtermittelsicherheit bewusst sein. Futtermittel sind eine Stufe in der Lebensmittelkette.

Die oberste Leitung muss:

- a. der Organisation die Bedeutung der Futtermittelsicherheit und der Einhaltung der Anforderungen, die in diesem GMP+-Standard genannt werden, wie auch der Verpflichtungen im Rahmen der Futtermittelgesetze und der Anforderungen des Abnehmers vor Augen halten
- b. die Politik im Hinblick auf die Futtermittelsicherheit schriftlich in einer programmatischen Erklärung festlegen
- c. jährlich Ziele im Hinblick auf die Futtermittelsicherheit (neu-) formulieren
- d. ihre Verantwortung und ihre Verpflichtungen im Hinblick auf die Entwicklung und Verwirklichung des „feed safety management system“ aufzeigen, Futtermittel auf eine wirklich unbedenkliche Art und Weise transportieren zu können
- e. ein HACCP-Team bilden
- f. gewährleisten, dass Ressourcen und Personal zur Verfügung stehen; der Befrachter bzw. Transporteur muss selbst bestimmen, welche Ressourcen zur Organisierung sicherer Futtermitteltransporte bzw. zum Transport unbedenklicher Futtermittel benötigt werden und muss sicherstellen, dass diese Ressourcen auch wirklich zur Verfügung stehen; es müssen mindestens die Anforderungen dieses Standards erfüllt werden
- g. das „feed safety management system“ mindestens einmal alle 12 Monate auf Eignung und Wirksamkeit überprüfen. Siehe Abschnitt 8.3 für Einzelheiten einer solchen Überprüfung.

Erläuterung:

Eine gute Zielsetzung ist:

- a. messbar gemacht
- b. ergebnisorientiert
- c. akzeptabel
- d. machbar
- e. an eine Frist gebunden.

Die Futtermittelsicherheit für den Transport ist in den Mindestreinigungsvorschriften, die in der IDTF-Datenbank (siehe www.gmpplus.org) enthalten sind, dargelegt.

Unter dem Begriff „Ressourcen“ sind u.a. zu verstehen: die Infrastruktur (Transportmittel, Gebäude, Arbeitsumgebung und Einrichtungen), das Personal sowie weitere Ressourcen, die für ein geeignetes „feed safety management system“ erforderlich sind. Entsprechende Einzelheiten zu diesem Thema sind Kapitel 5 zu entnehmen.

4.2 Qualitätsbeauftragter

Die oberste Leitung muss eine Person benennen, die, unabhängig von anderen Verantwortungen, die Verantwortung und Befugnis hat, Folgendes zu tun:

- a. sicherzustellen, dass gemäß den Anforderungen dieses Standards das „feed safety management system“ eingeführt, verwirklicht und aufrechterhalten wird
- b. der obersten Leitung über die Ergebnisse des „feed safety management system“ und jegliche Notwendigkeit für Verbesserungen zu berichten, und

- c. dafür sorgen, dass das Bewusstsein für Futtermittelsicherheit innerhalb des gesamten Unternehmens gefördert wird.

4.3 Anforderungen an das “feed safety management system“

Der Befrachter bzw. Transporteur muss ein “feed safety management system“ erstellen, dokumentieren, umsetzen und aktuell halten, das die Anforderungen des vorliegenden Standards erfüllt. Das “feed safety management system“ ist an Gesetzesänderungen und andere Entwicklungen im Zusammenhang mit der Futtermittelsicherheit anzupassen.

Das “feed safety management system“ muss gewährleisten, dass alle Tätigkeiten, die sich auf die Unbedenklichkeit der Futtermittel, die transportiert werden, auswirken können, im Unternehmen konsequent definiert, umgesetzt und eingehalten werden.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss den Anwendungsbereich des “feed safety management system“ festlegen und dokumentieren, indem er die zu transportierenden Erzeugnisse, Frachträume und Standorte identifiziert, die in den Bereich des Systems fallen. Der Anwendungsbereich muss sich auf jeden Fall auf sämtliche Befrachtungs- und Transporttätigkeiten im Zusammenhang mit Futtermitteln sowie auf alle Tätigkeiten erstrecken, die mit den Futtermitteln zu tun haben, für die der Befrachter bzw. Transporteur verantwortlich ist.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss Folgendes ermitteln:

- a. den Abschnitt in der Kette, für den der fragliche Befrachter bzw. Transporteur verantwortlich ist; diese Verantwortung beginnt dort, wo die Verantwortung der vorherigen Stufe (des Auftraggebers) endet, und endet dort, wo die Verantwortung der folgenden Stufe in der Futtermittelkette beginnt
- b. die Tätigkeiten, die sich auf die Befrachtung und den Transport von Futtermitteln beziehen; darunter fallen auch Tätigkeiten, mit denen Dritte beauftragt werden
- c. die relevanten Transportmittel
- d. die zutreffenden Standorte. Darunter fallen auch die Standorte, an denen wichtige Verwaltungstätigkeiten ausgeführt werden.

Wenn ein Befrachter bzw. Transporteur beschließt, eine Tätigkeit auszulagern, und dies möglicherweise Auswirkungen auf die Futtermittelsicherheit hat, dann muss der Befrachter bzw. Transporteur gewährleisten, dass diese Tätigkeit auch in Übereinstimmung mit den Bedingungen des vorliegenden GMP+-Standards ausgeführt wird. In einer Reihe von Fällen ist eine Zertifizierung erforderlich. Siehe auch GMP+ BA10 *Mindestanforderungen an die Beschaffung*.

Zudem muss der Befrachter bzw. Transporteur auch alle anderen einschlägigen Tätigkeiten und/oder Erzeugnisse beschreiben, die nichts mit Futtermitteln zu tun haben. Der Befrachter bzw. Transporteur muss sicherstellen, dass diese Tätigkeiten die Unbedenklichkeit der Futtermittel in keiner Weise beeinträchtigen können.

Erläuterung

Der Anwendungsbereich des "feed safety management system" beinhaltet unter anderem folgende Elemente:

- a die Auswahl geeigneter Lieferanten
- b alle Transporttätigkeiten, für die der Befrachter bzw. Transporteur verantwortlich ist.

Der Aufbau des "feed safety management system" bezieht sich spezifisch auf die Organisation des Befrachters bzw. Transporteurs und beinhaltet auf jeden Fall eine Erklärung zur Qualitätspolitik und den Qualitätszielen (siehe Abschnitt 4.4), zu den Bedingungen und den Verfahren, mit denen die Unbedenklichkeit der Futtermittel gewährleistet wird.

Die Beschreibung aller Tätigkeiten kann dazu führen, dass der Befrachter bzw. Transporteur außerdem einen zweiten oder sogar dritten Standard zusätzlich zum vorliegenden Standard anwenden muss. Außerdem kann der Befrachter bzw. Transporteur entscheiden, statt mehreren Teilstandards den Standard GMP+ B1 'Herstellung, Handel und Dienstleistungen' anzuwenden. Im Zweifelsfall ist die Zertifizierungsstelle zu Rate zu ziehen; weitere Informationen finden sich auch auf der Website der GMP+ International (www.gmpplus.org).

Nicht alle zu beschaffenden Erzeugnisse oder Dienstleistungen müssen nach GMP+ zertifiziert sein. Zu Anforderungen an die Beschaffung siehe GMP+ BA10 Mindestanforderungen an die Beschaffung.

Unter Tätigkeiten und/oder Erzeugnisse, die sich nicht auf Futtermittel beziehen, versteht sich beispielsweise der Transport von Nichtfuttermitteln.

4.4 Dokumentation und Aufzeichnung

4.4.1 Dokumentation und Qualitätshandbuch

Der Befrachter bzw. Transporteur führt ein Verzeichnis mit der erforderlichen Dokumentation im Bereich der Befrachtung und des Transports, mit den erforderlichen Aufzeichnungen und den Überwachungsmaßnahmen.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss die erforderlichen Aufzeichnungen aufbewahren, um den Verlauf einer jeglichen transportierten Futtermittelcharge zurückverfolgen und im Falle von Beanstandungen die Verantwortlichkeiten ermitteln zu können.

Die Dokumentation des "feed safety management system" beinhaltet auf jeden Fall folgende Elemente oder verweist auf diese:

- a die Qualitätspolitik, darunter auch Ziele für die Futtermittelsicherheit
- b Beschreibung des Anwendungsbereichs des "feed safety management system" gemäß den in Abschnitt 4.3 beschriebenen Anforderungen
- c HACCP-Dokumentation (sofern zutreffend)
- d alle zutreffenden Eintragungen oder Zulassungen in Übereinstimmung mit nationalen und internationalen Gesetzen
- e alle Verfahren, Anweisungen, Aufzeichnungsformulare u. dgl., die für den vorliegenden Standard und/oder für die Ausführung des "feed safety management system" erforderlich sind

- f. alle Daten über den Prozess, die Handlungen, Audits und Inspektionen sowie alle anderen Berichte, die für den vorliegenden Standard erforderlich sind. Dieses Verzeichnis ist als Beleg für die Einhaltung der Anforderungen und die effiziente Funktion des "feed safety management system" zu erstellen und aktuell zu halten.

Diese Dokumente, Anweisungen, Formulare usw. müssen deutlich und übersichtlich aufgebaut sein.

Erläuterung:

Zu den zutreffenden Aufzeichnungen oder Zulassungen können beispielsweise die Aufzeichnungen zu den gesetzlichen Genehmigungen für Transporte fallen.

Verfahren usw. können innerhalb des Unternehmens des Befrachters bzw. Transporteurs bereits Teil eines strukturierten QM-Systems sein, das sich beispielsweise auf der Norm ISO 9001 oder einem HACCP-Standard stützt. Außerdem können diese Verfahren Teil einer nationalen Regelung oder einer branchen- oder betriebsspezifischen Regelung sein, die eine vergleichbare Lenkung gewährleistet.

Solche Verfahren können selbstverständlich auch verwendet werden, sofern sie im vorliegenden GMP+-Standard gefordert werden.

Die Konzeption und der Aufbau der erforderlichen und im vorliegenden Standard geforderten QM-Dokumentation wie beispielsweise (dokumentierte) Verfahren, Verfahrensanweisungen, Formulare, Datendokumentationen usw. dürfen auf den Charakter der zu sichernden Tätigkeiten, den Umfang des Unternehmens und das Ausbildungs- und Wissensniveau der Mitarbeiter abgestimmt werden.

4.4.2 Verwaltung der Dokumentation und der Daten

Die Dokumentation und die Daten müssen verwaltet werden. Sie müssen korrekt aufbewahrt und gespeichert werden.

Das bedeutet, dass die Dokumentation:

- a. aktuell gehalten werden muss;
- b. genehmigt und mindestens alle zwölf Monate von einer hierzu befugten Person bewertet werden; bei dieser Bewertung sind auf jeden Fall eventuelle Gesetzesänderungen und/oder Änderungen im *GMP+ FSA Modul* zu berücksichtigen;
- c. jederzeit zugänglich und für das Personal verständlich sein muss, das die Anforderungen im Rahmen des Verfahrens in die Praxis umzusetzen hat;
- d. angepasst werden muss, wenn Veränderungen stattgefunden haben, die sich direkt auf die Tätigkeiten des Befrachters bzw. Transporteurs auswirken.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss sicherstellen, dass alle Unterlagen und Daten:

- a. mindestens drei Jahre lang aufbewahrt werden, sofern nicht gesetzlich eine noch längere Aufbewahrungszeit vorgeschrieben ist;
- b. so aufbewahrt werden, dass eine eventuelle Beeinträchtigung des Zustands oder Schäden an den Unterlagen und Daten verhindert werden;
- c. so aufbewahrt werden, dass sie vollständig und einfach wieder aufgefunden werden können;
- d. gut lesbar sind.

Erläuterung:

„Für das Personal verständlich“: Das heißt, dass der Befrachter bzw. Transporteur für die entsprechende Informierung des Fahrers verantwortlich ist, auch wenn jener die Sprache des Landes, in dem er arbeitet, nicht beherrscht.

Die Dokumentation darf auch in elektronischer Form zur Verfügung gestellt, verwaltet und aufbewahrt werden.

Ziel ist es, dass der Befrachter bzw. Transporteur nachweist, dass Verfahren eingeführt wurden, die die kontinuierliche Übereinstimmung mit (geänderten) gesetzlichen Bestimmungen sowie anderen Informationen gewährleisten, die für die Futtermittel relevant sind, die transportiert werden.

Informationen in Bezug auf Sicherheitsfragen, die sich auf die Betriebsführung auswirken, müssen zuverlässig an die Mitarbeiter weitergeleitet werden, die für die jeweiligen Arbeitsbereiche verantwortlich sind. Veränderungen der Praktiken oder Verfahren, die aufgrund neuer Informationen erforderlich sind, müssen wirksam umgesetzt werden.

Bei Dokumenten, die Bestandteil eines Handbuchs sind, kann der Befrachter bzw. Transporteur sich dafür entscheiden, beispielsweise nur das Inhaltsverzeichnis mit den aktuellen Versionsnummern der individuellen Dokumente abzuzeichnen.

Die jährliche Bewertung der Dokumentation kann Bestandteil des internen Audits sein. Siehe Abschnitt 8.2.

5 Programm mit Grundbedingungen

Zur erfolgreichen Anwendung der HACCP-Grundsätze hat der Befrachter bzw. Transporteur für verschiedene Bestandteile der Betriebsführung ein allgemeines Programm mit Grundbedingungen festzulegen und im Sinne dieses Kapitels umzusetzen. Der Befrachter bzw. Transporteur muss ergänzende Grundbedingungen ausarbeiten und einführen. Der Befrachter bzw. Transporteur ist berechtigt, Grundbedingungen auszuschließen, sofern er dies begründet.

Erläuterung:

HACCP: Es wurde ein Leitfaden (GMP+ D2.1 ,GMP+-Leitfaden zu HACCP') entwickelt, um Unternehmen bei der Identifizierung, Bewertung und Lenkung von Gefahren im Zusammenhang mit der Lebensmittel- und Futtermittelsicherheit zu unterstützen. Dieser Leitfaden ist auf der Website der GMP+ International (www.gmpplus.org) verfügbar.

Ein Programm mit Grundbedingungen schafft die erforderlichen Umgebungs- und Hygienevoraussetzungen, mit denen sich der Transport von Futtermitteln auf richtige Art und Weise überwachen lässt. Siehe Codex Alimentarius.

Das Programm mit Grundbedingungen ist Teil des HACCP-Plans und wird anschließend in die interne Auditplanung aufgenommen, die in den HACCP-Plan integriert ist.

5.1 Personelle Ressourcen

5.1.1 Allgemeines

Alle Mitarbeiter müssen sich ihrer Verantwortung für die Futtermittelsicherheit bewusst sein.

Es müssen vorhanden sein:

- a. ein Organigramm, und/oder
- b. die Beschreibung der Aufgaben der Mitarbeiter (oder die Beschreibung der Aufgaben für eine Gruppe Mitarbeiter in derselben Stellung) und ein Nachweis der Qualifikationen der Mitarbeiter (auch bei Zeitarbeitspersonal).

Dies ist nur für zutreffende Funktionsbereiche im Rahmen der Futtermittelsicherheit erforderlich.

Alle betreffenden Mitarbeiter müssen nachweislich über ihre Aufgaben, Zuständigkeiten und Befugnisse im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Unbedenklichkeit von Futtermitteln informiert werden. Diese Informationen müssen angepasst werden, wenn sich in dieser Hinsicht wesentliche Veränderungen ergeben.

Mitarbeiter müssen Schutzkleidung tragen, wenn die Verunreinigung von Futtermitteln durch Personal bei einer Gefahrenanalyse als Risiko festgestellt wurde. Sämtliche Kleidung und Geräte müssen ständig in einem hygienischen Zustand sein.

Es müssen deutliche Vorschriften für das Essen, Trinken und Rauchen in Räumen erlassen werden, wo dies die Qualität der Futtermittel beeinträchtigen kann.

Diese Vorschriften müssen sowohl für Mitarbeiter als auch für Besucher (einschließlich Mitarbeiter von Dritten) deutlich gekennzeichnet werden. Falls notwendig, müssen gesonderte Räume verfügbar sein.

Zudem muss der Transporteur nachweislich sicherstellen, dass die (technischen) Mitarbeiter von dritten Parteien bei den Arbeiten vor Ort so angewiesen werden, dass diese Arbeiten keinesfalls die Unbedenklichkeit der Futtermittel beeinträchtigen können. Der Transporteur muss sicherstellen, dass die betreffenden Räume hinreichend aufgeräumt und gereinigt werden, bevor die Arbeiten dort wieder aufgenommen werden.

Erläuterung:

Die Aufgabenbeschreibungen verschaffen einen Einblick in die Betriebsorganisation, die Aufnahme eines Organigramms in das Handbuch erübrigt sich.

Mit den Beschreibungen der Aufgaben sind vor allem die Beschreibungen der Aufgaben gemeint, welche die Futtermittelsicherheit beeinträchtigen können. Die Information über die Aufgaben usw. ist beispielsweise auch möglich, indem Arbeitsanweisungen über die durchzuführenden Tätigkeiten verteilt werden.

Beispiele für Qualifikationen können sein: absolvierte Schulung oder Ausbildung, Zeugnisse, Übersicht über berufliche Erfahrung.

Die nachweisliche Einweisung von Personal Dritter kann auch bei der Schadensregulierung von Versicherungen wichtig sein.

5.1.2 Fähigkeit und Schulung

Mitarbeiter, die Tätigkeiten ausführen, die Einfluss auf die Futtermittelsicherheit haben können, müssen für die Ausführung dieser Tätigkeiten kompetent sein. Ihre Qualifizierung hängt von den jeweiligen Weiterbildungskursen, Schulungen, ihren Fähigkeiten und ihrer Erfahrung ab. Der Befrachter bzw. Transporteur muss über Personal mit den erforderlichen Fertigkeiten und Qualifikationen verfügen.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss:

- a. die erforderlichen Fähigkeiten festlegen, über die Mitarbeiter verfügen müssen, um die Tätigkeiten auszuführen, die für die Futtermittelsicherheit eine Rolle spielen können
- b. entsprechende Schulungen anbieten oder andere Maßnahmen ergreifen, um diesem Bedarf gerecht zu werden
- c. alle Schulungen und Weiterbildungskurse, die für die Mitarbeiter angeboten werden, sowie alle Fähigkeiten und Erfahrungen der Mitarbeiter in entsprechenden Akten ablegen.

Dem Personal sind dabei Kenntnisse zu vermitteln über:

- a. die Funktionsweise der International Database Transport for Feed (IDTF)
- b. die diversen Reinigungsverfahren
- c. grundlegende Eigenschaften von Erzeugnissen.

Die oben genannten Anforderungen gelten auch für Zeitarbeitspersonal.

5.2 Infrastruktur

5.2.1 Umgebung

Der Transport von Futtermitteln muss in einer Umgebung erfolgen, in der die Kontaminierung mit potenziell gefährlichen Stoffen nicht zu einer Beeinträchtigung der Futtermittelsicherheit führen kann.

Wenn eine bestimmte Umgebung ein Risiko für die Futtermittelsicherheit darstellt, muss der Befrachter bzw. Transporteur anhand einer entsprechenden Gefahrenanalyse nachweisen, dass die Gefahren gelenkt werden.

Erläuterung:

Bei umgebungsbedingten Risiken kann es sich beispielsweise auch um Situationen handeln, in denen Erzeugnisse einige Tage lang in Frachträumen geladen sind. Hitze im Sommer oder Frost im Winter können die Beschaffenheit eines Erzeugnisses, das in einem Frachtraum „abgestellt“ ist, stark beeinträchtigen. Es ist allerdings auch darauf zu achten, wie Menschen zu dem Erzeugnis gelangen können.

5.2.2 Betriebsräume und Anlagen

5.2.2.1 *Allgemeines*

Die Frachträume und ihre unmittelbare Umgebung müssen sauber sein.

Der Befrachter bzw. Transporteur stellt sicher, dass die Frachträume:

- a. aus geeigneten Materialien hergestellt sind, die, zur Vermeidung von Verunreinigungen der Futtermittel, problemlos gereinigt und gewartet werden können; das gilt insbesondere für Materialien (wie Entladeschläuche usw.) und Oberflächen, die in direkten Kontakt mit Futtermitteln kommen
- b. in einem guten Zustand sind
- c. sich für die beabsichtigte Verwendung eignen und der beabsichtigten Verwendung entsprechend funktionieren
- d. hygienische Arbeitsmethoden ermöglichen
- e. an der Außenseite einschließlich des Fahrgestells frei von sichtbaren Elementen vorheriger Ladungen sind; an Stellen, an denen dies nicht möglich ist, darf während des Ladens und Entladens keine Kontaminierung stattfinden können
- f. abgedeckt sind, es sei denn, der Transporteur weist mit Hilfe einer Gefahrenanalyse nach, dass die Nichtabdeckung des Frachtraums zu keiner Kontaminierungsgefahr hinsichtlich des Erzeugnisses führt
- g. und die Ladung während Pausen und in der Nacht möglichst nicht für Unbefugte zugänglich sind.

5.2.2.2 *Ergänzende Anforderungen an Kombifahrzeuge*

Sofern Kombifahrzeuge zum Einsatz gelangen, die eigens für den Transport von Futtermitteln und verbotenen Ladungen konzipiert worden sind, gelten ergänzenden Anforderungen.

- a. Zwischen Frachträumen, die für den Transport von Futtermitteln einerseits, und Frachträumen, die für den Transport verbotener Ladungen andererseits bestimmt sind, besteht eine strenge räumliche Trennung.
- b. Beim Laden und Löschen besteht eine strenge räumliche Trennung. Diese Vorkehrungen umfassen Maßnahmen zur Verhütung einer wechselseitigen

Kontaminierung bei der Lade- und Löschstelle, den Einsatz getrennter Geräte zum Laden und Löschen von Futtermitteln und verbotenen Ladungen (Leitungen, Schläuche, Kopplungen, Fittings, Anschlussstücke usw.) sowie Maßnahmen zur Vermeidung von Verschüttungen während des Füllens des Tanks.

- c. Es muss eine eindeutige Kennzeichnung der Frachträume gewährleistet werden. Es muss festgelegt werden, welche Frachträume für Futtermittel und welche Frachträume für verbotene Ladungen eingesetzt werden.
- d. Die Frachträume, die für den Transport verbotener Ladungen verwendet werden, dürfen nicht für den Transport von Futtermitteln eingesetzt werden, es sei denn, alle Teile, die mit der Ladung in Kontakt kommen (Frachträume, Leitungen, Spüleinrichtungen, Pumpen usw.), werden durch neues Material ersetzt.
- e. Futtermittel und verbotene Ladungen dürfen nicht gleichzeitig transportiert werden.
- f. Das Fahrzeug muss mit Geräten zur Entfernung externer Verschmutzung ausgerüstet sein (beispielsweise einem integrierten Wassertank mit Sprühgerät).
- g. Alle Frachträume müssen für eine visuelle Inspektion zugänglich sein.
- h. Der kombinierte Transport wird mit Fahrzeugen durchgeführt, die über permanent installierte feste Frachträume verfügen. Der Einsatz wiederverwendbarer Flexitanks / Hubböden ist ~~nicht~~ ausschließlich unter den nachstehenden Voraussetzungen gestattet:
 1. Das Unterstützungssystem für den Flexitank (die Pumpe sowie die Leitungen und Ventile) ist derart von dem Raum, der für den Transport von Futtermitteln bestimmt ist, getrennt, dass eine Leckage aus dem Unterstützungssystem den Raum, der für den Transport von Futtermitteln bestimmt ist, nicht beeinträchtigen kann.
 2. Ehe ein Flexitank verwendet wird, muss der Teilnehmer dafür Sorge tragen, dass der Auflieger frei von Rückständen ist, die den Flexitank beschädigen könnten.
 3. Während der Zeit, in welcher der Flexitank nicht eingesetzt wird, muss dieser hinter einer schützenden Trennwand abgestellt werden.
 4. Jeder Flexitank und jede unterstützende Systemeinheit muss deutlich gekennzeichnet sein.
 5. Die Höchstnutzungsdauer des Flexitanks beträgt 5 Jahre nach dem ersten Einsatz, wonach der Flexitankbeutel ersetzt werden muss. Der Flexitank muss früher ersetzt werden, wenn er Verschleißerscheinungen aufweist.
 6. Das Flexitanksystem muss von einer unabhängigen Inspektionsstelle hinsichtlich der Sicherung der Ladung getestet und genehmigt werden (Stabilität / kein Reißen während der Fahrt). Zur Zertifizierung gehört eine regelmäßige (mindestens jährliche) Kontrolle durch den Hersteller oder von ihm autorisierten Personen gemäß DIN EN 12642 / DIN EN 12195 oder gleichwertig. Defekte an dem Aufbau und an dem Flexitanksystem müssen unverzüglich behoben werden.
Die Behebung von Defekten ist ausschließlich durch den Hersteller oder von ihm autorisierten Unternehmen gestattet.
 7. Der Flexitank muss mindestens die nachstehenden technischen Mindestanforderungen erfüllen:
 - Material: PET
 - Gewicht: 1150 g/m²
 - Höchstzugkraft: Kette 5600 N/5cm / Schuss 5400 N/5cm
 - Reißfestigkeit: Kette 1000 N / Schuss 900 N
 - Temperaturbeständigkeit: -30°C bis +70°C
 - Widerstand gegen Schaden durch Biegen: keine Risse nach 100.000 Biegungen

Erläuterung:

Material, das in direkten Kontakt mit dem Futtermittel gelangen kann: Darunter können auch Reinigungsmittel wie ein Besen fallen. Ein Besen, der zum Fegen eines Frachtraums verwendet wird, darf nicht mit Schmutz verunreinigt sein.

5.3 Wartung und Hygiene**5.3.1 Wartung**

Es muss ein Wartungsplan für alle zutreffenden Räume und Anlagen/Geräte erstellt und umgesetzt werden, um die unbedenkliche und hygienische Durchführung der Tätigkeiten zu gewährleisten.

In den Dokumenten zur Aufzeichnung der Wartungstätigkeiten muss nachgewiesen werden, dass die Anforderungen und Bedingungen eingehalten werden.

Der Transporteur muss Aufzeichnungen über die durchgeführten Wartungsarbeiten bei allen Anlagen führen, die im Rahmen der Erfassung und Lagerung von Futtermitteln kritisch sind.

Erläuterung

Folgende Punkte können im Wartungsprogramm enthalten sein:

- a. *Transportmittel*
- b. *Reinigungsanlagen*
- c. *Anlagen und (interne) Transportsysteme*
- d. *betroffene Mitarbeiter (eigene Mitarbeiter oder angemietetes Personal)*
- e. *die jeweilige Häufigkeit.*

Die Wartungsarbeiten dürfen die Futtermittelsicherheit keinesfalls gefährden.

5.3.2 Vermeidung von Schädlingen und diesbezügliche Lenkung

Der Befrachter bzw. Transporteur muss alles tun, was nach billigem Ermessen möglich ist, um Vögel, Schädlinge und Haustiere von den Betriebsräumen fernzuhalten und ihre Anwesenheit zu vermeiden.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass sich Schädlinge auf dem Betriebsgelände, in Gebäuden oder in mit einem Futtermittelerzeugnis beladenen Frachträumen befinden.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss ein Programm erstellen, dokumentieren und ausführen, mit dem Schädlinge unter Kontrolle gehalten und bekämpft werden können.

Die Mitarbeiter müssen – sofern zutreffend – bei der Ausführung von Bekämpfungsmaßnahmen die gesetzlichen Bestimmungen einhalten.

Alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schädlingsbekämpfung müssen geplant, durchgeführt und aufgezeichnet werden. In den Dokumenten zur Aufzeichnung der Bekämpfungstätigkeiten muss nachgewiesen werden, dass die Anforderungen und Bedingungen eingehalten werden.

Erläuterung

Zu beachten ist unter anderem Folgendes:

- a. Gebäude sind durch Reparatur- und Wartungsarbeiten in einem guten Zustand zu halten, um das Eindringen von Schädlingen zu verhindern.
- b. Potenzielle Nistplätze sind zu beseitigen.
- c. Köderboxen werden an Ort und Stelle befestigt, es sei denn, dies ist aus einem besonderen Grund nicht möglich.
- d. Offene Köderdosen und lose Köderprodukte werden nicht in Räumen aufgestellt, in denen ihre Verwendung oder Anwesenheit eine Gefahr für Ausgangserzeugnisse oder Futtermittel darstellen kann.

Verfahren zur Schädlingsbekämpfung werden festgelegt und stellen sicher, dass Materialien, die zum Töten oder Abwehren von Schädlingen verwendet werden, keine Futtermittel kontaminieren können. Aufzeichnungen über Schädlingsbekämpfung beinhalten Folgendes:

- e. detaillierte Angaben zu allen verwendeten Giftstoffen zusammen mit den diesbezüglichen Sicherheitsangaben des Erzeugnisses
- f. Qualifikationen des Personals (falls gesetzlich erforderlich), das an Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schädlingsbekämpfung beteiligt ist; in einigen Ländern verlangt der Gesetzgeber, dass das Personal, das die Schädlingsbekämpfung durchführt, über eine entsprechende Ausbildung verfügt
- g. Lagepläne, auf denen die Standorte der Köderboxen und der Typ der Köderprodukte angegeben sind
- h. detaillierte Angaben zu den Korrekturmaßnahmen, die umgesetzt wurden.
- i. Der Befrachter bzw. Transporteur muss die Durchführung des Ungezieferbekämpfungsprogramms so dokumentieren, dass aus dem Eintrag eindeutig hervorgeht, dass das Programm korrekt durchgeführt wird.

5.3.3 Abfallwirtschaft

Alle Stoffe, die als Abfall einzustufen sind, müssen visuell als solche gekennzeichnet und so abgeschirmt werden, dass jegliche Gefahr von Fehlern beziehungsweise unbeabsichtigter Verwendung ausgeschlossen ist.

Der Abfall ist in separaten Behältern oder Kübeln zu sammeln und zu lagern. Es muss leicht erkennbar sein, welchem Zweck diese Behälter oder Kübel dienen, und diese müssen abgeschlossen sein, um das Eindringen von Schädlingen zu verhindern.

5.4 Kennzeichnung und Rückverfolgbarkeit**5.4.1 Kennzeichnung und Rückverfolgbarkeit**

Futtermittel müssen in allen Stadien rückverfolgbar sein, so dass sie gegebenenfalls auf gezielte und genaue Art und Weise unverzüglich aus dem Verkehr gezogen werden und/oder die Kunden informiert werden können.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss geeignete Maßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, dass die Erzeugnisse in jeder der oben genannten Phasen, für die der Befrachter bzw. Transporteur verantwortlich ist, wirksam zurückverfolgt werden können.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss die erforderlichen Informationen innerhalb von vier Stunden zur Verfügung stellen können, es sei denn, die zuständigen Behörden haben hierfür eine kürzere Frist gesetzt.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss mindestens folgende Angaben zu allen Erzeugnissen und Dienstleistungen festhalten:

- a. Namens- und Adresdaten von Lieferanten und Kunden
- b. Lieferdatum
- c. Art des Erzeugnisses oder der Dienstleistung
- d. Anzahl der Erzeugnisse
- e. Chargennummer (falls zutreffend)
- f. insoweit zutreffend, Kopien von eventuellen Begleitdokumenten, Garantieerklärungen, Zertifikaten usw. gemäß den Vereinbarungen mit dem Auftraggeber
- g. die Identifikationsdaten und Kodierung der Frachträume (sowohl GMP+- als Nicht-GMP+-Frachträume). Diese Liste muss auch Dritten zur Verfügung stehen.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss selbst feststellen, ob auch andere Daten aufgezeichnet werden müssen.

Erläuterung

Die Namens- und Anschriftdaten von Be- und Entladeadressen dürfen eventuell kodiert in die Verwaltungsunterlagen aufgenommen werden, vorausgesetzt für die externen Kontrolleure besteht in der Verwaltung eine anderweitige Möglichkeit zur Einsicht in die relevanten Angaben zu den zugrunde liegenden Kodierungen.

Das Transportmittel verfügt über Mittel in elektronischer oder anderer Form zur ordnungsgemäßen Kennzeichnung von Frachträumen und zur Rückverfolgbarkeit der Transportreihenfolge von Erzeugnissen in den betreffenden Frachträumen über beispielsweise eine Kodierung der Frachträume und über Fahrtenachweise.

5.5 EWS (Early Warning System/Frühwarnsystem) und Rückruf

Der Befrachter bzw. Transporteur verfügt über ein Verfahren zur frühzeitigen bzw. rechtzeitigen Signalisierung und Behandlung von Sachverhalten, die darauf hindeuten, dass ein Futtermittel die gesetzlichen bzw. die im *GMP+ FSA Modul* festgelegten Normen nicht erfüllt oder über keine handelsübliche Beschaffenheit verfügt, und die in den nächsten Stufen in der Kette zu Schäden führen können. Aufgrund dessen werden solche Hinweise beurteilt.

Sofern entdeckt wird, dass ein Futtermittel keine Konformität aufweist mit:

- a den gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Sicherheit, oder
- b der handelsüblichen Beschaffenheit, oder
- c den wesentlichen Bedingungen des *GMP+ FSA Modul*,

so ist der Auftraggeber unverzüglich zu informieren.

Erläuterung

Mit handelsüblicher Beschaffenheit wird gemeint, dass das Erzeugnis der Qualität genügt, die im Handel üblich ist. Ein Beispiel für die Beschaffenheit ist die Farbe oder der Geruch eines Erzeugnisses.

6 HACCP

Der Teilnehmer hat sicherzustellen, dass eine oder mehr schriftliche Verfahren auf der Grundlage der HACCP-Grundsätze erstellt, implementiert und gepflegt werden, um einen unbedenklichen Transport von Futtermitteln zu gewährleisten.

Es handelt sich um folgende HACCP-Grundsätze:

- a. Durchführung einer Gefahrenanalyse. Dies versteht sich einschließlich folgender Schritte:
 1. Identifizierung etwaiger Gefährdungen, die den unbedenklichen Transport beeinflussen können
 2. Abschätzung der Frage, ob diese Gefährdungen ein Risiko für den unbedenklichen Transport darstellen
 3. Definition von Maßnahmen zur Lenkungen etwaiger Gefährdungen
- b. Festlegung kritischer Lenkungspunkte (Critical Control Points - CCPs)
- c. Festlegung kritischer Grenzwerte für die einzelnen kritischen Lenkungspunkte
- d. Verwirklichung und Implementierung eines Überwachungsverfahrens für die kritischen Lenkungspunkte
- e. Festlegung der Korrekturmaßnahmen
- f. Validierung und Verifizierung des HACCP-Plans
- g. Dokumentierung und Aufzeichnung des HACCP-Plans

Um diese Grundsätze erfolgreich anwenden zu können, muss der Teilnehmer erst eine Reihe anderer Bedingungen erfüllen, und zwar u.a.:

- Bildung eines HACCP-Teams
- Beschreibung von Erzeugnissen und Verfahren einschließlich deren Anwendung
- Erstellung und Implementierung eines Programms mit Grundbedingungen (Kapitel 5).

Die Kontaminierung von Futtermitteln mit (Rückständen von) vorherigen Ladungen ist als ein schwerwiegendes Risiko identifiziert worden, das zu lenken ist. Im Zuge dessen sind spezifische Anforderungen an das verpflichtete Mindestreinigungs- und -desinfektionsverfahren nach dem Transport eines Erzeugnisses bzw. für den Transport von Futtermitteln erstellt worden. Jene Anforderungen sind in die International Database Transport for Feed (IDTF) aufgenommen worden. Der GMP+-Teilnehmer hat mindestens die in der IDTF-Datenbank genannten Lenkungsmaßnahmen zur Reinigung und Desinfektion durchzuführen. Siehe auch Kapitel 7.

Erläuterung

Bis zum Jahr 2014 enthielt der vorliegende Standard keine allgemeinen Anforderungen an die Anwendung der HACCP-Grundsätze, auf der Grundlage einer generischen Risikobewertung des Transportprozesses sind jedoch allgemeine Lenkungsmaßnahmen als Bestandteil des Programms mit Grundbedingungen formuliert und spezifische Lenkungsmaßnahmen (die vor allem auf eine Reinigung vor dem Transport von Futtermitteln abzielen) festgelegt worden. Diese Lenkungsmaßnahmen sind in die IDTF-Datenbank aufgenommen worden und deren Anwendung ist verpflichtet.

Die Erfüllung dieser Anforderungen wurde als eine Gewährleistung für einen unbedenklichen Transport betrachtet.

Ab dieser Fassung werden die HACCP-Anforderungen, die ein Transportunternehmen zu erfüllen hat, in den Standards dargelegt. Die Anwendung der HACCP-Grundsätze wird aus folgenden Gründen verpflichtet:

- *In immer mehr Ländern schreibt die Futtermittelgesetzgebung vor, dass auch ein Unternehmen, das sich mit dem Transport von Futtermitteln befasst, die HACCP-Grundsätze anwendet.*
- *Die GMP+-Partner sind in zunehmendem Maße davon überzeugt, dass die Unbedenklichkeit des Transports von Futtermitteln sich nicht gänzlich durch eine Reihe vordefinierter Reinigungsmaßnahmen, die auf die Vermeidung einer Kontamination durch vorherige Ladungen abzielt, gewährleisten lässt. Für einen unbedenklichen Transport gibt es möglicherweise mehr Risiken, die abgeschätzt und gelenkt werden müssen. Diese Risiken können je Unternehmen abweichen. Das individuelle Transportunternehmen ist primär für die Identifikation und Lenkung etwaiger Risiken verantwortlich, um die Unbedenklichkeit des Transports von Futtermitteln gewährleisten zu können. Die Anwendung der HACCP-Grundsätze ist dafür ein geeignetes Instrument.*

Deshalb ist beschlossen worden, dass ab dieser Fassung des Standards GMP+ B4 allgemeine HACCP-Anforderungen zu spezifizieren sind. Ein Teilnehmer hat diese Anforderungen anzuwenden und einen HACCP-Plan zu erstellen und zu implementieren.

In der EU ist die Anwendung der HACCP-Grundsätze eine gesetzliche Verpflichtung, und zwar auch für Transportunternehmen. Mit der Implementierung eines genehmigten Leitfadens bewährter Praktiken (Guide of Good Practice) lässt sich die Erfüllung dieser gesetzlichen Verpflichtung nachweisen. Dies obliegt dem Ermessen der befugten Behörde. Die Genehmigung einer befugten Behörde wird auch in Bezug auf den Nachweis der Erfüllung der in diesem Standard formulierten GMP+-HACCP-Anforderungen als hinreichend betrachtet, sofern den Mindestreinigungsanforderungen aus der IDTF-Datenbank entsprochen wird.

Das Resultat der Anwendung der HACCP-Grundsätze kann in einem sogenannten HACCP-Plan festgelegt werden. Ein HACCP-Plan ist ein Dokument, das in Übereinstimmung mit den HACCP-Grundsätzen erstellt wurde. Damit wird gewährleistet, dass wichtige Gefährdungen der Unbedenklichkeit von Lebens- und Futtermitteln im Bereich der Futtermittelkette gelenkt werden.

Siehe GMP+ D2.1 „HACCP-Leitfaden nach GMP+“ auf der Website der GMP+ International für eine detaillierte Beschreibung der Anwendung der HACCP-Grundsätze.

Für Beispiele eines HACCP-Plans für den Transport siehe GMP+ D2.6. „Unterstützende Dokumente zur spezifischen GMP+-Anwendung“.

Nochmals: Andere Leitfäden können Richtlinien zur Erstellung eines HACCP-Plans bieten und sollten dann ebenfalls benutzt werden, vor allem, wenn die befugte Behörde dies fordert. Es hat deutlich zu sein, dass die in der IDTF definierte Reinigung eine Grundverpflichtung für die Erfüllung der GMP+-Anforderungen ist.

7 Lenkung betrieblicher Tätigkeiten

Der Befrachter bzw. Transporteur muss gewährleisten, dass die Befrachtung und der Transport der Futtermittel in Übereinstimmung mit den Bedingungen und Anforderungen aus dem *GMP+ FSA Modul* erfolgen. Über die Befrachtung und den Transport von Futtermitteln muss eine deutliche und übersichtliche Verwaltung geführt werden.

Das Vorhandensein von im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit von Mensch oder Tier verbotenen Erzeugnissen, unerwünschten Substanzen sowie anderen Kontaminanten ist zu überwachen und es sind Lenkungsmaßnahmen zur Minimierung des Risikos vorzusehen, dass eine Vermischung mit Vorladungen erfolgt.

7.1 Beschaffung

Der Teilnehmer muss sicherstellen, dass die beschafften Erzeugnisse und Dienstleistungen die Anforderungen aus diesem Standard erfüllen. Alle extern eingeschalteten Transporteure müssen nach GMP+ zertifiziert sein. Transporteure, die den Binnenschiffahrtstransport vornehmen, müssen nach GMP+ B4.3 oder gleichwertig zertifiziert sein. Siehe auch GMP+ BA 10 *Mindestanforderungen an die Beschaffung*.

Sofern ein Befrachter bzw. Transporteur für den Transport verpackter Erzeugnisse einen externen Transporteur chartert, so braucht jener externe Transporteur nicht nach GMP+ zertifiziert zu sein.

7.1.1 Der Einsatz externer Transporte

Zugeinheit	Zugmaschine mit Fahrer	Fahrer	Frachtraum
Keine Anforderungen	Zertifiziert Erteilung geeigneter Anweisungen	Ausbildung gemäß Anforderungen aus GMP+ B4	Zertifiziert § 7.1.1 Absatz a, b, c
	Nicht zertifiziert. Nur für verplombten Frachtraum		Nicht zertifiziert Freigabeverfahren gemäß der auf der IDTF-Website im Abschnitt <i>Vorgehen - GMP+ International</i> veröffentlichten Beschreibung

Sofern der Frachtraum von einem nach GMP+ B4 zertifizierten Unternehmen bezogen wird, muss der Transporteur prüfen, ob:

- im Frachtraum keine verbotenen Ladungen transportiert worden sind, und zwar anhand einer schriftlichen Erklärung
- die Aufzeichnungen zu mindestens den drei vorherigen Ladungen des Frachtraums (versehen mit dem Datum und der Unterschrift des Vermieters bzw. Verkäufers), zu den dazugehörigen Reinigungs- und Desinfektionshandlungen und das Ergebnis der visuellen Inspektion vorliegen;

- sofern in sämtlichen Frachträumen dieselbe vorherige Ladung transportiert worden ist, reicht eine Aufzeichnung aus
- c. der Frachtraum in die Verwaltungsübersicht mit Transporteinheiten des Zertifikats für GMP+ B4 *Transport* des Vermieters bzw. Verkäufers aufgenommen ist.

Auf der Grundlage dieser Daten ist zu überprüfen, ob sich der Frachtraum eignet beziehungsweise welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um den Frachtraum geeignet zu machen.

Im Falle des Einsatzes externer Zugmaschinen und/oder Frachträume müssen jene im "feed safety management system" aufgezeichnet werden.

7.2 Befrachtung / Planung

7.2.1 Annahme eines Auftrags

Der Befrachter bzw. Transporteur verfügt über mindestens ein dokumentiertes Verfahren zur Annahme eines Auftrags für den Transport von Futtermitteln.

Der Befrachter bzw. Transporteur muss vor der Annahme eines Transportauftrags Folgendes ermitteln:

- a. Warenbezeichnung (Art und Sorte) und vorzugsweise die IDTF-Nummer des Erzeugnisses
- b. das Reinigungsverfahren gemäß der IDTF.

Hinsichtlich der obigen Anforderungen gilt die Ausnahme, dass der Befrachter im Falle eines Seeschiffahrtstransports auf der Grundlage von Risikobewertungen Kriterien in Bezug auf die vorherigen Ladungen erstellen darf. Im Zusammenhang mit der Durchführung des Futtermitteltransports müssen die vorherigen Ladungen und die verwendeten Reinigungsverfahren im Hinblick auf die Futtermittelsicherheit bewertet werden.

Der Teilnehmer, der unter der Sicherung seines *GMP+ feed safety management system* Dienstleistungen erbringt (physischer Transport unter Befrachtung), muss dem Kunden den Status der durchgeführten Dienstleistungen schriftlich mitteilen. Siehe GMP+ BA6 *Mindestanforderungen an die Etikettierung und Anlieferung* für die ergänzenden Anforderungen in Bezug auf die Erbringung von Dienstleistungen.

Erläuterung

Die Befrachtung spielt eine wichtige Rolle beim Informationsaustausch zwischen dem Auftraggeber (Hersteller/Händler) und dem Schiffsführer. Aus diesem Grund muss die Bestätigung des Schiffsführers zum Positivkennzeichnungsstatus im Befrachtungsvertrag enthalten sein, der je Fahrt vom Schiffsführer, dem Befrachtungsunternehmen und dem Auftraggeber unterzeichnet wird.

7.2.2 Aufzeichnungen zur Befrachtung

Der Befrachter bzw. Transporteur legt die Befrachtung des Frachtraums derart fest, dass die Aufzeichnungen zur Befrachtung sämtliche Daten enthalten, welche zur Gewährleistung der Futtermittelsicherheit erforderlich sind.

Die Aufzeichnungen zur Befrachtung haben mindestens folgende Elemente zu enthalten, mit denen sich der Transporteur bei der Annahme des Transports einverstanden zu erklären hat:

- a. Bezeichnung und Art des Frachtraums, Nummer(n)
- b. Art und Zahl der (Fracht-) Räume, die für die zu transportierende Ladung bestimmt sind
- c. Warenbezeichnung(en) (Art und Sorte) und vorzugsweise die IDTF-Nummer der Waren
- d. Menge(n)
- e. Reinheitsklausel in Bezug auf die Frachträume: Der Transporteur bietet saubere, leere, trockene und geruchslose (siehe Erläuterung) Frachträume an, die sich in jederlei Hinsicht für die Beladung mit und den Transport der Partie eignen
- f. Art / Bezeichnung mindestens der letzten drei vorherigen Ladungen, des betreffenden Frachtraums sowie eine Beschreibung der letzten drei Reinigungsmaßnahmen, die im Frachtraum durchgeführt worden sind. Im Falle eines Schienentransports brauchen nur die letzte Ladung und das letzte Reinigungsverfahren festgehalten zu werden.
- g. Im Falle von Teilladungen in einem Frachtraum muss der Transporteur dem Befrachter eine Meldung erstatten, wenn sich in dem Transportmittel in einem anderen Frachtraum eine nicht nach GMP+ zertifizierte Zusatzfracht befindet. Der Befrachter hat dies dem Auftraggeber mitzuteilen.

Für Küsten-, Binnen-, Seeschiffahrts- und Schienentransporte ist Folgendes zu berücksichtigen.

Frachtrauminspektion

- a. Es ist anzugeben, wer die FRI wird vornimmt (sofern bekannt).
- b. Ort der FRI (nicht unbedingt der Ladeort).

Erläuterung:

Zu Buchstabe e: Von flüssigen Pflanzenölen können im Tank Geruchsspuren zurückbleiben. Es obliegt dem Urteil des Kontrolleurs (im Allgemeinen ein Vertreter des Kunden), ob es sich bei dem Geruch um eine Unreinheit handelt oder nicht. Geruchsspuren sind ein Hinweis auf ein zurückgebliebenes Erzeugnis infolge einer unzureichenden Reinigung.

Zu Buchstabe f: Sobald die Daten verfügbar sind, müssen diese dem Befrachter bzw. Transporteur übermittelt werden.

7.2.3 Erteilung des Auftrags zur FRI (Küsten-, Binnen-, Seeschiffahrts- und Schienentransporte)

Der Auftraggeber der FRI muss der Prüfstelle oder einem eigenen Ladungsinspektor zur Durchführung einer FRI auf entsprechende und deutliche Weise die erforderlichen Informationen verschaffen. Die erteilten Informationen haben derart zu sein, dass die Prüfstelle oder der Ladungsinspektor in die Lage versetzt werden, die FRI korrekt durchzuführen und dem Auftraggeber die Feststellungen der FRI korrekt mitzuteilen.

Der Auftraggeber, der selbst als befrachtende Partei auftritt, hat eine externe Inspektionsstelle mit der FRI zu beauftragen. Die befrachtende Partei darf keine FRI durchführen.

Für den Schienentransport gilt, dass ausschließlich „Agri-only“-Frachträume eingesetzt werden dürfen.

Wenn keine „Agri-only“- Frachträume zur Verfügung stehen, so hat das Freigabeverfahren, das im Abschnitt „Vorgehen“ - „GMP+ International“ auf der IDTF-Website genannt wird, angewandt zu werden, um die Frachträume verwenden zu dürfen.

Das Nachstehende gilt für den Auftraggeber, der den Auftrag zur Durchführung der FRI erteilt.

Ein FRI-Auftrag hat mindestens folgende Elemente zu enthalten, die bei Annahme des Auftrages vom Ladungsinspektor bestätigt werden müssen:

- a. Ort der FRI
- b. Erwähnung, dass es sich bei dem Auftrag um eine FRI im Rahmen des *GMP+ FSA Modul* handelt
- c. Warenbezeichnung(en) und Menge(n)
- d. Art, Bezeichnung und Nummer(n) des Frachtraums /der Frachträume, eventuelle Ergänzungen: Eigentümer
- e. Typ des Transports: „Agri-only“ oder allgemeiner Transport
- f. Anzahl, Nummer, Bezeichnung des Frachtraums / der Frachträume, der/die für die Partie vorgesehen ist/sind
- g. falls zutreffend, Hinweise hinsichtlich:
 1. Teilladung / Teilstauung
 2. Sammelladung / getrennte Stauung
- h. mindestens die letzten drei vorherigen Ladungen und die dazu durchgeführten Reinigungen (bei Schienen-, Binnenschiffahrts- oder Küstentransporten gilt die letzte Vorladung mit durchgeführter Reinigung).

Der Bericht mit den Feststellungen der FRI (siehe Anlage A und Abschnitt 7.2.5 *FRI-Bericht*) muss dem Auftraggeber sofort nach dessen Erstellung zur Verfügung gestellt werden, wobei an den Eigentümer des Frachtraums eine Kopie zu ergehen hat.

Außerdem hat ein FRI-Auftrag die Standardinformationen zu enthalten, die einen Ladungsinspektor in die Lage versetzen, den Auftrag durchzuführen:

- a das vorgesehene Datum
- b den Ladeort
- c Kontaktangaben zum Ladeort
- d den Auftraggeber
- e den Eigentümer des Frachtraums
- f die Bestimmung der Partie.

Ein FRI-Auftrag darf Teil eines Gesamtauftragspaketes sein, ist jedoch als solcher zu vermerken, wobei eventuell zusätzliche Informationen bezüglich der Partie und spezifische Informationen zum Frachtraum zu erwähnen sind.

7.2.4 Die Durchführung des Auftrags zur FRI (Küsten-, Binnen-, Seeschiffahrts- und Schienentransporte)

Der Auftraggeber der FRI (LCI) stellt sicher, dass die FRI von der Inspektionsstelle oder dem Ladungsinspektor gemäß den nachstehenden Anforderungen durchgeführt wird.

Der Auftraggeber der FRI muss festlegen, wie die FRI durchzuführen ist. Dies ist der Prüfstelle oder dem Ladungsinspektor mitzuteilen.

Die Durchführung der FRI muss den folgenden Voraussetzungen gerecht werden:

- a. Sicherung durch visuelle Prüfung der Frachträume auf Eignung für die Lagerung oder den Transport der zu ladenden Waren
- b. Die Eignung muss u.a. auf die folgenden Punkte überprüft werden:
 1. sauber, leer, trocken und geruchlos (siehe die Erläuterung zu Abschnitt 7.1.2)
 2. die Abwesenheit von Elementen, die den zu ladenden Waren abträglich sein könnten, wie Reste von vorherigen Ladungen und/oder Reinigungsmaßnahmen
 3. Abwesenheit von Insekten und Schädlingen (tot oder lebend)
 4. verschließbar und in gutem Zustand; es ist visuell zu überprüfen, ob das Transportmittel die zu befördernden Waren gegen Einflüsse anderer zu befördernder Waren und äußere Einflüsse schützt; damit wird eine visuelle Prüfung der Situation gemeint.
- c. Vorgehen bei der Feststellung von Abweichungen (Nonkonformitäten)
- d. Festlegung der Befunde
- e. Berichterstattung in Richtung des Auftraggebers.

7.2.5 FRI-Bericht (Küsten-, Binnen-, Seeschiffahrt- und Schienentransporte)

Der Auftraggeber der FRI legt mit der Prüfstelle oder dem Ladungsinspektor fest, dass diese die Feststellungen der FRI schriftlich mitteilen.

Der Bericht zur FRI muss eindeutig sein und die Informationen enthalten, die für die Annahme des Frachtraums erforderlich sind.

Anlage A enthält ein Muster eines FRI-Berichts. Ein FRI-Bericht hat mindestens die darin genannten Angaben zu enthalten.

Wenn von einer Teilpartie oder einer FRI in einem zweiten bzw. folgenden Ladeort die Rede ist und die Partie in einen bereits teilweise beladenen Frachtraum geladen wird, ist über diesen Umstand Bericht zu erstatten.

Außerdem hat eine Bestätigung des visuell festgestellten Zustands der sich bereits im Frachtraum befindlichen Ladung und der vorgesehenen Stauungsmethode und/oder Trennung der Partie zu ergehen, über welche Bericht erstattet wird.

Die Aufträge zur FRI und die erhaltenen FRI-Berichte sind mindestens für die Dauer von drei Jahren in der Verwaltung des Auftraggebers zu verwahren.

Erläuterung:

Im Rahmen der getroffenen Vereinbarungen zwischen Auftraggeber und Prüfstelle können die Feststellungen der FRI Bestandteil des allgemeinen Berichts hinsichtlich der gesamten Überwachung des Warenstroms sein. Die ggf. erstellten Befrachtungsvereinbarungen werden ausschließlich von der befrachtenden Partei verwaltet und geführt.

Während der Durchführung der FRI werden zu verschiedenen Zeitpunkten Informationen ausgetauscht, und zwar vor allem hinsichtlich des aktuellen Sachstands, etwaiger festgestellter Abweichungen, der ergriffenen Maßnahmen und der diesbezüglichen Feststellungen. Diese Informationen sind kein Bestandteil des eigentlichen Berichts, sondern dienen dem Aufbau eines Dossiers für den Ladungsinspektor.

7.3 Transport

Für Binnen- und Küstenschiffahrtstransporte wird auf GMP+ B4.3 *Binnenschiffahrt* verwiesen. Der vorliegende Standard enthält Anforderungen und Bedingungen in Bezug auf die Sicherung von Futter- und Lebensmitteltransporten über die Binnen- und Küstenschiffahrt.

7.3.1 Transporte

Der Transport von Futtermitteln muss in einem sauberen und trockenen Frachtraum erfolgen.

Futtermittel dürfen sich (bei einem kombinierten Transport) nicht unbeabsichtigt miteinander vermischen. Dies gilt sowohl für den Transport von zwei verschiedenen zertifizierten Futtermitteln als auch für Kombinationen aus zertifizierten Futtermitteln und Nicht-GMP+-Futtermitteln.

Im Falle einer Vermischung sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Der Transporteur stellt sicher, dass mit Hilfe einer Risikoanalyse ermittelt wird, ob die Frachträume beim Transport abgedeckt werden müssen.

Risiken im Hinblick auf eine nicht abgedeckte Ladung könnten sein: Hineinregnen, Verunreinigung mit Vogelkot oder anderen Formen der Verunreinigung des Frachtraums, auch wenn der Frachtraum leer ist. Wenn eine Abdeckung der Frachträume nicht möglich ist, muss der Frachtraum vor dem Laden sauber gespritzt und/oder erforderlichenfalls mit einem Abziehwischer getrocknet werden. Die zu verwendenden Abdeckplanen für die Frachträume müssen vor der Beladung mit Schüttgut sauber und vor der Beladung mit trockenen Futtermitteln überdies trocken sein.

7.3.2 Reinigung

Vor einem Futtermitteltransport muss mindestens eine Reinigung und (erforderlichenfalls) Desinfektion des Frachtraums gemäß den auf der IDTF-Website im Abschnitt *Vorgehen - GMP+ International* veröffentlichten vorgeschriebenen Reinigungsverfahren erfolgen.

Der Transporteur erstellt dafür ein Reinigungsprotokoll, das nachweislich den gesetzlichen Anforderungen und den ergänzenden Anforderungen an die Reinigung (und Desinfektion) von Transportmitteln im Sinne der *International Database Transport for Feed* entspricht.

Das Reinigungsprotokoll umfasst mindestens Folgendes:

- a. die Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Reinigung
- b. die Reinigungsmethoden
- c. die Reinigungs- und Desinfektionsmittel (gesetzlich zur Verwendung in der Lebensmittelindustrie gestattet, dürfen verwendet werden)
- d. die Häufigkeit der Reinigung
- e. die Anwendung der diversen Reinigungs- und Desinfektionsverfahren (IDTF-Datenbank) je nach der vorherigen Ladung
- f. den Zeitpunkt der Reinigung
- g. Reinigungs- und Desinfektionsmittel. Diese Mittel müssen ihrem Verwendungszweck entsprechend ausgewählt werden. Außerdem dürfen sie keine Gefahr für die Sicherheit der Futtermittel, die mit dem Transportmittel transportiert werden, darstellen. Die Rückstände von Reinigungs- und Desinfektionsmitteln müssen auf einem möglichst niedrigen Niveau gehalten werden.

Es ist wichtig, dass das Wasser, mit dem die Frachträume gereinigt werden, über eine gute Qualität verfügt. Im Falle der Verwendung von Grundwasser, Regenwasser und/oder Oberflächenwasser muss im Hinblick auf das verwendete Reinigungswasser eine Risikoanalyse durchgeführt werden. Die Qualität des Wassers muss derart sein, dass das Wasser zu keiner Kontaminierung des zu transportierenden Futtermittels führen kann (wie etwa durch Rostschutzmittel).

Jedes Reinigungsprotokoll ist auf seine Wirksamkeit hin zu prüfen (Validierung). Anschließend kann dieses Reinigungsprotokoll für jeden gleich konstruierten Frachtraum als offizielle Reinigungsmethode angewandt werden.

Beim Einsatz von „Agri-only“- (Schienentransport-)Frachträumen muss der Frachtraum nach dem Löschen besenrein sein. Der Frachtraum braucht nicht grundsätzlich nach jedem Transport gereinigt zu werden. Der Verantwortliche, Verwalter bzw. Eigentümer des Frachtraums muss ein sich auf die jeweiligen Risiken stützendes Reinigungsprotokoll erstellen.

Darin hat mindestens Folgendes enthalten zu sein:

- a. die Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Reinigung
- b. die Reinigungsmethoden
- c. die Häufigkeit und Termine der Reinigung
- d. Reinigungs- und Desinfektionsmittel.
Diese Mittel müssen ihrem Verwendungszweck entsprechend ausgewählt werden. Außerdem dürfen sie keine Gefahr für die Sicherheit der Futtermittel, die mit dem Frachtraum transportiert werden, darstellen.

Erläuterung:

Eine gute Gewährleistung der Qualität des zur Reinigung verwendeten Wassers lässt sich über eine (Grund-) Wasseranalyse erzielen. Der Transporteur kann selbst eine (Grund-) Wasseranalyse durchführen (lassen) oder bei seinem Wasserversorger ein Analyseergebnis anfordern.

7.3.2.1 Überwachung der Wirksamkeit der Reinigungs- und Desinfektionsverfahren

Der Transporteur muss über Überwachungsmaßnahmen die Wirksamkeit der angewandten Reinigungs- und Desinfektionsmethoden bewerten. Der Transporteur legt zu diesem Zweck ein Überwachungsprotokoll fest, das die Mindesthäufigkeit für die Durchführung dieser Überwachungsmaßnahmen enthält.

7.3.3 Aufzeichnung

Es erfolgt eine Aufzeichnung der Transporte, der Reinigung zwischen einander folgenden Schüttguttransporten und der Inspektionen. Der Transporteur ist für die Aufzeichnung der Transporte zuständig.

- a. Ladungen mit vorzugsweise IDTF-Nummer müssen bei Schüttguttransporten vom Transportunternehmen je Frachtraum in einem Fahrtennachweis (einschließlich den letzten drei vorherigen Reinigungen) in elektronischer oder anderer Form aufgezeichnet werden. Der Fahrtennachweis hat allerdings im Frachtraum vorhanden oder sofort verfügbar oder abrufbar zu sein.
 - Die Aufzeichnungen zu den drei vorherigen Ladungen (einschließlich Reinigungen) des Frachtraums (mit dem Datum und der Unterschrift des Transporteurs versehen) müssen für Kontrollzwecke zur Verfügung stehen (im Falle von Schienentransporten gilt die vorherige Ladung mit dem dazugehörigen Reinigungsverfahren).
- b. Die gesetzlich geforderten Aufzeichnungen, worunter der Frachtschein, müssen verfügbar sein.
- c. Das Reinigungsverfahren ist vom Transportunternehmen je Frachtraum in den Fahrtennachweisen in elektronischer oder anderer Form festzuhalten und abzuzeichnen. Das Ergebnis des Reinigungsverfahrens muss visuell beurteilt werden und bei den vorherigen Ladungen in den Fahrtennachweisen aufgezeichnet werden.
- d. Die vorgeschriebenen Inspektionen und Kontrollen sowie eventuelle andere Inspektionen werden ebenfalls aufgezeichnet.

Der Transporteur muss nachweisen können, dass in der Vergangenheit im jeweiligen Frachtraum keine „verbotenen Ladungen“ transportiert worden sind, sofern nach jenem Transport das Freigabeverfahren, das auf der IDTF-Website im Abschnitt *Vorgehen - GMP+ International* veröffentlicht ist, auf korrekte Art und Weise angewandt worden ist.

Erläuterung:

Bei einem Transportunternehmen kann es sich auch um den Transporteur selbst handeln.

Für „Agri-only“-Frachträume gilt, dass die Aufzeichnungen zur Risikoanalyse geführt werden müssen.

8 Verifizierung und Verbesserung

8.1 Beschwerden

Der Befrachter bzw. Transporteur muss sein Verfahren zur Abwicklung kundenseitiger Beschwerden dokumentieren. In diesem Verfahren müssen auf jeden Fall die Aufzeichnung der relevanten Aspekte der Beschwerde und die Maßnahmen beschrieben werden, die im Zusammenhang mit der Beschwerde ergriffen wurden.

Eine Verfahrensanweisung zur Aufzeichnung und Abwicklung von Beschwerden beinhaltet mindestens:

- a. die Aufzeichnung der Beanstandungen
- b. die Analyse der Ursachen für die Beschwerden
- c. die Aufzeichnung der infolge der Beschwerde ergriffenen Maßnahmen
- d. die Aufzeichnung der Kommunikation mit den betreffenden Auftraggebern und anderen externen Parteien.

Erläuterung:

Das Beschwerdeverfahren darf sich auch aus einer Beschreibung der zu durchlaufenden Schritte zusammensetzen.

8.2 Internes Audit

Der Befrachter bzw. Transporteur muss über ein Verfahren für interne Audits verfügen.

Das Verfahren beinhaltet, dass der Befrachter bzw. Transporteur ein Protokoll für geplante Audits ausführen muss, um zu überprüfen, ob die internen Systeme ordnungsgemäß funktionieren und ob das Vorgehen wirksam ist. Im Rahmen dieser Audits müssen auf jeden Fall folgende Punkte überprüft werden:

- a. Beachtung der Anforderungen und Bedingungen dieses Standards
- b. Beachtung der Verfahren des Befrachter bzw. Transporteur
- c. Beachtung der Anforderungen und Bedingungen des HACCP-Plans des Befrachter bzw. Transporteurs
- d. Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen zur Unbedenklichkeit und Qualität von Futtermitteln
- e. Erfüllen der festgelegten Kundenanforderungen.

Das Protokoll für interne Audits muss gewährleisten, dass alle für den GMP+ Standard B4 *Transport & Schienentransport und Befrachtung* zutreffenden Tätigkeiten mindestens einmal pro Jahr (= alle zwölf Monate) einem Audit unterzogen werden.

Alle Mitarbeiter, welche die internen Audits durchführen, müssen dafür befähigt sein, entweder aufgrund einer entsprechenden Ausbildung oder Schulung (intern oder extern) oder aufgrund ihrer Erfahrung.

Die Ergebnisse der internen Audits müssen den Personen formell übermittelt werden, die für den Auditbereich zuständig sind. Der Bericht muss alle Aspekte abdecken, in denen die Betriebsführung oder Tätigkeiten nicht den betrieblichen Anforderungen genügen.

Solche Abweichungen müssen korrigiert werden. Der Auditbericht muss durch eine hierzu befugte Person abgezeichnet werden, sobald die Abweichungen beseitigt worden sind.

Erläuterung:

Bei einem internen Audit können auch die Checklisten, die auf der Website der GMP+ International (www.gmpplus.org) veröffentlicht sind, verwendet werden.

Dabei ist allerdings zwischen den Tätigkeiten bzw. Anwendungsbereich, den das Unternehmen anwendet, zu unterscheiden.

8.3 Bewertung des “feed safety management system“ und Verbesserungen

Der Befrachter bzw. Transporteur muss mindestens einmal jährlich geeignete Daten festlegen, erfassen und analysieren, um

- a. nachzuweisen, dass das “feed safety management system“ geeignet und wirksam ist; und
- b. festzustellen, ob eine laufende Verbesserung der Wirksamkeit des “feed safety management system“ möglich ist.

Zu diesem Zweck ist ein Verfahren zu entwickeln.

Die Verifizierung des HACCP-Plans (oder von Elementen daraus) ist Teil dieser Bewertung.

Die Ergebnisse dieser Analyse dienen unter anderem als Eingaben für die Managementbewertung (siehe Abschnitt 4.1).

Die Eingaben für eine solche Beurteilung beinhalten auf jeden Fall:

- a. Bewertung des Programms mit Grundbedingungen
- b. Bewertung von Analyseergebnissen (der Reinigung und Desinfektion)
- c. Verifizierung der Gefahrenanalyse (sofern zutreffend)
- d. Bewertung des Kenntnisstands des Personals
- e. die Ergebnisse der Lieferantenbewertung (dazu zählen beispielsweise die Lieferanten der Reinigungsmittel usw.)
- f. Analysen von (kundenseitigen) Beschwerden
- g. Bewertung der Implementierung von Gesetzen und Vorschriften
- h. die Ergebnisse der externen und internen Audits
- i. Veränderungen, die einen Einfluss auf das “feed safety management system“ haben.

Diese Bewertung muss auf jeden Fall Informationen zu folgenden Punkten enthalten:

- a. Inwieweit kann das “feed safety management system“ angepasst werden?
- b. Welche Möglichkeiten und Chancen bestehen zur Verbesserung des “feed safety management system“ ?

Anlage A: Muster eines FRI-Berichts nach GMP+**FRI-Bericht gemäß GMP+**

NBR / REFERENCE: Nr. / Referenz: No / Référence :			
INSTRUCTING PARTY: Auftraggeber: Donneur d' ordre :			
NAME BARGE / TELEF. : Name des Schiffs / Tel. : Bateau / tél. :			
PLACE OF INSPECTION : Inspektionsort: Lieu de l' inspection :		DESTINATION : Bestimmung: Destination :	
INTENDED TO LOAD KG : Zu ladendes Gewicht: Poids à charger :		PRODUCT : Erzeugnis: Produit :	
TEMPERATUR (falls zutreffend):			

DATE OF INSPECTION :	STARTED :	COMPLETED :
Datum der Inspektion:	Anfang:	Ende:
Date d' inspection :	Début :	Fin :

			GMP-ALLOWED GMP-zugelassen GMP-admis	
PREVIOUS CARGOES* :	LAST / letzte /		YES	NO
Vorherige Frachten*:	Dernier		Ja / Oui	Nein/Non
Chargements precedents* :	2ND / 2te / 2ème		YES	NO
	3RD / 3te / 3ème		Ja / Oui	Nein/Non
CLEANING : Reinigung:	DRY / trocken / sec		YES	NO
Nettoyage :	WITH WATER / mit Wasser / à l' eau		Ja / Oui	Nein/Non
	WATER + DETERGENT / Wasser + Reinigungsmittel / eau + détergent		YES	NO
			Ja / Oui	Nein/Non

		GMP-ALLOWED GMP-zugelassen GMP-admis	
	WATER + DETERGENT + DESINFECTION Wasser + Reinigungsmittel + Desinfektion / eau + détergent + désinfection	YES Ja / Oui	NO Nein/Non

RESULTS : Befunde / Résultats :	EMPTY / Leer / Vide	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	CLEAN / Rein / Propre	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	DRY / Trocken / sec	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	FREE FROM ODEUR / Geruchlos / Sans odeur	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	FREE FROM INSECTS / Frei von Schädlingen / Exempt de vermine	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	FREE FROM REMNANTS OF PREVIOUS CARGOES / Frei von vorherigen Ladungsresten / Sans restes de chargements antérieurs	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
	VISUAL : TOTALLY INTACT AND FULLY CLOSING Visuell unbeschädigt und verschließbar / Compartiments en bon état visuel et pourvus de fermetures adéquates	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
ART DER HEIZUNG (Tankschiffe): Dampf / Warmwasser / Heizöl			
FINAL RESULT : Ergebnis/ Résultat:	ACCEPTED FOR LOADING Genehmigung zum Laden / Accepté pour charger	YES Ja / Oui	NO Nein/Non
REMARKS / Bemerkungen / Remarques			
SURVEYOR'S NAME : Der Inspektor / Le controleur :		THE CAPTAIN :** Der Kapitän: Le capitaine :	

* unter Erwähnung von „agri-only“.

**Mit seiner Unterschrift bestätigt der Kapitän die Richtigkeit der Angaben im FRI-Bericht zu den vorherigen Ladungen.

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

Haftungsausschluss:

Dieser Veröffentlichung ist zur Informierung von Interessenten über die GMP+-Normen erstellt worden. Das Veröffentlichung wird regelmäßig aktualisiert. GMP+ International B.V. haftet für keinerlei etwaige Unvollkommenheiten in dieser Veröffentlichung.

© GMP+ International B.V.

Alle Rechte vorbehalten. Die Informationen aus dieser Veröffentlichung dürfen heruntergeladen, ausgedruckt und auf dem Bildschirm zu Rate gezogen werden, sofern dies für den eigenen, nichtkommerziellen Gebrauch erfolgt. Sämtliche Nutzungen anderer Art bedürfen der vorherigen schriftlichen Genehmigung der GMP+ International B.V.