

Ochrona żywności

Zapewnienie bezpieczeństwa żywności na wszystkich poziomach – niezawodna ochrona żywności przed manipulacją lub sabotażem podczas transportu

Ochrona infrastruktury krytycznej

Sytuacja bezpieczeństwa na świecie zmieniła się diametralnie. Obecne akty sabotażu na Nord Stream I/II i Deutsche Bahn jasno pokazują, jak wrażliwa jest nasza infrastruktura krytyczna. Aby chronić infrastrukturę krytyczną, która obejmuje również produkcję i transport żywności, istnieje pilna potrzeba skutecznych i ustandaryzowanych rozwiązań, które pomogą zapobiegać sabotażowi lub manipulacji.

OCHRONA ŻYWNOCI – sytuacja początkowa

Po atakach terrorystycznych z 11 września 2001 r. w USA „Prezydencka Dyrektywa Bezpieczeństwa Krajowego 9 USA” określiła rolnictwo, produkcję żywności i transport żywności jako infrastrukturę krytyczną i opracowano szczególne środki ochrony przed manipulacją, sabotażem i atakami terrorystycznymi.

Służba ds. Bezpieczeństwa i Kontroli Żywności USDA definiuje „ochronę żywności” jako „ochronę żywności przed celowym skażeniem (manipulowaniem) czynnikami biologicznymi, chemicznymi, fizycznymi lub radiologicznymi”. Termin ten obejmuje również terminy takie jak „bioterroryzm” i „antyterroryzm” (* FDA ochrona żywności, akronim, definicja).

Wymagania te zostały następnie przełożone na standardy certyfikacyjne, takie jak np.: IFS, BRC i FSSC 22000 włącznie. We wszystkich normach stwierdza się, że zarówno analizę zagrożeń, jak i ocenę związanych z nimi zagrożeń określa sam producent żywności, dlatego podaje się tylko podstawowe zalecenia. W celu zdefiniowania własnych wymagań FOOD Defense, producentom w „IFS-International Featured Standard” zaleca się rozważenie następujących ogólnych pytań, które są bezpośrednio związane z załadunkiem, rozładunkiem i transportem żywności, zobacz.:

Zasadniczo obejmują one:

Czy pojazdy transportowe są zaplombowane (zabezpieczone plombami)/zamknięte?

Czy kierowcy posiadają odpowiednie uprawnienia?

W jaki sposób zapewnia się, że kierowcy podczas załadunku i rozładunku nie będą mogli dokonywać żadnych manipulacji w tym zanieczyszczenia towarów?

Czy zapewniono, że podczas załadunku i rozładunku kierowcy przebywają tylko w określonych obszarach?

Jakie kontrole wjazdowe są stosowane wobec kierowców?

Czy firmy transportowe są częścią procesu zatwierdzania dostawców?

Czy istnieją harmonogramy dostaw i wysyłek?

Czy nieprzyjęte lub opóźnione dostawy są badane?

Czy towary są przyjmowane z powrotem? Jeśli tak, jak się nimi zarządza?

Czy można zweryfikować integralność łańcucha produkcji (łańcucha dostaw) dla surowej żywności?

Czy pracownicy są poinformowani i przeszkoleni w zakresie ochrony produktów?

Czy pracownicy potrafią rozpoznać manipulacje?

Jakie fizyczne i cyfrowe zabezpieczenia są używane?

Ochrona żywności. Zastosowanie w praktyce

Powyższe pytania, które są bardzo ogólne, pokazują podstawowy kierunek dla ochrony ŻYWNOSCI oraz to, że nie są odpowiednie do szczegółowych instrukcji i działań organizacyjnych, które wykraczają poza produkcję.

Czemu? Środki ochrony ŻYWNOSCI, które wydają się sensowne i słuszne dla producenta i jego produkcji, nie są już odpowiednie i bezpieczne, jeśli chodzi o złożoną sieć różnych dostawców w łańcuchu transportowym (łańcuchu dostaw).

Dotyczy to w szczególności transportu nieopakowanej surowej żywności i żywności w pojemnikach do transportu żywności. Tutaj firmy zaangażowane w łańcuch transportowy (załadunek, rozładunek i stacje czyszczące) stale się zmieniają, ponieważ jeden kontener transportowy jest używany do różnych produktów, aby uniknąć pustych przebiegów. W praktyce oznacza to, że stale zmieniające się firmy spotykają się z różnymi interpretacjami i rozwiązaniami dotyczącymi sposobu wdrażania ochrony żywności oraz że każda firma tworzy swój własny system i określa własne działania organizacyjne.

Zainteresowane strony zaangażowane w łańcuch transportowy / łańcuch dostaw

- Producent surowców lub półproduktów. Produkcja podstawowa (załadunek, kontrola, plombowanie, zabezpieczenie plombami i do tego dokumentacją)
- Producent wyrobów gotowych. Produkcja wtórna (rozładunek, kontrola wejściowa, sprawdzenie czy kontenery transportowe są zamknięte i plombowane. Porównanie z dokumentacją)
- Dostawcy usług logistycznych (magazyny/depot/kontenery magazynowe. Transport własnymi kontenerami transportowymi lub kontenerami transportowymi od podwykonawców. Powinni oni zapewnić, aby kontenery transportowe własne lub od podmiotów trzecich były wyposażone w skuteczne urządzenia zabezpieczające oraz aby liczba i położenie plomb była znana)
- Firma transportowa (transport kontenerami transportowymi własnymi lub kontenerami transportowymi od podwykonawców. Powinna zadbać o to, aby kontenery transportowe własne lub obce były wyposażone w skuteczne zabezpieczenia oraz by znana była liczba i położenie plomb)
- Stacje czyszczenia (czyszczenie kontenerów transportowych na zlecenie firmy logistycznej lub transportowej zgodnie z ich specyfikacją. Zamykanie i zabezpieczanie)

- Naprawa, przegląd kontenerów transportowych (montaż skutecznych systemów zabezpieczeń w odpowiednich miejscach, które mają być zabezpieczone plombami)
- Kierowca. Ładowanie i rozładowanie. Transport (identyfikacja, odprawa bezpieczeństwa, autoryzacje, odpowiedzialność)
- Pracownicy stacji sprzątających (kierownictwo, personel sprzątający, ochrona, odpowiedzialność)

Ponieważ każdy producent definiuje i stosuje indywidualne wymagania dotyczące ochrony żywności, nieuchronnie oznacza to, że cała sieć oraz odpowiedzialność wszystkich zainteresowanych stron zaangażowanych w transport, nie jest brana pod uwagę.

Szczególnie przerażające jest to, że większość zainteresowanych stron, przede wszystkim firmy spożywcze, zakłada, że istnieje już dojrzały i skuteczny system oraz że sposoby przenoszenia niebezpieczeństwa i ryzyka są wystarczająco określone. Po bliższym przyjrzeniu się praktyce dochodzi się do wniosku, że zaangażowani czują się bezpiecznie, a obecny system oferuje otwartą i podatny na ataki rynek żywności dla terroryzmu, manipulacji lub sabotażu.

BVLK i ENFIT – Ochrona żywności z nowej perspektywy

Już w 2008 roku ENFIT stworzył pierwszą międzynarodową wytyczną ENFIT „Transport surowców i artykułów spożywczych w kontenerach transportowych”.

Impulsem do powołania grupy roboczej była kumulacja przypadków skażeń w przemyśle spożywczym, co było oczywiście związane z transportem, niedostatecznym czyszczeniem kontenerów transportowych, a co za tym idzie złą higieną transportu, brakiem standardów i brakiem przeszkolenia zaangażowanych w proces pracowników, a także niepełną i błędną dokumentacją procesów.

Akty sabotażu Nord Stream I/II i Deutsche Bahn pokazują, jak ważna jest ochrona infrastruktury krytycznej, a tym samym szczególna ochrona łańcucha żywnościowego i transportu żywności. Po wieloletniej i udanej współpracy między dwoma stowarzyszeniami ENFIT i BVLK powstał wspólny katalog wymagań dotyczących ochrony krytycznej infrastruktury transportu żywności.

Nasze wymagania:

1. Zsynchronizowane procedury bezpieczeństwa i organizacji ochrony żywności

Opracowanie rekomendacji Komisji Europejskiej w zakresie przestrzegania zsynchronizowanych procedur bezpieczeństwa i organizacji ochrony żywności, w tym wszystkich firm uczestniczących w łańcuchu transportowym, z odniesieniem do obowiązujących odpowiednich przepisów, takich jak: VO (WE) nr 178/2002 – bezpieczeństwo żywności, podmioty prowadzące przedsiębiorstwa spożywcze, VO (EG) nr 852/2004 Rozporządzenie w sprawie higieny, Rozporządzenie w sprawie higieny żywności LMHV itp.

2. Szkolenia pracowników w przemyśle, logistyce i stacjach sprzątających

Jednolity standard szkolenia podnoszący świadomość wśród pracowników firm zajmujących się logistyką transportu (załadunek, rozładunek, czyszczenie kontenerów transportowych):

- Producenci żywności i surowców/przemysł
- Logistyka i transport
- stacje czyszczenia
- Magazyny i składy
- Naprawa/ inspekcja (przeгляд)/ testowanie

3. Przewodnik/Certyfikat dla instruktorów/trenerów

Opracowanie jednolitego standardu szkolenia trenerów w zakresie ochrony żywności wraz z dowodem certyfikacji/ certyfikatem i regularną przeprowadzaną aktualizacją.

4. Określenie odpowiedzialności i środków kontroli

Świadomość personelu. Kto ma jakie zadania i obowiązki

- a. Kierowcy (firmy logistyczne i transportowe)
- b. Personel stacji sprzątającej (kierownictwo i sprzątaczk)
- c. Personel zajmujący się załadunkiem i rozładunkiem (QM, zarządzający placem budowy, logistycy, osoby odpowiedzialne za zakupy, ochroniarze i ochroniarze na bramach)
- d. Personel w centrach testowania kontenerów zgodnie z DIN 10 502-1 (eksperci)

5. Ustanowienie odpowiednich kontroli wjazdu i wyjazdu

Ustanowienie odpowiednich, nie papierowych i niezależnych językowo kontroli wjazdowych i wyjazdowych dla kierowców i ich kontenerów transportowych, które umożliwiają wyraźną identyfikację kierowcy, kontenera transportowego i firmy, dla której pracuje kierowca, najlepiej cyfrowo. W tym celu wszystkie pojemniki transportowe powinny być wyposażone w globalny ITEM ID.

6. Konfigurowanie odpowiednich kontroli tożsamości

Odpowiednie kontrole osób lub ich czynności związanych z załadunkiem, rozładunkiem lub czyszczeniem. Gwarantuje to, że każdy wykonuje swoje zadania bez narażania się na możliwość celowego zanieczyszczenia (infestacja (zarażenie) mikrobiologiczna, skażenie, narażenie na pozostałości po innych produktach, ciała obce, zagrożenia biologiczne, chemiczne i fizyczne), manipulacji lub sabotażu, na przykład podczas załadunku, rozładunku lub czyszczenia.

7. Czyszczenie pojemników transportowych zgodnie z określonymi standardami czyszczenia

Jednolite ustalenia dotyczące czyszczenia i dezynfekcji lub programy/procedury czyszczenia (na przykład standardy czyszczenia ENFIT) należy utrzymywać i stosować w odpowiednio weryfikowany sposób. Należy regularnie przedstawiać dowody skuteczności czyszczenia i dezynfekcji (walidacja, weryfikacja). Po przeprowadzeniu czyszczenia i dezynfekcji należy zapewnić higieniczne suszenie.

8. Środki bezpieczeństwa w transporcie

Zapewnienie, że pojemniki transportowe między wszystkimi stacjami, od stacji czyszczenia do załadunku, od załadunku do rozładunku i od rozładunku do czyszczenia, są zamknięte, zabezpieczone plombami i przetestowane zgodnie z normą DIN 10 502-1.

9. Definicja transferu ryzyka

Dopilnowanie, aby właściwa liczba wymaganych plomb nie była określana przez kierowcę po czyszczeniu, ale by określał je personel stacji myjącej (przejście ryzyka). Częstą praktyką jest zamawianie przez kierowców określonej liczby plomb podczas składania zamówienia na czyszczenie, przy czym stacja czyszcząca nie kontroluje ani nie ma możliwości kontrolowania, ile plomb jest potrzebnych do określonego kontenera transportowego. (Brak informacji o liczbie i położeniu plomb).

Aby zaoszczędzić czas i pieniądze, kierowcy samodzielnie zakładają plomby. Daje to kierowcom możliwość samodzielnej manipulacji, m.in. możliwość zanieczyszczenia. W praktyce nierzadko zdarza się, że niektórzy kierowcy zakładają plomby znacznie później, a nie zaraz po czyszczeniu. Na przykład podczas przerwy lub tuż przed następnym załadunkiem. W tym czasie osobom trzecim łatwo jest manipulować lub sabotować.

10. Utworzenie ośrodków testowania kontenerów i użytkowanie przetestowanych kontenerów transportowych

Budowa centrów testowania kontenerów wg DIN 10 502-1, z przeszkolonymi specjalistami, którzy są w stanie zidentyfikować wszystkie punkty krytyczne, ich liczbę ich położenie w kontenerze transportowym (odpływy, rury (rurociągi) i połączenia śrubowe, skrzynki na węże, filtry, przelewy i zawory podciśnienia, pompy itp.). Potrafią instalować skuteczne i ustandaryzowane urządzenia zabezpieczające, które są zabezpieczone odpowiednimi plombami przed manipulacją lub sabotażem.

Idealnie byłoby gdyby informacje te były dostępne cyfrowo dla wszystkich osób zaangażowanych w nakładanie i testowanie plomb. Informacje obejmują plan plombowania, liczbę i położenie przedmiotów, które mają być plombowane, a także jednoznaczną identyfikację pojemnika transportowego za pomocą globalnego cyfrowego identyfikatora ITEM (Global Transport Container Identification), dzięki czemu odpowiednie plomby bez manipulacji można jednoznacznie przypisać do kontenera transportowego. Wyłączne użytkowanie sprawdzonych pojemników transportowych.

11. Stosowanie pieczęci cyfrowych z unikalnym kodem QR

Opracowanie międzynarodowego standardu dla odpornych na manipulacje i niezachodzących na siebie plomb, które można używać cyfrowo, plomb z unikalnym kodem QR (identyfikator plomby), który jest wyraźnie przypisany do pojemnika transportowego

(kontenera) lub jego identyfikatora POZYCJI i który można zeskanować za pomocą smartfona lub tabletu. Transmisja danych powinna odbywać się za pośrednictwem odpowiedniej platformy chmurowej do odbiorcy kontenera transportowego, tak aby odbiorca mógł najpierw cyfrowo i bezbłędnie sprawdzić integralność plomb i ich przypisanie.

12. Kryteria rekrutacji personelu infrastruktury krytycznej

Opracowanie standardów dla producentów, firm logistycznych i transportowych, stacji czyszczenia, magazynów i składów, jednostek kontrolnych i centrów testowania kontenerów, które zapewniają, że tylko zaufany, wyczulony i przeszkolony personel pracuje w obszarach wrażliwych.

13. Stosowanie i kontrola środków bezpieczeństwa

Opracowanie standardów dotyczących tego, jak, gdzie i przez kogo mają być mocowane plomby lub jak, gdzie i przez kogo sprawdzane są plomby pod kątem integralności, kompletności i jednoznacznego przypisania do kontenera transportowego. Osoby te muszą również być w stanie wiarygodnie zidentyfikować manipulację lub sabotaż. Ustalenia muszą być udokumentowane i przekazane, aby móc podjąć odpowiednie działania.

14. Coraz dalej idące szkolenia personelu przeprowadzającego kontrole urzędowe

Jednolite szkolenie i doksztalcanie oraz uwrażliwianie personelu kontroli urzędowej na ww. tematy.

Hans-Dieter Philipowski
ENFIT - President

2022-11-30 Brüssels

Maik Maschke
BVLK - President