

Warszawa, 12.06.2018r.

REGULACJE TRANSPORTOWE DLA FMCG – O CZYM TRZEBA PAMIĘTAĆ?

Firmy, które podejmują się transportu żywności oraz lekarstw muszą liczyć się ze spełnieniem dodatkowych wymogów ustalonych przez ustawodawców. Dlatego też znajomość umowy ATP i Dobrych Praktyk Dystrybucyjnych jest szczególnie istotną kwestią dla przewoźników pracujących na zlecenie sektora FMCG.

Warunki transportu szybko psującej się żywności

Dokumentem, który obowiązuje przewoźników towarów o takiej specyfice jest międzynarodowa umowa ATP. ATP koncentruje się na tym, jakie warunki powinny zostać zachowane w związku z transportem artykułów spożywczych. Przede wszystkim chodzi tutaj o regulacje dotyczące temperatury w odniesieniu do klasy pojazdu (izoterma, lodownia, chłodnia, pojazd ogrzewany) oraz katalogu określonych produktów szybko psujących się.

Kierowca, który podejmuje taki przewóz, jest zobowiązany do okazania pełnej dokumentacji w trakcie kontroli funkcjonariuszy. Bardzo ważne, aby posiadał świadectwo zgodności środka transportu wg wzoru ATP oraz tabliczkę/naklejkę na nadwoziu pojazdu. Takie oznaczenie powinno widnieć pojeździe do czasu, aż przestanie spełniać wymogi umowy ATP.

Dodatkowo, osoba nadzorująca warunki transportu powinna zadbać o spełnienie odpowiednich wymogów sanitarnych przed każdym przewozem produktów spożywczych poprzez umycie i zdezynfekowanie skrzyni ładunkowej środkami przeznaczonymi do kontaktu z żywnością. Osoba ta każdorazowo, przed przewozem artykułów, odnotowuje wykonanie tych czynności w dokumentacji kontroli sanitarnej środka transportu i przechowuje dokumentację na wypadek kontroli. Pracownicy, którzy mają styczność z żywnością, muszą również bezwzględnie posiadać orzeczenie lekarskie dla celów sanitarno-epidemiologicznych. Kolejną istotną kwestią jest zadbanie o odpowiednią temperaturę przewożonych artykułów, aby zachować ich jakość.

Przewoźnik powinien być przygotowany na przedstawienie odbiorcy ładunku wydruków z rejestratora temperatury z okresu realizacji usługi transportu. Przyrząd pomiaru powinien spełniać 1 lub 2 klasę

dokładności, w których w klasie 1 błąd graniczny dopuszczalny wynosi $\pm 1^{\circ}\text{C}$, a rozdzielczość $0,5^{\circ}\text{C}$, natomiast w klasie 2 błąd graniczny dopuszczalny wynosi $\pm 2^{\circ}\text{C}$, a rozdzielczość 1°C . Urządzenia powinny

rejestrować temperaturę w zakresie co najmniej od -25°C do $+15^{\circ}\text{C}$. – radzi ekspert OCRK, Emil Nagrodzki.

Dane powinny być przechowywane co najmniej przez rok, a rejestrator powinien zapisywać również identyfikację pojazdu, datę i godzinę. Temperatura musi być rejestrowana w odstępach czasowych wynoszących maksymalnie 5 minut w transporcie do 24 h, 15 minut w transporcie do 7 dni oraz 60 minut w transporcie, którego czas przekracza 7 dni.

W przypadku transportu artykułów szybko psujących się (wg listy z załącznika do Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007r.), jeśli stanowią przeważającą część ładunku, dopuszcza się ruch w trakcie okresowych ograniczeń dla pojazdów powyżej 3,5 tony w Polsce. W przypadku przewozów międzynarodowych, kierowcy powinni zapoznać się z regulacjami dotyczącymi kraju, po którym się poruszają.

W przewozie artykułów spożywczych pojazdem z nadwoziem zabudowanym ścianami termoizolującymi bardzo istotne jest również zachowanie wymaganych wartości normatywności pojazdu. Obowiązek ten nie dotyczy wyłącznie kierowcy, ale również pozostałych uczestników realizowanego zlecenia. Wymusza konieczność wcześniejszego właściwego planowania zadań transportowych z uwzględnieniem rozmieszczenia ładunku na skrzyni ładunkowej.

Niezastosowanie się do obowiązujących norm zagrożone jest poniesieniem odpowiedzialności administracyjnej w wysokości od 500 do 15 000 zł, w zależności od kategorii wymaganego zezwolenia dla realizowanego przewozu w chwili kontroli drogowej. Co ważne, w przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnej masy całkowitej, organy kontrolne równolegle obarczają odpowiedzialnością zarówno załadowcę, jak i przewoźnika drogowego realizującego transport, nakładając na obu kary o takiej samej wartości. – alarmuje Emil Nagrodzki, ekspert OCRK.

Jakie regulacje dotyczą firm transportujących leki?

Transport wyrobów farmaceutycznych został uregulowany poprzez prawo farmaceutyczne i Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dn. 13.03.2015 r. w sprawie wymagań Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (znowelizowane 17.06.2016 r.). Wytyczne dotyczą przede wszystkim temperatury, w której powinien być przewożony towar medyczny – dlatego też Dobra Praktyka Dystrybucyjna rekomenduje wykorzystanie pojazdów chłodniczych. Takie pojazdy przechodzą również specjalną

procedurę certyfikacji, w celu otrzymania certyfikatu EU GDP, z okresem ważności na 3 lata. Taki proces jest możliwy w ośrodkach posiadających akredytację Polskiego Centrum Akredytacji.

Ustawodawca w rozporządzeniu w sprawie wymagań Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej w przypadku obrotu hurtowego wprowadził obostrzenia dotyczące warunków transportu leków. Pojazdy przeznaczone do przewozu farmaceutyków, powinny neutralizować ryzyko wystąpienia zagrożeń związanych z brakiem odpowiedniej temperatury. Dlatego w pojazdach o regulowanej temperaturze przeprowadza się mapowanie temperatury. Procedura mapowania pozwala na poznanie realnego rozkładu temperatur w procesie transportu – wyjaśnia ekspert OCRK, Jarosław Łabisz.

Dodatkowo, ważnym aspektem przewozu farmaceutyków jest sposób ich przechowywania. Zwykle przechowuje się je w kontenerach, a w wypadku przeładunku towarów wykorzystuje się specjalne komory, występujące w hurtowniach farmaceutycznych. Dokumentacja transportowa powinna zawierać temperaturę zmierzoną przez odpowiednio skalibrowane przyrządy oraz ewentualny czas pobytu produktów w komorze podczas przeładunku.