

 Technical Specifications

TS1.9 - Transporttätigkeiten

Version DE: 2 März 2026



Inhaltsverzeichnis

1. EINFÜHRUNG	3
1.1. ANWENDUNGSBEREICH DIESES DOKUMENTS	3
1.2. ERLÄUTERUNGEN FÜR DEN LESER	3
2. AUFTRAGSERTEILUNG FÜR DEN TRANSPORT VON FUTTERMITTELN	5
3. BEFRACHTUNG VON FRACHTRÄUMEN	6
3.1. ANNAHME EINES TRANSPORTAUFTRAGS FÜR FUTTERMITTEL	6
3.2. ANFORDERUNGEN AN FRACHTRÄUME	6
3.2.1. AUSWAHL EINES FRACHTRAUMS	6
3.2.2. ERTEILUNG EINES AUFTRAGS AUF EINE FRACHTRAUMINSPEKTION	7
3.2.3. AUSFÜHRUNG EINER FRACHTRAUMINSPEKTION	8
3.2.4. ANNAHME EINES FRACHTRAUMS	9
4. TRANSPORT VON FUTTERMITTELN	11
4.1. REINIGUNG EINES FRACHTRAUMS VOR DER BELADUNG	11
4.2. TRANSPORT VON FUTTERMITTELN	12
4.2.1. ANFORDERUNGEN AN FRACHTRÄUME	12
4.3. ANFORDERUNG AN DIE DOKUMENTATION	14
APPENDIX: TRANSPORTREIHENFOLGE, REINIGUNGS-VERFAHREN UND FREIGABEVERFAHREN	16

1. Einführung

1.1. Anwendungsbereich dieses Dokuments

Dieses Dokument spezifiziert die Anforderungen für nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, die für eine oder mehr der nachstehenden Tätigkeiten verantwortlich sind:

- a. die Erteilung eines Auftrags auf den Transport loser und/oder verpackter Futtermittel
- b. die Organisation des Transports loser und/oder verpackter Futtermittel
- c. den physischen Transport loser und/oder verpackter Futtermittel per Straßentransportmittel, Seeschifffahrt oder Schiene.

Hinweis: Für die Anforderungen an den Transport loser und/oder verpackter Futtermittel per Binnenschifffahrt und Küstenschifffahrt siehe Binnen- und Küstenschifffahrtstransporten von Futtermitteln.

1.2. Erläuterungen für den Leser

In diesem Dokument werden die jeweiligen Anforderungen an die einzelnen oben genannten Tätigkeiten dargelegt (siehe §1.1).

Die Anforderungen in diesem Dokument verstehen sich als **Ergänzung** zu den Anforderungen im Dokument R1.0 *Feed Safety Management Requirements*. Jedes nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, das am Transportprozess beteiligt ist, trägt die Verantwortung für die Futtermittelsicherheit. Darunter fällt auch das Treffen deutlicher Vereinbarungen zu den Verantwortlichkeiten mit anderen beteiligten Parteien.

Die nachstehende Tabelle versteht sich als Leitfaden zur Beantwortung der Frage, ob Ihr zertifiziertes Unternehmen eine der oben genannten Tätigkeiten durchführt. Auch wird angegeben, wo sich die betreffenden Anforderungen finden lassen.

Abschnitt Nr.	Tätigkeit	Beispiele von Unternehmen, die für die jeweilige Tätigkeit verantwortlich sind.
Kapitel 2	Auftragserteilung für den Transport von Futtermitteln	<ol style="list-style-type: none"> a. ein Herstellungs- bzw. Handelsunternehmen, das das Produkt verkauft b. ein Herstellungs- bzw. Handelsunternehmen, das das Produkt beschafft c. ein Transportunternehmen, das den Transport an ein anderes Unternehmen auslagert.
Kapitel 3	Das Regeln des Transports von Futtermitteln für Sie selbst oder für Dritte einschließlich: <ul style="list-style-type: none"> • Annahme eines Transportauftrags für Futtermittel 	<ol style="list-style-type: none"> a. ein Befrachtungsunternehmen, das den Transport für einen Dritten regelt b. ein Transportunternehmen, das einen externen Transport regelt c. ein Transportunternehmen, das diese Tätigkeiten für den eigenen Transport durchführt

	<ul style="list-style-type: none"> • Auswahl eines Frachtraums • Erteilung eines Auftrags auf eine Frachtrauminspektion • Genehmigung des Frachtraums 	d. ein Herstellungs- bzw. Handelsunternehmen mit eigenem Transport.
Kapitel 4	<p>Transport von Futtermitteln einschließlich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reinigung eines Frachtraums vor der Beladung • physischer Transport • Dokumentation. 	<p>a. ein Transportunternehmen, das Transporte als eine Dienstleistung anbietet</p> <p>b. ein Herstellungs- bzw. Handelsunternehmen mit eigenem Transport.</p>

Zusätzlich zu den Tätigkeiten, die unter die Anforderungen in diesem Dokument fallen, gibt es noch weitere Tätigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Transportprozess stehen. Beispielsweise das Beladen des Frachtraums oder die Entgegennahme transportierter Produkte am Standort. Ausführliche Informationen über diese verwandten Tätigkeiten sind in TS1.1 Präventivprogramm, § 9.1 enthalten.

2. Auftragserteilung für den Transport von Futtermitteln

Das zertifizierte Unternehmen, das für die Erteilung des Auftrags zum Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss:

- a. dem Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, die folgenden Informationen zur Verfügung stellen, damit dieses ein korrektes Reinigungsverfahren anwenden kann:
 1. die Produktbeschreibung, einschließlich der spezifischen Produkteigenschaften
 2. den physischen Zustand des Produkts (beispielsweise trockener Zustand, feuchter/flüssiger Zustand, wasserlöslich, fetthaltiges Produkt)
 3. den Namen des Futtermittelzertifizierungssystems, das für das Unternehmen gilt, das die physischen Produkte vor Ort entgegennimmt.
- b. sicherstellen, dass bei Binnen- und Küstenschiffahrts-, See- und/oder Schienentransporten eine Frachtrauminspektion (FRI) stattfindet, um die Sauberkeit der Frachträume zu überprüfen, bevor die Beladung beginnt.

3. Befrachtung von Frachträumen

3.1. Annahme eines Transportauftrags für Futtermittel

Bevor ein Auftrag angenommen wird, muss das zertifizierte Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, oder das zertifizierte Unternehmen, das für die Regelung des Futtermitteltransports verantwortlich ist, Folgendes festlegen:

- a. die Beschreibung (Art und Sorte) des Produkts
- b. das Reinigungsverfahren gemäß/auf der Grundlage von:
 - 1. der [International Database Transport \(for\) Feed \(IDTF\)](#) (siehe Appendix: Transportreihenfolge, Reinigungsverfahren und Freigabeverfahren bei [Straßentransport](#) und [Schienentransport](#) – mit Ausnahme von „Agri-only“-Schienentransport, siehe 2). Für den Transport von Produkten zu einem Unternehmen, das an einem anderen Futtermittelzertifizierungssystem teilnimmt, gilt das strengste der beiden Reinigungsverfahren in der IDTF-Liste mit Unterschieden.
 - 2. Fegen bei „Agri-only“-Schienentransport
 - 3. Appendix 1 von TS3.3 *Binnen- und Küstenschiffahrtstransporten von Futtermitteln* bei [Binnen-](#) und [Küstenschiffahrtstransporten](#)
 - 4. eine Gefahrenanalyse bei [Seeschiffen](#).

3.2. Anforderungen an Frachträume

3.2.1. Auswahl eines Frachtraums

Das nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, das einen Frachtraum auswählt, muss:

- a. mindestens die Informationen, die in der nachstehenden Tabelle stehen, dokumentieren
- b. diese Informationen dem Unternehmen zur Verfügung stellen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist.

Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss diese Dokumentation bei der Annahme des Transports bestätigen.

Zu dokumentierende Informationen	Transportmittel		
	Straße	Binnenschiffahrt Küstenschiff Seeschiff	Schiene
Name, Art und Anzahl der (Fracht-)Räume, die für das zu transportierende Produkt ausgewiesen sind	√	√	√
Nachweis, dass: 1. der beschaffte Frachtraum in den Anwendungsbereich des	√	√	√

Zu dokumentierende Informationen	Transportmittel		
	Straße	Binnenschifffahrt Küstenschiff Seeschiff	Schiene
Futtermittelsicherheitssystem (FSMS) des zertifizierten Lieferanten fällt, oder 2. das Freigabeverfahren gemäß der Spezifizierung in der Appendix <i>Transportreihenfolge, Reinigungsverfahren und Freigabeverfahren</i> angewendet wird.			
Beschreibung (Art und Sorte) des Produkts	√ vorzugsweise IDTF- Nummer	√	√ vorzugsweise IDTF- Nummer
Reinheitsklausel in Bezug auf die Frachträume*	√	√	√
Art/Name der vorherigen Ladung(en) und der Reinigungstätigkeiten**	√ mindestens die letzten drei vorherigen Ladungen und die im Anschluss durchgeführten Reinigungen	√ mindestens die letzten drei vorherigen Ladungen und die letzte Reinigung	√ mindestens die letzte vorherige Ladung und die letzte Reinigung
Bei Teilladungen: Spezifizierung einer nicht nach GMP+ zertifizierten weiteren Zusatzfracht in einem anderen Frachtraum***	√	√	√
Angabe, wer die Frachtrauminspektion durchführen wird	Nicht zutreffend	√	√
Ort der Frachtrauminspektion (nicht notwendigerweise der Ladeort)	Nicht zutreffend	√	√
<p>*Mit dieser Klausel bestätigt das nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, dass es saubere, leere, (falls nötig) trockene Frachträume bereitstellt, die frei von unerwünschten Gerüchen und in jeder Hinsicht geeignet sind, um die Partie zu laden und zu transportieren.</p> <p>** Siehe Appendix <i>Transportreihenfolge, Reinigungsverfahren und Freigabeverfahren</i>.</p> <p>*** Das nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss das Unternehmen, das für den Regelung des Futtermitteltransports verantwortlich ist, benachrichtigen, wenn der Frachtraum eine nicht nach GMP+ zertifizierte Zusatzfracht in einem anderen Frachtraum enthält. Das nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, das für die Regelung des Futtermitteltransports verantwortlich ist, muss dies dem Unternehmen mitteilen, dass den Transportauftrag erteilt.</p>			

3.2.2. Erteilung eines Auftrags auf eine Frachtrauminspektion

(ausschließlich zutreffend im Falle von Küstenschifffahrt, Binnenschifffahrt, Seetransporten und Schienentransporten)

Die Frachtrauminspektion muss von einer externen offiziellen Prüfstelle oder einem Ladungsinspektor durchgeführt werden.

Wenn ein nach GMP+ zertifiziertes Unternehmen, das für die Regelung des Futtermitteltransports verantwortlich ist, einen Auftrag für eine Frachtrauminspektion erteilt, muss die Inspektion von einer externen offiziellen Prüfstelle durchgeführt werden. Nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, die für die Regelung des Transports ihrer eigenen Produkte per Bahnwaggon verantwortlich sind, dürfen die Frachtrauminspektion selbst durchführen.

Das nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, das einen Auftrag für eine Frachtrauminspektion erteilt, muss der Prüfstelle oder dem Ladungsinspektor mindestens folgende Informationen zur Verfügung stellen:

- a. Ort der Frachtrauminspektion
- b. Spezifizierung, dass sich der Auftrag auf eine Frachtrauminspektion im Rahmen des „GMP+ Feed Safety Assurance“-Moduls bezieht
- c. Beschreibungen und Mengen der Produkte
- d. Art/Name/Zahl(en) und Eigentümer des oder der Frachträume
- e. Angabe „Agri-only“, sofern zutreffend
- f. Menge, Zahl, Angabe des Frachtraums, der für die Partie vorgesehen ist
- g. sofern zutreffend, Anweisungen für:
 - Teilladung/Teilstauung
 - Sammelladung/getrennte Stauung
- h. im Falle von:
 - Küstenschiffahrts-, Binnenschiffahrts- oder Seetransport: mindestens die letzten drei vorherigen Ladungen und die letzte Reinigung
 - Schienentransport: mindestens die letzte vorherige Ladung und die letzte Reinigung
- i. voraussichtliches Inspektionsdatum
- j. Ladeort
- k. Kontaktdaten des Ladeortes
- l. Angaben zu der Person, der Bericht zu erstatten ist
- m. die Bestimmung der Partie.

Tipp:

Eine zusätzliche Ladeflächeninspektion im Rahmen des GMP+ FC-Schemas kann entfallen, wenn dokumentierte Informationen vorliegen, die belegen, dass der Transport auf Grundlage eines FOSFA-Vertrags erfolgt. Ein *Certificate of Compliance, Cleanliness and Suitability of Ship's Tank* sowie ein *Cleanliness of holds certificate – Oilseeds* sind bereits Bestandteil der FOSFA-Regelwerke.

3.2.3. Ausführung einer Frachtrauminspektion

(ausschließlich zutreffend im Falle von Küstenschiffahrt, Binnenschiffahrt, Seetransporten und Schienentransporten)

Das nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, das die Prüfstelle oder den Ladungsinspektor einweist, muss sicherstellen, dass die Frachtrauminspektion in Übereinstimmung mit den folgenden Kriterien durchgeführt wird:

- a. Der Frachtraum muss für den Transport der zu ladenden Produkte geeignet sein. Er muss visuell kontrolliert werden, um zu gewährleisten, dass er:
 - sauber, leer, trocken (falls nötig) und frei von unerwünschten Gerüchen ist
 - frei von Elementen ist, die einen negativen Einfluss auf die Sicherheit der zu ladenden Produkte haben können, beispielsweise Rückstände vorheriger Ladungen und/oder Unreinheiten
 - frei von Insekten oder Schädlingen ist
 - verschließbar und in gutem Zustand ist. Es muss kontrolliert werden, ob das Transportmittel die zu transportierenden Produkte gegen Einflüsse anderer zu transportierender Produkte und gegen äußere Einflüsse schützt.
- b. Es ist klar, wie zu handeln ist, wenn Abweichungen (wie unter a) angegeben festgestellt werden
- c. Die Feststellungen werden als dokumentierte Information aufbewahrt.
- d. Die Feststellungen der Frachtrauminspektion werden dem nach GMP+ zertifizierten Unternehmen, das die Prüfstelle einweist, schriftlich mitgeteilt.

3.2.4. Annahme eines Frachtraums

(ausschließlich zutreffend bei Küstenschifffahrt, Binnenschifffahrt, Seetransport und Schienentransport)

Der Bericht der Frachtrauminspektion muss folgende Informationen enthalten, damit der Frachtraum angenommen werden kann.

Der Bericht der Frachtrauminspektion muss mindestens die folgenden Punkte enthalten:

- a. Titel: *Bericht der Frachtrauminspektion - „GMP+ Feed Safety Assurance“-Modul*
- b. Kennzeichnung der Ladeeinheit
- c. Ort und Datum der Inspektion
- d. Bestimmung
- e. Name des Auftraggebers
- f. Voraussichtlich zu ladendes Gewicht (kg)
- g. Name des Produkts
- h. Bestätigung der Anerkennung der vorherigen Ladungen im „GMP+ Feed Safety Assurance“-Modul und bei:
 - Küstenschifffahrts-, Binnenschifffahrts- oder Seetransport: mindestens die letzten drei vorherigen Ladungen und die letzte Reinigung
 - Schienentransport: mindestens die letzte vorherige Ladung und die letzte Reinigung
- i. Bestätigung, dass die Frachträume die folgenden Anforderungen erfüllen:
 - leer
 - sauber
 - trocken, falls nötig
 - frei von unerwünschten Gerüchen
 - frei von Insekten
 - frei von Rückständen vorheriger Ladungen
 - vollständig intakt und verschließbar
- j. Art der Heizung (Tankschiffe)
- k. Endergebnis: Annahme oder Ablehnung des oder der Frachträume

- l. Bemerkungen
- m. Name und Unterschrift des Ladungsinspektors
- n. Name und Unterschrift des Kapitäns
- o. Bei einer Teilpartie müssen die folgenden Angaben als dokumentierte Information aufbewahrt werden:
 - ob der Frachtraum bereits teilweise beladen ist
 - der visuell festgestellte Zustand der bereits vorhandenen Ladung
 - die voraussichtliche Weise der Beladung und/oder Trennung der neuen Partie.

Der Bericht über die Feststellungen der Frachtrauminspektion muss dem Unternehmen, das für die Erteilung des Auftrags zum Futtermitteltransport verantwortlich ist, sowie – bei Küsten- & Binnenschiffahrts- oder Seetransport – dem Eigentümer des Frachtraums unmittelbar nach der Fertigstellung mitgeteilt werden.

 **Tipp:**

Die Unterschrift des Kapitäns auf dem Bericht bestätigt, dass die vorherigen Ladungen und die letzte Reinigungstätigkeiten wie beim Beladen angegeben sind.

4. Transport von Futtermitteln

4.1. Reinigung eines Frachtraums vor der Beladung

Vor dem Futtermitteltransport muss der Frachtraum gereinigt werden. Als Mindestreinigungsanforderungen – je nach Transportart – gelten die folgenden Reinigungsverfahren:

- a. die Transportreihenfolge, Reinigungsverfahren und Freigabeverfahren (siehe folgender Anhang) der [International Database Transport \(for\) Feed \(IDTF\)](#) bei Straßentransport und Schienentransport (außer „Agri-only“). Für den Transport von Produkten zu einem Unternehmen, das an einem anderen Futtermittelzertifizierungssystem teilnimmt, gilt das strengste der beiden Reinigungsverfahren in der IDTF-Liste mit Unterschieden.
- b. Fegen bei „Agri-only“-Schienentransport
- c. TS3.3 bei Binnen- und Küstenschiffahrtstransporten
- d. ein risikobasiertes Reinigungsprotokoll bei Seeschiffen.

Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss über ein Reinigungsprotokoll verfügen, das mindestens folgende Punkte enthält:

- e. die Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Reinigung
- f. die Reinigungsmethoden
- g. die Häufigkeit und Zeitpunkt der Reinigung
- h. die Verwendung von Reinigungs- und Desinfektionsmitteln. Diese Mittel müssen lebensmittelecht sein und ihrem Verwendungszweck entsprechend ausgewählt werden. Rückstände von Reinigungs- und Desinfektionsmitteln müssen auf ein Minimum beschränkt werden.
- i. die Umsetzung des korrekten Reinigungs- und Desinfektionsverfahrens ([IDTF-Datenbank/ TS3.3 Binnen- und Küstenschiffahrtstransporten von Futtermitteln](#)) je nach vorheriger Ladung.

Schienentransport: Bei Verwendung von „Agri-only“-Frachträumen muss das nach GMP+ zertifizierte Unternehmen, das für den Frachtraum verantwortlich ist, ein risikobasiertes Reinigungsprotokoll erstellen, das mindestens die Punkte e) bis i) weiter oben abdeckt.

Das Wasser (einschließlich Grundwasser, Regenwasser und/oder offenes Wasser), mit dem die Frachträume gereinigt werden, darf sich nicht negativ auf die Futtermittelsicherheit des zu transportierenden Futtermittels auswirken (TS1.1 Präventivprogramm, § 4.2 Wasser und Dampf).

Überwachung der Wirksamkeit von Reinigungs- und Desinfektionssystemen

Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss die Wirksamkeit der angewandten Reinigungs- und Desinfektionsmethoden beurteilen. Zu diesem Zweck muss es über einen Kontrollplan verfügen, in dem die Mindesthäufigkeit der durchzuführenden Kontrollen aufgeführt ist.

4.2. Transport von Futtermitteln

4.2.1. Anforderungen an Frachträume

Der Futtermitteltransport muss in einem sauberen und trockenen Frachtraum erfolgen.

Beim Transport darf ein nach GMP+ gesichertes Futtermittel nicht mit einem anderen Produkt vermischt werden, auch nicht mit anderen Partien nach GMP+ gesicherter Futtermittel.

Frachträume – sowie die Teile des Transportmittels, die für die Futtermittelsicherheit kritisch sind – müssen sauber sein. Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss sicherstellen, dass die Frachträume:

- a. aus Materialien hergestellt sind, die gereinigt werden können, um Verunreinigungen von Futtermitteln zu verhindern; das gilt vor allem für Oberflächen, die in direkten Kontakt mit dem Futtermittel kommen
- b. sich für die beabsichtigte Verwendung eignen und der beabsichtigten Verwendung entsprechend funktionieren
- c. angemessene hygienische Arbeitsmethoden ermöglichen
- d. verhindern, dass beim Laden und Löschen Verunreinigungen auftreten
- e. (leer oder beladen) abgedeckt sind, es sei denn, dass aus einer Risikobewertung hervorgeht, dass eine fehlende Abdeckung keine Nachteile für die Futtermittelsicherheit hat. Die Abdeckplanen, die zum Abdecken der Frachträume verwendet werden, müssen sauber sein, wenn es sich um lose Ladungen handelt, und außerdem trocken, wenn die Ladung aus Trockenfutter besteht
- f. während der Ruhezeiten und nachts nicht für Unbefugte zugänglich sind.

Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss nachweisen können, dass im Frachtraum keine verbotenen Ladungen transportiert wurden. Wenn eine verbotene Ladung transportiert wurde, muss nachgewiesen werden, dass das Freigabeverfahren gemäß der Spezifizierung in der Appendix *Transportreihenfolge, Reinigungsverfahren und Freigabeverfahren* im Anschluss an diesen Transport korrekt angewendet wurde.

Tipp:

Wenn wir auf „Oberflächen, die in direkten Kontakt mit Futtermittel kommen können“ verweisen, sind damit Objekte wie Entladeschläuche und Reinigungshilfsmittel wie Besen und Bürste gemeint. Daher müssen Besen, die zur Reinigung eines Frachtraums verwendet werden, vor Beginn des Reinigungsverfahrens frei von Schmutz sein.

Tipp:

Verbotene Ladungen. Alle Produkte, die in der IDTF als verboten oder gar nicht eingestuft sind, sind als Ladung **verboten** (die so genannten „verbotenen Ladungen“) in Transportmitteln, die Produkte transportieren, die für Futtermittel verwendet werden.

+ Tipp:

Es ist nützlich zu wissen, dass auch in den beschafften Frachträumen keine verbotenen Ladungen transportiert wurden.

4.2.1.1. Ergänzende Anforderungen an Kombifahrzeuge

Wenn Fahrzeugkombinationen verwendet werden, die spezifisch für den Transport von Futtermitteln und verbotenen Ladungen entwickelt wurden, gelten diverse Zusatzanforderungen:

- a. Futtermittel und verbotene Ladungen dürfen nicht gleichzeitig transportiert werden.
- b. Frachträume, die für den Transport von Futtermitteln bestimmt sind, und Frachträume, die für den Transport von verbotenen Ladungen bestimmt sind, sind physisch streng getrennt.
- c. Beim Laden und Löschen besteht eine strenge räumliche Trennung zwischen Futtermitteln und verbotenen Ladungen.
Diese Vorkehrungen umfassen Maßnahmen zur Verhütung einer wechselseitigen Kontaminierung bei Lade- und Löschstellen, den Einsatz getrennter Geräte zum Laden und Löschen von Futtermitteln und verbotenen Ladungen (Leitungen, Schläuche, Kopplungen, Fittings, Anschlüsse usw.) sowie Maßnahmen zur Vermeidung von Verschüttungen während des Füllens des Tanks.
- d. Die Frachträume, die für den Transport verbotener Ladungen verwendet werden, werden auf keinen Fall für den Transport von Futtermitteln eingesetzt, es sei denn, alle Teile, die mit der Ladung in Kontakt kommen (Frachträume, Leitungen, Spüleinrichtungen, Pumpen usw.), werden durch neue Geräte ersetzt.
- e. Alle Frachträume müssen für eine visuelle Inspektion zugänglich sein.
- f. Das Fahrzeug muss mit einer Einrichtung zur Entfernung externer Verschmutzungen ausgerüstet sein (beispielsweise mit einem integrierten Wassertank mit Sprühgerät).
- g. Die eindeutige Kennzeichnung der Frachträume muss gewährleistet sein. Es muss festgelegt werden, welche Frachträume für Futtermittel und welche Frachträume für verbotene Ladungen verwendet werden.
- h. Der kombinierte Transport wird mittels Fahrzeugen mit fest eingebauten stabilen Frachträumen durchgeführt. Der Einsatz wiederverwendbarer Flexitanks/Hubböden ist ausschließlich gestattet, wenn die folgenden Anforderungen erfüllt sind:
 1. Das unterstützende System der Flexitanks (Pumpe sowie Leitungen und Ventile) ist vom für den Futtermitteltransport bestimmten Frachtraum derart getrennt, dass sich ein Leck im unterstützenden System nicht auf den Frachtraum auswirkt, der für den Futtermitteltransport bestimmt ist.
 2. Ehe ein Flexitank verwendet wird, muss das nach GMP+ zertifizierte Unternehmen sich vergewissern, dass der Auflieger frei von Rückständen ist, die den Flexitank beschädigen könnten.
 3. Wenn der Flexitank nicht verwendet wird, muss er hinter eine schützende Trennwand gelagert werden.
 4. An jedem Flexitank und jeder unterstützenden Systemeinheit muss eine deutliche Kennzeichnung angebracht werden.
 5. Die Lebensdauer des Flexitanks beträgt höchstens 5 Jahre nach dem ersten Einsatz, wonach der Flexitankbeutel nachweisbar ersetzt werden muss. Der Flexitank muss früher ersetzt werden, wenn er Verschleißerscheinungen aufweist.

6. Das Flexisystem wird von einer unabhängigen Prüfstelle für die Befestigung der Ladung getestet und zugelassen (das System muss stabil sein und darf beim Transport nicht auseinanderbrechen). Bestandteil der Zertifizierung ist eine regelmäßige Kontrolle, die mindestens einmal im Jahr vom Hersteller – oder von Personen, die vom Hersteller zugelassen sind – gemäß EN 12642/EN 12195 oder einer gleichwertigen Norm durchgeführt wird.
Defekte am Karosserieaufbau und am Flexitanksystem müssen unverzüglich behoben werden. Ausschließlich der Hersteller oder Unternehmen, die vom Hersteller zugelassen sind, dürfen Defekte beseitigen.
7. Der Flexitank muss auf jeden Fall die nachstehenden technischen Mindestanforderungen erfüllen:
 - Material: PET
 - Gewicht: 1150 g/m²
 - Zugstärke: Aufprall 5.600 N/5 cm, Einschlag 5.400 N/5 cm
 - Zugwiderstand: Aufprall 1.000 N/Einschlag 900 N
 - Temperaturbeständigkeit: -30 °C bis +70 °C
 - Beständigkeit gegen Schaden durch Biegen: keine Risse nach 100.000 Biegungen

4.3. Anforderung an die Dokumentation

Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss als dokumentierte Information aufbewahren:

- a. die nächsten Transporte
- b. die Reinigungen zwischen den nächsten Transporten
- c. die Inspektionen und Kontrollen
- d. den Massenguttransport im Fahrtennachweis
 - Ladungen pro Frachtraum – vorzugsweise mit einer IDTF-Nummer
 - die Reinigungen, die nach dem Transport dieser Ladungen durchgeführt wurden

Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss bei einer Inspektion vorlegen können:

- a. den Fahrtennachweis für den Frachtraum
- b. die Aufzeichnungen der drei vorherigen Ladungen (einschließlich der Reinigungstätigkeiten) in diesem Frachtraum, einschließlich Datum und Unterschrift des Unternehmens, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist
- c. bei Schienentransporten, die Aufzeichnung der letzten vorherigen Ladung mit den letzten Reinigungstätigkeiten
- d. die gesetzlich vorgeschriebenen Transportdokumente.

Tipp:

Es ist nützlich, zu wissen, dass es auch wichtig ist, die vorgenannten dokumentierten Informationen für „Agri-only“-Frachträume vorliegen zu haben. Diese Informationen werden benötigt, um das risikobasierte Reinigungsprotokoll aus § 4.1 umzusetzen.

 Tipp:

Es ist nützlich, zu wissen, dass auch für die Beschaffung von Frachträumen für den eigenen Gebrauch die Aufzeichnungen zur den vorherigen Ladungen (einschließlich Reinigungstätigkeiten) vorhanden sein müssen.

Appendix: Transportreihenfolge, Reinigungs- und Freigabeverfahren

Diese Appendix enthält:

- i. Anforderungen für die Festlegung der richtigen Transportreihenfolge für das transportierte Futtermittel
- ii. Richtlinien für Schritte in verschiedenen Reinigungsverfahren
- iii. Anforderungen an die Freigabe von Frachträumen nach dem Transport verbotener Ladungen.
- iv. Freigabeverfahren nach einem dokumentierten Verfahren, das von der zuständigen Behörde zugelassen wurde.

i Transportreihenfolge im Hinblick auf transportierte Futtermittel

Transportreihenfolge

Nur Produkte, die mit einem der Reinigungsverfahren A, B, C oder D in die [International Database Transport \(for\) Feed \(IDTF\)](#) aufgenommen wurden, sind als vorherige Ladungen für Futtermitteltransporte als Straßen- oder Schienentransport zugelassen. Für den Transport mit Binnen- und Küstenschiffen gilt die Produktliste aus Appendix 1 in TS3.3 *Binnen- und Küstenschiffahrtstransporten von Futtermitteln*. Bei Transport per Seeschiff muss das Unternehmen, das für die Regelung des Futtermitteltransports verantwortlich ist, auf der Grundlage einer Risikobewertung Kriterien für vorherige Ladungen erstellen.

International Database Transport (for) Feed (IDTF)

Die IDTF enthält die Anforderungen an die Transportreihenfolge sowie an die Reinigungs- und Desinfektionsverfahren für zahlreiche Produkte. Die IDTF ist zu finden unter <https://www.icrt-idtf.com/de/>. Das Verzeichnis mit festgestellten Reinigungs- und Desinfektionsverfahren kann sich im Laufe der Zeit ändern. Die Änderungen werden im GMP+-Newsletter veröffentlicht. Ein Antrag auf (Neu-)Einordnung von Produkten innerhalb eines der Reinigungsverfahren kann bei GMP+ International eingereicht werden (<https://www.icrt-idtf.com/de/procedures/>).

Reinigungsverfahren

Die Grundprinzipien der unterschiedlichen Reinigungsverfahren sind in Abschnitt 2 weiter unten zu finden. Die festgestellten Reinigungsverfahren müssen als eine Mindestanforderung erachtet werden. Wenn der Frachtraum nach dem jeweiligen Reinigungsverfahren nicht sauber ist, muss eine zusätzliche Reinigung vorgenommen werden.

Freigabeverfahren

Produkte, die nicht in die IDTF-Datenbank oder in Appendix 1 von TS3.3 *Binnen- und Küstenschiffahrtstransporten von Futtermitteln* mit einer der Reinigungskategorien A, B, C oder D aufgenommen sind, sind als Ladung für Transportmittel, in denen auch Futtermittel transportiert werden, verboten. Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss nachweisen können, dass in der Vergangenheit keine verbotenen Ladungen transportiert wurden. Nach dem Transport einer verbotenen Ladung darf der betreffende Frachtraum nur noch für den Futtermitteltransport eingesetzt werden, nachdem das Transportmittel:

- von einem unabhängigen Frachtrauminspekteur, oder
- nach einem dokumentierten Verfahren, das von der zuständigen Behörde zugelassen wurde, freigegeben wurde. Siehe diesbezüglich § 4 weiter unten.

ii. Reinigungs- und Desinfektionsverfahren

Im Zusammenhang mit Reinigung und Desinfektion lassen sich vier P Verfahren unterscheiden:

- A. Trockene Reinigung
- B. Reinigung mit Wasser
- C. Reinigung mit Wasser und einem lebensmittelechten Reinigungsmittel
- D. Desinfektion nach einem der vorherigen Reinigungsverfahren (A, B oder C).

Innerhalb eines Reinigungsverfahrens darf auf der Grundlage einer Beurteilung der Wirksamkeit der angewandten Reinigungs- und Desinfektionsmethoden (siehe Abschnitt 4.1) von den nachstehend beschriebenen Schritten abgewichen werden.

Reinigungsverfahren A (trockene Reinigung)

Anwendung:

- Nach dem Transport trockener „neutraler“ Produkte vor dem ersten Futtermitteltransport.

Das allgemeine Reinigungsverfahren lautet wie folgt:

- a. Reinigung des Transportmittels durch Saugen, Ausblasen oder Fegen
- b. Reinigung schwer zugänglicher Stellen von Hand
- c. Wenn nach der Trockenreinigung noch Rückstände vorhanden sind, muss eine extra Nassreinigung durchgeführt werden.

Tipp:

Bei der Trockenreinigung sollte berücksichtigt werden, dass im Allgemeinen Saugen bevorzugt wird, weil diese Reinigungsmethode dafür sorgt, dass Staub oder Schmutz nicht verbreitet werden.

Reinigungsverfahren B (Reinigung mit Wasser)

Anwendung:

- Nach dem Transport von Produkten mit Reinigungsverfahren B, vor dem ersten Futtermitteltransport.
- Nach dem Transport von beispielsweise feuchten oder klebrigen Stoffen oder eventuell schädlichen Chemikalien.
- Unternehmen, die Transporte mit Silotankwagen durchführen, müssen diese Tankwagen mindestens einmal alle drei Monate nass reinigen, es sei denn, sie können nachweisen, dass im Silotankwagen keine Rückstände vorhanden sind.

Das allgemeine Reinigungsverfahren lautet wie folgt:

- a. Rückstände der vorherigen Ladung möglichst weitgehend und trocken entfernen
- b. mit kaltem Wasser vorspülen oder falls nötig mit warmem Wasser, auf schwer zugängliche Stellen achten

- c. von Hand reinigen
- d. Hochdruckreinigung mit Wasser
- e. durch Belüftung oder mit Heißluftkanone trocknen.

+ Tipp:

Für die Reinigung offener Fahrzeuge sollte vorzugsweise ein Hochdruckreiniger mit flachem Sprüher verwendet werden, der einen Druck von mindestens 25 bar oder höher hat. Wenn Chemikalien (beispielsweise chemischer Dünger) entfernt werden müssen, sollte vorzugsweise warmes Wasser (mindestens 60 °C) verwendet werden, damit sich die Chemikalien leichter auflösen. Es sollte berücksichtigt werden, dass schwer zugängliche Stellen falls nötig separat mit weiteren Mitteln wie Bürsten gereinigt werden können. Es ist wichtig, zu wissen, dass das Wasser abfließen können muss.

Reinigungsverfahren C (Reinigung mit Wasser und Reinigungsmittel)

Anwendung:

- Nach dem Transport einer Ladung mit Protein oder Fett, vor dem ersten Futtermitteltransport.
- Es sind ausschließlich lebensmittelechte Reinigungsmittel gestattet.

Das allgemeine Reinigungsverfahren lautet wie folgt:

- a. Rückstände der vorherigen Ladung möglichst weitgehend und trocken entfernen.
- b. Vorspülen mit heißem Wasser (höchstens 60 °C) und schwer zugängliche Stellen von Hand reinigen
- c. Kipper o. Kippanhänger mit Schaum- oder Gel-Reinigungsmittel behandeln oder im Falle einer Tankreinigung bei 80 °C mit CIP-Reinigungsmittel spülen
- d. mit Wasser bei einer Temperatur von ca. 60 °C spülen
- e. falls nötig, durch Belüftung oder Heißluftkanone trocknen.

+ Tipp:

Um Fette einfacher entfernen zu können, ist eine erhöhte Wassertemperatur erforderlich. Diese darf allerdings nicht höher sein als 60 °C, um der Gerinnung von Eiweiß und dadurch dem Kleben an Oberflächen vorzubeugen. Um die Entfernung von Fetten und Eiweißen zu erleichtern, wird ein mäßig bis stark alkalisches Reinigungsmittel in den vom Hersteller vorgeschriebenen Dosierungen empfohlen. In offenen Systemen (Kipper / Kippanhänger) kann am besten ein schäumendes, entfettendes Mittel verwendet werden. Im Falle von Tankreinigung mit Spritzdüsen darf jedoch kein schäumendes Mittel eingesetzt werden, sondern kann besser mit einem so genannten „Cleaning in Place“-Reinigungsmittel (CIP) bei erhöhter Temperatur gearbeitet werden. In speziellen Fällen wie der Entfernung von kalkhaltigen Materialien sind saure Reinigungsmittel zu bevorzugen.

Reinigungsverfahren D (Reinigung und Desinfektion)

Anwendung:

- Nach dem Transport von Produkten mit Reinigungsverfahren D, vor dem ersten Futtermitteltransport.

- Wenn vorherige Ladungen unter mikrobiologischen Gesichtspunkten nicht akzeptabel sind (wahrnehmbare Anzeichen von Verderb)
- Wenn bekannt ist, dass Ladungen Mikroorganismen enthalten, die Krankheiten verursachen, beispielsweise Salmonellen.
- Es sind ausschließlich gesetzlich zugelassene lebensmittelechte Desinfektionsmittel gestattet.
- Eine andere Form der Desinfektion (beispielsweise Heißdampf, Begasung) darf nur angewandt werden, sofern deren Wirksamkeit festgestellt worden ist.

Das allgemeine Reinigungsverfahren lautet wie folgt:

- a. Reinigung gemäß dem Reinigungsverfahren A, B oder C
- b. Desinfektion mit einem Desinfektionsmittel in einer Dosierung gemäß der Gebrauchsanleitung.
- c. falls nötig, nass spülen
- d. falls nötig, durch Belüftung oder Heißluftkanone trocknen.

 **Tipp:**

Es ist nützlich, die unterschiedlichen Arten von Reinigungs- und Desinfektionsmitteln zu kennen. Unterschieden wird zwischen Desinfektionsmitteln, die auf ihre bakterielle und fungizide Wirksamkeit getestet worden sind, und Desinfektionsmitteln, die auf ihre bakterielle, fungizide und viruzide Wirksamkeit getestet wurden. Letztere dürfen ausschließlich in der Viehhaltung eingesetzt werden. Für Fahrzeuge zum Futtermitteltransport ist die Verwendung von Desinfektionsmitteln, die für die Lebensmittelindustrie zugelassen worden sind, die einzige andere Alternative.

Es muss berücksichtigt werden, dass die Verwendung eines kombinierten Reinigungs- und Desinfektionsmittels mit Aktivchlor nur möglich ist, wenn es auf glatten Oberflächen eingesetzt wird, die sich einfach reinigen lassen, beispielsweise Edelstahl.

In allen anderen Fällen ist es besser, erst zu reinigen und danach zu desinfizieren. In diesem Fall ist es empfehlenswert, beim Desinfizieren offener Fahrzeuge Desinfektionsmittel zu verwenden, die Aktivchlor enthalten.

Die Verwendung chlorhaltiger Reinigungsmittel wird nicht empfohlen für rostanfällige Materialien oder nach einer sauren Reinigung, weil die Möglichkeit besteht, dass giftige Chlorgase entstehen. In diesem Fall können alternativ quaternäre Ammoniumverbindungen verwendet werden (ausgenommen bei Tankreinigung mit Spritzdüsen, um Schaumbildung zu verhindern). Der Vorteil quaternärer Ammoniumverbindungen ist, dass sie besser haften und dadurch länger einwirken. Der Nachteil ist, dass sie schwerer zu entfernen sind.

Bei geschlossenen Tankwagen ist der Einsatz von Peressigsäure in Betracht zu ziehen. Der Vorteil ist, dass sie im Gegensatz zu Aktivchlor nicht so leicht aktiviert wird. Sie hat allerdings einen penetranten Geruch und greift auch das Gummi an, was gleich zwei Nachteile sind. Denken Sie daran, dass Desinfektionsmittel mindestens fünf Minuten lang verabreicht werden müssen, um ihre Wirkung entfalten zu können.

Es wird dringen empfohlen, nach dem Desinfizieren zu spülen, um das Risiko von Rückständen zu vermeiden, es sei denn, es kann nachgewiesen werden, dass Rückstände kein Risiko darstellen.

Auch gut zu wissen: In manchen Fällen kann das Entfernen von Desinfektionsmittel dazu führen, dass überlebende Bakterien entstehen, wenn die Oberfläche zu lange feucht bleibt.

Sie können diverse zusätzliche Kontrollen durchführen, um zu beurteilen, wie effektiv die von Ihnen verwendete Reinigungs- und/oder Desinfektionsmethode war:

- ATP (Adenosin-tri-Phosphat) kommt in alle tierischen und pflanzlichen Zellen vor und kann daher als Indikator für den Umfang der biologischen Verunreinigung verwendet werden, die auf Oberflächen zurückbleibt. Die Verwendung von ATP ist beim Transport von Chemikalien in den meisten Fällen nicht sinnvoll.
- Abklatschproben können verwendet werden, um die Wirksamkeit einer bestimmten verwendeten Desinfektionstechnik zu kontrollieren.
- HPLC und Massenspektrometrie (MS) können zur Kontrolle auf chemische Rückstände und Schädlingsbekämpfungsmittel verwendet werden.
- Zur Kontrolle auf Bestandteile tierischen Ursprungs dürfen mikroskopische Screeningmethoden im Sinne der [Verordnung \(EG\) Nr. 152/2009](#) eingesetzt werden.

iii. Freigabeverfahren von Frachträumen nach dem Transport verbotener Ladungen

Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, muss nachweisen können, dass in der Vergangenheit keine verbotenen Ladungen transportiert wurden. Nach dem Transport einer verbotenen Ladung darf der betreffende Frachtraum nur noch für den Futtermitteltransport eingesetzt werden, nachdem das Transportmittel:

- von einem unabhängigen Frachtrauminspekteur, oder
- nach einem dokumentierten Verfahren, das von der zuständigen Behörde zugelassen wurde, freigegeben wurde (siehe § 4 weiter unten).

Hinweis: Ladungen, die eines der in § 4 genannten Produkte enthalten, können nur von der zuständigen Behörde freigegeben werden. Die Freigabeoptionen in § 3 weiter unten können nicht auf Ladungen angewendet werden, die diese Produkte enthalten.

iii. a Straßentransport

Das Unternehmen, das für den Futtermitteltransport verantwortlich ist, hat zwei Möglichkeiten, um einen Frachtraum nach dem Transport einer verbotenen Ladung freizugeben:

Möglichkeit A: Freigabe durch eine Prüf- oder Inspektions- bzw.

Zertifizierungsstelle

Folgende Schritte müssen zum Erhalt einer Genehmigung für einen Frachtraum nach dem Transport einer verbotenen Ladung in der angegebenen Reihenfolge durchgeführt werden.

1. Eine Reinigung, die spezifisch auf die Art der verbotenen Ladung zugeschnitten ist, muss gemäß einem Protokoll durchgeführt werden, das vorher vom Unternehmen erstellt wurde.
2. Die Bewertung des Frachtraums – auf Kosten des Unternehmens – vor der Beladung mit Futtermittel und nach der vorgenannten Reinigung durch einen qualifizierten Ladungsinspektor einer unabhängigen Prüf- oder einer Zertifizierungs-/ Inspektionsstelle. Siehe F0.2 *Definitionsverzeichnis*.

Der Ladungsinspektor überprüft anhand des Logbuches, welche vorherigen Ladungen transportiert und welche Reinigungs- und Desinfektionstätigkeiten durchgeführt wurden. Der Frachtraum des Transportmittels wird anschließend visuell auf eventuell vorhandene Rückstände, insbesondere an schwer zu reinigenden Stellen, überprüft.

3. Abhängig von den vorherigen Ladungen und den Ergebnissen der visuellen Inspektion können nach Urteil des Ladungsinspektors und auf Kosten des Unternehmens – ergänzende Hygienemessungen mittels von ATP-Messungen oder Abklatschproben durchgeführt werden. Eine weitere Möglichkeit ist die Analyse des Spülwassers.

Der Ladungsinspektor stellt eine Bescheinigung aus (an der Inspektionsadresse), aus welcher ersichtlich sein muss, dass das Transportmittel/der Frachtraum wieder für den Futtermitteltransport verwendet werden kann.

Möglichkeit Unternehmens B: Freigabe durch einen Ladungsinspektor eines nach GMP+ zertifizierten

Die folgenden Schritte müssen in der angegebenen Reihenfolge getroffen werden, um für einen Frachtraum nach dem Transport einer verbotenen Ladung eine Zulassung zu erhalten.

- Nach dem Transport einer verbotenen Ladung muss das Unternehmen 5 Ladungen mit Reinigung A, B, oder C durchführen, sofern diese kein Futtermittel enthalten, bevor dieser Frachtraum wieder für Futtermittel freigegeben werden kann.

Eine Reinigung, die spezifisch auf die Art der letzte verbotenen Ladung zugeschnitten ist, muss gemäß einem Protokoll durchgeführt werden, das vorher vom Unternehmen erstellt wurde. Das Unternehmen muss die Durchführung der Reinigung und/oder Desinfektion mit einem European Cleaning Document (ECD) oder einem gleichwertigen Reinigungs zertifikat der Reinigungsstation nachweisen.

Es ist mindestens Folgendes anzugeben:

- Kennzeichnung des Frachtraums
 - Datum und Uhrzeit der Reinigung
 - letzte verbotene Ladung
 - Reinigungsschritte
 - Kennzeichnung der Bereiche, die erfolgreich gereinigt wurden: Tanks (Frachträume), Hilfsmittel und Teile, die mit dem Produkt in Berührung kommen
 - verwendete Reinigungs- und Desinfektionsmittel
 - Wassertemperatur
 - Dauer des Reinigungsverfahrens
 - durchgeführte Prüfungen.
- Bewertung des Frachtraums vor der Beladung mit Futtermitteln und nach der vorgenannten Reinigung und Desinfektion durch einen qualifizierten (internen) Ladungsinspektor des nach GMP+ zertifizierten Herstellungs- oder Handelsunternehmens, das die nächste GMP+-Ladung in den Frachtraum lädt. Zum (internen) Ladungsinspektor siehe F0.2 *Definitionsverzeichnis*. Ein GMP+ zertifiziertes Unternehmen darf seine eigenen Transportmittel nicht auf diese Weise freigeben.

- Der vorgenannte Ladungsinspektor überprüft anhand des Logbuches, welche vorherigen verbotenen Ladungen transportiert und welche Reinigungs- und Desinfektionstätigkeiten durchgeführt wurden.
Der Frachtraum des Transportmittels wird anschließend visuell auf eventuelle Rückstände, insbesondere an schwer zu reinigenden Stellen, überprüft.
- Abhängig von den vorherigen Ladungen und den Ergebnissen der visuellen Inspektion können – nach Urteil des Ladungsinspektors und auf Kosten des Unternehmens – ergänzende Hygienemessungen mittels von ATP-Messungen oder Abklatschproben durchgeführt werden. Eine weitere Möglichkeit ist die Analyse des Spülwassers.
- Der Ladungsinspektor stellt eine Bescheinigung aus (an der nach GMP+ zertifizierten Ladeadresse), aus welcher ersichtlich sein muss, dass das Transportmittel/der Frachtraum wieder für den Futtermitteltransport verwendet werden kann.
- Für folgende verbotene Ladungen gilt, dass die Freigabe ausschließlich von einem Ladungsinspektor einer Prüfstelle oder einer Zertifizierungs-/Inspektionsstelle im Sinne von Option A vorgenommen werden darf:
 - Material der Kategorie 1, 2 und nicht verarbeitetes Material der Kategorie 3 - Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 und Verordnung (EG) Nr. 142/2011
 - Gasöl
 - Schmieröl
 - Mineraltonerde, die zur Entgiftung verwendet wurde
 - Radioaktives Material
 - Haushaltsmüll und alle daraus hergeleiteten Bruchteile
 - Unbehandelter Catering-Abfall
 - Faulschlamm

b. Binnen- und Küstenschiffahrtstransporten

Zum Freigabeverfahren für Binnenschiffe und Küstenschiffe, die verbotene oder nicht eingeordnete Ladungen transportiert haben, siehe:

- TS 3.3 *Binnen- und Küstenschiffahrtstransporten von Futtermitteln*, HACCP WORK PLAN 9c;
- § 4 dieser Appendix.

iii. c. Schienentransporte

Die folgenden Schritte müssen in der angegebenen Reihenfolge getroffen werden, um für einen Waggon nach dem Transport nicht-agrarischer Produkte eine Zulassung zu erhalten.

- Eine Reinigung, die spezifisch auf die Art des nicht-agrarischen Produkts zugeschnitten ist, muss gemäß einem Protokoll durchgeführt werden, das vorher vom Unternehmen erstellt wurde. Es sind ausschließlich lebensmittelechte Reinigungs- und Desinfektionsmittel gestattet.
- Die Bewertung des Waggons – auf Kosten des Unternehmens – vor der Beladung mit Futtermittel und nach der vorgenannten Reinigung durch einen qualifizierten Ladungsinspektor einer unabhängigen Prüfstelle oder einer Zertifizierungs-/ Inspektionsstelle. Für nähere Informationen siehe F0.2 *Definitionsverzeichnis*.

- Der Ladungsinspektor ermittelt anhand des Logbuches, welche vorherigen Ladung transportiert und welche Reinigung und Desinfektion durchgeführt wurde. Danach wird der Waggon visuell auf eventuelle Rückstände, insbesondere an schwer zu reinigenden Stellen, überprüft.
- Abhängig von der vorherigen nicht-agrarischen Ladung und den Ergebnissen der visuellen Inspektion können – nach Urteil des Ladungsinspektors und auf Kosten des Unternehmens – ergänzende Hygienemessungen mittels ATP-Messungen oder Abklatschproben durchgeführt werden. Eine weitere Möglichkeit ist die Analyse des Spülwassers.
- Der Ladungsinspektor stellt eine Bescheinigung aus (an der Inspektionsadresse), aus welcher ersichtlich sein muss, dass der Waggon wieder für den Transport von Futtermitteln verwendet werden kann.

iv. Freigabeverfahren gemäß einem dokumentierten Verfahren, das von der zuständigen Behörde genehmigt worden ist

Ladungen, die eines der folgenden Produkte enthalten, sind von der Freigabe über die vorstehend beschriebenen Verfahren ausgeschlossen:

1. Verarbeitetes tierisches Protein
2. Blutprodukte von Nichtwiederkäuern
3. Fischmehl
4. Dicalciumphosphat und Tricalciumphosphat tierischen Ursprungs
5. Produkte von Wiederkäuern, die nicht identisch sind mit:
 - Milch, Erzeugnissen auf Milchbasis, aus Milch gewonnenen Erzeugnissen, Kolostrum und Kolostrumerzeugnissen
 - Dicalcium und Tricalciumphosphat tierischen Ursprungs
 - Hydrolysierte Proteine von Häuten und Fellen von Wiederkäuern.

Diese Frachträume müssen nach einem dokumentierten Verfahren gereinigt werden, das von der zuständigen Behörde vorher gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 999/2001 zugelassen wurde.



Risk Management tools

So, das war eine ganze Menge an zu verarbeitenden Informationen und Sie fragen sich möglicherweise, was der nächste Schritt ist. Zum Glück können wir unserer GMP+ Community und somit Ihnen dabei helfen. Wir bieten Unterstützung über verschiedene Instrumente und Begleitung, da jedoch jedes Unternehmen eine eigene geteilte Verantwortung für die Futtermittelsicherheit trägt, lassen sich keine maßgeschneiderten Lösungen bieten. Unsere Hilfe besteht darin, dass wir Anforderungen darlegen und Hintergrundinformationen zu den Anforderungen bereitstellen.

Wir haben diverse Support-Materialien für die GMP+ Community entwickelt. Diese enthalten diverse Instrumente, die von Dokumenten mit häufig gestellten Fragen (FAQ) über Webinars bis hin zu Veranstaltungen reichen.

Support-Material in Bezug auf dieses Dokument (Richtlinien und FAQs)

GMP+ International hat Dokumente bereitgestellt, die als Leitfaden zu den in den „GMP+ FSA“- und „GMP+ FRA“-Modulen festgelegten Anforderungen dienen. Jene Dokumente enthalten Beispiele, Antworten auf häufig gestellte Fragen und Hintergrundinformationen.

Wo finden Sie weitere Informationen über die Risk Management tools von GMP+ International?

Informationsblätter

Mehr Informationen: [GMP+ Plattform](#)

Produktliste

Mehr Informationen: [GMP+ Plattform](#)

Risikobewertungen

Mehr Informationen: [GMP+ Plattform](#)

GMP+ Monitoring database

Mehr Informationen: [GMP+ Monitoring database](#)

Support-Dokumente

Mehr Informationen: [Support documents](#)

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

Haftungsausschluss:

Diese Publikation wurde in englischer Sprache erstellt und in mehrere Sprachen übersetzt. Im Falle eines Auslegungskonflikts oder einer Diskrepanz zwischen der englischen Sprache und einer anderen Sprache hat die englische Sprache Vorrang.

© 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.