



SQAS 2022 Transport Service Rev

Опросник (Обновлено)



Версия 13.04.22

SQAS 2022 Транспортная служба – Анкета

6. Управление субподрядчиками

6.1. Услуги субподряда

6.2. Контроль работы субподрядчиков

7. Оборудование: Спецификация, проверка, техническое обслуживание и калибровка

7.1. Спецификация оборудования

7.2. Проверка оборудования, техническое обслуживание и калибровка

8. Безопасность на основе поведения (BBS или эквивалентная программа)

8.1. Безопасность на основе поведения для безопасного вождения

8.2. Передовые практические рекомендации по безопасной (разгрузке) грузовых автотранспортных средств

8.3. Осведомленность обо всех сервисных партнерах

9. Измерение и управление транспортными выбросами парниковых газов (ПГ)

9.1. Область 1: Измерение выбросов транспортных средств, которые принадлежат компании или контролируются ею.

9.2. Область 2: Выбросы от электричества

9.3. Объем 3

9.4. Расчет общих выбросов (область охвата 1, 2 и 3)

9,5. Расчет тонн-км

9,6. Расчет интенсивности излучения

9,7. Консолидация и отчетность по выбросам

9,8. Подготовка

9,9. Сокращение выбросов

10. Безопасность

10.1. Безопасность на транспорте

10.2. Безопасность при обращении с особо опасными грузами

11. Контроль операций

11.1. Клиентский интерфейс

11.2. Планирование и общение

11.3. Операции

11,4. Администрация

11.5. Временное хранение и внутреннее перемещение упакованных товаров

11.6. Перевозка сухих продуктов, включая пластмассы и полимеры

12. Отдельные виды транспортных услуг и их деятельность

12.1. Перегрузочный терминал для контейнерных/автомобильных операций

12.2. Контейнерное депо

13. Осмотр площадки и операции на площадке

13.1. Осмотр сайта

13.2. Операции сайта

13.3. Мастерская технического обслуживания

13,4. Резервуары для хранения сыпучих материалов (топливо, зона заправки и хранилище отходов)

13,5. Транспортные средства и другое оборудование (прицепы, танк-контейнеры, ИВС и т.д.)

14. Практика обращения с пищевыми продуктами, материалами, контактирующими с пищевыми продуктами, и кормовыми продуктами

- 14.1. Применяет ли компания принципы GMP, GMP+ и/или HACCP в своей деятельности?
- 14.2. Соответствует ли кадровая политика компании особым требованиям по обращению с пищевыми продуктами, материалами, контактирующими с пищевыми продуктами / кормами для животных?
- 14.3. Достаточно ли во всех процессах реализованы вопросы прослеживаемости и соответствия продукции?
- 14.4. Имеются ли письменные процедуры и документация для обеспечения постоянства качества продукции?
- 14.5. Принимаются ли соответствующие меры предосторожности для предотвращения перекрестного загрязнения и деградации во время работы?
- 14.6. Соблюдаются ли адекватные и надлежащие меры гигиены?
- 14.7. Имеются ли письменные процедуры рассмотрения жалоб на продукцию, отзыва продукции и управления инцидентами?
- 14.8. Существуют ли письменные процедуры для внутренних аудитов?
- 14.9. Имеются ли соответствующие письменные процедуры загрузки и выгрузки?
- 14.10. Все оборудование, контактирующее с продуктами, предназначено для защиты качества продукции?
- 14.11. Существуют ли соответствующие письменные процедуры в отношении кормов для животных?

SQAS2022 Анкета транспортной службы Пересмотрено - Английская версия - Потери окатышей
Новый текст по поводу версии 2019 года в синем. Новый пересмотренный текст выделен зеленым цветом.

Артикул №	Вопрос	руководство	Потери окатышей
6.	<u>Управление субподрядчиками</u>	<u>Управление субподрядчиками</u>	
6.1.	<u>Услуги субподряда</u>	<u>Услуги субподряда</u>	
6.1.1.	Политика субподряда	Политика субподряда	
		<p>Чрезвычайно важно, чтобы любая автоперевозка, осуществляемая по субподряду с другим перевозчиком, осуществлялась в соответствии с такими же стандартами безопасности, охраны здоровья, окружающей среды, безопасности, качества и корпоративной социальной ответственности, как и у основного подрядчика. Оцениваемая компания должна иметь системы, обеспечивающие эту гарантию, в соответствии с Руководством по субподряду Cefic/ECTA. Cefic веб-сайт: https://cefic.org/library-item/guidelines-on-subcontracting-of-chemical-road-transport</p> <p>Компания будет классифицировать дорожных субподрядчиков как полностью интегрированных субподрядчиков, неинтегрированных субподрядчиков или точечных субподрядчиков в соответствии с руководящими принципами. Для других «Услуг, связанных с автомобильным транспортом», должны рассматриваться эквивалентные стандарты. Услуги, связанные с автомобильным транспортом, включают станции очистки, поставщиков услуг по перегрузке, поставщиков интермодальных услуг, баржи, железнодорожные перевозки и депо.</p>	

6.1.1.1.	Имеется ли у оцениваемой компании письменный процесс заключения субподряда на автомобильные перевозки и связанные с ними услуги (включая процесс отбора, оценку эффективности и мониторинг)?	В письменном процессе заключения субподряда должен быть описан выбор субподрядчиков и должно быть четко указано, что автомобильные перевозки и другие автомобильные транспортные услуги не будут передаваться в субподряд до тех пор, пока системы субподрядчиков по безопасности, охране труда, окружающей среде, безопасности и качеству, а также системы управления КСО не будут оценены и признаны надлежащими. сопоставимого стандарта со стандартом оцениваемой компании. В письменном процессе также должны быть указаны условия постоянной оценки деятельности субподрядчика. Письменный процесс должен учитывать любые ограничения, установленные клиентами. Этот вопрос не относится к внедорожной деятельности.	
6.1.1.2.	Отражены ли требования и ограничения химических компаний-заказчиков (включая точечные субподряды) в письменном процессе заключения субподряда?	Убедитесь в том, что любые конкретные требования клиентов от химических компаний указаны в дополнение к требованиям, изложенным в Руководстве Cefic/ECTA по субподряду.	
6.1.1.3.	В случае, если субподрядчики перевозят пластиковые гранулы, существует ли задокументированный процесс определения и выбора логистического решения и выбора сервисных партнеров, включая оценку рисков, охватывающую требования OCS?	Организация должна определить критерии выбора, относящиеся к ответственному обращению с гранулами. Критерии выбора могут включать оценку SQAS, сертификацию OCS, сертификацию ISO 14001 или соответствие другим эквивалентным стандартам.	Икс
6.1.2.	Полностью интегрированные субподрядчики/водители автомобильных перевозок (FIS)	Полностью интегрированные субподрядчики/водители (FIS)	

Транспортные компании могут предоставлять автотранспортные услуги оцениваемой компании в качестве Субподрядчиков и могут быть полностью интегрированы в Систему управления оцениваемой компании, не теряя при этом своего статуса независимых компаний и не ограничивая их возможность работать на других магистральных перевозчиков или в качестве самих магистральных перевозчиков. .

Ниже приведен типичный пример такой интеграции:

- Субподрядчик интегрирован в систему транспортного планирования оцениваемой компании; а также
- обучение водителей Субподрядчика полностью интегрировано с оцениваемыми программами обучения водителей компании; а также
- последующая деятельность идентична оцениваемой компании и т. д.

Оценщик должен рассматривать водителей FIS как сотрудников Главного перевозчика с точки зрения SHE, качества, безопасности и корпоративной социальной ответственности.

Полностью интегрированный Субподрядчик совершенно свободен в установлении своих индивидуальных стандартов и поэтому должен быть тщательно отобран оцениваемой компанией.

Соглашение, подписанное или достигнутое с Субподрядчиком, должно отражать все стандарты, согласованные между сторонами. Работа полностью интегрированного Субподрядчика должна контролироваться, а процесс улучшения должен сопровождаться регулярными обсуждениями.

Оценка его работы должна быть интегрирована в оценку SQAS оцениваемой компании. Если в ДОП указано, что полностью интегрированные Субподрядчики не используются, эта глава будет Н/Д.

Для проверки выполнения письменных процедур оценка должна включать собеседование с рядом водителей.

Оценщик должен определить в течение оценки как минимум двух водителей, включая полностью интегрированных водителей-субподрядчиков (если применимо) для собеседования. Число

		опрошенных должно давать приемлемое объективное представление о компании.	
6.1.2.1.	Включены ли полностью интегрированные субподрядчики, используемые оцениваемой компанией, в утвержденном списке субподрядчиков/водителей?	Убедиться с помощью образца текущих транспортных заказов, что все перевозчики перечислены и утверждены в качестве интегрированных субподрядчиков/водителей.	
6.1.2.2.	Существуют ли письменные процедуры для обеспечения того, чтобы полностью интегрированные субподрядчики/водители были включены в каждую часть системы управления компании?	Как поясняется в 6.1.2, эти водители должны быть интегрированы в систему управления оцениваемой компанией, как и собственные водители. Если их грузовики/прицепы не обслуживаются/не проверяются как собственные грузовики/прицепы, должны быть доказательства того, что компания проводит проверку такого обслуживания/проверок. Уточняйте на собеседовании.	
6.1.3.	Неинтегрированные субподрядчики по автомобильным перевозкам	Неинтегрированные субподрядчики по автомобильным перевозкам	

Неинтегрированный субподрядчик для оцениваемой компании является известной автотранспортной компанией со своей собственной системой управления. Водители остаются под полным контролем неинтегрированного субподрядчика. Если Субподрядчик не полностью интегрирован в Систему управления оцениваемой компании, главный перевозчик должен пересмотреть стандарты этого Субподрядчика в сравнении с критериями, применяемыми его заказчиком, и, в лучшем случае, в соответствии со всеми критериями, описанными в данном руководстве. Методы, используемые для оценки потенциального Субподрядчика, должны быть выбором и ответственностью главного перевозчика, но схема SQAS может оказать полезную поддержку.

Когда потенциальный Субподрядчик проходит оценку SQAS, оцениваемая компания может проверить отчет SQAS Субподрядчика, чтобы оценить, выполнены ли требования его клиентов и его собственные требования. Отчет SQAS предоставляет информацию о ключевых моментах HSE и качества оцениваемой компании, когда она рассматривает возможность заключения контракта с Субподрядчиком, прошедшим оценку SQAS.

При отсутствии отчета SQAS оцениваемая компания должна сама выбирать критерии, а также проверять и контролировать их соответствие. Оцениваемая компания должна вести свои собственные записи об оценках и работе своего Субподрядчика в отношении критериев субподряда, изложенных в настоящих руководящих принципах. Руководство не запрещает компаниям, прошедшим оценку, заключать соглашения с субподрядчиками, прошедшими оценку с использованием альтернативных систем оценки или сертификации, при условии предоставления эквивалентной информации о соблюдении стандартов ОТОСБ и

		качества. Если в ДОП указано, что неинтегрированные Субподрядчики не используются, эта глава будет Н/Д.	
6.1.3.1.	Перечислены ли неинтегрированные субподрядчики, используемые оцениваемой компанией, в списке утвержденных субподрядчиков/водителей?	Проверить по образцу текущих заказов на транспортные услуги, что все поставщики услуг перечислены и утверждены в качестве субподрядчиков ответственным руководителем.	

6.1.3.2.	Выдает ли оцениваемая компания руководство для водителей, как это определено в 11.3.1, водителям неинтегрированных субподрядчиков или проверяет, соответствует ли руководство субподрядчика ее собственному?	Ищите доказательства в виде реестра того, что руководство по эксплуатации было передано всем перечисленным неинтегрированным субподрядчикам или что соответствие было проверено. Проверьте наличие справочника (самой последней версии) при собеседовании с водителями. При передаче справочника конфиденциальная информация может быть удалена. Убедитесь, что пункты вопроса 11.3.1.4. включены в руководство субподрядчика. Этот вопрос также применим к компании, которая имеет только NIS (без драйверов и без FIS) и не имеет собственного руководства для водителя. Оцениваемая компания должна определить и передать в НИС требования к документам для водителей. Оцениваемая компания должна проверить, соответствует ли руководство водителя NIS этим требованиям..	Икс
6.1.4.	Незапланированные точечные услуги субподрядчиков по автомобильным перевозкам	Незапланированные спотовые услуги субподрядчиков	
		«Спот» определяется как внезапные звонки субподрядчикам посредством некоторого выбора каталога «телефонной книги», например, Интернет, Minitel, выбор типа желтых страниц. С субподрядчиками, отобранными на месте, следует обращаться так же, как и со всеми другими субподрядчиками, т. е. они должны соответствовать стандартам ОТОСБ и качества, установленным оцениваемой компанией и ее заказчиком. Если в ДОП указано, что наемные подрядчики не используются, эта глава становится NA.	
6.1.4.1.	Когда оцениваемой компании приходится задействовать незапланированные ресурсы в цепочке поставок, задокументированы ли минимальные требования к обслуживанию и запрашиваются ли они у этих автотранспортных компаний?	Ищите доказательства того, что минимальные требования, определенные в 6.2.1.1.a., 6.2.1.1.e., 6.2.1.1.f., 6.2.1.1.i. и 6.2.1.1.k. были сообщены и проверены.	

6.2.	<u>Контроль работы субподрядчиков</u>	<u>Контроль работы субподрядчиков</u>	
6.2.1.	Критерии эффективности для субподрядчиков по автомобильным перевозкам	Критерий производительности В дочерних компаниях компаний с несколькими площадками может присутствовать централизованная система для выбора и контроля субподрядчиков. В этом случае раздел 6.2.1. всегда применим.	
6.2.1.1.	Имеется ли письменное соглашение с каждым субподрядчиком по автомобильным перевозкам (FIS и неинтегрированные субподрядчики), содержащее требования и стандарты, касающиеся следующих критериев:	Оценщик должен проверить все требования, указанные в вопроснике. Просмотрите образцы файлов субподрядчиков и отметьте критерии эффективности, отраженные в официальных соглашениях с полностью интегрированными и неинтегрированными субподрядчиками. Формальное соглашение может быть контрактом, к которому относятся все заказы.	

6.2.1.1.а.	<ul style="list-style-type: none"> - соблюдение всех соответствующих национальных и международных правил и законов? - операционные лицензии, соответствующие видам деятельности и операциям? - водители/операторы, имеющие действующие лицензии/сертификаты ДОПОГ? - соблюдение рабочего времени/вождения и ведение учета? - Политика в отношении наркотиков и алкоголя? - назначение и выполнение обязанностей DGSA? - осмотр и испытания транспортных средств? - адекватный выбор драйвера? - комплексное страховое покрытие? - СИЗ/аварийное оборудование? - положения о безопасности, как того требует действующее законодательство? 	<p>Если какое-либо из этих требований не является юридическим требованием в стране, оценщик должен считать это конкретное требование «неприменимым» и написать комментарий.</p> <ul style="list-style-type: none"> - водители/операторы, имеющие действующие лицензии/сертификаты ADR: см. директивы EC 2003/59/EC и EC 2000/56/EC. - соблюдение рабочего времени/вождения и ведение учета: см. Рег. EC 561/2006 и Директива 2002/15. - политика в отношении наркотиков и алкоголя: любое употребление алкоголя и (не прописанных врачом) наркотиков должно быть запрещено. - назначение и выполнение обязанностей DGSA: см. ДОПОГ - Глава 1.8.3. - техосмотр и испытания автомобилей в соответствии с требованиями ДОПОГ. - адекватный выбор водителей: проверьте квалификацию водителей в сочетании с требованиями законодательства и клиентов (если таковые имеются). - комплексное страховое покрытие: убедитесь, что страхование покрывает соблюдение требований законодательства и клиентов. Можно пересматривать ежегодно. - СИЗ/аварийное оборудование: для перевозки опасных грузов требования определены в ДОПОГ 8.1.5. Другие требования могут зависеть от продуктов (SDS) и требований заказчика. - положения о безопасности: помимо ДОПОГ / МПОГ / ВОПОГ 1.10, в зависимости от логистической операции могут применяться другие положения о безопасности. 	
6.2.1.1.б.	мониторинг и тестирование шлангов?	Оценщик должен проверить, соблюдает ли компания национальное и международное законодательство, касающееся испытаний шлангов, и отметить, есть ли дополнительные требования к испытаниям шлангов для определенных продуктов.	

6.2.1.1.с.	внедрение поведенческой безопасности (BBS) при вождении и погрузке/разгрузке в соответствии с рекомендациями Cefic BBS по безопасному вождению и (раз)погрузке?	См. Cefic/ECTA «Руководство по безопасности, основанное на поведении, для обучения водителей и безопасного вождения грузовых автотранспортных средств» и «Руководство по передовой практике безопасной (раз)погрузки грузовых автотранспортных средств».	
6.2.1.1.г.	Планы поездок, включая безопасную и охраняемую парковку?	Это применимо в любом случае. В отношении стоянки транспортных средств, перевозящих опасные грузы, см. главы 8.4., 1.10.1.3 ДОПОГ. и 1.10.3.2.2. (с). См. вопрос 11.2.1.5.	
6.2.1.1.д.	передавать транспортные и таможенные документы всем сервисным партнерам в цепочке, включая EIR (расписку об обмене оборудованием), если требуется?	Никаких указаний.	
6.2.1.1.е.	использование номера службы экстренной помощи/возможности реагирования на чрезвычайные ситуации?	Это может быть использование номера экстренной помощи главного перевозчика или определенного номера субподрядчика. Также может быть официальное соглашение с поставщиком услуг, специализирующимся на реагировании на чрезвычайные ситуации. Эта возможность должна сочетаться с внутренним дежурным телефоном 24/7.	
6.2.1.1.ж.	профилактическое обслуживание транспортных средств и обязательный осмотр транспортного оборудования?	Соответствие в соответствии с применимыми вопросами SQAS. В некоторых странах профилактическое обслуживание может быть требованием закона.	
6.2.1.1.з.	использование утвержденных станций очистки резервуаров?	Подлежит утверждению оцениваемой компанией в отношении контракта с клиентом (если применимо) и соответствующих вопросов SQAS.	Икс
6.2.1.1.и.	соответствие требованиям заказчика к сайту?	Ознакомьтесь с инструкциями водителей субподрядчиков относительно процедур на площадках погрузки и разгрузки: например, работа на высоте, безопасный порядок входа в резервуар, обязанности по отбору проб и безопасные методы отбора проб, крепление груза и чистота оборудования. Ставьте положительную оценку только в том случае, если охвачены все	

		элементы, в противном случае запишите свои комментарии соответствующим образом. Сайт клиентов может быть сайтом погрузки и/или разгрузки.	
6.2.1.1.к.	Адекватные критерии обучения водителей (например, обучение по конкретным продуктам, юридическое обучение, обучение по конкретным клиентам)?	Юридическое дополнительное обучение (в соответствии с Директивой ЕС 2003/59/ЕС) для водителей следует рассматривать в сочетании с конкретным продуктом или обучением клиентов. SDS и требования заказчика должны быть проверены.	
6.2.1.1.к.	субподряд перевозки?	С каждым субподрядчиком должно быть заключено соглашение, в котором указывается, разрешено или нет субподряд.	
6.2.1.1.л.	обработка и сообщение о несоответствиях (транспортные события)?	включая несчастные случаи/инциденты, опасные происшествия, ... С учетом системы кодирования ЕСТА. Это также включает в себя дефекты, о которых сообщил водитель.	
6.2.1.1.м.	конфиденциальность операционных и коммерческих данных?	Никаких указаний.	
6.2.1.1.н.	имеет систему для сбора данных о выбросах парниковых газов (ПГ) на транспорте?	Ссылка на главу 9.	
6.2.2.	Процесс мониторинга производительности	Процесс мониторинга производительности	
6.2.2.1.	Имеется ли в компании задокументированный процесс оценки и мониторинга эффективности всех ее сервисных партнеров?	Ищите образцы отчетов об оценке и эффективности, а также доказательства того, что диалог имел место в ходе последующих действий по улучшению, в протоколах совещаний и других сообщениях. Должен присутствовать охват всех применимых элементов, упомянутых в 6.2.1.1.	
6.2.2.2.	Для всех сервисных партнеров, прошедших оценку SQAS: оцениваются ли их результаты на основе следующих пакетов:	Ищите доказательства того, что компания проанализировала отчеты своих партнеров из баз данных SQAS или, в качестве альтернативы, получила извлеченные отчеты непосредственно от оцениваемых компаний. Анализ должен содержать заключение, если применимо, план действий, основанный на отчете, и должен быть подписан руководством. Отчет об оценке должен включать критерии эффективности письменного соглашения в соответствии	

		с 6.2.1.1. Если согласованные критерии не выполняются, они должны быть упомянуты в плане действий отчета об оценке.	
6.2.2.2.а.	Транспортная служба SQAS для всех неинтегрированных субподрядчиков по автомобильным перевозкам?	Оценка полностью интегрированных субподрядчиков проводится посредством внутренних аудитов, как описано в 5.3.1.1.	
6.2.2.2.б.	SQAS Warehouse для складских услуг?	Никаких указаний.	
6.2.2.2.с.	SQAS Rail для железнодорожных перевозчиков?	Никаких указаний.	
6.2.2.2.г.	SQAS Очистка станций очистки?	Никаких указаний.	
6.2.2.2.д.	При анализе отчетов SQAS по очистным станциям проверялись ли транспортной компанией вопросы, связанные с проникновением в замкнутое пространство?	Никаких указаний.	
6.2.2.3.	Если неинтегрированные субподрядчики по автомобильным перевозкам не проходят оценку SQAS, использует ли компания альтернативные системы оценки для оценки их работы?	<p>Метод и области оценки должны быть кратко изложены в комментариях. Ищите доказательства того, что компания проанализировала отчеты об оценке сервисных партнеров. Анализ должен выявлять любые недостатки и содержать вывод, который соответствует критериям эффективности письменного соглашения в соответствии с 6.2.1.1.</p> <p>Выберите случайным образом образец файлов субподрядчиков. Минимальные требования для положительного ответа на этот вопрос следующие: главный перевозчик должен иметь копию частей руководства для водителей субподрядчиков или аналогичного документа (например, цифровые инструменты), в котором рассматриваются все элементы, упомянутые в вопросах 11.3.1.4. и, если применимо, 11.3.1.5. и 11.3.1.6.</p> <p>Главный перевозчик может проводить оценку на месте у</p>	

		<p>субподрядчика, но это не является обязательным требованием. Минимальная периодичность – одна оценка каждые 3 года. Ищите доказательства того, что система оценки привела к корректирующим действиям и диалогу с неинтегрированными транспортными субподрядчиками.</p>	
6.2.2.4.	<p>Когда пакеты SQAS не используются, учитываются ли следующие критерии для оценки неинтегрированных субподрядчиков по автомобильным перевозкам?</p>	<p>Оценщик должен проверить уровень реализации и постоянный диалог с субподрядчиком. Из образца, взятого в 6.2.2.3. проверить доказательства, требуемые из 6.2.2.4.а. к 6.2.2.4.н.</p>	
6.2.2.4.а.	<p>юридические требования, как определено в разделе 6.2.1.1.а.</p>	<p>Главный перевозчик должен иметь копии следующих документов от каждого субподрядчика:</p> <ul style="list-style-type: none"> - действительные страховые сертификаты, требуемые законом и/или клиентами химической промышленности - действующий сертификат DGSA (если применимо) - лицензию(и) оператора. 	
6.2.2.4.б.	<p>внедрение поведенческой безопасности (BBS) при вождении и погрузке/разгрузке в соответствии с рекомендациями Cefic BBS по безопасному вождению и (раз)погрузке</p>	<p>Самооценка является минимальным требованием.</p>	
6.2.2.4.в.	<p>политика в отношении наркотиков и алкоголя</p>	<p>Самооценка является минимальным требованием.</p>	

6.2.2.4.г.	Планы поездок, включая безопасную и надежную парковку транспортных средств	Оценщик должен проверить, выдает ли оцениваемая компания, выступающая в качестве Главного подрядчика, Планы поездок любому Субподрядчику, включая безопасную и охраняемую парковку транспортных средств. В качестве альтернативы оцениваемая компания, выступающая в качестве Главного подрядчика, гарантирует, что Субподрядчик выпускает планы поездок, относящиеся к этим поездкам, включая безопасную и надежную парковку транспортных средств.	
6.2.2.4.д.	передавать транспортные и таможенные документы всем сервисным партнерам в цепочке, включая EIR (расписку об обмене оборудованием), если требуется	Самооценка является минимальным требованием.	
6.2.2.4.е.	использование номера службы экстренной помощи / возможности экстренного реагирования	Самооценка является минимальным требованием.	
6.2.2.4.ж.	профилактический ремонт транспортных средств и обязательный осмотр транспортной техники	Главный перевозчик должен иметь документальные свидетельства проведения выборочных проверок, свидетельствующие о выполнении программы профилактического обслуживания и обязательных проверках/испытаниях для каждого субподрядчика.	
6.2.2.4.з.	использование утвержденных станций очистки резервуаров	Самооценка является минимальным требованием.	
6.2.2.4.и.	соответствие требованиям заказчика к сайту	Самооценка является минимальным требованием.	
6.2.2.4.к.	адекватные критерии обучения водителей (например, обучение по конкретному продукту, юридическое обучение, обучение по конкретному клиенту)	Главный перевозчик должен иметь документальное подтверждение выборочных проверок выполнения программы обучения каждого субподрядчика.	
6.2.2.4.к.	обработка и отчетность о несоответствиях (транспортные события)	Самооценка является минимальным требованием.	Икс
6.2.2.4.л.	конфиденциальность операционных и коммерческих данных	Самооценка является минимальным требованием.	

6.2.2.4.м.	обеспечение безопасности в соответствии с действующим законодательством	Самооценка является минимальным требованием.	
6.2.2.4.н.	имеет систему для сбора данных о выбросах ПГ на транспорте?	Самооценка является минимальным требованием.	
6.2.2.4.о.	Требования OCS в случае, если вы заключаете субподряд на перевозку пластмасс?		Икс
6.2.2.5.	Сохраняет ли оцениваемая компания документальные свидетельства, соответствующие критериям эффективности?		
6.2.2.5.а.	была проверена до заключения соглашения, подписана с каждым субподрядчиком по автомобильным перевозкам и регулярно повторялась?	Соответствие должно быть проверено до подписания соглашения и контролироваться не реже одного раза в год. Проверьте наличие документированных свидетельств того, что мониторинг производительности имел место.	
6.2.2.5.б.	отслеживаются ли они на регулярной основе посредством диалога и программ действий по совершенствованию с субподрядчиками по автомобильным перевозкам, выбранными на основе анализа эффективности?	Должна присутствовать программа оценки эффективности (отслеживание несоответствий, критерии эффективности, оценочные листы и т. д.) в сочетании с оценкой улучшения. Критерии выбора из обзора эффективности должны зависеть от воздействия риска субподрядчика по автомобильным перевозкам.	
7.	<u>Оборудование: Спецификация, проверка, техническое обслуживание и калибровка</u>	<u>Оборудование: Спецификация, проверка, техническое обслуживание и калибровка</u>	
7.1.	<u>Спецификация оборудования</u>	<u>Спецификация оборудования</u>	
7.1.1.	Имеется ли письменная спецификация для покупки или аренды каждого транспортного средства/цистерны/контейнера-цистерны и сопутствующего оборудования, включая следующие позиции:	Проверьте последнюю спецификацию и контракт на недавно приобретенный автомобиль или контейнер-цистерну, включая сопутствующее оборудование, например, шланги, прокладки. Регулируемые предметы, такие как ремни безопасности, зеркала заднего вида и т. д., всегда должны присутствовать. Все необходимые нерегулируемые элементы должны быть включены в покупку оборудования.	

7.1.1.а.	кондиционирование воздуха?	Доказано, что кондиционер улучшает концентрацию водителя, тем самым повышая безопасность вождения в целом. Кроме того, ношение одежды, закрывающей все тело, косвенно способствует безопасности, так как снижает травматизм в случае внезапного контакта с химическими веществами.	
7.1.1.б.	система предупреждения о переворачивании?	Система предупреждения, сигнализирующая о риске опрокидывания на приборную панель водителя, представляет собой базовый уровень защиты, и ее следует отличать от электронной программы стабилизации (см. 7.1.1.d), которая обеспечивает более высокий уровень безопасности.	
7.1.1.в.	блокировки седельно-сцепного устройства?	Система блокировки предотвращает трогание с места, если седельно-сцепное устройство не заблокировано. Система может быть механической и/или электронной.	
7.1.1.г.	Электронный контроль устойчивости?	Электронный контроль устойчивости (ESC) — это общий термин для систем, предназначенных для улучшения управляемости автомобиля, особенно в тех пределах, где водитель рискует потерять контроль над автомобилем. Производители грузовиков используют различные маркетинговые названия (ESP, VSA, DSC, CST, VDC и т. д.). ESC сравнивает предполагаемое водителем направление рулевого управления и торможения с реакцией автомобиля и корректирует его посредством поперечного ускорения, вращения (рыскания) и скорости отдельных колес, помогая водителю сохранять контроль над автомобилем.	
7.1.1.д.	светоотражающая задняя и боковая маркировка?	Светоотражающие задние и боковые маркировки проходят по контуру задней и боковой части прицепа (требование закона).	
7.1.1.е.	передняя система оповещения о расстоянии?	Эта система предупреждает водителя, когда его грузовик находится слишком близко к объекту (автомобилю, другому грузовику и т. д.) перед ним относительно его скорости. Система автоматического торможения/замедления не является обязательной.	

7.1.1.ж.	система ухода с полосы движения?	Система предупреждения о выходе из полосы движения — это механизм, предназначенный для предупреждения водителя о том, что транспортное средство начинает двигаться за пределы своей полосы движения.	
7.1.1.ч.	водитель засыпает охраной системы?	Никаких указаний.	
7.1.1.и.	система блокировки связи во время прокатки?	Должна быть установлена система, автоматически блокирующая все средства связи (мобильный телефон, приемники данных) во время прокатки. В неподвижном состоянии система может разрешать все коммуникации.	
7.1.1.к.	безопасный доступ ко всему погрузочно-разгрузочному оборудованию?	Всегда необходим безопасный доступ ко всему оборудованию. Например, когда 30-футовое шасси используется для перевозки 20-футовых контейнеров, до приемного клапана необходимо дотянуться без риска падения. Всегда для комментариев.	
7.1.1.к.	система управления грузовиком?	Система управления грузовиками, сопряженная с центральным инструментом управления автопарком, позволяет компании активно обучать водителей. Эта система передает данные об экономии топлива, безопасном вождении, использовании тормозов, поведении водителя и другую полезную информацию. Может использоваться в программе BBS компании.	
7.1.1.л.	донный клапан с дистанционным управлением при транспортировке жидкостей?	Когда резервуары, содержащие жидкости, разгружаются под давлением, водитель должен иметь возможность закрыть клапан с удаленного места, если соединение негерметично.	
7.1.1.м.	наземный вентиляционный клапан?	Это помогает уменьшить необходимость работы на высоте над цистернами. Оценщик запросит заказ на покупку за последние 3 года. Если покупка недоступна, вопрос не будет применяться.	
7.1.2.	Имеется ли фланец DIN 80 PN 10 между выпускным клапаном и крышкой каждого (не)нагрузочного соединения?	См. раздел 12.3. «Руководства по передовой практике безопасной (раз)погрузки грузовых автотранспортных средств».	
7.2.	<u>Проверка оборудования, техническое обслуживание и калибровка</u>	<u>Проверка оборудования, техническое обслуживание и калибровка</u>	

		<p>Этот раздел также применяется к тем случаям, когда профилактический осмотр и/или техническое обслуживание передается на аутсорсинг. Ожидается, что в этом случае транспортная компания будет иметь систему сопровождения. Качественная Транспортная Служба должна использовать только надежное оборудование. Этот раздел направлен на обеспечение наличия эффективных программ регулярного осмотра и технического обслуживания, которые требуют, чтобы оборудование (собственное или арендованное) надлежащим образом обслуживалось, смазывалось, регулировалось и иным образом обслуживалось для предотвращения ненормального износа и выявления дефектов до того, как они появятся. привести к авариям или поломкам. В компаниях, предоставляющих качественные транспортные услуги, будут расследоваться ненормальный износ, случайные повреждения и злоупотребления, обнаруженные в ходе профилактических проверок. Контроль над субподрядным оборудованием описан в разделе б «Управление субподрядчиками». Затраты на ремонт и замену, связанные с этим аномальным износом и т. д., будут регистрироваться и анализироваться как данные о потерях, и для них потребуются такие же корректирующие и последующие действия, как и для других аварийных потерь. Результаты профилактических осмотров должны быть включены в программу регулярного технического обслуживания.</p>	
7.2.1.	<p>Осмотр и техническое обслуживание оборудования</p>	<p>Осмотр и техническое обслуживание оборудования</p>	
		<p>Техническое обслуживание должно проводиться на всем движущемся оборудовании. Это должно рассматриваться отдельно от нормативного осмотра транспортного средства. Должна быть разработана, установлена и задокументирована</p>	

		программа. Результаты регулярного технического обслуживания должны быть включены в программу проверки и наоборот.	
7.2.1.1.	Имеется ли документально оформленная программа профилактических осмотров и технического обслуживания, охватывающая следующие пункты:	Профилактическое техническое обслуживание — это техническое обслуживание, которое регулярно проводится для снижения вероятности отказа. Он планируется и выполняется до того, как произойдет сбой. Обычно он основывается на рекомендациях производителей оборудования. Оцените «Да» по каждому элементу, который включен в программу и обслуживается в соответствии с этой программой, и что может быть подтверждено записями. Если техническое обслуживание было передано на аутсорсинг, компания должна иметь подробную систему контроля, чтобы гарантировать, что техническое обслуживание проводится в соответствии с согласованными спецификациями.	
7.2.1.1.а.	тягачи?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.б.	трейлеры?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.в.	цистерны/цистерны?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.г.	насосы?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.д.	компрессоры?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.е.	шины?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.ж.	точки заземления?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.з.	крутить замки?	Поворотные замки применимы для перевозки съемных кузовов, контейнеров-цистерн и других контейнерных перевозок.	
7.2.1.1.и.	устройства и материалы для крепления груза?	Устройства для фиксации груза, такие как противоскользящий материал, ремни. Такие материалы, как фиксированные петли для крепления, полы прицепов, шторы, боковые доски и т. д.	

7.2.1.1.к.	оборудование ДОПОГ?	Дренажные затворы, бутылки для промывания глаз и т. д. в соответствии с ADR 8.1.5.	
7.2.1.1.к.	клапаны и предохранительные клапаны?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.л.	муфты?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.м.	прокладки/сальники?	Никаких указаний.	
7.2.1.1.н.	датчики?	Датчики давления, температуры, уровня.	
7.2.1.1.о.	блоки управления температурой?	Для точного контроля температуры устройства с регулируемой температурой без участия оператора система контроля температуры опирается на контроллер, который принимает датчик температуры, такой как термопара или RTD, в качестве входных данных. Он сравнивает фактическую температуру с желаемой температурой управления или заданным значением и выдает результат на элемент управления. Эти агрегаты могут быть установлены на рефрижераторах, цистернах, охладителях, как охлаждаемых, так и обогреваемых.	
7.2.1.2.	Существует ли письменная процедура и регистрация для периодических (как минимум ежегодных) испытаний гибких шлангов, которые включают следующие элементы:	Этот вопрос касается как шлангов для разгрузки жидких, так и сухих сыпучих материалов. Гибкие шланги являются важным оборудованием, поскольку разрывы шлангов могут нанести серьезный ущерб здоровью и окружающей среде. Все шланги должны быть однозначно идентифицированы, промаркированы и занесены в базу данных для облегчения программы технического обслуживания/тестирования и последующего контроля. Проверьте письменную процедуру тестирования и наберите «Да» для каждого элемента, отраженного в письменной процедуре. Проверьте также, что это реализовано.	
7.2.1.2.а.	совместимость шланга и груза?	Никаких указаний.	
7.2.1.2.б.	идентификация различных типов и нумерация?	Никаких указаний.	

7.2.1.2.с.	периодическая проверка и регистрация результатов?	Никаких указаний.	
7.2.1.2.г.	периодические опрессовки?	Подтверждено спецификациями используемых шлангов и другими отраслевыми публикациями.	
7.2.1.2.д.	электрическая проводимость?	Оценщик проверит требования к электропроводности, упомянутые оцениваемой компанией, либо в письменной процедуре, либо в используемых сертификатах, и сможет проследить это требование до решения компании, например, на основе отраслевых публикаций. Хорошим признаком является то, что шланги не должны иметь сопротивление выше 10 Ом, измеренное между ниппелями (концевой фланец к концевому фланцу).	
7.2.2.	Калибровка измерительного оборудования	Калибровка измерительного оборудования	
7.2.2.1.	Имеется ли у оцениваемой компании реестр измерительного оборудования, подлежащего калибровке?	Найдите реестр измерительного оборудования на основе общей оценки риска, например, оборудование для работы в замкнутом пространстве. EN 482/2012 + A1:2015.	
7.2.2.2.	Имеются ли письменные процедуры калибровки и записи, включая идентификацию следующего измерительного оборудования?	Калибровка, если она выполняется на месте, должна выполняться людьми, прошедшими надлежащее обучение и работающими в соответствии с проверенными процедурами. В качестве альтернативы калибровка может быть проведена квалифицированным подрядчиком, сертифицированным по ISO 9001 аккредитованным органом по сертификации или по любой другой эквивалентной схеме сертификации, которая требует калибровки используемых приборов. В последнем случае между перевозчиком и подрядчиком по калибровке должно существовать официальное соглашение, определяющее требования и частоту проведения калибровки. Попросите показать копию процедур и список всех элементов, определенных для калибровки.	

7.2.2.2.а.	датчики кислорода?	Калибровка и аттестация газоанализаторов на кислород регулируется Директивой 2014/34/ЕС . Также следует учитывать европейский стандарт EN 60079-29-2 «Взрывоопасные среды. Часть 29-2. Детекторы газа. Выбор, установка, использование и техническое обслуживание детекторов горючих газов и кислорода». Возможна автокалибровка.	
7.2.2.2.б.	детекторы горючих газов?	Калибровка и аттестация газоанализаторов на кислород регулируется Директивой 2014/34/ЕС . Также следует учитывать европейский стандарт EN 60079-29-2 «Взрывоопасные среды. Часть 29-2. Детекторы газа. Выбор, установка, использование и техническое обслуживание детекторов горючих газов и кислорода». Возможна автокалибровка.	
7.2.2.2.с.	приборы для измерения концентрации токсичных газов и паров?	Если существует опасность отравления ядовитыми газами и парами, такие приборы должны быть в наличии. Некоторые из этих устройств содержат измерительные трубы, которые невозможно откалибровать. В таких случаях проверьте сроки годности. См. EN 45544.	
7.2.2.2.г.	датчики температуры?	Применяется только для датчиков температуры, которые должны измерять точную температуру. Не применимо к ориентировочным устройствам.	
7.2.2.2.д.	датчики давления в шинах?	Если компания занимается собственным управлением шинами, должна быть представлена запись о калибровке устройства. Если это субподряд, приемлемым доказательством является то, что субподрядчик сертифицирован по ISO 9001 аккредитованным органом по сертификации или по любой другой эквивалентной схеме сертификации, которая требует калибровки используемых инструментов.	

7.2.2.2.e.	динамометрические ключи для затяжки колесных гаек?	Если компания занимается собственным управлением шинами, должна быть представлена запись о калибровке устройства. Если это субподряд, приемлемым доказательством является то, что субподрядчик сертифицирован по ISO 9001 аккредитованным органом по сертификации или по любой другой эквивалентной схеме сертификации, которая требует калибровки используемых инструментов.	
8.	<u>Безопасность на основе поведения (BBS или эквивалентная программа)</u>	<u>Безопасность на основе поведения (BBS или эквивалентная программа)</u>	
8.1.	<u>Безопасность на основе поведения для безопасного вождения</u>	<u>Безопасность на основе поведения для безопасного вождения</u>	
		См. Cefic/ECTA «Руководство по технике безопасности для обучения водителей и безопасного вождения грузовых транспортных средств». https://cefic.org/library-item/behaviour-based-safety-guidelines-training-drivers-safe-driving-road-freight-vehicles	
8.1.1.	Обучение BBS безопасному вождению	Обучение BBS безопасному вождению	
8.1.1.1.	Учитывается ли BBS при рассмотрении требований к обучению менеджеров и планировщиков?	Хотя BBS в основном ориентирована на водителей, она должна быть полностью интегрирована в организацию перевозчика и стать неотъемлемой частью культуры компании. Не только водители, но и вспомогательный и административный персонал должны быть обучены и понимать принципы BBS. Ищите записи о тренировках и осведомленности.	
8.1.1.2.	Были ли лица официально отобраны и назначены квалифицированными инструкторами BBS в соответствии с требованиями, определенными в руководящих принципах Cefic/ECTA BBS?	Обратитесь к рекомендациям, упомянутым в 8.1.	

8.1.1.3.	Было ли разработано содержание (или эквивалентная система) и формат обучения водителей BBS (основанный на наблюдении, инструктаже и интерактивном общении) и соответствует ли оно рекомендациям Cefic/ECTA BBS?	Проверьте, отражают ли содержание и формат обучения дух руководящих принципов BBS (или эквивалентной системы), т. е. проводятся ли они на индивидуальной основе между инструктором и водителем, при этом инструктор наблюдает и тренирует, одновременно отрабатывая поведенческие навыки вождения. водителя.	
8.1.1.4.	Определена ли частота обучения водителей BBS и осуществляется ли она?	Проверьте план обучения и его выполнение, опросив водителей. Частота может варьироваться от одного раза в 1 до 5 лет, в зависимости от ежегодной оценки эффективности каждого отдельного водителя. Обучение BBS можно сочетать с обучением, как описано в Директиве ЕС 2003/59/ЕС.	
8.1.1.5.	Ведется ли личная запись BBS для каждого водителя, включая полностью интегрированных субподрядчиков, с наблюдениями за их поведенческими навыками?	Проверьте записи о тренировках. Любой человек, нанятый на работу более трех месяцев, должен пройти полное обучение. Другие должны быть включены в программу. Комментарии всегда должны быть включены. Этот вопрос также применим к полностью интегрированным субподрядчикам (водителям).	
8.1.2.	Результаты BBS, анализ и мониторинг	Результаты BBS, анализ и мониторинг	
8.1.2.1.	Сообщаются ли водителю индивидуальные результаты обучения BBS, согласовываются ли превентивные меры, регистрируются ли и отслеживаются ли они?	Проверьте обучение и индивидуальные записи водителей. Спросите водителей (и полностью интегрированных субподрядчиков), проинформированы ли они о результатах их обучения BBS и его последующих действиях.	
8.1.2.2.	Определены и измерены ли ключевые показатели эффективности, такие как:	The оценил компания должна обеспечить, чтобы ежегодный сбор данных по KPI и отчетность были включены в их систему управления. (Программа ECTA RC и отчетность по ключевым показателям эффективности могут быть отправной точкой для использования компаниями). KPI должны измерять частоту несчастных случаев/происшествий по отработанным часам. Для целей анализа KPI предположим, что каждый сотрудник работает 2000 часов за рабочий год.	

8.1.2.2.а.	- несчастные случаи и инциденты в пути?	Проверьте отчеты об инцидентах (см. основной вопрос SQAS 5.1.1.а.) и записи отдельных водителей.	
8.1.2.2.б.	- аварии и инциденты в пунктах погрузки?	Проверьте отчеты об инцидентах (см. основной вопрос SQAS 5.1.1.а.) и записи отдельных водителей.	Икс
8.1.2.2.с.	- аварии и инциденты в пунктах разгрузки?	Проверьте отчеты об инцидентах (см. основной вопрос SQAS 5.1.1.а.) и записи отдельных водителей.	Икс
8.1.2.2.г.	Уровень травматизма с потерей рабочего времени?	Травма с потерей трудоспособности относится к происшествию на рабочем месте, которое привело к неспособности работника работать в следующую полную рабочую смену. Показатель травм с потерей трудоспособности относится к количеству таких травм, которые происходят в год и на миллион км эксплуатировался. Пример: в компании было 5 случаев травм с потерей трудоспособности (LTI) за один год. Количество км эксплуатировалось 10 млн. Уровень травматизма с потерей трудоспособности составит: 5 несчастных случаев с травмами с временной потерей трудоспособности / 10 миллионов км в эксплуатации = 0,5 LTI/млн км. Уровень травматизма должен измеряться транспортными компаниями для своих сотрудников и водителей своих подрядчиков (FIS). Этот KPI связан с эффективностью компании.	
8.1.2.2.д.	Уровень личного травматизма?	Личная травма относится к происшествию на рабочем месте, которое привело к какой-либо травме работника. Уровень травматизма относится к количеству таких травм, которые происходят в течение года и на 1 миллион пройденных километров. Уровень травматизма должен измеряться транспортными компаниями для своих сотрудников и водителей своих подрядчиков (FIS) на 1 миллион пройденных километров. Этот KPI связан с эффективностью компании.	

8.1.2.2.е.	среднее количество дней обучения в году?	Этот KPI следует измерять для собственных сотрудников (водителей и офисного персонала) и водителей-субподрядчиков (полностью интегрированных). Этот KPI измеряет количество учебных дней на одного водителя/офисного сотрудника в год. См. требования к отчетности ECTA, если требуются разъяснения. Этот KPI позволяет LSP выразить влияние инвестиций в обучение. Этот KPI связан с эффективностью компании.	
8.1.2.2.ж.	ущерб?	Для полностью интегрированных субподрядчиков оценщик должен проверить, существует ли процесс и доступны ли файлы, и включить последующие действия.	
8.1.2.3.	Имеется ли программа внедрения для наблюдения и выборочной проверки водителей в отношении их работы? Включены ли ежедневные контрольные списки, записанные водителями, в выборочные проверки?	Проверьте, были ли внедрены какие-либо механизмы, указанные в «Руководстве по безопасности, основанному на поведении, для обучения водителей и безопасного вождения грузовых автотранспортных средств» (пункт 10) или аналогичной системы.	
8.1.2.4.	Отражаются ли результаты и результаты обучения BBS в программе повышения квалификации?	Убедитесь, что общие результаты и тенденции, указанные в 8.1.2.2. от а до г и 8.1.2.3 документируются как учебный опыт и включаются в курсы повышения квалификации.	
8.2.	<u>Передовые практические рекомендации по безопасной (разгрузке) грузовых автотранспортных средств</u>	<u>Передовые практические рекомендации по безопасной (разгрузке) грузовых автотранспортных средств</u>	
8.2.1.	Приняло ли руководство также руководство Cefic/ECTA «Руководство по передовой практике безопасной (раз)погрузки грузовых автотранспортных средств»?	Проверьте файл проекта на наличие задокументированного плана реализации и актуального статуса. Проверьте, регистрируются ли наблюдения/результаты, о которых сообщают сайты погрузки/разгрузки и/или водители, сообщаются ли они водителям/клиентам, анализируются и используются ли перевозчиком для внесения исправлений и улучшений.	
8.3.	<u>Осведомленность обо всех сервисных партнерах</u>	<u>Осведомленность обо всех сервисных партнерах</u>	

8.3.1.	Продвигает ли компания и контролирует ли она реализацию следующих принципов BBS со своими сервисными партнерами:	Должна присутствовать активная реклама в отношении всех поставщиков услуг. Это может быть включено в письменное соглашение, в учебные или информационные занятия с поставщиками услуг или с помощью других средств связи. Продвижение BBS важно, но мониторинг последующих действий еще важнее. Средства мониторинга могут включать в себя информирование компании о количестве BBS, внедренных у поставщика услуг, предоставление BBS (для интегрированных субподрядчиков) или ежегодную оценку.	
8.3.1.а.	- вождение?	Никаких указаний.	
8.3.1.б.	- загрузка?	Никаких указаний.	
8.3.1.с.	- разгрузка?	Никаких указаний.	
8.3.1.г.	- уборка?	Никаких указаний.	
9.	<p><u>Измерение и Управление выбросами парниковых газов (ПГ) на транспорте</u></p> <p>В этом разделе следует иерархия вопросов, каждый вопрос требует более детального расчета, чем предыдущий.</p> <p>На приведенном ниже графике показаны поставщики логистических услуг и их взаимоотношения, которые учитываются при расчете выбросов парниковых газов.</p>	<p><u>Измерение и Управление выбросами парниковых газов (ПГ) на транспорте</u></p> <p>Европейская комиссия планирует создать европейскую основу для согласованного измерения выбросов парниковых газов в сфере транспорта и логистики на основе глобальных стандартов, которую затем можно будет использовать для предоставления предприятиям и конечным пользователям оценки углеродного следа по их выбору, а также увеличить спрос со стороны конечных пользователей и потребителей на выбор более экологичных транспортных и мобильных решений.</p> <p>В Стратегии устойчивой и умной мобильности, опубликованной Европейской комиссией в декабре 2020 года, была определена следующая цель:</p> <p>сокращение выбросов парниковых газов на транспорте на 90 % к 2050 г., по сравнению с 1990.</p>	

9.1.	<p><u>Объем 1:Измерение выбросов транспортных средств, которые принадлежат или контролируются компанией.</u></p>	<p>Область 1 выбросы включают прямые выбросы от активы, находящиеся в собственности или под контролем оцениваемых компания использует топливо, которое оплачивает компания. Это включает сжигание твердого или жидкого топлива, приобретенного для производства энергии, тепла или пара для использования в стационарном или мобильном оборудовании (например, грузовых автомобилях, транспортных средствах, генераторах)..</p> <p>FIS не включены в эти вопросы.</p>	
9.1.1.	<p>Имеется ли у оцениваемой компании система сбора данных, позволяющая рассчитывать выбросы парниковых газов на основе энергии (топлива) для всех грузовиков, топливо для которых оплачивает компания?</p>	<p>Система должна охватывать все виды топлива, используемые компанией.</p> <p>В этом разделе выражение «оцениваемая компания» имеет то же значение, что и в других частях анкеты: оно относится к компании, расположенной на определенном участке. Если оцениваемая компания не использует собственные грузовые автомобили, этот вопрос не применим.</p> <p>Оцениваемая компания должна иметь систему для записи следующих данных:</p> <ul style="list-style-type: none"> - израсходованное топливо для каждого вида топлива (например, через счета на покупку топлива) <p>Компания может потреблять различное топливо, например:</p> <ul style="list-style-type: none"> - дизель - дизельно-биодизельная смесь - биодизель - КПГ/СПГ - водород - так далее. - общий пробег (например, через одометр на периодической 	

		основе) - перевезенный тоннаж (например, через транспортные заказы)	
9.1.2.	Есть ли у оцениваемой компании система для ежегодно рассчитать транспортные выбросы парниковых газов интенсивность ионов (выражается как кг эквивалента CO ₂ на ткм) с использованием данных, собранных в вопросе 9.1.1.?	<p>кг CO₂-экв. означает кг эквивалента CO₂: это единица, которая описывает воздействие различных парниковых газов как единую меру, связанную с потенциалом глобального потепления двуокиси углерода.</p> <p>Оценщик примет расчет, сделанный компанией, при условии, что формула, используемая в числителе, представляет собой добавление выбросов от ежегодно потребляемого топлива, а знаменатель рассчитывается по формуле, упомянутой в 9.5.2.</p>	
9.1.3.	Знает ли компания ежегодно потребляемое топливо по категориям транспорта/бизнеса?	<p>Компания может иметь разные транспортные/бизнес-категории:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сыпучий грузовик (жидкий/твердый) - упакованный товар - авторефрижераторы - так далее. <p>Для положительной оценки вопроса компания должна измерить потребление топлива для каждой категории транспорта/бизнеса и каждого типа потребляемого топлива. В случае, если точная сумма не известна, будет принята разумная оценка.</p> <p>Подробное объяснение категорий транспорта см. Рамочное руководство GLEC: «Основы Глобального совета по логистическим выбросам для учета и отчетности по логистическим выбросам». Последняя версия. Модуль 5 https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/</p>	
9.1.4.	Рассчитывала ли компания выбросы TTW от топлива, потребленного за последний год, по формуле: $\text{кг CO}_2\text{e} = \Sigma (\text{топливо (литры)} \times$	Компания будет использовать коэффициенты выбросов топлива из Рамочное руководство GLEC: «Основы Глобального совета по логистическим выбросам для учета и отчетности по логистическим выбросам» , последняя версия. Документ можно	

	<p>коэффициент выбросов топлива TTW (кг CO₂e/л топлива)?</p>	<p>скачать по этой ссылке: https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/</p> <p>Для каждого вида топлива можно использовать три коэффициента: WTT, TTW и WTW.</p> <ul style="list-style-type: none"> - От скважины до резервуара (WTT): выбросы WTT состоят из всех процессов от источника энергии (скважина) до этапов извлечения, обработки, хранения и доставки энергии до точки использования (резервуар). - Tank-to-Wheel (TTW): это выбросы от топлива, сжигаемого для силовой деятельности (колесо). - Well-to-Wheel (WTW): это выбросы за полный жизненный цикл топлива, которые должны быть эквивалентны сумме выбросов WTT и TTW. <p>Для этого вопроса следует использовать TTW.</p>	
<p>9.1.5.</p>	<p>В случае, если компания хранит/обрабатывает товары на собственной площадке или на собственном промежуточном этапе до достижения конечного пункта назначения: рассчитываются ли выбросы TTW в кг CO₂-эквивалента от потребляемого топлива?</p>	<p>В случае, если груз нуждается в промежуточной обработке перед отправкой в конечный пункт назначения, компания должна иметь систему для расчета дополнительного энергопотребления. Если товары хранятся на складе, см. раздел 10.3 вопросника SQAS 2022 «Склад». для расчета энергопотребления.</p> <p>Топливо или газ, используемые для отопления офисов компании, не включаются. Тем не менее, компании рекомендуется измерять и снижать это потребление энергии, хотя это не будет учитываться при подсчете баллов.</p>	
<p>9.1.6.</p>	<p>Рассчитывала ли компания выбросы категории 1? кг CO₂e = Добавление вопросов 9.1.4. и 9.1.5.</p>		

9.2.	<u>Сфера 2: Выбросы от электричества</u>	Объем выбросов 2 косвенные выбросы от производство и распределение электроэнергии, тепла и пар, приобретенный оцениваемой компанией для использования в собственные логистические площадки, электромобили или другие объект, требующий электроэнергии.	
9.2.1.	Измеряла ли компания электроэнергию, приобретаемую для использования на своих логистических объектах, электромобилях или других принадлежащих ей активах, которым требуется электроэнергия?	<p>Счета за электроэнергию предоставляют самую точную информацию на используемую электроэнергию. Типичное энергопотребление приходится на транспортные средства, работающие от аккумуляторов, и электроэнергию, используемую для отопления/охлаждения и освещения. Электричество, используемое для отопления или охлаждения офисов компании, не включается. Тем не менее, компании рекомендуется измерять и снижать это потребление энергии, хотя это не будет учитываться при подсчете баллов.</p> <p>В случае, если солнечные панели или любой другой источник электроэнергии (например, ветряные генераторы) подключены к электрической сети, счет за электроэнергию или оборудование для измерения электроэнергии также можно использовать для определения потребляемой электроэнергии. Рекомендуется записывать количество электроэнергии, вырабатываемой этими устройствами.</p>	
9.2.2.	Рассчитывала ли компания Объем выбросов 2 от покупной электроэнергии WTT упомянутых в 9.2.1 в течение последнего года по формуле: $кг\ CO_2e = \Sigma (\text{электроэнергия (кВтч)} \times \text{коэффициент выбросов электроэнергии (кг CO}_2e/\text{кВтч электроэнергия)})$	<p>TTW считается нулевым для электроэнергии, все выбросы находятся в стадиях WTT в точке использования. Используемые коэффициенты выбросов зависят от источника электроэнергии.. Компании должны собирать коэффициенты выбросов электроэнергии для стран или регионов, где расположены логистические объекты.</p>	

		<p>Аккумуляторы транспортных средств обычно заряжаются ночью, но их также можно заряжать в дороге. Коэффициенты электроэнергии по странам также можно получить в Международном энергетическом агентстве (МЭА): https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/emissions-factors-2020#emissions-factors (пошлина оплачивается).</p> <p>При отсутствии других данных можно предположить, что средний коэффициент электроэнергии в ЕС составляет 420 г CO₂-экв./кВтч (источник: рамочное руководство GLEC). Использование смесей для отдельных стран может дать значительно отличающиеся значения, особенно в странах с сильно обезуглероженным электроснабжением.</p>	
9.3.	<u>Сфера 3</u>	<p>Объем выбросов 3 косвенные выбросы от оценили цепочку поставок компании.</p> <p>Сюда входят выбросы от субподрядчиков и услуг субподрядчиков (например, складирование, очистка резервуаров).</p> <p>Область охвата 3 также охватывает производство и распределение топлива, сжигаемого в Области охвата 1 (WTT), транспортные выбросы, связанные с приобретенными товарами и услугами, использование продуктов и окончание срока службы.</p> <p>В случае оценки нескольких объектов головной офис может рассматривать свои дочерние компании как области охвата 3, 2 или 1, решение на усмотрение компании. Каким бы ни был подход, будут соблюдены следующие принципы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Выбросы ПГ на уровне дочерних компаний должны быть доступны - Необходимо гарантировать отсутствие двойного учета между выбросами головного офиса и дочерних компаний. 	

		<p>- В рамках управленческой проверки головного офиса (SQAS 2022 Rev, раздел 5.4) будет проанализирована программа измерения и сокращения выбросов ПГ дочерних компаний и будут приняты решения по сокращению выбросов.</p>	
9.3.1.	<u>Полностью интегрированные субподрядчики и неинтегрированные субподрядчики</u>	Если оцениваемая компания не использует FIS или NIS, этот раздел неприменим.	
9.3.1.1.	Есть ли у оцениваемой компании система сбора данных, позволяющая <u>расчет по видам деятельности транспорта ВТВ</u> выбросы парниковых газов от их полностью интегрированных субподрядчиков (FIS) <u>и/или неинтегрированные субподрядчики (NIS)?</u>	<p>Существует два подхода к расчету выбросов ПГ от транспортной деятельности: «на основе деятельности» и «на основе энергии». При расчете «на основе деятельности» выбросы ПГ получаются путем умножения тонно-километров на коэффициент выбросов. В «энергетическом» расчете выбросы ПГ получаются путем умножения фактически потребленного топлива на стандартный коэффициент преобразования выбросов. Этот метод более точен, чем подход, основанный на деятельности.</p> <p>В случае, если магистральный перевозчик передает услуги FIS/NIS на аутсорсинг, оцениваемая компания должна знать количество этих переданных на аутсорсинг тонн и километров.</p>	
9.3.1.2.	Рассчитывает ли компания выбросы WTW от FIS и/или NIS?	Для расчета выбросов парниковых газов на транспорте компания должна использовать рамочное руководство GLEC: «Основы глобального совета по логистическим выбросам для учета и отчетности по логистическим выбросам», объем 3, последняя версия. Документ можно скачать по этой ссылке: https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e	
9.3.2.	<u>Интермодальный/мультимодальный</u> В этом разделе следует иерархия вопросов, каждый вопрос требует более детального расчета, чем предыдущий.	<p>Этот раздел применим только тогда, когда транспортная компания включает интермодальные/мультимодальные перевозки в свои услуги.</p> <p>Интермодальный перевозка грузов в одной и той же интермодальной транспортной единице последовательными</p>	

		<p>видами транспорта без обработки самих грузов при смене видов транспорта. Этот термин обычно используется, когда речь идет об автомобильном и железнодорожном транспорте. Единицей интермодальной перевозки может быть контейнер, сменный кузов, автомобильное или железнодорожное транспортное средство или судно.</p> <p>Мультимодальный: Перевозка грузов не менее чем двумя различными видами транспорта. Интермодальные перевозки — это особый вид мультимодальных перевозок, часто основанный на договоре, регулирующем полную мультимодальную перевозку.</p> <p>Обычно используются железнодорожные или водные перевозки (внутренние водные пути и короткое море) с автомобильными подъездными путями на одном или обоих концах.</p> <p>Тонны и километры также должны включать любую субподрядную транспортную компанию, которая перевозит груз, запрошенный основным перевозчиком.</p>	
9.3.2.1.	<p>Есть ли у оцениваемой компании система для расчета выбросов парниковых газов WTW при интермодальных перевозках на основе деятельности?</p>	<p>Расчет выбросов может производиться с использованием составных коэффициентов или путем сложения выбросов различных частей каждой партии.</p> <p>Анога относится к начальной и конечной точкам отгрузки, которая использует один и тот же вид транспорта.</p> <p>Способ расчета см. Рамочное руководство GLEC: «Основы Глобального совета по логистическим выбросам для учета и отчетности по логистическим выбросам». Последняя версия. Модуль 5. https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/</p>	

9.3.2.2.	Имеется ли у оцениваемой компании система сбора данных, позволяющая рассчитать транспортные выбросы ПГ автомобильным, железнодорожным и водным транспортом?	Компания должна будет собирать данные о выбросах, тоннах и километрах по каждому этапу каждой транспортируемой партии.	
9.3.2.3.	Рассчитывает ли оцениваемая компания выбросы ПГ на всех задействованных участках?	<p>Если автомобильный участок перевозки осуществляется собственными грузовиками, расчет выбросов для этого участка будет включен в раздел 9.1. (Область применения 1) или 9.2. (Область 2). Если это субподряд, будет включено в 9.3.1. (Область 3).</p> <p>Для расчета железнодорожных и водных участков компания будет использовать базовые рекомендации GLEC: «Основы Глобального совета по логистическим выбросам для учета и отчетности по логистическим выбросам». Последняя версия. Модуль 5: https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/</p> <p>В случае, если количество отгрузок не оправдывает ручных расчетов, компания может использовать ИТ-провайдеров. В качестве примеров см. https://www.smartfreightcentre.org/en/working-with-sfc-accredited-partners-1/ Будут использованы коэффициенты WTW.</p>	
9.3.3.	<u>Станции очистки резервуаров</u>		
9.3.3.1.	В случае, если компания перевозит жидкие/твердые грузы и использует станции очистки резервуаров, выбросы ПГ WTW соответствуют очистке. вычислено? кг CO2-экв. = Количество уборок, выполненных за последний год x кг CO2-экв./ уборка	<p>Как правило, топливо/газ используется на станциях очистки резервуаров для котлов, а электричество используется для приведения в действие насосов. Транспортная компания должна запросить у станций очистки резервуаров коэффициенты выбросов, которые будут использоваться.</p> <p>См. вопросник SQAS 2022 TC, раздел 9.1.6, чтобы узнать, как рассчитываются выбросы.</p>	
9.3.4.	<u>Субподрядное хранение / обработка товаров</u>		

9.3.4.1.	В случае, если компания заключает субподряд на хранение/обработку товаров на каком-либо промежуточном этапе до достижения конечного пункта назначения: рассчитываются ли выбросы WTW в кг CO ₂ -эквивалента от потребленной энергии?	В случае, если груз требует субподрядной промежуточной обработки перед отправкой в конечный пункт назначения, компания должна иметь систему для расчета дополнительного энергопотребления. Если товары хранятся на складе, см. вопросник SQAS 2022 Warehouse, раздел 10.3. для расчета энергопотребления	
9.3.5.	<u>Производство и распределение топлива, сжигаемого в объеме 1</u>		
9.3.5.1.	Рассчитывала ли компания абсолютные выбросы WTT от топлива, потребленного за последний год, по формуле: кг CO ₂ e = Σ (топливо (литры) × коэффициент выбросов топлива WTT (кг CO ₂ e/литров топлива))?	Коэффициент должен быть получен из Последняя версия «Глобального совета по логистическим выбросам для учета и отчетности по логистическим выбросам». Модуль 1.	
9.3.6.	<u>Расчет выбросов категории 3</u>		
9.3.6.1.	Рассчитывала ли компания выбросы категории 3 по следующей формуле? кг CO₂e= Добавление вопросов подраздела 9.3	Необходимо добавить следующие вопросы: 9.3.1.2. +(9.3.2.1. или 9.3.2.3.) + 9.3.3.1. +9.3.4.1. + 9.3.5.1.	
9.4.	Расчет общих выбросов (область охвата 1, 2 и 3)	Измерение общих выбросов необходимо, поскольку оно оказывает прямое влияние на глобальное потепление.	
9.4.1.	Рассчитывала ли компания Общие выбросы прошлым году за счет добавления выбросов категорий 1, 2 и 3?	Следует добавить следующие вопросы:9.1.6. + 9.2.2. + 9.3.6.1.	
9.5.	Расчет тонн-км		
9.5.1.	Знает ли компания тонн в другом местоперевезенного продукта и пройденных километров (обнагруженный и пустые),	В случае навалом полезной нагрузкой является вес нетто продукта (без учета веса цистерны/контейнера). В случае упакованных товаров вес должен включать товар и упаковку,	

	<p>связанные с каждой категорией, указанной в 9.1.3.?</p>	<p>предоставленную грузоотправителем для перевозки; дополнительное упаковочное или погрузочно-разгрузочное оборудование, используемое ПЛУ, не должно включаться в расчет.</p> <p>Дополнительные пояснения см. в руководящем документе GLEC: «Основы Глобального совета по логистическим выбросам для учета и отчетности по логистическим выбросам». Последняя версия. Модуль 5. https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/</p>	
<p>9.5.2.</p>	<p>Рассчитала ли компания тонно-километры (ткм) за последний год по транспортному заказу и по категориям с формулой? Σ ткм по видам транспорта = (тонн отгрузки 1 x км отгрузки 1) + (тонн отгрузки 2 x км отгрузки 2) +.... + (тонн отгрузки n x км отгрузки n)</p>	<p>Оценщик возьмет образец транспортных заказов и спросит у компании, как рассчитывались перевезенные тонны и километры.</p>	
<p>9.6.</p>	<p>Расчет интенсивности излучения</p>	<p>Интенсивность выбросов является ключевым показателем в транспортной компании, и цель состоит в том, чтобы уменьшить его. Если компания, например, меняет потребляемое топливо с дизельного топлива на альтернативные виды топлива или на виды транспорта с более низким уровнем выбросов (например, автомобильный на железнодорожный), интенсивность выбросов снизится.</p> <p>На интенсивность выбросов влияет пустой ход (расстояние, пройденное без нагрузки) и коэффициент загрузки (процент доступной мощности, используемой в загруженном рейсе). Более высокие порожние пробеги и поездки с частичной нагрузкой увеличат интенсивность выбросов.</p> <p>Тем не менее, плотность груза также влияет на интенсивность выбросов: продукты с низкой плотностью увеличивают</p>	

		<p>интенсивность выбросов, но это увеличение не обязательно означает снижение транспортных показателей транспортной компании.</p> <p>Из нескольких доступных способов для измерения интенсивности выбросов в SQAS приняты выбросы в тонно-километрах.</p> <p>Оценщик не будет включать информацию об интенсивности выбросов, абсолютных выбросах или тонно-километрах в комментарии к вопросам в качестве объективных доказательств.</p>	
9.6.1.	<p>Рассчитывала ли компания интенсивность выбросов по категориям транспорта за последний год по формуле: Коэффициент интенсивности выбросов по категориям транспорта (кг CO₂-экв./ткм) = Общие выбросы, полученные из 9.4.1. по категории/ ткм по категориям, рассчитанным в 9.5.2.</p>	<p>Объяснение того, как рассчитывать выбросы по категориям транспорта, см. в рамочном руководстве GLEC: «Основы Глобального совета по выбросам в сфере логистики для учета и отчетности о выбросах в сфере логистики». Последняя версия. Модуль 5 https://www.smartfreightcentre.org/en/downloads/</p>	
9.7.	<u>Консолидация и отчетность по выбросам</u>		
9.7.1.	<p>Объединяет ли компания в отчете общие годовые выбросы в следующем виде?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Область 1 (вопрос 9.1.6.) - Область 2 (вопрос 9.2.2.) - Область 3 (вопрос 9.3.6.1.) - Общие выбросы (вопрос 9.4.1.) - Интенсивность выбросов по категориям транспорта (вопрос 9.6.1.) 	<p>Расчеты см. в декларации GLEC, стр. 50 и далее руководства по структуре GLEC, последняя версия.</p>	
9.8.	<u>Подготовка</u>	<p>Оценщик будет искать доказательства наличия подходящей программы обучения и ее включения в индивидуальные дела персонала.</p>	

9.8.1.	Обучены ли транспортные планировщики оптимизации полезной нагрузки и сокращению порожнего пробега?	Обратитесь к Cefic/ECTA методические указания «Как сократить время пребывания водителей на объекте и улучшить обращение с ними» Раздел 2.1. Оценщик будет искать доказательства записей плана обучения / вводного обучения или записей о предыдущем опыте.	
9.9.	<u>Сокращение выбросы</u>		
9.9.1.	<u>Определение стратегии, целей и программы</u> Первые три вопроса этого раздела следуют иерархии: каждый вопрос имеет более высокий уровень требований, чем предыдущий.		
9.9.1.1.	Определила ли компания стратегию по сокращению выбросов ПГ от транспорта на основе измерений, сделанных в 9.7.1.?	Пройденный километр может быть груженым или пустым. Одним из возможных способов снижения интенсивности выбросов является сокращение порожнего пробега. Другой способ — увеличить полезную нагрузку за рейс.	
9.9.1.2.	Определила ли компания цели по снижению интенсивности выбросов на основе измерений, сделанных в 9.6.1. в многолетней программа ?	Оценщик проверит, соответствует ли сокращение цели, указанной в руководящем вопросе 9 «Стратегия устойчивой и интеллектуальной мобильности».	
9.9.1.3.	Включают ли цели сокращение общих выбросов, рассчитанных в 9.4.1., в рамках многолетней программы?	Оценщик проверит, соответствует ли сокращение цели, указанной в вопросе 9.	
9.9.1.4.	Есть ли у оцениваемой компании многолетняя программа для достижения целей, указанных в 9.9.1.2 или 9.9.1.3?	Программа может осуществляться в партнерстве с FIS или с клиентами. Чтобы получить один балл, оценщик проверит наличие подробной программы с ответственными лицами и сроками выполнения. Программа будет включать в себя промежуточные	

		этапы и последующие действия, по крайней мере, на ежегодной основе.	
9.9.1.5.	Предусматривает ли компания варианты мультимодальных перевозок для сокращения выбросов парниковых газов?		
10.	<u>Безопасность</u>	<u>Безопасность</u>	
10.1.	<u>Безопасность на транспорте</u>	<u>Безопасность на транспорте</u>	
10.1.1.	Принимает ли компания меры по обеспечению безопасности продуктов и транспортной информации по всей цепочке своих сервисных партнеров, в том числе на:	Логистическая информация должна быть защищена и защищена в ИТ-системах. Убедитесь, что ИТ-системы компании защищены надлежащим образом. Дополнительным вариантом является включение пункта о конфиденциальности в трудовой договор, который регистрируется в отделе кадров. Проверьте контракты с сервисными партнерами на предмет положений о безопасности, требований и утвержденных списков поставщиков.	
10.1.1.а.	склады и автостоянки?	Никаких указаний.	
10.1.1.б.	станции очистки?	Никаких указаний.	
10.1.1.в.	на стыке с любой автотранспортной компанией, работающей по субподряду?	Никаких указаний.	
10.1.1.г.	на стыке интермодальных перевозок?	Никаких указаний.	
10.1.2.	Подписана и задокументирована ли передача/передача безопасности с соответствующими обязанностями?	Проверьте наличие документальных доказательств. В качестве примера можно использовать EIR (расписку об обмене оборудованием).	
10.1.3.	Применяются ли устройства, оборудование или меры для предотвращения угона транспортных средств и принимаются ли меры для обеспечения их постоянной работы и эффективности?	Проверьте тип противоугонных устройств, оборудования или устройств и их эффективность на практике.	

10.1.4.	Оснащены ли кабины грузовиков системами контроля доступа?	Необходимо обнаруживать несанкционированный доступ в кабину грузовика и активировать систему сигнализации, чтобы уведомить водителя. Водители, у которых есть карта доступа, пароль или система положительного распознавания (распознавание глаз), могут войти в кабину грузовика. Несанкционированное проникновение вызовет тревогу в компьютерных системах домашней базы и активирует иммобилайзер.	
10.1.5.	Оснащены ли грузовые автомобили системой контроля запуска двигателя?	Грузовые автомобили должны быть оснащены электронной системой блокировки запуска двигателя (иногда называемой иммобилайзером).	
10.1.6.	Оснащены ли прицепы независимо от типа устройствами безопасности, предотвращающими кражу, когда они отсоединены?		
10.1.7.	Где применимо, разработала и внедрила ли компания положения о безопасности для перевозки чувствительных продуктов (дорогостоящие продукты, прекурсоры взрывчатых веществ, прекурсоры химического оружия или прекурсоры незаконных наркотиков)?	Дорогостоящие продукты определяются заказчиком, местным законодательством/требованиями к национальным перевозкам или требованиями CMR. Проверка документов и собеседование с водителями.	
10.1.8.	Существует ли процедура, гарантирующая, что об инцидентах, связанных с безопасностью конфиденциальных продуктов, клиенты и органы власти будут немедленно уведомлены?	Проверка документов, опрос водителей и оперативного менеджера.	
10.2.	<u>Безопасность при обращении с особо опасными грузами</u>	<u>Безопасность при обращении с особо опасными грузами</u>	
		Если в LSP нет HCDG, глава 10.2. должен быть забит с па	

10.2.1.	Был ли разработан и внедрен план безопасности для особо опасных грузов (HCDG) в соответствии с разделом 1.10. АДР?	Ознакомьтесь с основным содержанием раздела 1.10 ДОПОГ. и проверьте, содержит ли индексная страница плана обеспечения безопасности все необходимые главы. См. ОТРАСЛЕВЫЕ РУКОВОДСТВА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ: https://cefic.org/library-item/guidelines-for-the-security-of-the-transport-of-dangerous-goods-by-road	
10.2.2.	Принимает ли компания меры по контролю за перемещением HCDG в пути?	Устройства для отслеживания и отслеживания HCDG во время перевозки включают GPS-мониторинг.	
10.2.3.	Все ли полностью загруженные грузовые контейнеры, контейнеры-цистерны, грузовики и железнодорожные вагоны, содержащие HCDG, опломбированы, и номера пломб предоставлены отдельно (в электронном виде или на бумаге)?	Проверьте практику пломбирования, опросив водителей и проверив инструкции. Ищите письменную процедуру опломбирования и уникальные пронумерованные пломбы, которые должны быть записаны в транспортной документации.	
10.2.4.	Тщательно ли исследуются несоответствия пломб для HCDG, при необходимости партия отклоняется, уведомляется ли персонал службы безопасности и предпринимаются ли крайние меры предосторожности, если есть доказательства подделки пломбы?	Должна существовать система отчетности о несоответствиях печатей, включая расследование и последующие действия.	
10.2.5.	Должны ли водители (собственные и FIS) периодически звонить в случае отсутствия возможности локализации с помощью электронных средств слежения и отслеживания (например, GPS)?	Ознакомьтесь с инструкциями по звонку в справочнике водителя и проверьте фактическую практику путем интервью с водителями. Проверьте периодичность в отношении продукта/вида транспорта/страны, которая должна быть, по крайней мере, после каждого длительного периода простоя.	
11.	<u>Контроль операций</u>	<u>Контроль операций</u>	
11.1.	<u>Клиентский интерфейс</u>	<u>Клиентский интерфейс</u>	

11.1.1.	Есть ли у вас информация от заказчика химикатов для выполнять безопасный сбор/доставка? Это должно включать как минимум:	Информация может быть дана в генеральном договоре, в индивидуальном порядке, в информационном документе о пункте (раз)погрузки, Произвольный выбор из списка заказов или планирование транспортировки, перечисление некоторых операций и проверка.	
11.1.1.1.а.	разделение обязанностей, согласованное между водителем и операторами на (раз)погрузочной площадке (погрузка/разгрузка BBS)?	При ответе на этот вопрос необходимо объяснить и принять во внимание рекомендации по загрузке/разгрузке BBS, особенно водителю, который не должен участвовать в отборе проб.	
11.1.1.1.б.	сдать документ ECD?	Никаких указаний.	
11.1.1.1.с.	<ul style="list-style-type: none"> - требования к доступу на объект, включая средства индивидуальной защиты? - проверку герметичности запорных устройств после (раз)погрузки? - документы, сопровождающие процесс (раз)погрузки (до/во время/после)? - требования к оборудованию? - крепление груза? 	<p>Информация должна включать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - часы работы, ограничения транспортных средств, ... - может быть применима подробная информация о документах, необходимых на разных этапах. - длина шлангов, тип шлангов, компрессоры, насосы, ... - инструкции заказчика по креплению груза для конкретного груза. 	
11.1.2.	Имеется ли письменное подтверждение приверженности руководства поддержке водителя в соответствии с «Рекомендациями по передовой практике безопасной (раз)погрузки грузовых автотранспортных средств»	Это можно добавить в руководство для водителей или как отдельную инструкцию, но это должно быть подтверждено собеседованием с водителем на основании несоответствий на сайтах.	
11.2.	<u>Планирование и общение</u>	<u>Планирование и общение</u>	
11.2.1.	Планирование и обработка заказов	Планирование и обработка заказов	

11.2.1.1.	Существует ли письменная процедура обработки транспортных заказов, разделения товаров и планирования транспортных средств?	Оценщик должен просмотреть задокументированные процедуры и поставить положительную оценку, если он/она считает, что ключевые элементы охвачены, например, графики технического обслуживания грузовых автомобилей не противоречат графикам выполнения заказов. Проверьте, существуют ли инструкции или процедуры между мастерской технического обслуживания и отделом планирования. Найдите соответствующие письменные процедуры и практики, касающиеся разделения различных типов грузов, пищевых продуктов и т. д. в соответствии с требованиями законодательства. Для опасных грузов проверьте соответствие главе 7.5 ДОПОГ.	
11.2.1.2.	Есть ли у компании задокументированный процесс контроля своих услуг от пункта погрузки до доставки конечному получателю?	Проверьте на примере транзакций, как компания отслеживает и следит за текущим статусом/местоположением во время транспортировки и транзита в соответствии с требованиями клиента или оценкой рисков. В крупных компаниях эффективный контроль за статусом поставок по цепочке поставок может быть основан на ИТ-технологиях, таких как штрих-коды, RFID (радиочастотная идентификация) или SCEM (управление событиями в цепочке поставок), а также посредством сканирования документов, вызовов по мобильной связи или другое сопровождение. Посмотрите, охватывает ли описание процесса всю цепочку поставок.	
11.2.1.3.	Соблюдаются ли все инструкции и требования клиентов по всей цепочке поставок?	Доказательства должны быть проверены путем изучения соглашений, подписанных компаниями-субподрядчиками (неинтегрированными), а также того, были ли включены или добавлены требования клиентов. Оцениваемая компания должна обеспечить соответствие своих субподрядчиков его собственному профилю требований, а также профилям требований клиентов (химических компаний). Соглашение с заказчиками химической продукции может быть включено в письменный контракт. Полностью интегрированные субподрядчики рассматриваются как собственные движущие силы.	

11.2.1.4.	<p>Передаёт ли отдел планирования соответствующую информацию и инструкции водителю/субподрядчику, включая, помимо прочего:</p> <ul style="list-style-type: none">- критерии маршрута (включая утвержденные места парковки, коды туннелей)?- дополнительные национальные правила перевозки в другие страны (для международных перевозок)?- данные грузоотправителя/грузополучателя?- совместимость продукта (несколько загрузок)?- совместимость продукта (предыдущие загрузки)?- особые требования заказчика по ОТОСБ?	Обязательный комментарий обязателен.	
-----------	---	--------------------------------------	--

12.2.1.5.	<p>Имеется ли в компании для всех поездок, превышающих 4,5 часа вождения, система оценки рисков поездки, которая помогает водителю управлять своей поездкой с помощью документированного плана поездки, который содержит утвержденный маршрут, известные опасности на маршруте, безопасное и надежное транспортное средство? парковка и авторизованные остановки для отдыха?</p>	<p>Система оценки рисков поездки (JRA) предоставит водителям план поездки (некоторые компании могут называть его «планом управления поездкой»), включая разрешенный маршрут и разрешенные остановки для отдыха, известные опасности на маршруте и безопасную и надежную парковку транспортных средств. водитель должен получить План поездки до отправления для выбранных поездок. Выбор должен основываться на оценке риска, но должен включать по крайней мере все поездки, которые превышают 4,5 часа вождения. Планы поездок основаны на оценке рисков поездки. Для конкретного рейса оценка рисков должна учитывать упомянутые выше аспекты безопасности и защищенности и основываться на опасностях продукта и ценности продукта. (См. Cefic «Руководство по оценке рисков безопасности при транспортировке химических веществ»). Оценщик должен проверить:</p> <ul style="list-style-type: none"> - с водителями: если пересмотр Плана поездки является частью процедуры подготовки к поездке. (См.: CEFIC ECTA «Руководство BBS по обучению водителей и безопасному вождению грузовых автомобилей»). - с водителями: если существует система, позволяющая водителям сообщать о любых изменениях в Планах поездки, связанных с поездкой. - с планированием/диспетчеризацией: для подтверждения того, что система JRA обновляется с учетом сообщенных изменений. 	
11.2.1.6.	<p>Существуют ли письменные процедуры, гарантирующие, что максимально допустимый вес в различных странах не будет превышен?</p>	<p>Проверьте наличие письменной процедуры, чтобы убедиться, что водитель знает о правильной схеме загрузки, чтобы убедиться, что максимальный вес в разных странах не превышен. Ищите документ с максимально допустимым весом в разных странах, принимая также во внимание исключения для интермодальных участков.</p>	

11.2.1.7.	Когда грузоотправители или грузополучатели просят водителей взять пробу с верхней части судна, существует ли письменная процедура для предоставления обратной связи грузоотправителю или грузополучателю и выполняется ли это сообщение?	Отбор проб с верхней части судна — это деятельность, которую должны выполнять операторы грузополучателя или специализированные компании. См. «Рекомендации по передовой практике безопасной (раз)погрузки грузовых автотранспортных средств». Водители должны сообщать, когда их просят взять пробы, а организация должна сообщать эту информацию грузоотправителю.	
11.2.1.8.	Если грузоотправители или грузополучатели просят водителей работать на крыше судна, а (надлежащая) защита от падения отсутствует, существует ли письменная процедура для предоставления обратной связи грузоотправителю или грузополучателю и выполняется ли это сообщение?	Работа на крыше судна является опасной деятельностью, которой следует всегда избегать. При необходимости эта работа должна выполняться с надлежащими средствами защиты от падения, предпочтительно коллективными, или с индивидуальными средствами защиты от падения, закрепленными на сертифицированной точке крепления стропом. См. «Рекомендации по передовой практике безопасной работы на высоте в цепочке поставок химической логистики». https://cefic.org/library-item/best-practice-guidelines-for-safe-working-at-height-in-the-logistics-supply-chain	
11.2.1.9.	Когда грузоотправители или грузополучатели просят водителей выгрузить грузовик или контейнер непосредственно в бочки или КСГМГ, существует ли письменная процедура для предоставления обратной связи грузоотправителю или грузополучателю и выполнения этого сообщения?	Для безопасной разгрузки в бочки или КСГМГ необходимо наличие стационарной установки для наполнения бочек или КСГМГ. «Стационарная» означает, что установка оснащена стационарным выпускным патрубком, расположена в зоне с требуемым взрывобезопасным зонированием и соответствует соответствующим техническим требованиям.	
11.2.1.10.	Получаете ли вы и отправляете ли вы всем своим партнерам по цепочке поставок все необходимые инструкции для мультимодальных перевозок?	Компания должна гарантировать получение и оценку всех необходимых инструкций для мультимодальных перевозок. Также эта информация должна быть направлена всем партнерам по цепочке поставок. Если компания не имеет прямого контакта с компаниями в этой цепочке поставок, должен присутствовать механизм контроля, гарантирующий каскадную передачу информации.	
11.2.2.	Очистка бака	Очистка бака	

11.2.2.1.	Все ли станции очистки цистерн/цистерн-контейнеров были оценены в соответствии с SQAS для станций очистки (или эквивалентной системой оценки)?	Должен быть список утвержденных станций очистки. Этот утвержденный список должен содержать только текущие станции, оцененные SQAS, для каждого местоположения (или эквивалентные). Должны быть доступны доказательства того, что компания произвела оценку отчетов об оценке SQAS и подтвердила, что, в соответствии с критериями компании, станция очистки достигла удовлетворительного результата. Если компания управляет собственными очистными сооружениями, они также должны иметь текущую оценку SQAS (или ее эквивалент).	
11.2.2.2.	Проанализировала ли компания отчеты об оценке используемых станций очистки и согласовала ли план действий по улучшению с определенными обязанностями?	Там, где есть недостатки в отношении критериев компании, должен быть письменный согласованный план улучшения. Должны быть доказательства того, что компания следует этим планам действий.	
11.2.2.3.	Гарантируется ли, что все используемые станции очистки имеют разрешения на чистку продуктов?	Должны быть доказательства того, что, если это требуется по закону, станции очистки имеют необходимые разрешения для групп/типов обрабатываемых продуктов.	
11.2.2.4.	Имеются ли доказательства того, что соответствующая информация о предыдущей загрузке была предоставлена станции очистки в виде официального приказа?	Это может быть: а) описание процесса в руководстве для водителя, согласно которому водитель должен показать CMR на станции очистки. б) электронное письмо, факс или EDI с соответствующей информацией, отправленное из офиса LSP на станцию TCL. См. Анкета по очистке резервуаров SQAS, раздел 9.2.3.	
11.3.	<u>Операции</u>	<u>Операции</u>	
11.3.1.	Инструкции для водителя (Руководство по эксплуатации)	Инструкции для водителя (Руководство по эксплуатации)	

11.3.1.1.	Существует ли руководство для водителей, которое распространяется среди всех водителей (своих и FIS) на понятном им языке?	Проверьте, доступно ли руководство для водителей (печатная или электронная версия) и предоставляется ли оно всем водителям (и полностью интегрированным субподрядчикам) на понятном им языке. Произведите выборочную проверку, спросив у нескольких водителей (включая FIS), есть ли руководство в кабине водителя. Изучите выбранные инструкции, чтобы убедиться, что детали актуальны. Оценка «Нет», если существенные детали устарели.	
11.3.1.2.	Были ли водители (собственные и FIS) обучены содержанию руководства для водителей?	Проверьте записи об обучении и опросите водителей. Это можно сделать на индивидуальном или групповом тренинге.	
11.3.1.3.	Регулярно ли обновляется руководство для водителей?	Убедитесь, что руководство для водителей обновлено, проверив ссылки на обновления в ADR и/или других применимых законах и разработках. Это требует как минимум обновления каждые два года.	

11.3.1.4.

Имеются ли в доступном руководстве по драйверу подробные инструкции по следующим темам:

- Принципы ББС
- отчет об инцидентах и близких к промахам
- использование ремня безопасности
- использование корпоративного или частного мобильного телефона
- употребление наркотиков и алкоголя
- действия, которые необходимо предпринять в экстренной ситуации
- безопасность
- проверка перед погрузкой
- процедуры загрузки
- на борту имеется предписанная документация, в том числе письменные инструкции
- оборудование для обеспечения безопасности, требуемое законодательством
- после погрузки проверка автомобиля и груза на отсутствие явных дефектов, протечек, трещин, недостающего оборудования
- после загрузки проверка того, что транспортное средство не перегружено
- после погрузки проверка того, что знаки опасности и маркировка (оранжевые таблички), предписанные для транспортных средств, были нанесены (грузы ADR и IMDG)
- ограничения по эксплуатации/вождению в плохих погодных условиях
- действия, которые должны быть предприняты, если во время перевозки обнаружено

Оценщик проверяет элементы, указанные в вопросе, и оценивает вопрос «Нет», если какой-либо из элементов отсутствует. Требуется обязательные комментарии.

Икс

нарушение, которое может поставить под угрозу безопасность перевозки (грузы ADR)
- процедуры разгрузки

	<ul style="list-style-type: none"> - наблюдение за инструкциями/методами на погрузочно-разгрузочных площадках и сообщение о небезопасных условиях - использование противооткатных колодок (во избежание неконтролируемого движения автомобиля) - система регистрации и устранения дефектов - предстартовый чек-лист - использование стандартных СИЗ - привязь для защиты от падения - СИЗ для спецпродукции - вход в замкнутое пространство - если контейнер используется для сыпучих продуктов, опрокидывается ли он поэтапно, например, по одной тарелке за раз, чтобы предотвратить выброс продукта? 		
11.3.1.5.	<p>Содержит ли руководство для водителей, кроме того, конкретные подробные инструкции для ГРУЗОВ НАГРУЗКИ, касающиеся:</p> <ul style="list-style-type: none"> - визуальный осмотр резервуаров, клапанов и шлангов на чистоту? - правильное подсоединение шланга и работу клапана? - правильную работу любого передающего оборудования? - эквипотенциальное электростатическое соединение/заземление? - использование подходящего оборудования для затяжки соединений? - проверка прокладок и уплотнений перед использованием? 	<p>Оценка «Да» для каждого перечисленного элемента, для которого существует инструкция, охватывающая критические аспекты SHEQ&Sec.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Следует учитывать внешнюю чистоту резервуара, а также визуальный осмотр внутренней чистоты резервуара с безопасного внешнего места. - Требуется использование искробезопасного оборудования. Не следует использовать удлинители на затяжном оборудовании, поскольку это может привести к перетягиванию и повреждению муфт. - Водитель должен убедиться, что все прокладки и уплотнения находятся в (визуально) хорошем состоянии. 	

		<p>Оценщик проверяет элементы, указанные в вопросе, и оценивает вопрос «Нет», если какой-либо из элементов отсутствует. Требуется обязательные комментарии.</p>	
11.3.1.6.	<p>Содержит ли руководство водителя, кроме того, конкретные подробные инструкции для УПАКОВАННЫХ ГРУЗОВ, касающиеся: - осмотра грузового отсека на предмет чистоты и потенциальных рисков (например, гвоздей) ? - размещения и крепления груза ? - совместимости продуктов и разделения ?</p>	<p>Оценка «Да» для каждого перечисленного пункта, для которого существует инструкция, охватывающая критические аспекты SHEQ&Sec.</p> <p>- Инструкции должны охватывать предпочтительный метод крепления предметов на поддонах, октабин или мешков, а также указывать использование крепежных элементов. См. «Руководство по транспортному оборудованию, используемому для перевозки химических грузов» и, если применимо, «Свод правил ИМО/МОТ/ЕЭК ООН по упаковке грузовых транспортных единиц».</p> <p>- см. ДОПОГ 7.5</p> <p>Оценщик проверяет элементы, указанные в вопросе, и оценивает вопрос «Нет», если какой-либо из элементов отсутствует. Требуется обязательные комментарии.</p>	
11.3.2.	Предпусковые проверки	Предпусковые проверки	

11.3.2.1.	Заполняется ли водителем предстартовый список, включающий следующие пункты:	<p>Оценщик проверяет наличие процедуры (в руководстве для водителя, как того требует пункт 11.3.1.4., или в другом документе) для выполнения проверок по вопросам 11.3.2.1.а. – 11.3.2.1.н. Процедура потребует, как минимум, ежедневную частоту записи по каждому пункту. Чтобы получить положительную оценку по вопросам, оценщик должен:</p> <ol style="list-style-type: none"> убедиться, что хотя бы одна из следующих записей выполнена водителем: <ul style="list-style-type: none"> одна или несколько галочек в бортом компьютере/TMS (система управления грузовиком) контрольный список в печатном виде со всеми пунктами ежедневная трудовая книжка с отметкой о порядке действий. Опросите водителей по этой процедуре, чтобы убедиться, что проверки проводятся тщательно. Предметы с пометкой «подлежит проверке оценщиком» будут проверены оценщиком на грузовиках во время собеседования с водителями. 	
11.3.2.1.а.	осмотр автомобиля на наличие повреждений?	Никаких указаний. Подлежит проверке оценщиком.	
11.3.2.1.б.	уровень масла и проверка давления?	Для современных грузовиков это делается автоматически перед запуском.	
11.3.2.1.с.	работа тормоза?	Нет рекомендаций	
11.3.2.1.г.	состояние шин?	Никаких указаний. Подлежит проверке оценщиком.	
11.3.2.1.д.	огни?	Никаких указаний. Подлежит проверке оценщиком.	
11.3.2.1.е.	осмотр автомобиля на герметичность?	Проверьте на наличие утечек воды, масла, дизельного топлива, продукта.	
11.3.2.1.ж.	затяжка колесных гаек?	Это следует проверять только после замены шины. Водитель будет искать ржавчину вокруг колесных гаек; это означало бы вялость и движение гаек. Индикаторы колесных гаек также могут использоваться для проверки затяжки.	

11.3.2.1.з.	огнетушители?	В соответствии с требованиями законодательства и письменными инструкциями. Подлежит проверке оценщиком.	
11.3.2.1.и.	все необходимые средства индивидуальной защиты?	В соответствии с требованиями законодательства и письменными инструкциями. Подлежит проверке оценщиком. Оценщик должен найти доказательства заказов (выполненных или запланированных) и сравнить полноту проверки СИЗ с требованиями к опасности для перевозимых продуктов. Требуется обязательный комментарий.	
11.3.2.1.к.	колесные колодки?	Никаких указаний. Подлежит проверке оценщиком.	
11.3.2.1.к.	бутылочки для промывания глаз?	Относительно ДОПОГ 8.1.5.2. Подлежит проверке оценщиком.	
11.3.2.1.л.	дренажный уплотнитель и абсорбирующий материал?	Для дренажного уплотнения см. ADR 8.1.5.3. Подлежит проверке оценщиком.	
11.3.2.1.м.	аварийные пульта дистанционного управления на донном клапане?	Нижний клапан резервуара можно закрыть с помощью системы дистанционного управления. Эта система должна быть проверена на работоспособность: убедиться, что кабель подсоединен к клапану. Операционная система аварийного отключения должна быть закреплена и находиться в рабочем состоянии.	
11.3.2.1.н.	нет трещин на лобовом стекле	См. Директиву 2014/45/ЕС и местное законодательство. Оценщик проверит, что проверка проведена, но не ожидается, что он (она) проверит правильность критериев приемки, используемых оцениваемой компанией.	
11.4.	<u>Администрация</u>	<u>Администрация</u>	
11.4.1.	<u>Контроль водителей</u>	<u>Контроль водителей</u>	
11.4.1.1.	Обязан ли водитель (собственный и FIS) вести и подписывать ежедневный рабочий лист, в котором указано, что автомобиль соответствует назначению?	Проверьте файлы для нескольких водителей (собственных и FIS) и транспортных заказов.	

11.4.1.2.	Существует ли система, которая проверяет максимальное количество часов вождения и минимальное время отдыха водителя по дням/неделям/двум неделям?	Должна существовать система, которая проверяет соблюдение правил, касающихся максимально допустимого количества часов вождения/водителя/недели. Система должна быть способна выявлять и регистрировать любые несоответствия и сообщать о них высшему руководству для привлечения внимания и корректирующих действий по мере необходимости. Проверить наличие такой системы у собственных водителей и FIS. Регламент (ЕС) 561/2006/ЕС	
11.4.1.3.	Есть ли в компании система ограничения использования водителем средств связи во время движения (включая отправку сообщений, мобильный телефон, GPS)?	Система должна включать в себя контроль над частными и корпоративными мобильными телефонами. Там, где это разрешено законом, компания должна иметь задокументированную систему сравнения записей мобильных телефонов с тахографами, чтобы определить, используются ли телефоны во время движения грузовика.	
11.5.	<u>Временное хранение и внутреннее перемещение упакованных товаров</u>	<u>Временное хранение и внутреннее перемещение упакованных товаров</u>	
		Компания, занимающаяся перевозкой упакованных товаров, может перегружать товары с одного прицепа на другой на своей площадке, что также может включать временное хранение. Таким образом, эта деятельность представляет собой дополнительный риск, который следует оценить. Это еще более очевидно, если речь идет об опасных грузах.	
11.5.1.	Есть ли в компании определенный письменный порядок передачи и временного хранения товаров?	Проверить наличие письменного порядка передачи и временного хранения товаров.	
11.5.2.	Все ли товары на месте хранятся и сортируются в соответствии с требованиями законодательства, и доступны ли правильные сведения о продукте во время внутренней передачи и временного хранения?	Сравните номенклатуру и фактическое хранение с разрешением на эксплуатацию. Оценщик должен искать стандартные данные об отгрузке, например, CMR или накладные об отгрузке. В случаях, когда речь идет об опасных материалах, должны быть доступны правильные письменные инструкции, а если речь идет о хранении, должен быть под рукой паспорт безопасности (SDS).	

11.5.3.	Прошли ли сотрудники, участвующие в перемещении товаров, соответствующую подготовку и адекватную личную защиту?	Как минимум должно быть проведено обучение использованию погрузочно-разгрузочного оборудования (например, вилочных погрузчиков). Если речь идет об опасных грузах, они также должны пройти обучение по обращению с опасными грузами в соответствии с требованиями ДОПОГ. Оценщик должен проверить списки участников, содержание обучения и, в случае опасных грузов, сертификаты обучения. Для стандартных погрузочно-разгрузочных операций достаточно защитной обуви и рабочих перчаток. Если речь идет об опасных грузах, средства индивидуальной защиты должны соответствовать требованиям письменной инструкции или паспорта безопасности.	
11.5.4.	Осуществляется ли перемещение и временное хранение жидких материалов в помещении с непроницаемой поверхностью?	Вопрос применим только в том случае, если обрабатываются упакованные жидкости (опасные или неопасные).	
11.5.5.	Существует ли письменная процедура крепления груза в соответствии с инструкцией?	См. рекомендации Cefic/ECTA — европейский стандарт EN 12195-1.	
11.6.	<u>Перевозка сухих продуктов, включая пластмассы и полимеры</u>	<u>Перевозка сухих продуктов, включая пластмассы и полимеры</u>	
11.6.1.	Существует ли письменная процедура, требующая от водителя проверки того, и после при погрузке и разгрузке, утерянные гранулы должным образом удаляются снаружи транспортного средства перед тем, как покинуть место погрузки/разгрузки?	Процедура может быть частью руководства для водителя. Оператор погрузки/разгрузки может использовать системы всасывания пыли или воздухоудовки (открытые или закрытые) для удаления потерянных гранул. Это также относится к выметанию прицепов с упакованным грузом после разгрузки (пеллеты после повреждений или выпущенных через загрузочные отверстия упаковки). См. руководство Cefic/ECTA «Рекомендации по безопасности и качеству при разгрузке полимеров наливом», раздел 5. https://cefic.org/library-item/best-practice-guidelines-safety-quality-guidelines-for-unloading-polymers-in-bulk	Икс
11.6.2.	Имеется ли на грузовике оборудование для сбора и очистки гранул?		Икс

11.6.3.	Есть ли у водителя инструкции, требующие, чтобы гранулы помещались в закрытые контейнеры или пакеты для надлежащей утилизации?	Вопрос актуален только в пути (не на погрузочно-разгрузочных площадках, не на очистных сооружениях).	Икс
11.6.4.	В случае перевозки пеллет в наливных цистернах, есть ли у водителя инструкции о том, что нижний люк/конус силосной цистерны не должен открываться перед входом в отсек для очистки?		Икс
11.6.5.	Есть ли у водителя инструкции, запрещающие замену вкладыша контейнера в любом общественном месте?	Контейнерный вкладыш (bag-in-box) представляет собой пластиковый пакет, используемый для хранения пеллет. Вкладыш контейнера может иметь остатки пеллет, поэтому существует риск воздействия на окружающую среду. Эта инструкция может быть включена в руководство водителя, упомянутое в 11.3.1.	Икс
11.6.6.	Имеются ли письменные инструкции и меры предосторожности, которые должен учитывать водитель при разгрузке полимеров навалом?	См. Руководство Cefic/ECTA/Plastics Europe «Рекомендации по безопасности и качеству при разгрузке полимеров наливом», раздел 3.	
11.6.7.	Существуют ли письменные инструкции и меры предосторожности, которые водитель должен учитывать при разгрузке сыпучих химикатов путем опрокидывания грузовиков-цистерн/прицепов, силосных контейнеров и контейнеров типа «мешок в ящике»?	См. Cefic/ECTA «Рекомендации по безопасному опрокидыванию грузовых автомобилей/прицепов, силосных контейнеров и контейнеров bag-in-box», раздел 10. https://cefic.org/library-item/best-practice-guidelines-safe-tipping-silo-truck-strailers-silo-containers-bag-in-box-containers	
11.6.8.	Если для сброса используется поворотный клапан: оснащен ли он защитным ограждением с блокировкой для предотвращения доступа, когда лопасти находятся в движении?	Оценщик будет искать ссылку в руководстве водителя.	
11.6.9.	Проверяются ли все поворотные замки перед погрузкой/разгрузкой?	Оценщик будет искать ссылку в руководстве водителя.	

11.6.10.	Электрическое сопротивление заземляющего провода относительно земли меньше 10 Ом?	Оценщик потребует записи ежегодных испытаний электрического сопротивления.	
12.	<u>Отдельные виды транспортных услуг и их деятельность</u>	<u>Отдельные виды транспортных услуг и их деятельность</u>	
12.1.	<u>Перегрузочный терминал для контейнерных/автомобильных операций</u>	<u>Перегрузочный терминал для контейнерных/автомобильных операций</u>	
		Этот раздел применим только в том случае, если оценка SQAS проводится на перегрузочном терминале. Он применим к площадкам, на которых контейнеры/транспортные средства перемещаются между всеми видами транспорта, т. е. автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, глубоководным и каботажным, а также воздушным. Морской терминал, на который распространяется система CDI, не обязательно включать здесь. Оценщик должен ссылаться на руководство Cefic/ECTA «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества». Видеть https://cefic.org/library-item/safe-storage-handling-containers-carrying-dangerous-goods-hazardous-substance	
12.1.1.	Имеет ли оцениваемая компания необходимые лицензии на хранение и обращение с любым опасным содержимым транспортных единиц, предназначенных для отправки туда?	Убедитесь, что существует система проверки того, что опасные продукты, которые должны быть получены, разрешены лицензиями объекта.	
12.1.2.	Соответствует ли терминал требованиям безопасности заказчика и/или отрасли?	Контроль доступа на объект должен включать как минимум физическую проверку доставочных документов по заказу. Вход(ы) на площадку желательно оборудовать воротами, которые обычно находятся в закрытом положении.	

12.1.3.	Соответствует ли подъемно-транспортное оборудование терминала требованиям национального законодательства?	Убедитесь, что оборудование защищено от сбоев в работе и подъема чрезмерных грузов, а также оснащено сигнальными лампами/звуковыми сигналами во время движения. Убедитесь, что сигналы тревоги также используются для предупреждения о движении поездов. Директива по машинному оборудованию 2006/42/ЕС. Чтобы определить оборудование, на которое распространяется этот вопрос, обратитесь к руководству Cefic/ECTA «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества», раздел 4.	
12.1.4.	Имеется ли документированная программа профилактического осмотра и технического обслуживания кранов, подвижного и грузоподъемного оборудования?	Ищите программу проверки и технического обслуживания, требующую, чтобы оборудование (собственное или арендованное) надлежащим образом обслуживалось, регулировалось и иным образом обслуживалось для предотвращения ненормального износа и обнаружения дефектов до того, как они приведут к авариям или поломкам. Также проверьте на практике.	
12.1.5.	Имеется ли задокументированная программа обучения водителей/операторов кранов, подвижного и грузоподъемного оборудования?	Проверьте записи об обучении выбранных водителей/операторов. Сверьтесь с записями инцидентов, в которых первопричина была определена как поведение водителей, и были предприняты соответствующие действия по усилению программы обучения.	
12.1.6.	Применяется ли план разделения при хранении транспортных контейнеров? Это должно включать загруженные контейнеры, пустые неочищенные контейнеры и пустые чистые контейнеры.	См. раздел 3.1. руководства «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества». Проверьте наличие письменного плана и проверьте его на месте.	
12.1.7.	Адекватно ли регулируется движение (знаки, дорожная разметка, направления движения, ограничения скорости) и соблюдается ли оно?	Ищите указания, знаки, инструкции для водителей, а также наблюдайте за их практическим выполнением.	
12.1.8.	Имеются ли эффективные системы, обеспечивающие отсутствие посторонних лиц в зонах обработки контейнеров?	Ищите эффективные системы, например, может ли машинист крана контролировать все (например, если его кабина находится	

		над краном), просят ли водителей ждать в специальной зоне/комнате ожидания?	
12.1.9.	Определена ли максимальная высота штабеля контейнеров-цистерн/контейнеров в письменной процедуре и соблюдается ли она?	Оценщик должен найти письменную процедуру компании, которая описывает процесс, которому необходимо следовать в отношении хранения/укладки контейнеров, и проверить соблюдение этой процедуры. Следует отметить, что высота штабелирования (максимально допустимый вес/высота штабелирования) для контейнеров/танк-контейнеров различается в зависимости от конфигурации сборки оборудования. Еще один момент заключается в том, что штабелирование как загруженного, так и порожнего оборудования создает различную динамику при столкновении с изменениями погоды, например, с ветром. Следует принимать во внимание информацию, содержащуюся в одобрении безопасности контейнеров CSC. На большинстве терминалов существует практика «блочного» штабелирования, что позволяет штабелировать большую высоту. Все вышеперечисленные пункты относятся к штабелированию различных единиц оборудования и должны быть подробно описаны в процедуре. См. раздел 3.2.	
12.1.10.	Осматриваются ли несопровождаемые перемещаемые единицы визуально на наличие утечек и повреждений как по прибытии/отбытии через EIR (квитанцию об обмене оборудованием), так и через регулярные промежутки времени при временном хранении?	Ищите доказательства в виде письменных процедур, контрольных списков, EIR.	
12.1.11.	Имеется ли система локализации утечек и разливов, которая также обеспечивает изоляцию от дренажной системы?	Зона погрузки/разгрузки в идеале должна иметь наклон, но разлитый продукт не должен попадать в другие части помещения (где могут находиться источники воспламенения). Проверьте наличие неконтролируемых сливов.	
12.1.12.	Существует ли система контроля сроков периодических испытаний цистерн, допущенных к перевозке опасных грузов?	Ответственность за это несет оператор танк-контейнера.	

12.1.13.	Есть ли система контроля въезда и движения транспортных средств на терминале?	Проверьте внутреннюю систему, контролирующую движение транспортных средств внутри терминала. Дважды проверьте движение людей на терминале в соответствии с основным вопросом 2.4.1.	
12.1.14.	Имеется ли надлежащая защита от падения для безопасной работы на контейнерах-цистернах при установке переносных поручней?	Поручень важен как балансирующее средство.	
12.1.15.	Является ли пол, на котором хранятся контейнеры, непроницаемым для предотвращения утечки возможных разливов через землю/грунтовые воды?	Оценщик проверит разрешение, чтобы увидеть, включены ли конкретные требования к дорожному покрытию. Поскольку контейнеры обычно хранятся на земле, важно, чтобы был соответствующий пол. В случае разлива продукта возможно загрязнение грунтовых вод с негативными последствиями для окружающей среды и людей.	
12.1.16.	Существует ли процедура, требующая регулярных документально оформленных инспекций для выявления некачественного напольного покрытия?	<p>Периодичность проверок должна составлять не менее трех месяцев.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Выбоины или неровный пол могут привести к несчастным случаям, вызванным подъемным и приводным оборудованием, например, столкновением ричстакеров или грузовиков с хранящимися контейнерами, или если люди поскользнутся или споткнутся. - При штабелировании контейнеров на неровной поверхности контейнеры могут опрокинуться и упасть с высоты. 	
12.1.17.	Имеются ли на объекте салазки, передвижные установки или огороженные сегрегированные зоны для управления небольшими разливами, которые невозможно остановить или локализовать с помощью абсорбирующих материалов и т. д.?	Примерами средств локализации могут быть контейнерный поддон или непроницаемая зона пола с бордюром/обваловкой. См. раздел 6.1.1. руководства «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества» и SQAS Core, раздел 4 «Готовность к чрезвычайным ситуациям на площадке и за ее пределами».	

12.1.18.	В случае больших разливов и значительных потерь, есть ли на объекте место или оборудование, которое могло бы вместить «полный потерянный» объем контейнера?	См. раздел 6.1.2. руководства «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества». Это должно быть оборудование или место, такое как большая насыпь, бассейн большого объема, блок салазок или место, которое содержит общий объем. Место приема должно иметь непроницаемый для жидкости пол, малую площадь поверхности и регулируемый дренажный механизм. См. SQAS Core, Раздел 4, Аварийное реагирование.	
12.1.19.	Существует ли письменная процедура для оценки всех конкретных требований клиентов в отношении передачи и временного хранения товаров?	Элементами могут быть: контроль температуры груза (также опасных грузов), защита от обледенения, ...	
12.2.	<u>Контейнерное депо</u>	<u>Контейнерное депо:</u> Этот раздел применим, когда оценка SQAS проводится на контейнерном складе или контейнерный склад является частью транспортной площадки. Контейнеры могут ожидать покупки, дальнейшей доставки или отгрузки в соответствии с потребностями бизнеса. Сайт не распаковывает/перепакует. Оценщик должен обратиться к руководству Cefic/ECTA «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества». Видеть https://cefic.org/library-item/safe-storage-handling-containers-carrying-dangerous-goods-hazardous-substance . В случае, если это сайт SEVESO, могут применяться дополнительные требования.	
12.2.1.	Общие операции сайта	Общие операции сайта	
12.2.1.1.	Лицензии и емкость хранилища		

12.2.1.1.1.	Имеет ли оцениваемая компания необходимые лицензии на хранение транспортных единиц, содержащих какие-либо (опасные) грузы?	Также следует проверить все остальные лицензионные требования, например, разрешенные классы опасных грузов.	
12.2.1.1.2.	Есть ли у оцениваемой компании процедура проверки того, что емкость хранилища соответствует лицензии?		
12.2.1.2.	Регистрация продукта на сайте и входной контроль	Регистрация продукта на сайте и входной контроль.	
12.2.1.2.1.	Существует ли процедура оценки продукта, ранее не хранившегося на месте, по прибытии, которая оценивает безопасное обращение с устройством, включая правильные лицензии на его хранение и обращение с ним?	На объекте должен иметься структурированный процесс для проведения этой оценки и предварительно определенные роли, уполномоченные утверждать такие запросы на хранение и обработку (например, директор, менеджер объекта) и с кем следует консультироваться в процессе (например, менеджер по ОТОС, ответственный за работу с опасными объектами). советник по безопасности товаров DGSA). Оценщик должен проверить, имеется ли действительное разрешение на хранение ранее не хранившегося продукта.	
12.2.1.2.2.	Для хранения контейнеров с незарегистрированной ранее продукцией, известна ли компании следующая информация? - Паспорт безопасности (желательно местный(е) язык(и) хранилища(ей) и/или английский) - Общий вес - Тип транспортной единицы	Оценщик проверит последние записи о полученных контейнерах с новой продукцией и проверит запрошенную информацию.	
12.2.1.2.3.	Когда любой контейнер прибывает на терминал, есть ли система проверки и регистрации:		

12.2.1.2.3.а.	<p>Визуальная техническая проверка условий МСЭ на/о:</p> <ul style="list-style-type: none"> - утечка (негерметичный блок) - визуальные деформации транспортной единицы - тип контейнера 		
12.2.1.2.3.б.	<p>Визуальная формальная проверка состояния контейнера вкл./выкл.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - состояние контейнера (загружено/разгружено/очищено) - должным образом маркированы и промаркированы в соответствии с законодательством/правилами (ADR/IMDG) (см. руководство по этому вопросу) - пломбы и номера пломб - номер контейнера - паспортная табличка 	<p>Особое внимание следует уделить маркировке и маркировке при входном контроле, чтобы предотвратить типичные ошибки, которыми являются таблички, отметки или этикетки, которые:</p> <ul style="list-style-type: none"> - невидимый - неправильно поставлен - поврежден - отсутствующий - неполный - неправильно <p>Достоверность испытаний оборудования записывается на табличке с техническими данными. Печати проверяющих органов должны быть видны.</p> <p>Табличка с техническими данными содержит информацию о CSC (конвенция о безопасности контейнеров). В основном это касается состояния рамы. Данные испытаний цистерны также включаются в случае перевозки опасных грузов.</p> <p>Контейнеры обычно строятся производителем по запросу владельцев контейнеров. Все контейнеры должны быть построены на основе стандартов ISO и CSC на их базовом уровне, чтобы иметь право на международные перевозки. Любая настройка контейнера основывается на этих основных стандартах. Как только контейнер принимает свою окончательную форму, он классифицируется в соответствии с ISO и получает</p>	

		идентификационный номер контейнера. Этот номер должен быть указан на табличке CSC контейнера.	
12.2.1.2.3.с.	Особые условия хранения от клиентов?	Конкретные клиенты могут потребовать проверки давления и температуры, например, при транспортировке газов.	
12.2.1.3.	Безопасность		
12.2.1.3.1.	Соответствует ли терминал требованиям безопасности заказчика и/или отрасли?	Контроль доступа должен включать как минимум физическую проверку доставочных документов по заказу. Вход(ы) на площадку желательно оборудовать воротами, которые обычно находятся в закрытом положении. Другие требования безопасности изложены в разделе 13. Инспекция объекта и операции на объекте.	
12.2.1.4.	Уборка		
12.2.1.4.1.	Приемлема ли уборка?	Надлежащая практика ведения домашнего хозяйства является важной частью общих операций, поскольку она может снизить опасность на рабочем месте, что делает работу более безопасной и качественной. С другой стороны, неправильная хозяйственная практика может иметь серьезные последствия, приводящие к несчастным случаям, повреждению оборудования и загрязнению. Чтобы получить положительную оценку по этому вопросу, оценщик проведет следующие проверки: - есть беспрепятственный обзор на средства безопасности и знаки - поврежденного оборудования нет	

		<ul style="list-style-type: none"> - сломанные поддоны должны быть надлежащим образом утилизированы - поддоны (при их наличии) должны находиться в специально отведенных местах вдали от источников воспламенения. Кроме того, следует учитывать, что хранение поддонов не увеличивает пожарную нагрузку зданий, например, при штабелировании их у стен. - растительность (трава, кусты и т.д.) находится под контролем и регулярно подстригается - поверхность дороги/терминала в целом (выбоины, препятствия, трещины и т. д.). 	
12.2.1.5.	Компетенции и обучение		
12.2.1.5.1.	Имеется ли задокументированная программа обучения водителей/операторов кранов, подвижного и грузоподъемного оборудования?	<p>Убедитесь, что водители кранов, вилочных погрузчиков и другой подвижной техники имеют специальное удостоверение. Это может быть юридическим требованием.</p> <p>Проверьте записи об обучении выбранных водителей/операторов. Сверьтесь с записями инцидентов, в которых первопричина была определена как поведение водителей, и были предприняты соответствующие действия по усилению программы обучения.</p>	
12.2.1.6.	Поведение человека и поведенческая безопасность (BBS)		
12.2.1.6.1.	Требуются ли водители/операторы кранов, подвижного и грузоподъемного оборудования, включенных в программу BBS, в соответствии с разделом 8 настоящего вопросника?		

12.2.2.	Хранение контейнеров	Хранение контейнеров	
12.2.2.1.	Сегрегация		
12.2.2.1.1.	Применяется ли план разделения при хранении транспортных контейнеров? Это должно включать загруженные контейнеры, пустые неочищенные контейнеры и пустые чистые контейнеры?	<p>Разделение продуктов необходимо для снижения риска опасного взаимодействия между различными продуктами в случае утечки (например, из-за утечки или пожара). Но в случае складов танк-контейнеров или коробчатых контейнеров риск взаимодействия между товарами снижается по сравнению с упакованным товаром на складах. Следовательно, требования к разделению при хранении в контейнерах менее строгие, чем для складов.</p> <p>Тем не менее, следует учитывать взаимодействие между хранимыми товарами, создающее опасную ситуацию.</p> <p>Окончательный план разделения всегда должен соответствовать как минимум (местным) правилам и требованиям, изложенным в разрешении.</p> <p>Рекомендуемые меры см. в разделе 3.1 руководства «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества». Ознакомьтесь с письменным планом и проверьте его на месте.</p>	
12.2.2.1.2.	Включены ли правила сегрегации в программу обучения?		
12.2.2.1.3.	Являются ли правила разделения видимыми для внешних зрителей?		
12.2.2.2.	Укладка контейнеров		

12.2.2.2.1.	<p>Определена ли максимальная высота штабеля контейнеров-цистерн/контейнеров в письменной процедуре и соблюдается ли она?</p>	<p>Обычно высота штабелирования контейнеров регламентируется разрешением на эксплуатацию. Оценщик должен проверить, как эта информация передается заинтересованному персоналу и ведутся ли записи.</p> <p>Оценщик также должен найти письменную процедуру компании, в которой описывается процесс, которому необходимо следовать в отношении хранения/штабелирования контейнеров, и проверить соблюдение этой процедуры. Следует отметить, что высота штабелирования (максимально допустимый вес/высота штабелирования) для контейнеров/танк-контейнеров различается в зависимости от конфигурации сборки оборудования. Следует принимать во внимание информацию, содержащуюся в одобрении безопасности контейнеров CSC. На большинстве терминалов существует практика «блочного» штабелирования, что позволяет штабелировать большую высоту. Все вышеперечисленные пункты относятся к штабелированию различных единиц оборудования и должны быть подробно описаны в процедуре. См. раздел 3.2. руководства Cefic/ECTA «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества»</p>	
12.2.2.2.2.	<p>Существует ли процедура определения штабелирования с учетом погодных условий и того факта, что контейнеры загружаются/разгружаются?</p>	<p>Штабелирование как загруженного, так и порожнего оборудования создает различную динамику при изменении погоды, например, при ветре.</p>	
12.2.2.3.	<p>Напольное покрытие</p>		
12.2.2.3.1.	<p>Есть ли на полу, где хранятся контейнеры, хотя бы один непроницаемый слой для предотвращения возможного стекания разливов через грунт/грунтовые воды?</p>	<p>Оценщик проверит разрешение, чтобы увидеть, включены ли конкретные требования к дорожному покрытию. Поскольку контейнеры обычно хранятся на земле, важно, чтобы был соответствующий пол. В случае разлива продукта возможно</p>	

		<p>загрязнение грунтовых вод с негативными последствиями для окружающей среды и людей.</p> <p>Поверхность большинства контейнерных площадок состоит из кирпича (около 12 см), затем слоя щебня (10–30 см), а затем одного или нескольких слоев бетона в качестве фундамента (20–60 см).</p> <p>По крайней мере, один из слоев (обычно слой бетона) должен быть непроницаемым. Оценщику потребуются документальные подтверждения этого состояния.</p>	
12.2.2.3.2.	Существует ли процедура, требующая регулярных документально оформленных инспекций для выявления некачественного напольного покрытия?	<p>Периодичность проверок должна составлять не менее трех месяцев.</p> <p>- Выбоины или неровный пол могут привести к несчастным случаям, вызванным подъемным и приводным оборудованием, например, столкновением ричстакеров или грузовиков с хранящимися контейнерами, или если люди поскользнутся или споткнутся.</p> <p>- При штабелировании контейнеров на неровной поверхности контейнеры могут опрокинуться и упасть с высоты.</p>	
12.2.3.	Оборудование	Оборудование	
12.2.3.1.	Выбор и спецификация оборудования		
12.2.3.1.1.	Соответствует ли подъемно-транспортное оборудование терминала требованиям национального законодательства?	<p>Как правило, используются терминальные грузовики, порожние погрузчики, ричстакеры и краны. Убедитесь, что оборудование защищено от сбоев в работе и подъема чрезмерных грузов, а также оснащено сигнальными лампами/звуковыми сигналами во время движения. Директива по машинному оборудованию 2006/42/ЕС и вносящая поправки в Директиву 2014/33/ЕС. Чтобы определить оборудование, на которое распространяется этот вопрос, обратитесь к руководству Cefic/ECTA «Безопасное</p>	

		хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества», раздел 4.	
12.2.3.2.	Осмотр и техническое обслуживание оборудования		
12.2.3.2.1.	Существует ли установленная законом программа проверки кранов, подвижного и грузоподъемного оборудования?	Все используемое оборудование должно проходить периодическую проверку сертифицированным или компетентным инспектором. Если в законодательных требованиях или спецификациях производителя не указано иное, рекомендуемый цикл испытаний составляет один раз в год. Дата, имя и подпись инспектора, а также результаты периодического обслуживания должны быть задокументированы.	
12.2.3.2.2.	Имеется ли документально оформленная программа профилактического обслуживания кранов, подвижного и грузоподъемного оборудования?	Ищите программу технического обслуживания, требующую, чтобы оборудование (собственное или арендованное) надлежащим образом обслуживалось, регулировалось и иным образом обслуживалось для предотвращения ненормального износа и выявления дефектов до того, как они приведут к авариям или поломкам. Также проверьте на практике.	
12.2.3.2.3.	Существует ли ежедневный контрольный список, охватывающий состояние оборудования?	Обычно это делают водители.	
12.2.4.	Контейнерные операции	Контейнерные операции	
12.2.4.1.	Внутренний транспорт и движение на объекте		
12.2.4.1.1.	Адекватно ли регулируется движение (знаки, дорожная разметка, направления движения, ограничения скорости) и соблюдается ли оно?	Ищите указания, знаки, инструкции для водителей, а также наблюдайте за их практическим выполнением.	

12.2.4.1.2.	Есть ли система контроля въезда и движения транспортных средств на терминале?	Проверьте внутреннюю систему, контролирующую движение транспортных средств внутри терминала. Дважды проверьте движение людей на терминале в соответствии с основным вопросом 2.4.1.	
12.2.4.1.3.	Имеются ли письменные инструкции для:		
12.2.4.1.3.а.	персонал терминала и сторонние люди, определяющие, где допускаются сторонние люди, а где нет?		
12.2.4.1.3.б.	Зоны, где необходимо использовать СИЗ	<u>Эти зоны</u> должны быть четко обозначены (знаки, маркировка).	
12.2.4.2.	Безопасное обращение		
12.2.4.2.1.	Существует ли процедура, описывающая методы безопасного обращения, которые необходимо соблюдать?	<p>Процедура должна охватывать, по крайней мере, все практики, упомянутые в списке ниже. В дополнение к процедуре оценщик проверит во время посещения завода соблюдение следующих мер:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Никто не должен стоять или проходить под подвешенными грузами. - Операторы должны немедленно прекратить работу и сообщить начальству, если обнаружена серьезная неисправность или не работает сигнальное устройство. - Как правило, контейнеры следует поднимать с помощью подходящего оборудования, которое прикладывает вертикальную силу к четырем верхним угловым креплениям. Хотя это необязательно для пустых контейнеров, подъем контейнера за четыре угла особенно важен для обработки загруженных контейнеров высотой 20 футов и более. - Ни при каких обстоятельствах нельзя поднимать контейнеры с помощью вилок таким образом, чтобы корпус контейнера-цистерны выдерживал нагрузку контейнера. 	

		<ul style="list-style-type: none"> - Контейнер следует поднимать с шасси только тогда, когда гарантировано, что поворотные замки отключены. - В случае, если оператор не имеет четкого и беспрепятственного обзора, работа должна быть остановлена и вызвана только подходящим сигнальщиком. - При работе с козловым краном перед началом движения контейнер следует поднять на высоту, при которой предотвращается столкновение с уже хранящимися контейнерами. 	
12.2.4.2.2.	Существует ли письменная процедура для оценки всех конкретных требований клиентов в отношении передачи и временного хранения товаров?	Элементами могут быть: контроль температуры груза (также опасных грузов), защита от обледенения, ...	
12.2.4.3.	Осмотр и техническое обслуживание контейнеров		
12.2.4.3.1.	Существует ли система контроля сроков периодических испытаний цистерн, допущенных к перевозке опасных грузов?	Ответственность за это несет оператор танк-контейнера.	
12.2.4.3.2.	Имеется ли надлежащая защита от падения для безопасной работы на контейнерах-цистернах?	См. «Рекомендации Cefic/ECTA по передовым методам безопасной работы на высоте в цепочке поставок химикатов».	
12.2.4.4.	Услуги по нагреву и/или охлаждению загрузки контейнеров		
12.2.4.4.1.	Имеются ли письменные процедуры/инструкции по нагреву или охлаждению резервуаров, в том числе:	Процедура нагрева или охлаждения резервуара с инструкциями должна быть подробно описана и описывать, кто несет ответственность, и ожидаемый стандарт производительности. Во время осмотра объекта следует проверить, получил ли ответственный персонал инструкции, понял ли он все требования процедуры и полностью ли они выполняются. Положительный	

		балл следует давать по каждому из элементов только в том случае, если процедура существует, понятна и полностью реализована.	
12.2.4.4.1.а.	первоначальный запрос продукта?	Включена оценка потенциальных опасностей.	
12.2.4.4.1.б.	приемка товара?		
12.2.4.4.1.с.	необходимая компетенция для создания новой инструкции по отоплению или охлаждению?		
12.2.4.4.1.г.	контроль на температурных устройствах?	Проверяют, включены ли эти температурные устройства в программу калибровки, как указано в 7.2.2.	
12.2.4.4.1.д.	контрольный список, используемый для обеспечения соблюдения процедуры?	Это может быть на бумаге или в электронной системе.	
12.2.4.4.2.	Получает ли оператор необходимые инструкции перед подключением резервуара к системе отопления или охлаждения, в том числе:	Проверьте образец документов по нагреву или охлаждению бака.	
12.2.4.4.2.а.	режим нагрева?	Змеевик может нагреваться прямым паром или горячей водой. Также можно использовать электричество. Режим нагрева определяется оценкой риска: некоторые продукты могут начать реагировать или полимеризоваться при контакте с высокими температурами. Мономер, такой как акриловая кислота, является известным примером того, что неправильное нагревание в прошлом приводило к взрывам. С акриловой кислотой можно использовать только теплую воду. Нагрев паром категорически запрещен. Другие продукты могут «сгореть» или их качество может ухудшиться при контакте со слишком высокой температурой. Должна существовать процедура, при которой компетентное лицо решает для каждого нагреваемого продукта, какой режим нагрева можно использовать и какая максимальная	

		температура среды разрешена (для акриловой кислоты не более 35 градусов теплой воды).	
12.2.4.4.2.б.	максимальная температура контакта?	Максимальная контактная температура должна быть определена из соображений безопасности и/или качества. Это температура, которую могут достигать змеевики, и определяется средой, используемой для нагрева. Акриловую кислоту, упомянутую в качестве примера в 12.2.4.4.2.а., необходимо нагревать до максимальной температуры 35 градусов.	
12.2.4.4.2.с.	максимальное рабочее давление паровых змеевиков?	Необходимо проверить, что напорная способность паровых змеевиков контейнера-цистерны не меньше давления пара стационарной установки.	
12.2.4.4.2.г.	регулярная проверка температуры продуктов?		
12.2.4.4.2.д.	средства индивидуальной защиты?		
12.2.4.4.2.е.	использование погружного термометра для проверки температуры продукта, если это разрешено свойствами продукта и грузоотправителем?	Для измерителей температуры с погружными стержнями после использования должна быть предусмотрена процедура очистки. В случае применения погружных термометров для пищевых продуктов их следует маркировать, хранить отдельно и очищать.	
12.2.4.4.3.	Предусмотрены ли надлежащие условия для работы на высоте на объекте в случае использования термометров с измерительным стержнем?	Если требуется работа на высоте, должны быть установлены надлежащие системы защиты от падения (каркасы безопасности и т. д.).	
12.2.4.4.4.	Связано ли устройство контроля температуры с источником тепла?	Это устройство и блокировка должны быть протестированы оцениваемой компанией.	
12.2.4.4.5.	Если контейнеры охлаждаются или нагреваются, запускается ли аварийная процедура в случае неисправности системы охлаждения/обогрева?	Нагревание может вызвать неуправляемые реакции в случае продуктов с низкой SAPT (температура самоускоряющейся полимеризации) и/или негативно повлиять на качество продукта. Предпочтительны автоматические системы управления, но допускаются ручные системы наблюдения.	

12.2.4.4.6.	Обеспечен ли контроль при обогреве/охлаждении в ночное время или в выходные дни?	Должны проводиться регулярные проверки и документироваться. Сигналы тревоги мобильной системы, если это разрешено местным законодательством, допустимы.	
12.2.4.4.7.	Ведутся ли записи по каждой операции, включая изменение температуры?	Проверить образец документов по операциям обогрева/охлаждения резервуаров.	
12.2.4.4.8.	Существует ли система предотвращения смешивания теплоносителей?	Это требование направлено на устранение риска неправильного нагрева, упомянутого в 12.2.4.4.2.a. Примером системы может быть наличие выделенных зон для нагрева контейнеров с водно-гликолевой смесью, отделенных от зоны, обеспечивающей паровое отопление.	
12.2.4.4.9.	Соответствует ли операция требованиям вопроса 12.2.3.1.?	<p>Оценщик проверит разрешение, чтобы увидеть, включены ли конкретные требования к дорожному покрытию. Поскольку контейнеры обычно хранятся на земле, важно, чтобы был соответствующий пол. В случае разлива продукта возможно загрязнение грунтовых вод с негативными последствиями для окружающей среды и людей.</p> <p>Поверхность большинства контейнерных площадок состоит из кирпича (около 12 см), затем слоя щебня (10–30 см), а затем одного или нескольких слоев бетона в качестве фундамента (20–60 см).</p> <p>По крайней мере, один из слоев (обычно слой бетона) должен быть непроницаемым. Оценщику потребуются документальные подтверждения этого состояния.</p>	
12.2.4.4.10.	Существует ли процедура проверки резервуара после нагрева/охлаждения и перед отъездом?	Компания проверит температуру, герметичность, демонтаж оборудования для измерения температуры, отсоединение шлангов/электрических кабелей и т. д. Эти проверки должны быть зарегистрированы (может быть частью контрольного списка вопроса 12.2.4.4.1.e)	

12.2.4.4.11.	В случае изменения оборудования блока нагрева/охлаждения проводится ли управление оценкой риска изменений (МОС)?	Из беседы с объектами аудита выявляйте любые изменения в практике работы. См. руководство по управлению изменениями (МОС): «Управление изменениями в цепочке поставок химикатов»: https://cefic.org/library-item/guidelines-for-managing-change-in-a-chemicals-supply-chain/ или эквивалент . Ищите записи об оценке риска, как указано в разделе 5 руководства или его эквиваленте.	
12.2.4.4.12.	Сообщила ли компания результаты оценки риска МОС людям, участвующим в операции, на случай, если риск изменится?		
12.2.4.5.	Взятие проб		
12.2.4.5.1.	Если производится отбор проб, существует ли процедура для проведения этой операции?	Во-первых, на сайте должна быть политика, запрещающая выборку контейнеров. Однако, когда все еще существует острая потребность в отборе проб, на объекте должна быть предусмотрена процедура. Возможные опасности: <ul style="list-style-type: none"> - заражение персонала или третьих лиц - загрязнение окружающей среды (воздух, вода, почва) - вопросы безопасности и/или качества продукта (примеси, реакция с влагой/кислородом воздуха) - работа на высоте (перевозка пробоотборного оборудования и опасность падения). Если разрешение позволяет, отбор проб должен производиться уполномоченными экспертами с использованием надлежащего оборудования для отбора и транспортировки проб. Для выбора правильного средства индивидуальной защиты должна быть доступна последняя версия паспорта безопасности. Если выборки не происходит, вопрос неприменим.	

12.2.5.	Аварийное реагирование и готовность к разливам	Аварийное реагирование и готовность к разливам	
12.2.5.1.	Сдерживание разливов		
12.2.5.1.1.	Имеется ли система локализации утечек и разливов, которая также обеспечивает изоляцию от дренажной системы?	Зона погрузки/разгрузки в идеале должна иметь наклон, но разлитый продукт не должен попадать в другие части помещения (где могут находиться источники воспламенения). Проверьте наличие неконтролируемых сливов.	
12.2.5.1.2.	Имеется ли на объекте передвижной блок или огороженная изолированная зона для обработки небольших разливов, которые невозможно остановить или локализовать с помощью абсорбирующих материалов и т. д.?	Примерами средств локализации могут быть контейнерный поддон или непроницаемая зона пола с бордюром/обваловкой. См. раздел 6.1.1. руководства «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества» и SQAS Core, раздел 4. «Готовность к чрезвычайным ситуациям на площадке и за ее пределами».	
12.2.5.1.3.	В случае больших разливов и значительных потерь, есть ли на объекте место или оборудование, которое могло бы вместить «полный потерянный» объем контейнера?	См. раздел 6.1.2. руководства «Безопасное хранение и обращение с контейнерами, перевозящими опасные грузы и опасные вещества». Это должно быть оборудование или место, такое как большая насыпь, бассейн большого объема, блок салазок или место, которое содержит общий объем. Место приема должно иметь непроницаемый для жидкости пол, малую площадь поверхности и регулируемый дренажный механизм. См. SQAS Core, Раздел 4, Аварийное реагирование.	
12.2.5.2.	Стихийные бедствия/климатологические и географические риски		
12.2.5.2.1.	Существует ли оценка риска, охватывающая стихийные бедствия и/или климатологические и географические риски?	Во время сильного дождя ливневые стоки могут переполняться, и участок может быть затоплен. Особенно после долгой засухи. Свой вклад вносит уменьшенная поглощающая способность грунта на складе. Наводнения могут иметь разрушительную силу и влиять на пол, инфраструктуру площадки и приводить к всплыванию	

		<p>контейнеров, разгерметизации и загрязнению воды. При хранении коробчатой тары с веществами, реагирующими с водой, контакт с водой может привести к выделению горючих газов. Впоследствии это может привести к взрывоопасным смесям с воздухом со всеми вытекающими последствиями и может представлять опасность для здоровья человека и окружающей среды. (См. также 6.3.)</p> <p>Ветер с высокой скоростью может представлять серьезную опасность. См. вопрос 12.2.2.2. об укладке.</p> <p>У оцениваемого должна быть процедура получения компанией предупреждений до ожидаемых погодных условий с высоким риском (например, ураганный ветер, экстремальные осадки, риск наводнения и т. д.), и компания должна определить – как часть своего плана реагирования на чрезвычайные ситуации – подробные меры по снижению рисков и ограничению последствий.</p>	
12.2.6.	Выпуск оборудования		
12.2.6.1.	Существует ли процесс проверки состояния оборудования, выпущенного предприятием, которое должно быть принято сборщиком?	<p>Должен существовать формальный процесс проверки состояния оборудования при выпуске с объекта. Это называется «Квитанция об обмене оборудованием». Это должно быть завершено, когда есть повреждения, чтобы сообщить и зарегистрировать. Они будут обнаружены во время передачи контроля над оборудованием между предприятием и сборщиком.</p> <p>Оборудование, непригодное для перевозки, не должно выдаваться.</p> <p>Это может быть неприменимо, если объект и сборщик платежей принадлежат одной и той же организации/компании.</p>	
12.2.6.2.	В рамках пункта 12.6.1. делает ли предприятие фотографии контейнера в процессе выпуска?	<p>В то время как процесс выпуска физически может происходить между водителем и оператором; фотографические доказательства обеспечивают визуальную запись этой деятельности, если впоследствии возникнут проблемы. Они</p>	

		свидетельствуют о «хорошем состоянии» контейнеров при выдаче депо.	
12.2.6.3.	При инспекциях «в пути» 12.2.1.2.3.b. , это включало табличку данных CSC для достоверности; Проверяется ли табличка с датой CSC, чтобы убедиться, что она «актуальна и действительна» перед выпуском?	Контейнеры/транспортные единицы с «датами таблички CSC», срок действия которых истек на момент сбора; нельзя выпускать из учреждения. Предприятие должно уведомить контрагента о просроченном CSC на контейнере.	
12.2.6.4.	Имеется ли на объекте процесс управления, например, специальными проверками на выходе, температурными проверками, проверками давления и т.п. при выпуске контейнера?	Может потребоваться подтверждение, например, температуры или давления в контейнере на выходе из объекта. Или может быть требование от клиентов или от ветеринарных или таможенных органов. Учреждение должно регистрировать доказательства.	
12.2.6.5.	Соответствие нормативным требованиям.	При обработке или хранении продуктов/опасных грузов, включенных в список ДОПОГ, объект играет определенную роль в рамках ДОПОГ в выдаче транспортного контейнера любой сборной стороне. В учреждении должен быть предусмотрен процесс или процедура для управления следующими аспектами ADR.	
12.2.6.5.1.	Имеется ли на предприятии процесс проверки установленной законом даты испытаний контейнера в момент его выпуска с предприятия?	Контейнеры/транспортные единицы, у которых истек срок годности при хранении; следует уведомить сборщика до выдачи единицы. Правила ДОПОГ допускают перемещение контейнеров с истекшим сроком испытаний под особым контролем. Это для транспортной компании/контейнерного оператора; однако объект имеет обязательства в рамках ДОПОГ, связанные с этим требованием.	
12.2.6.5.2.	Имеется ли на объекте система проверки перевозочных документов, табличек и маркировки опасных грузов на соответствие нормативным требованиям?	Должна существовать система, обеспечивающая наличие на контейнере/транспортной единице правильных табличек, этикеток, включая тип, номер и состояние, и соответствие транспортным документам при выпуске оборудования.	

12.2.6.5.3.	Есть ли в учреждении процесс проверки водительских прав водителя-инкассатора в отношении ДОПОГ?	См. раздел 12.2.6. для общей проверки безопасности. Предприятие должно выпускать транспортную единицу только в том случае, если водитель имеет правильную лицензию для класса ADR и типа ADR.	
12.2.6.5.4.	Имеется ли на объекте процесс проверки того, что транспортное оборудование не соответствует ДОПОГ?		
12.2.6.6.	Выпуск проверок и процедур.		
12.2.6.6.1.	Имеется ли на объекте процесс проверки того, уполномочена ли принимающая сторона забирать и вывозить контейнер с объекта?	<p>Принимающая сторона – это компания, которая собирается забрать контейнер со склада.</p> <p>На объекте должен быть процесс, требующий от уведомляющей стороны лиц, заключивших контракт с объектом на хранение контейнера; предоставить ссылку на коллекцию (номер бронирования/релиза) или что-то подобное. Затем это должно быть согласовано водителем-сборщиком, который должен представить его как часть процесса выпуска.</p> <p>Примечание. В тех случаях, когда принимающая транспортная сторона заранее уведомляет о «номере выпуска», должен быть предусмотрен процесс проверки того, что водитель/транспортная единица, забирающая контейнер, имеет на это полномочия.</p>	
12.2.6.6.2.	Существует ли процесс визуальной или физической проверки надежности всех укупорочных средств для предотвращения высвобождения продукта из транспортной единицы? В том числе проверьте, чтобы снаружи контейнера не осталось остатков материала.	<p>Предприятие может проводить физические проверки собственным сотрудником, привлекать третью сторону или проводить сборщиком денег. Для этого должны быть предусмотрены безопасные средства и методы работы. Это применимо к неочищенным и загруженным контейнерам.</p> <p>Примечание. Любые проверки устройства должны учитывать ограничения таможенных пломб, защитных пломб или других подобных пломб на контейнере.</p> <p>Использование видеонаблюдения или аналогичного средства является приемлемым методом проверки.</p>	

12.2.6.6.3.	Если на контейнере есть «пломбы или защитные бирки», существует ли процесс проверки того, что они задокументированы, не повреждены и совпадают с первоначальным чеком, или это было согласовано с любым покупателем, если они были удалены или изменены?	Предприятие может проводить физические проверки собственным сотрудником, привлекать третью сторону или проводить сборщиком денег. Для этого должны быть предусмотрены безопасные средства и методы работы. Примечание. Любые проверки пломб контейнера должны учитывать ограничения любых пломб на устройстве. При замене пломбы номер новой пломбы должен быть задокументирован.	
12.2.6.6.4	Имеется ли на объекте система или процесс регистрации выдачи контейнеров с объекта?	На объекте должна быть система регистрации выпуска контейнера с их объекта; это может включать дату, время и кому был выдан контейнер. Примечание. Это может быть частью «системы управления запасами».	
12.2.6.7.	Грузовая документация.		
12.2.6.7.1.	Существует ли процесс, гарантирующий, что любая документация, представленная вместе с контейнером по прибытии, будет возвращена в соответствии с требованиями или инструкциями в момент получения?	Например, это могут быть сертификаты анализа, оригинальные талоны на платформенные весы, записи о нагреве или охлаждении или любая другая документация. Документы могут отличаться от исходной документации. Это называется «нейтральная доставка», например, происхождение контейнера не раскрывается.	
12.2.7.	Измерение и управление выбросами парниковых газов (ПГ)	Измерение и управление выбросами парниковых газов (ПГ). В качестве основы для создания этой анкеты использовалось «Руководство по учету выбросов парниковых газов для логистических объектов», выпущенное Институтом движения материалов и логистики Фраунгофера IML (январь 2019 г.). http://publica.fraunhofer.de/eprints/urn_nbn_de_0011-n-532019-18.pdf	
12.2.7.1.	Область 1: Измерение выбросов потребляемого топлива	Выбросы категории 1 включают прямые выбросы от активов, которые принадлежат или контролируются оцениваемой компанией и оплачиваются компанией. Это включает сжигание жидкого топлива или газов, приобретаемых для производства энергии, тепла или пара для использования в стационарном или мобильном оборудовании (например, вилочных погрузчиках,	

		подъемном и маневровом оборудовании, отопительном и охлаждающем оборудовании) и/или связанных с ними зданиях.	
12.2.7.1.1.	Знает ли компания ежегодно потребляемое топливо?	См. руководство, упомянутое в 12.2.7.	
12.2.7.1.2.	Рассчитывала ли компания выбросы TTW от топлива, потребленного за последний год, по формуле: $\text{кг CO}_2\text{e} = \Sigma (\text{топливо (литры)} \times \text{коэффициент выбросов топлива TTW (кг CO}_2\text{e/л топлива)})$?	<p>Компания будет использовать коэффициенты выбросов топлива из рамочного руководства GLEC: «Основы Глобального совета по логистическим выбросам для учета и отчетности по логистическим выбросам», последняя версия, Модуль 1. Документ можно скачать по этой ссылке: https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e</p> <p>Для каждого вида топлива можно использовать три коэффициента: WTT, TTW и WTW.</p> <ul style="list-style-type: none"> - WTT (от скважины до резервуара): выбросы WTT состоят из всех процессов от источника энергии (скважины) до этапов извлечения, обработки, хранения и доставки энергии до точки использования (резервуар). - TTW (Tank-to-Wheel): это выбросы от топлива, сжигаемого для силовой деятельности (колесо). - WTW (Well-to-Wheel): это выбросы за полный жизненный цикл топлива, которые должны быть эквивалентны сумме выбросов WTT и TTW. <p>Для этого вопроса следует использовать TTW.</p>	
12.2.7.2.	Область 2: Выбросы от электричества	Объем выбросов 2 косвенные выбросы от производство и распределение электроэнергии, тепла и пар, приобретенный оцениваемой компанией для использования в	

		собственные логистические площадки, электромобили или другие актив, требующий электричества	
12.2.7.2.1.	Измеряла ли компания электроэнергию, приобретаемую для использования в электромобилях или других принадлежащих ей активах (включая офисы на территории), которым требуется электроэнергия?	Как правило, электричество используется для перемещения кранов и освещения.	
12.2.7.2.2.	Рассчитала ли компания выбросы от покупной электроэнергии WTT, необходимые в 12.2.7.2.1. в прошлом году по формуле: кг CO ₂ e = Σ (электроэнергия (кВтч) × коэффициент выбросов электроэнергии (кг CO ₂ e/кВтч электроэнергии))	<p>ВТВ считается нулевым для электроэнергии, все выбросы находятся в стадии WTT в точке использования. Используемые коэффициенты выбросов зависят от источника электроэнергии. Компании должны собирать коэффициенты выбросов электроэнергии для стран или регионов, где расположены логистические объекты.</p> <p>Коэффициенты электроэнергии по странам также можно получить в Международном энергетическом агентстве (МЭА): https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/emissions-factors-2020#emissions-factors (оплачивается комиссия)</p> <p>При отсутствии других данных можно предположить, что средний коэффициент электроэнергии в ЕС составляет 420 г CO₂-экв./кВтч (источник: рамочное руководство GLEC). Использование смесей для отдельных стран может дать значительно отличающиеся значения, особенно в странах с сильно обезуглероженным электроснабжением.</p>	
12.2.7.3.	Объем 3	<p>Объем выбросов 3 собственные выбросы из цепочки поставок оцениваемой компании.</p> <p>Область охвата 3 охватывает производство и распределение топлива, сжигаемого в Области охвата 1 (WTT), транспортные</p>	

		выбросы, связанные с приобретенными товарами и услугами, использование продуктов и окончание срока службы.	
12.2.7.3.1.	Рассчитывала ли компания абсолютные выбросы WTT от топлива, потребленного за последний год, по формуле? кг CO ₂ e = Σ (топливо (литры) × коэффициент выбросов топлива WTT (кг CO ₂ e/л топлива))?	Коэффициент должен быть получен из «Основных принципов учета и отчетности по выбросам от логистики Глобального совета по логистическим выбросам» версии 2.0. Модуль 1: https://www.flexmail.eu/f-844a1f54174eb51e	
12.2.7.4.	Расчет общих выбросов (область охвата 1, 2 и 3)	Измерение общих выбросов необходимо, поскольку оно оказывает непосредственное влияние на глобальное потепление.	
12.2.7.4.1.	Рассчитала ли компания общие выбросы за прошлый год, добавив выбросы категорий 1, 2 и 3?	Следует добавить следующие вопросы: 12.2.7.1.2. + 12.2.7.2.2. + 12.2.7.3.1.	
12.2.7.5.	Консолидация и отчетность по выбросам		
	Объединяет ли компания в отчете общие годовые выбросы в следующем виде? - Область применения 1 (вопрос 12.2.7.1.2.) - Область применения 2 (вопрос 12.2.7.2.2.) - Область применения 3 (вопрос 12.2.7.3.1.) Общие выбросы (вопрос 12.2.7.4.1.)		
12.2.7.6.	Сокращение выбросов	В случае, если оценка охватывает только депо, применим этот подраздел. Но депо может быть частью другого объекта (например, мойки резервуаров или склада). Оцениваемая компания должна решить, будет ли этот подраздел оцениваться отдельно или интегрирован в разделы по сокращению выбросов других модулей. Во втором случае оценщик оценивает этот раздел как неприменимый и записывает комментарий, поясняющий, где этот раздел оценивается.	

12.2.7.6.1.	<p>Определение стратегии, целей и программы</p> <p>Первые три вопроса этого раздела следуют иерархии: каждый вопрос имеет более высокий уровень требований, чем предыдущий.</p>		
12.2.7.6.1.1.	<p>Определила ли компания стратегию по сокращению выбросов ПГ на транспорте на основе измерений, сделанных в 12.2.7.4.1. (общие выбросы)?</p>		
12.2.7.6.1.2.	<p>Определила ли компания цели по сокращению общих выбросов на основе измерений, сделанных в 12.2.7.4.1. в многолетней программе?</p>	<p>Оценщик проверит, соответствует ли сокращение цели, определенной Стратегией умной мобильности: сокращение выбросов парниковых газов на транспорте на 90% к 2050 году по сравнению с 1990 годом.</p>	
12.2.7.6.1.3.	<p>Есть ли у оцениваемой компании многолетняя программа для достижения целей, указанных в 12.2.7.6.1.2.?</p>	<p>Программа может осуществляться в партнерстве с FIS или с клиентами.</p> <p>Чтобы получить один балл, оценщик проверит наличие подробной программы с ответственными лицами и сроками выполнения. Программа будет включать в себя промежуточные этапы и последующее наблюдение не реже одного раза в год.</p>	
13.1.	<u>Осмотр сайта</u>	<u>Осмотр сайта</u>	
13.1.1.	<p>Участок надлежащим образом огорожен забором и воротами, хорошо освещен и не доступен для широкой публики?</p>	<p>Во время посещения объекта проверьте заборы, ворота и круглосуточное освещение. Первое личное впечатление о безопасности возникает по прибытии в первый день: проводятся ли проверки личности и посещения лица (лиц)? Когда оцениваемый участок является частью общественной гавани, следует предоставить комментарий, если это требование не может быть выполнено. В этом случае ожидается, что сайт будет иметь план безопасности в соответствии с Кодексом ОСПС ИМО.</p>	

13.1.2.	Имеется ли система контроля въезда и движения транспортных средств на территории?	Проверьте внутреннюю систему, контролирующую движение транспортных средств на площадке. Дважды проверьте передвижение людей по сайтам в соответствии с основным вопросом 2.4.1.	
13.1.3.	Обозначены ли аварийные выходы на зданиях и разблокированы ли они?	Можно ли безопасно эвакуировать людей из зданий в случае чрезвычайной ситуации? Два выхода необходимы, чтобы люди не попали в ловушку. Директива 89/654/ЭЭГ.	
13.1.4.	Имеются ли знаки для идентификации объекта и общественной безопасности?	Границы участка должны быть четко определены и отмечены. Должны быть установлены общественные предупреждающие/информационные знаки для предотвращения несанкционированного или случайного доступа.	
13.1.5.	Существует ли гарантированный способ безопасной эвакуации всего персонала в случае чрезвычайной ситуации и выставлен ли он на всеобщее обозрение?	Аварийные выходы должны быть обозначены по периметру площадки. Должен быть выездной сборный пункт, система учета и сверки.	
13.1.6.	Четко ли обозначен пункт аварийного сбора?	Ищите таблички с указанием места сбора и пути к нему.	
13.1.7.	Есть ли система освещения участка?	Система освещения площадки должна быть такой, чтобы можно было контролировать все движения и операции без ограничений и угроз безопасности. Минимальный уровень освещения должен соответствовать требованиям национальных правил или руководств национальных органов.	
13.1.8.	Асфальтирован ли участок в соответствии с требованиями и проводимыми мероприятиями?	Убедитесь, что все поверхности площадки, на которых происходит обработка и перемещение продукции/оборудования, сделаны из прочных материалов (кирпич, бетон, асфальт и т. д., чтобы избежать отверстий, которые могут создать угрозу безопасности). При работе с опасными жидкостями поверхность должна быть непроницаемой.	
13.1.9.	Соответствует ли состояние проезжей части и парковки приемлемому и безопасному стандарту?	Состояние заборов, ворот, проезжей части, парковок и построек свидетельствует о том, насколько серьезно руководство участка заинтересовано в качественной и безопасной эксплуатации, причем не только в коммерческих делах. Это также важно для	

		имиджа компании. Посмотрите, например, есть ли на парковках выбоины или лужи с водой.	
13.1.10.	Имеются ли обозначенные пешеходные дорожки в стороне от движения грузовиков?	Пешеходные дорожки препятствуют неконтролируемому транспортному потоку на участке и защищают пешеходов за счет использования организованных маршрутов на участке. Они должны быть отмечены как постоянный признак.	
13.2.	<u>Операции сайта</u>	<u>Операции сайта</u>	
13.2.1.	Имеется ли документально оформленная программа профилактических осмотров и технического обслуживания, охватывающая следующие пункты:	Должна быть программа, оборудование должно обслуживаться в соответствии с этой программой, и это должно быть подтверждено записями.	
13.2.1.a.	система сжатого воздуха на объекте?	Никаких указаний.	
13.2.1.б.	резервуары для хранения (включая топливо)?	Никаких указаний.	
13.2.1.с.	электрическая инсталляция?	Никаких указаний.	
13.2.1.г.	средства защиты от падения?	Никаких указаний.	
13.2.1.д.	другое оборудование, на которое распространяются нормативные требования, такое как лифты, вилочные погрузчики, подъемное оборудование, аварийное оборудование и установки, ...?	Никаких указаний.	
13.2.2.	Имеются ли на объекте всесторонние письменные процедуры, включая требования к разрешению на работу, для обеспечения безопасности и предотвращения контакта с опасными материалами для следующих операций:	Проверьте для каждого разрешения на работу или процедуры, если требования четко определены. Проверить, внедрили ли систему или процедуры разрешений на работу:	

		<ul style="list-style-type: none"> - проверка файла разрешений на работу за последние 12 месяцев; - детальная проверка нескольких последних разрешений на работу (есть ли все подписи и даты, есть ли в списке необходимые средства индивидуальной защиты,...); - проверка понимания ответственным персоналом требований процедур выдачи разрешений на работу; - проверка основного/резервного органа утверждения. <p>Процедуры получения разрешений на работу должны применяться как к работам, выполняемым собственным персоналом, так и к работам, выполняемым подрядчиками (внешняя компания, осуществляющая деятельность на объекте, кроме логистических услуг), и должны применяться к работам, которые не являются частью обычной/основной деятельности в данной области.</p>	
13.2.2.a.	проникновение в закрытые помещения?	<p>Вход в замкнутые пространства относится к проникновению в помещения, где существует риск удушья или отравления из-за отсутствия вентиляции (например, проникновение в резервуары). Для этой деятельности требуется система разрешений на работу. N/A только в том случае, если на объекте нет замкнутых пространств. Учтите, что цистерны, перевозящие химические продукты, также являются закрытыми помещениями! Убедитесь, что при входе присутствует сторож.</p>	
13.2.2.b.	нарушение защитной оболочки (насосы/компрессоры/линии)?	<p>Нарушение герметичности относится к демонтажу таких частей оборудования, как насосы, клапаны и т. д., которые могут содержать продукт. Эта деятельность может быть охвачена действующей письменной процедурой с соответствующей подготовкой персонала.</p>	
13.2.2.c.	горячая работа?	<p>Горячие работы относятся к работам, связанным с использованием горячих источников энергии (например, сварка). В зависимости от области, где проводятся работы (например, легковоспламеняющаяся зона), для этого может потребоваться</p>	

		разрешение на работу или, если вдали от источников воспламенения, может быть достаточно рабочей письменной процедуры.	
13.2.2.г.	работы с электрическими цепями/оборудованием (система блокировки)?	Аудитор должен проверить наличие системы разрешения на работу «Блокировка», которая требуется при работе с электричеством высокого напряжения. (+1.000 вольт).	
13.2.3.	Предоставляются ли подрядчикам, работающим на объекте, кроме подрядчиков, предоставляющих логистические услуги, соответствующая информация по охране труда, технике безопасности, охране окружающей среды и КСО, чтобы обеспечить безопасное выполнение услуг на объекте?	Оцениваемая компания должна принять надлежащие меры для обеспечения того, чтобы сотрудники, работающие на подрядчиков на объекте оцениваемой компании, получали в соответствии с национальными законами и/или практикой адекватную информацию о рисках и мерах по предотвращению, требуемых либо оцениваемой компанией, либо для конкретных задач. . Директива ЕС: 89/391/EEG Ст. 10 § 2	
13.2.4.	Имеются ли в учреждении также исчерпывающие письменные процедуры/инструкции для следующих операций:	Аудитор должен искать рабочие процедуры и отчеты об обучении сотрудников, которые охватывают очистку и утилизацию разливов, а также разделение транспортных средств, когда на складе находятся несовместимые продукты.	
13.2.4.а.	очистка и утилизация разливов химикатов?	Проверьте документацию. Эта информация может быть получена из паспорта безопасности или из информации, предоставленной производителями.	
13.2.4.б.	разделение парковки для транспортных средств, перевозящих различные классы опасных продуктов?	Эта процедура должна действовать на объекте, чтобы гарантировать, что большие количества опасных химических веществ (в автоцистернах) не хранятся рядом друг с другом. Это делается для того, чтобы свести к минимуму риск в случае возникновения чрезвычайной ситуации. В некоторых случаях это может быть указано в природоохранном разрешении на площадку.	
13.2.4.в.	безопасные методы погрузки/разгрузки?	Проверьте процесс, чтобы обеспечить безопасные методы работы в соответствии с «Руководством по безопасной погрузке и разгрузке грузовых автотранспортных средств» Cefic/ECTA или его эквивалентом. Операторы и/или водители, участвующие в	

		процессе, должны быть обучены, и должна иметься письменная процедура.	
13.2.4.г.	крепление груза?	Проверьте наличие всеобъемлющих письменных процедур, четко определяющих все необходимые рабочие процессы.	
13.3.	<u>Мастерская технического обслуживания</u>	<u>Мастерская технического обслуживания</u>	
13.3.1.	Имеются ли бутылки для промывания глаз и системы безопасного душа в определенных зонах рабочей зоны?	Стационарные аварийные души и души для промывания глаз всегда должны устанавливаться в непосредственной близости от рабочих зон, где существует вероятность разлива. Пострадавшие люди не смогут найти удаленную установку. Проверьте, работают ли душевые.	
13.3.2.	Установлены ли предупреждающие знаки (не курить, средства защиты глаз, шлем и т. д.) и используют ли персонал необходимые средства индивидуальной защиты?	Предупреждающие знаки служат для напоминания людям о передовой практике. Пиктограммы более полезны, чем длинный текст. Важно показать людям, что использование защитного снаряжения отвечает их собственным интересам. Оценщик и руководство также должны следовать этим знакам.	
13.3.3.	Имеется ли система защиты от падения для операторов мастерских, выполняющих ремонтные работы на крыше резервуаров или (цистерн)контейнеров?	Поручни прицепа-цистерны/цистерны не считаются достаточной защитой.	
13.4.	<u>Резервуары для хранения сыпучих материалов (топливо, зона заправки и хранилище отходов)</u>	<u>Резервуары для хранения сыпучих материалов (топливо, зона заправки и хранилище отходов)</u>	
		Топливо включает в себя то, что требуется для работы объекта и/или работы автопарка, но не включает промежуточное хранение химикатов от имени клиентов или для дальнейшего распределения. Оценщик должен заполнить этот раздел посредством физического осмотра и проверки документальных доказательств (например, чертежей, спецификаций на закупку, лицензий, отчетов об инспекциях, сертификатов и т. д.).	

13.4.1.	Утверждены ли складские помещения для хранения товаров, идентифицированы/маркированы ли они соответствующим образом, контролируются и обслуживаются ли они?	Хранение товаров в несоответствующих резервуарах может привести к серьезным авариям. Ищите сертификаты, подтверждающие одобрение используемых резервуаров. Проверяйте этикетки на резервуарах и трубах, сигнализацию высокого уровня, катодную защиту, пропускную способность 110 % и т. д. Надлежащее техническое обслуживание включает предотвращение утечек и мониторинг таких событий.	
13.4.2.	Установлено ли взрывозащищенное оборудование при работе с легковоспламеняющимися веществами?	Необходимость установки взрывозащищенного оборудования описана в правилах АТЕХ. Такие действия должны проводиться в отдельном помещении.	
13.4.3.	Имеется ли непроницаемый пол в зоне заправки?		
13.5.	<u>Транспортные средства и другое оборудование (прицепы, танк-контейнеры, ИВС и т.д.)</u>	<u>Транспортные средства и другое оборудование (прицепы, танк-контейнеры, ИВС и т.д.)</u>	
		Когда действующие транспортные средства / оборудование доступны на площадке или рядом с ней, оценщик должен включить выборочную проверку некоторого оборудования во время инспекции площадки и всегда документировать ссылки в отчете, чтобы читатель имел представление о типе и количестве транспортных средств, прошедших проверку.	
13.5.1.	Соответствуют ли следующие элементы транспортных средств и оборудования приемлемому стандарту:	На каком-то этапе оценки оценщик должен случайным образом выбрать два или более транспортных средства (в зависимости от размера эксплуатируемого парка) и проверить эти транспортные средства по перечисленным пунктам. По возможности, это должны быть транспортные средства, которые только что вернулись на место после выполнения заказа, чтобы оценщик мог опросить водителя, а также осмотреть транспортное средство. Попробуйте осмотреть другой грузовик, не подготовленный к осмотру. В начале оценки оценщик должен попросить, чтобы его немедленно уведомляли о прибытии на место приближающегося автомобиля, чтобы на этом этапе оценщик мог немедленно сосредоточить свое внимание на	

		опросе водитель и осмотр транспортного средства, прежде чем вернуться к оставшейся части вопросника. В комментариях оценщик должен указать количество транспортных средств, которые были осмотрены в ходе оценки.	
13.5.1.a.	состояние шин?	Помимо общих условий, проверьте профиль используемых шин.	
13.5.1.б.	документация в кабине?	Имеются ли под рукой все необходимые документы и знаком ли водитель с их содержанием?	
13.5.1.с.	состояние устройств крепления груза ?	Проверьте также знания водителя о креплении груза. Проверьте сети, доски и крепления и убедитесь, что используется достаточное количество ремней/ремней.	
14.	<u>Практика обращения с пищевыми продуктами, материалами, контактирующими с пищевыми продуктами, и кормовыми продуктами</u>	<u>Практика обращения с пищевыми продуктами, материалами, контактирующими с пищевыми продуктами, и кормовыми продуктами</u>	
14.1.	Применяет ли компания принципы GMP, GMP+ и/или HACCP в своей деятельности?	Применяет ли компания принципы GMP, GMP+ и/или HACCP в своей деятельности?	

14.1.1.	Существуют ли принципы GMP/GMP+/НАССР (или аналогичные) как часть системы качества?	Проверьте, содержат ли руководство по качеству, стандартные операционные процедуры и другие документы главы или части со ссылками на стандарты GMP/НАССР (или аналогичные стандарты, такие как FEMAS (Ассоциация производителей ароматизаторов и экстрактов США), FAMI/QS (Европейские кормовые добавки и Превременная система качества)). Необходим комментарий оценщика. Какой стандарт был принят во внимание при внедрении принципов GMP/НАССР оцениваемой компанией? Например, оцениваемая компания перевозит корма. Комментарий: Компания внедрила принципы НАССР в соответствии с директивой Reg 183/2005.	
14.1.2.	Существует ли адекватная письменная процедура предотвращения загрязнения и деградации, основанная на оценке рисков?	Проверьте, проводится ли оценка риска потенциального загрязнения и деградации в сочетании с адекватными процедурами предотвращения загрязнения. Проверьте, могут ли эти процедуры и их реализация гарантировать приемлемый уровень риска.	
14.1.3.	Учитывает ли процедура управления изменениями влияние изменений на качество конечного продукта, характеристики, состав и статус соответствия нормативным требованиям?	Проверьте, учитываются ли в процедуре МОС эти вопросы, включая их потенциальное влияние на качество пищевых продуктов. См. руководство по управлению изменениями: «Управление изменениями в цепочке поставок химикатов»: https://cefic.org/library-item/guidelines-for-managing-change-in-a-chemicals-supply-chain или эквивалент. Ищите записи оценки риска, как указано в разделе 5. руководства или эквивалент.	
14.2.	Соответствует ли кадровая политика компании особым требованиям по обращению с пищевыми продуктами, материалами, контактирующими с пищевыми продуктами/кормовыми продуктами?	Соответствует ли кадровая политика компании особым требованиям по обращению с пищевыми продуктами, материалами, контактирующими с пищевыми продуктами/кормовыми продуктами?	

14.2.1.	Имеет ли компания квалифицированных сотрудников (включая административный персонал) в соответствии с письменными критериями для работы с продуктами питания, материалами, контактирующими с пищевыми продуктами/кормами для животных?	<p>Оперативный персонал, занимающийся отбором проб продукции, тестированием, обработкой, хранением, упаковкой и транспортировкой, которые могут повлиять на качество пищевых продуктов, материалов, контактирующих с пищевыми продуктами, и кормов для животных, должен:</p> <ul style="list-style-type: none"> - быть квалифицированным для выполнения задач в соответствии с политикой компании, - получили надлежащую информацию и / или обучение для работы с чувствительными приложениями продукта и для использования конкретных рабочих процедур (СОП), - соблюдать правила гигиены и гигиены труда, - носить чистую одежду, подходящую для выполняемой работы. 	
14.2.2.	Был ли весь (включая административный) персонал, участвующий в обработке и распределении пищевых продуктов, материалов, контактирующих с пищевыми продуктами/кормами для животных, осведомлен о рисках для здоровья?	<p>Весь операционный, технический и административный персонал, участвующий в обработке и распределении пищевых продуктов, материалов, контактирующих с пищевыми продуктами, и кормов для животных, должен быть полностью осведомлен о требованиях настоящего руководства и пройти соответствующее обучение. Проверьте записи о тренировках. Неоперационный персонал (например, логистика, маркетинг и т. д.) должен быть осведомлен о рисках и нормативных требованиях, связанных с обработкой и распространением пищевых продуктов, и должен быть включен в программу обучения.</p>	
14.2.3.	Есть ли в вашей компании лицо с конкретной ответственностью, соответствующим образованием и соответствующими полномочиями для решения вопросов, связанных с продуктами питания, продуктами питания (контакт) - кормами?	<p>Проверьте организационные схемы. Убедитесь, что у этого человека достаточно времени и ресурсов для обеспечения соблюдения настоящих Правил.</p>	
14.3.	Достаточно ли во всех процессах реализованы вопросы прослеживаемости и соответствия продукции?	Достаточно ли во всех процессах реализованы вопросы прослеживаемости и соответствия продукции?	

14.3.1.	Способна ли компания обеспечить полное отслеживание происхождения и назначения продукции, а также собственных операций?	Для прослеживаемости требуется наличие процесса отслеживания истории материала от конечного хранения производителя до конечной доставки клиентам посредством зарегистрированной идентификации. Вся дистрибьюторская цепочка должна обеспечивать полную прослеживаемость (по номерам партий и т. д.), чтобы можно было быстро и эффективно расследовать любые проблемы с качеством и при необходимости отзывать продукцию. Чтобы можно было отследить, каждая поставка должна быть идентифицирована по наименованию продукта и номеру партии и должна сопровождаться соответствующей отгрузочной документацией и документацией о качестве. Записи должны документировать все отгрузки продуктов, контактирующих с пищевыми продуктами, и должны быть надлежащим образом подшиты. Эти записи должны, как минимум, указывать по партиям или партиям, куда и кому был отгружен продукт, количество, перевозчика и дату отгрузки. Оценщик проведет тест на прослеживаемость, случайным образом выбрав одну партию и попросив компанию предоставить записи, упомянутые в предыдущем абзаце. Эти доказательства должны быть запрошены в начале первого дня оценки, и компания должна будет ответить в начале второго дня.	
14.4.	Имеются ли письменные процедуры и документация для обеспечения постоянства качества продукции?	Имеются ли письменные процедуры и документация для обеспечения постоянства качества продукции?	
14.4.1.	Обеспечивается ли надлежащее опломбирование получаемого и доставляемого оборудования и контейнеров для перевозки сыпучих материалов (если это требуется)?	Все автоцистерны/цистерны, железнодорожные вагоны и контейнеры должны быть должным образом опломбированы с помощью устройств защиты от несанкционированного доступа, если это требуется грузоотправителем/получателем/законодательством. На товаросопроводительных документах рекомендуется фиксировать номера пломб. Идентификация и целостность пломб должны быть проверены в местах отправки и получения. Любой	

		продукт, полученный с нарушенными или сломанными пломбами, не должен считаться продуктом, предназначенным для контакта с пищевыми продуктами, за исключением случаев, когда расследование причин, оценка рисков и полный анализ всех пунктов спецификации позволяют квалифицированному лицу повторно квалифицировать продукт с надлежащими документами, которая затем хранится в файле.	
14.4.2.	Имеются ли запрещенные списки для определенных продуктов?	В области GMP некоторые официальные списки доступны от ассоциаций. Эти списки должны использоваться компаниями, работающими в конкретных секторах бизнеса. Например, СПИСОК ЗАПРЕЩЕННЫХ НЕМЕДЛЕННО ПРЕДЫДУЩИХ ГРУЗОВ FOSFA, которые можно использовать для пищевых продуктов, и IDTF для кормовых продуктов.	
14.5.	Принимаются ли соответствующие меры предосторожности для предотвращения перекрестного загрязнения и деградации во время работы?	Принимаются ли соответствующие меры предосторожности для предотвращения перекрестного загрязнения и деградации во время работы?	
14.5.1.	Гарантируется ли предотвращение загрязнения/перекрестного заражения через транспортное оборудование?	См. процедуры в руководстве водителя. Например, перекрестное загрязнение может произойти при транспортировке различных продуктов в многосекционных цистернах/контейнерах, оборудованных комбинированными коллекторами (комбинированными разгрузочными трубами), или когда для разгрузки доступен и используется ограниченный набор разгрузочных шлангов.	
14.5.2.	Имеют ли вода и дезинфицирующие средства, контактирующие с пищевыми продуктами, материалами, контактирующими с пищевыми продуктами/кормовыми материалами, подтвержденное приемлемое качество?	Должны вестись письменные записи об очистке, техническом обслуживании и эксплуатации оборудования. Когда необходима очистка оборудования, например, в случае замены продукта или работ по техническому обслуживанию, следует применять документированную процедуру очистки, эффективность которой подтверждена. Вода и дезинфицирующие средства, которые	

		используются для такой очистки, должны иметь подтвержденное пригодное качество.	
14.5.3.	Каждая часть оборудования спроектирована и используется таким образом, чтобы свести к минимуму возможность загрязнения или разрушения продукта смазочными материалами, охлаждающими жидкостями, металлическими фрагментами или другими посторонними материалами, например, из-за сжатого воздуха?	Любые вещества, необходимые во время работы, например, смазочные материалы или охлаждающие жидкости, не должны вступать в контакт с продуктами, контактирующими с пищевыми продуктами. Поэтому каждая единица оборудования, используемого в процессе, должна быть спроектирована и использоваться таким образом, чтобы свести к минимуму потенциальное загрязнение. Записи о проектировании, практические данные и показатели/записи технического обслуживания должны быть исследованы. Вещества, используемые в качестве смазочных материалов и охлаждающих жидкостей, должны быть нетоксичными и/или разрешенными для применения в пищевой промышленности. Когда сжатый воздух используется в непосредственном контакте с продуктом, необходимо принять особые меры предосторожности, чтобы избежать любого загрязнения посторонними материалами, такими как гидравлическое масло и твердые частицы.	
14.6.	Соблюдаются ли адекватные и надлежащие меры гигиены?	Соблюдаются ли адекватные и надлежащие меры гигиены?	
14.6.1.	Задokumentированы, реализованы, утверждены и поддерживаются достаточные меры гигиены для персонала, уборки, складов и транспорта?	Гигиенические меры должны быть прописаны в процедурах, документах и рекламных щитах и подтверждены. Они должны быть сообщены и соблюдены персоналом. Могут применяться различные меры в зависимости от необходимого/предписанного уровня гигиены.	
14.7.	Имеются ли письменные процедуры рассмотрения жалоб на продукцию, отзыва продукции и управления инцидентами?	Имеются ли письменные процедуры рассмотрения жалоб на продукцию, отзыва продукции и управления инцидентами?	

14.7.1.	Существует ли процедура рассмотрения жалоб на продукцию/несоответствия?	Присутствует ли процедура и известно ли, как следует обращаться с продуктом, не соответствующим спецификациям, включая загрязненный продукт? Эта процедура должна включать требования к связи.	
14.7.2.	Существует ли процедура отзыва продукции?	Это может быть вызвано, например, загрязнением или причинами качества. Процедура отзыва продукции должна включать обязанности каждой стороны, процесс принятия решения о начале отзыва и компоненты плана действий по отзыву, включая коммуникации.	
14.7.3.	Проверяется ли процедура отзыва продукции?	Процедура пробного отзыва должна быть внедрена и периодически проверяться.	
14.8.	Существуют ли письменные процедуры для внутренних аудитов?	Существуют ли письменные процедуры для внутренних аудитов?	
14.8.1.	Имеется ли задокументированный план внутреннего аудита всех областей со ссылкой на вопросник GMP/GMP+ и HACCP?	Помимо регулярных внутренних проверок, все разделы этого вопросника подлежат проверке в установленные сроки. Оценщик запросит записи внутренних аудитов.	
14.9.	Имеются ли соответствующие письменные процедуры загрузки и выгрузки?	Имеются ли соответствующие письменные процедуры загрузки и выгрузки?	
14.9.1.	Существует ли процедура, требующая от водителя/оператора одновременно открывать только одну крышку бака во время погрузки?	Убедитесь, что все действия по загрузке описаны в письменных процедурах. Рекомендуется использовать и хранить контрольный список погрузки, подписанный оператором погрузки. Особое внимание (и в дополнение к обычным процедурам погрузки и разгрузки) следует уделить тому факту, что во время погрузки одновременно открывается только одна крышка резервуара. Это во избежание загрязнения любого рода.	
14.10.	Все оборудование, контактирующее с продуктами, предназначено для защиты качества продукции?	Все оборудование, контактирующее с продуктами, предназначено для защиты качества продукции?	

14.10.1.	Соприкасается ли загрузочное оборудование с предназначенными для этого продуктами или применяются ли утвержденные процедуры очистки между загрузками?	Рекомендуется, чтобы все загрузочное оборудование, включая систему трубопроводов, насосы, клапаны, элементы потока, жесткие загрузочные рукава или гибкие шланги, предназначалось только для одного конкретного продукта, контактирующего с пищевыми продуктами, и имело четкую маркировку. В качестве альтернативы последнее использование всего загрузочного оборудования должно быть, как минимум, для того же продукта промышленного качества или другого приемлемого продукта для контакта с пищевыми продуктами. В любом случае письменная процедура очистки, проверенная на эффективность, должна использоваться всякий раз, когда необходимо изменить обслуживание продукта.	
14.10.2.	Соприкасается ли разгрузочное оборудование с предназначенными для этого продуктами или между разгрузками применяются утвержденные письменные процедуры очистки?	Рекомендуется, чтобы все разгрузочное оборудование, включая системы трубопроводов, насосы, фильтры, клапаны, расходомеры, также предназначалось только для одного конкретного пищевого продукта, материалов, контактирующих с пищевыми продуктами/кормовыми материалами, и имело четкую маркировку. В качестве альтернативы последнее использование всего разгрузочного оборудования должно быть как минимум для того же продукта промышленного/технического качества или других приемлемых фармацевтических или пищевых продуктов. В любом случае письменная процедура очистки, проверенная на эффективность, также должна использоваться всякий раз, когда необходимо изменить обслуживание продукта. Разгрузку предпочтительно производить с помощью насоса и жесткого рычага или гибкого шланга, подсоединяемого к донной задвижке транспортного средства. Рекомендуется установить фильтр на входе паровой фазы, чтобы избежать попадания частиц во время разгрузки. Альтернативно,	
14.10.3.	Идентифицировано ли все оборудование, контактирующее с продуктами?	Проверьте правильность и стойкость маркировки труб, разгрузочных клапанов, шлангов и т. д.	

14.10.4.	Закрыто ли все оборудование, контактирующее с продуктами, и/или хранится ли оно надлежащим образом после работы в соответствии с письменными процедурами?	Все оборудование, включая все соединения и шланги, после использования следует немедленно слить и закрыть крышками во избежание загрязнения пылью и влагой. Гибкие шланги и другие загрузочные устройства должны храниться надлежащим образом, чтобы избежать загрязнения и неправильного использования. Для разгрузки на объектах заказчика рекомендуется использовать собственные специальные шланги и соединители.	
14.10.5.	Закрывает ли оцениваемая компания все клапаны и отверстия после погрузки?	По требованию заказчика или по умолчанию (по собственной инициативе) клапаны и отверстия могут быть опломбированы после загрузки. При необходимости номера пломб указываются в сопроводительных документах.	
14.10.6.	Закрывает ли оцениваемая компания все клапаны и отверстия после очистки?	Никаких указаний.	
14.11.	Существуют ли соответствующие письменные процедуры в отношении кормов для животных?	Существуют ли соответствующие письменные процедуры в отношении кормов для животных?	
14.11.1.	Существует ли письменная процедура для режима очистки в соответствии с требованиями базы данных кормов для животных GMP+?	Никаких указаний.	
14.11.2.	Существует ли письменная процедура работы с базой данных кормов для животных GMP+ и ее обновлениями?	Никаких указаний.	
14.11.3.	Существует ли письменная процедура планирования заказов в соответствии с требованиями базы данных продуктов GMP+ Animal Feed?	Никаких указаний.	
14.11.4.	Существует ли письменная процедура для определения категории продукта «Корм для животных» для нового продукта, подлежащего транспортировке?	Никаких указаний.	

14.11.5.

Есть ли в компании письменная процедура для выполнения необходимых шагов GMP + Animal Feed, которая позволила бы повторно использовать грузовые отсеки, в т.ч. цистерны, после перевозки какого-либо товара, входящего в список запрещенных товаров?

Никаких указаний.