



## Green Award pour la navigation intérieure

### Guide de lecture Programme d'exigences 2023

©2023 Green Award Foundation | Version 1.0





## Table des matières

1.	Introduction .....	3
2.	Contexte .....	4
3.	Programme d'exigences .....	4
3.1.	Performances du moteur (feuille A) .....	4
3.2.	Exigences supplémentaires (feuille B) .....	9
	Carburants B10 .....	9
	B20 Mesures d'économie d'énergie sur la propulsion/coque .....	9
	B30 Économie de carburant .....	12
	B40 Déchets et entretien .....	14
	B50 Prévention de la pollution .....	16
	Sécurité B60 .....	18
	B70 Réduction des émissions .....	21
4.	Attribution de points et niveau de certification .....	22
4.1	Bronze-argent-or .....	22
4.2.	Label platine .....	23
5.	Liste des types de navires .....	24
6.	Procédures .....	25
6.1.	Procédure de certification .....	25
6.2.	Développement de la procédure Programme d'exigences .....	26
7.	Enfin .....	27



## 1. Introduction

Il s'agit du guide de lecture du **programme d'exigences 2023** pour le Green Award pour la navigation intérieure. Il s'agit de la quatrième édition depuis sa création en 2011. L'objectif du Green Award et des parties qui récompensent les détenteurs de certificats (ci-après dénommés "fournisseurs d'incitations") est de **reconnaître, d'honorer et d'encourager une navigation intérieure plus propre**. Au moment de la rédaction de ce guide de lecture, le compteur s'élevait à environ 1 150 bateaux de navigation intérieure européens certifiés et à plus de 50 fournisseurs d'incitations. Ces parties offrent aux détenteurs de certificats des réductions sur les frais de port, les produits et les services. En outre, les titulaires de certificats utilisent également leur certificat Green Award dans les appels d'offres.

Le monde ne s'arrête pas et Green Award non plus. C'est pourquoi nous travaillons constamment à l'amélioration de notre programme d'exigences. Nous sommes en contact étroit avec les entrepreneurs de la navigation intérieure, les gouvernements, l'industrie, les ports et de nombreux autres experts. Sur la base des informations obtenues, nous avons compilé une liste d'exigences qui est à jour et qui fournit également une inspiration sur la façon dont la durabilité peut (parfois simplement) être réalisée. Le programme fonctionne simplement : des points doivent/peuvent être attribués pour diverses réalisations et mesures volontaires. Cette évaluation est effectuée par un inspecteur qui se rend sur le navire, complétée par un contrôle administratif effectué par un employé du bureau du Green Award. Le programme se compose de deux parties : A. Performances des moteurs et B. Exigences supplémentaires. En fonction des résultats, cela peut conduire à un certificat Green Award de niveau bronze, argent ou or, avec un label platine dans certains cas. Le certificat est valable pendant 3 ans à compter de la date de l'inspection.

Les principaux changements par rapport à l'édition précédente du programme d'exigences sont les suivants :

- Connexion aux technologies considérées par la CCNR
- L'accent est mis sur les carburants et les vecteurs énergétiques de substitution.
- Accent accru sur la production d'énergie renouvelable
- Nouveaux éléments en matière de sécurité
- Nouveaux éléments en matière de prévention de la pollution
- Deux types d'étiquettes en platine : une pour la propulsion et une pour les opérations
- Un programme distinct pour les navires de croisière fluviale
- Une fiche de calcul du CO<sub>2</sub>
- Une refonte de l'attribution des points

Dans ce guide de lecture, nous expliquons les éléments ci-dessus ainsi que toutes les autres exigences et mesures volontaires.



## 2. Contexte

Green Award Foundation (1994) est une organisation indépendante et autonome qui suit sa propre voie, tout en gardant un œil sur les développements (juridiques) et les ambitions européennes. Green Award est cosignataire du [Pacte vert pour l'Europe](#), qui a convenu en 2019 de réduire les émissions de la navigation intérieure. En outre, Green Award entretient de bonnes relations avec la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Conformément au mandat de la déclaration ministérielle de Mannheim du 17 octobre 2018, la CCNR a préparé [la Feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure](#). L'objectif de la feuille de route est de réduire autant que possible les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques dues à la navigation intérieure d'ici à 2050, ce qui est également la vision à long terme de l'Union européenne (UE). La feuille de route décrit les voies de transition pour les navires nouveaux et existants. Dans notre recherche d'uniformité, nous avons appliqué les technologies et les valeurs limites d'émission prises en compte dans notre Programme d'exigences.

## 3. Programme d'exigences

### 3.1. Performances du moteur (feuille A)

#### *Technologies envisagées*

En prenant comme point de départ la feuille de route de la CCNR et les technologies qui y sont considérées, nous attribuons un classement par points. Cela dépend des valeurs limites d'émission atteintes par les moteurs principaux et auxiliaires. Nous attribuons également des points d'incitation pour les mesures innovantes qui réduisent les émissions. Le tableau ci-dessous présente les technologies prises en compte avec le nombre de points du Green Award pour la performance en matière d'émissions et les mesures prises.

# Green Award pour la navigation intérieure

## Guide de lecture Programme d'exigences 2023



### Feuille de route de la CCNR et Green Award

Technologies envisagées par CCNR	Description	Potentiel de réduction des émissions (Source : CCNR)			Classement des points Green Award									pour la mesure **
		CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	PM	pour la performance des émissions*									
					Niveau CCNR 2			Niveau UE Phase V			Zéro émission			
					NO <sub>x</sub>	PM	Total	NO <sub>x</sub>	PM	Total	NO <sub>x</sub>	PM	Total	
CCNR 2 ou inférieur, diesel	Diesel fossile dans un moteur à combustion interne conforme aux limites d'émission d'un moteur CCNR 2 ou plus ancien	0%	0%	0%	100	100	200							
CCNR 2 + SCR, diesel	Diesel fossile dans un moteur à combustion interne conforme aux limites d'émission CCNR 2 et équipé d'un système supplémentaire de réduction	0%	82%	54%										
	CCNR 2 + DPF				100	200	300							
	CCNR 2 + SCR				200	100	300							
	CCNR 2 + DPF + SCR				200	200	400							
UE Phase V, diesel	Diesel fossile dans un moteur à combustion interne conforme aux limites d'émission de la phase V de l'UE.	0%	82%	92%				200	200	400				
GNL	Gaz naturel liquéfié dans un moteur à combustion interne conforme aux limites d'émission de la phase V de l'UE.	100%	81%	97%				200	200	400				30
UE Phase V, HVO	HVO dans un moteur à combustion interne conforme aux limites d'émission de la phase V de l'UE.	100%	82%	92%				200	200	400				40
	HVO : l'abréviation HVO sert à désigner l'huile végétale hydrotraitée proprement dite (non mélangée à des combustibles fossiles) et tous les biocarburants « drop-in » comparables (y compris les carburants de substitution) ainsi que le diesel synthétique fabriqué avec du CO <sub>2</sub>													
BML	Bio méthane liquéfié (ou bioGNL) dans un moteur à combustion interne conforme aux limites d'émission de la phase V de l'UE.	100%	81%	97%				200	200	400				40
Batterie	Systèmes de propulsion électrique à batterie, avec des systèmes de batteries fixes ou interchangeables.	100%	100%	100%							300	300	600	60
H <sub>2</sub> , PAC	Hydrogène stocké sous forme liquide ou gazeuse et utilisé dans les piles à combustible.	100%	100%	100%							300	300	600	60
H <sub>2</sub> , ICE	Hydrogène stocké sous forme liquide ou gazeuse et utilisé dans les moteurs à combustion interne.	100%	82%	92%				200	200	400				40
MeOH, PAC	Méthanol utilisé dans les piles à combustible.	100%	100%	100%							300	300	600	60
MeOH, ICE	Méthanol utilisé dans les moteurs à combustion interne.	100%	82%	92%				200	200	400				40

#### Abréviations

DPF	Diesel particulate filter (filtre à particules diesel)
PAC	Pile à combustible
H <sub>2</sub>	Hydrogène
ICE	Moteur à combustion interne
BML	Bio méthane liquéfié
GNL	Gaz naturel liquide
MeOH	Méthanol (CH <sub>3</sub> OH)
PM	Matières particulaires
SCR	Selective Catalyst Reduction (réduction sélective par catalyseur)

- \* Comme les moteurs principaux et auxiliaires peuvent avoir des niveaux d'émission différents et des heures de fonctionnement différentes, on détermine le nombre de kWh par an et par moteur, puis la part par moteur. Voir feuille A. Performance des moteurs.
- \*\* À obtenir dans la feuille B. Exigences supplémentaires
- \*\*\* Un moteur principal CCNR 1 ou un moteur principal à certification inconnue sans post-traitement n'est pas certifiable par Green Award.

Tableau 1

## Green Award pour la navigation intérieure

### Guide de lecture Programme d'exigences 2023



#### Limites d'émission

Green Award applique les limites d'émission conformément à la CCNR, étant entendu que

- Les moteurs principaux de la phase IIIa de l'UE sont exclus du Green Award. Ceci est en rapport avec les valeurs limites d'émission de PM autorisées par la CCNR. Si les rapports de mesure montrent que les moteurs respectent les limites d'émission de la CCNR 2 ou mieux, les moteurs seront classés.
- Les limites d'émission maximales que les moteurs principaux doivent respecter pour pouvoir être certifiés :
  - NO<sub>x</sub> 6,0 g/kWh
  - PM 0,2 g/kWh

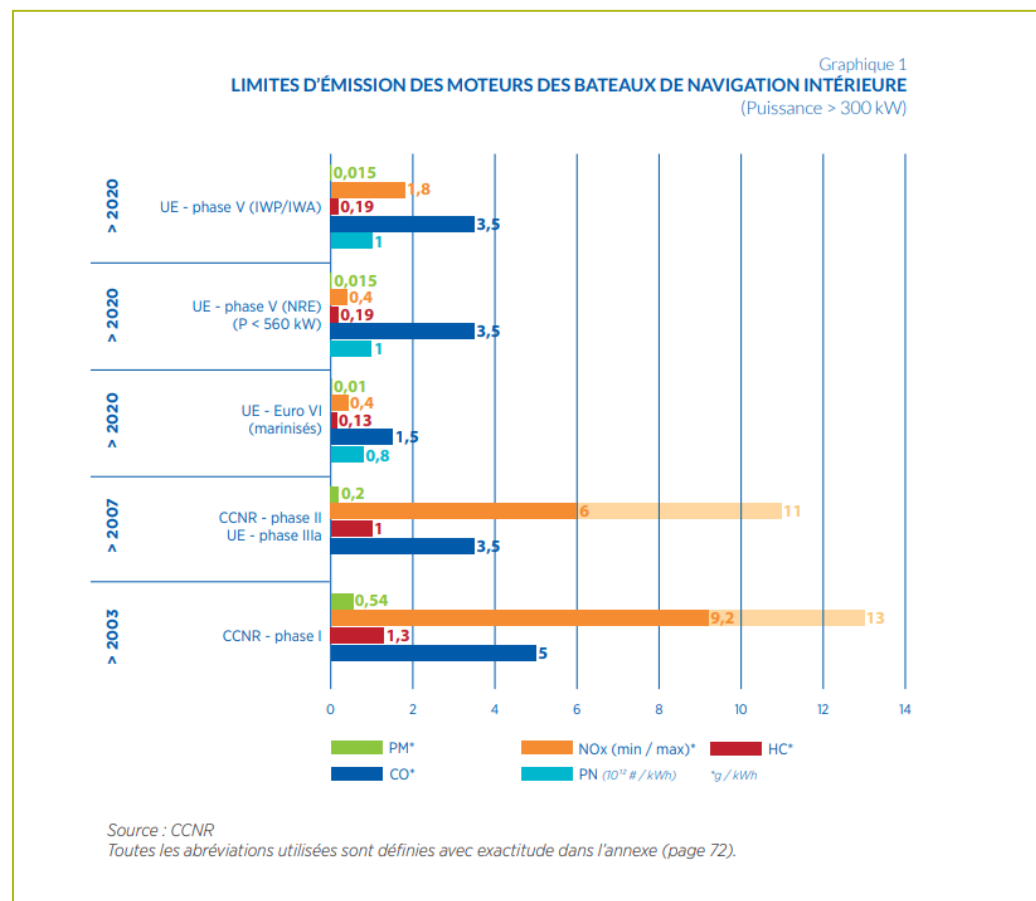


Tableau 2

## Green Award pour la navigation intérieure

### Guide de lecture Programme d'exigences 2023



#### *Niveau d'émission II minimum de la CCNR (CCNR 2)*

Pour obtenir un certificat Green Award, les moteurs principaux doivent au moins satisfaire aux exigences en matière d'émissions de NO<sub>x</sub> et de PM appartenant à l'étape 2 des émissions de la CCNR. Cette condition a été introduite par les ports d'incitation. Les navires équipés de moteurs CCNR 2 et Stage V peuvent donc de toute façon prétendre à un Green Award. Les navires équipés d'autres moteurs peuvent également remplir les conditions requises si les émissions dues au post-traitement ou à d'autres mesures sont au moins égales aux exigences de l'étape 2 des émissions de la CCNR. Cela doit être prouvé par le demandeur à l'aide de rapports de mesure des émissions. Les mesures doivent être effectuées par une société de mesure indépendante et accréditée, conformément aux protocoles de la CCNR. Pour tous les navires, en plus des points obtenus pour les moteurs, ils doivent également obtenir un certain score minimum pour les exigences supplémentaires.

#### *Additif/carburant de substitution*

Pour les moteurs ou les systèmes de post-traitement utilisant un additif/carburant de substitution indispensable pour atteindre les normes d'émission prévues, les dispositions suivantes s'appliquent :

- Des registres fermés doivent être présentés, montrant de manière concluante que le produit a été acheté et utilisé.
- Les navires souhaitant obtenir le renouvellement du certificat Green Award doivent présenter des registres d'achat et de consommation pour les trois dernières années.
- Pour les navires qui demandent leur premier certificat Green Award, les dossiers de l'année précédente doivent être soumis.
- Pour les navires nouvellement construits, les navires récemment convertis ou les navires qui viennent de commencer à utiliser un additif ou un carburant alternatif, un an après la date de l'inspection, ils doivent envoyer la preuve des registres fermés à Green Award.
- Dans tous les cas, un enregistrement numérique de l'installation est également valable.

#### *Enregistrement et vérification*

La partie A du programme d'exigences doit enregistrer tous les moteurs et leurs niveaux d'émission correspondants de NO<sub>x</sub> et de PM. Pour chaque moteur, le type et l'éventuel post-traitement sont vérifiés et un score est attribué.



## Green Award pour la navigation intérieure

### Guide de lecture Programme d'exigences 2023



#### Pondération

Comme les moteurs des navires peuvent avoir des niveaux d'émission différents et des heures de fonctionnement différentes, la contribution par moteur est calculée. Pour ce faire, on détermine le nombre de kWh par an, puis la part par moteur. Cela signifie que s'il y a relativement beaucoup d'heures de fonctionnement avec des générateurs propres, cela pèse positivement. Un exemple de pondération et de calcul des points :

Moteur	Application	Niveau d'émission NO <sub>x</sub>	Points	Niveau d'émission PM	Points	kWh/an	Partager/moteur	Points/moteur
1	Moteur principal	CCR 2	100	CCR 2	100	12.000	40%	80
2	Moteur principal	CCR 2	100	CCR 2	100	12.000	40%	80
3	Générateur	Étape V de l'UE	200	Étape V de l'UE	200	4.000	13%	53
4	Générateur	RCC 1	0	RCC 1	0	2.000	7%	0
						30.000	100%	213

Tableau 3





### 3.2 Exigences supplémentaires (feuille B)

Nous avons formulé un ensemble d'exigences supplémentaires (et de suggestions) qui contribuent à améliorer l'environnement et la sécurité. Tous les éléments ne doivent pas être notés, mais le degré de notation affecte le niveau du certificat. Vous trouverez ci-dessous une explication pour chaque exigence/suggestion, ainsi que les preuves requises. Sauf indication contraire, l'inspecteur Green Award vérifie à bord si et dans quelle mesure l'exigence est respectée.

<b>B10 Carburants</b>	
<b>B10a-i</b>	<b>Carburants alternatifs</b>
<i>Notes</i>	Les carburants alternatifs contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants environnementaux.
<i>Preuve</i>	Visible à bord.
<b>B20 Mesures d'économie d'énergie sur la propulsion/coque</b>	
<b>B20a+b</b>	<b>Propulsion principale ou propulseur d'étrave diesel-électrique ou GNL-électrique</b>
<i>Notes</i>	Une transmission diesel-électrique est une transmission indirecte dans laquelle un moteur diesel entraîne un générateur qui, à son tour, alimente un ou plusieurs moteurs électriques. En fonction de la puissance requise, un générateur est mis en marche ou arrêté. Cela permet de réaliser des économies d'énergie. Dans la propulsion électrique au GNL, le générateur est entraîné par un moteur fonctionnant au GNL.
<i>Preuve</i>	Visible à bord.
<b>B20c</b>	<b>Propulseur d'étrave alimenté par des batteries</b>
<i>Notes</i>	Un propulseur d'étrave alimenté par batterie ne produit aucune émission sur place.
<i>Preuve</i>	Visible et audible à bord.
<b>B20d</b>	<b>Système d'agitation à économie d'énergie</b>
<i>Notes</i>	Il existe des systèmes de gouvernail qui offrent moins de résistance et permettent donc d'économiser de l'énergie.
<i>Preuve</i>	Facture ou certificat.
<i>Vérification</i>	Options : enquête de Green Award auprès du fournisseur, rapports officiels de Marin/Wageningen, DST Duisburg, subventions accordées ou listes Ministère des infrastructures et de la gestion des eaux ou CCNR.



<b>B20e</b>	<b>Générateur à arbre hydraulique ou autre</b>
<i>Notes</i>	Un générateur d'arbre est un générateur entraîné par l'arbre d'hélice d'un navire. L'arbre d'hélice va du moteur principal à l'hélice destinée à la propulsion. Le générateur d'arbre est utilisé pour fournir de l'énergie électrique au navire lorsqu'il fait route. Il s'agit d'une économie d'énergie car les moteurs principaux, plus gros, ont une consommation relative inférieure à celle des moteurs auxiliaires et parce que les coûts de maintenance des moteurs auxiliaires peuvent être économisés.
<i>Preuve</i>	Le générateur de cendres est visible à bord. L'inspecteur peut demander à faire une démonstration de l'opération sur place.
<b>B20f</b>	<b>Hélice à gouvernail contrarotatif</b>
<i>Notes</i>	L'hélice à gouvernail contrarotatif est un système dans lequel deux hélices contrarotatives entraînées par un arbre vertical sont montées sur un seul empennage, généralement chacune d'un côté. Il remplace l'hélice marine classique, constituée d'une seule hélice entraînée par un axe horizontal. Il remplace également le système de gouvernail classique, dans la mesure où l'hélice elle-même fait office de gouvernail. L'hélice de gouvernail contre-rotative peut tourner à 360 degrés. L'application de l'hélice à gouvernail contrarotatif permet de réaliser des économies de carburant.
<i>Preuve</i>	Copie de la facture, à soumettre avec le formulaire de demande de Green Award .
<i>Vérification</i>	Contrôle visuel par l'inspecteur Green Award et par le bureau Green Award.
<b>B20g</b>	<b>Une buse recouvrant l'hélice</b>
<i>Notes</i>	La buse augmente la puissance de propulsion de l'hélice, ce qui permet à un navire de parcourir une plus grande distance par tour d'hélice (pour une même consommation de carburant) que sans la buse. Cela permet de réaliser des économies de carburant et donc de réduire les émissions.
<i>Preuve</i>	Copie de la facture, à soumettre avec le formulaire de demande de Green Award.
<i>Vérification</i>	Par le bureau Green Award.
<b>B20h</b>	<b>Hélice à faible consommation d'énergie</b>
<i>Notes</i>	Les modifications apportées aux pales d'une hélice permettent à cette dernière de couper l'eau de façon plus pointue, ce qui réduit la résistance. Cela permet à un navire d'atteindre la même vitesse en moyenne avec moins de tours d'hélice par minute, ce qui peut entraîner des économies de carburant et une réduction des émissions, respectivement.
<i>Preuve</i>	Copie de la facture, à soumettre avec le formulaire de demande de Green Award.
<i>Vérification</i>	Par le bureau Green Award.



<b>B20i</b>	<b>Modifications de la coque pour réduire la résistance</b>
<i>Notes</i>	<p>Par exemple :</p> <p><i>Système de lubrification par air sous la coque</i> : application de bulles d'air sous la coque afin de réduire la friction entre l'eau et la coque. En fonction de la vitesse de navigation, du facteur de charge et des conditions météorologiques, il en résulte des économies de carburant et donc une réduction des émissions.</p> <p><i>Système de tunnel escamotable intégré à la coque</i></p> <p>Repli : lorsqu'un navire est haut dans l'eau sans chargement, les hélices s'élèvent au-dessus de l'eau, ce qui réduit l'efficacité. Si un système de tunnel escamotable est appliqué, l'alimentation en air est coupée et l'eau est littéralement aspirée vers les hélices. Cela permet à un navire de naviguer plus longtemps à marée basse ou de décharger plus profondément.</p> <p>Replié : si un système de tunnel peut être replié lorsqu'il n'est pas nécessaire sur le plan opérationnel (chargé en profondeur), le navire se déplace dans l'eau avec moins de résistance. Cela permet d'économiser du carburant et donc de réduire les émissions.</p> <p><i>Plaque d'égouttage, spoiler, bulbe d'étrave, et extension de la ligne de flottaison.</i> Jusqu'à 20 points peuvent être obtenus sur cet élément, en fonction de la ou des économies réalisées. Cette décision est laissée à la discrétion de l'inspecteur.</p>
<i>Preuve</i>	Facture, rapports de Marin, DST, approbation de la subvention.
<i>Vérification</i>	Par un inspecteur à bord, vérification croisée par le bureau Green Award.
<b>B20j</b>	<b>Revêtement de coque dur non toxique (100% sans étain, cuivre et biocide)</b>
<i>Notes</i>	Les revêtements marins durs réduisent la résistance, ne réagissent pas à l'eau et ne contiennent pas de biocides. Ils ne se dissolvent pas progressivement, ont des propriétés anticorrosion et ne contiennent pas de silicones ou d'autres éléments contaminants.
<i>Preuve</i>	Facture.
<i>Vérification</i>	Par le bureau Green Award.
<b>B20k</b>	<b>Antifouling sans biocide</b>
<i>Notes</i>	<p>L'antifouling protège la coque et empêche les micro-organismes, les moules et les algues de se fixer à la coque d'un navire sous la surface de l'eau. Ces organismes peuvent avoir un effet négatif sur les caractéristiques de manœuvre, la capacité de chargement et la résistance d'un navire. Pour protéger l'environnement marin, il est important que les antifouling ne contiennent pas de biocides tels que le tributylétain (tbt).</p> <p>Exemples : <u>systèmes antisalissures approuvés</u>.</p>
<i>Preuve</i>	Facture indiquant la marque et le type.
<i>Vérification</i>	Par le bureau Green Award.



<b>B30 Économie de carburant</b>	
<b>B30a</b>	<b>Certificat de cours sur les économies de carburant à bord (Alternative : cours en ligne, 5 points)</b>
<i>Notes</i>	Ce cours de recyclage s'adresse aux bateliers expérimentés et aux entreprises de navigation intérieure. Les participants économisent jusqu'à 7% de carburant en moyenne après avoir suivi ce cours. Green Award récompense les cours du programme <a href="#">VoortVarend Besparen</a> et le cours de formation <a href="#">Topo-Fahrt</a> de DST à Duisburg. Le cours de VoortVarend Besparen est honoré de 5 points, le cours de DST de 10 points. Cela s'explique par le fait que ce dernier cours est plus approfondi.
<i>Preuve</i>	Certificat à bord.
<i>Vérification</i>	Par un inspecteur à bord, vérification croisée par le bureau Green Award.
<b>B30b</b>	<b>Jauge(s) de consommation de carburant sur le(s) moteur(s) principal(aux)</b>
<i>Notes</i>	Une meilleure connaissance de la consommation permettra une utilisation plus efficace du carburant.
<i>Preuve</i>	Présence de compteur(s).
<b>B30c</b>	<b>Compteur de consommation intelligent (régulateur de vitesse, A-tempomat combiné au compteur de consommation de carburant)</b>
<i>Notes</i>	Avec le <i>régulateur de vitesse</i> , le batelier a la possibilité de choisir une vitesse de croisière fixe ou une consommation de carburant fixe par kilomètre parcouru. Les économies de carburant sont rendues possibles par la mesure matérielle de la charge du ou des moteurs principaux au moyen de capteurs électroniques existants (ou fournis) et par leur contrôle aussi efficace que possible. En outre, le contrôle automatique garantit que le changement de vitesse sera beaucoup plus efficace que l'utilisation du régulateur. L'utilisateur a également la possibilité de compléter l'itinéraire à parcourir selon un horaire précis. Cela permet d'éviter d'arriver à destination trop tôt et de manière non rentable. Enfin, la sensibilisation à la consommation de carburant contribuera à une navigation plus économique. L' <i>A-tempomat</i> est un dispositif destiné à influencer la consommation de carburant d'un navire en fixant la bonne position du régulateur sur la base d'un certain nombre de conditions préalables. Bien que l'idée du Tempomat soit bonne, il s'avère souvent qu'il n'est pas souhaitable que l'appareil lui-même règle la position du régulateur et donc le régime du moteur. Les raisons en sont notamment les situations de trafic local et l'urgence éventuelle du transport, ce qui signifie, par exemple, que seule la position la plus élevée du régulateur est suffisante, indépendamment des coûts de carburant. Pour surmonter ces problèmes, on a développé le Tempomat de conseil, un dispositif qui ne détermine pas lui-même le réglage du régulateur, mais qui indique à l'homme de barre la position souhaitée du régulateur, comme une sorte de conseil entièrement automatique.
<i>Preuve</i>	Compteur à bord.



<b>B30d</b>	<b>Track pilot ou système similaire avec alarme homme mort avec capteurs surveillant les mouvements humains</b>
<i>Notes</i>	Un pilote de route est un système de cap entièrement automatisé qui permet à un navire de naviguer sur une ligne prédéterminée (une "route"). Ici, la direction du pilote automatique est contrôlée par le logiciel du système de parcours. Elle rend la navigation moins intensive et nécessite moins de mouvements de direction. Le navire navigue sur la route la plus optimale dans le chenal, pour ainsi dire, ce qui permet d'économiser du carburant.
<i>Preuve</i>	Présence d'un trackpilot.
<b>B30e</b>	<b>Échangeur de chaleur</b>
<i>Notes</i>	Un échangeur de chaleur est un dispositif qui transfère séparément la chaleur d'un fluide ou d'un gaz à un autre milieu. Grâce à l'application de l'échangeur de chaleur, la chaleur est récupérée de sorte que des économies peuvent être réalisées sur le refroidissement ou le chauffage de l'air ou des liquides. Exemple : utiliser la chaleur du moteur pour chauffer l'eau.
<i>Preuve</i>	Dispositif à bord.
<b>B30f</b>	<b>Pieu(x) d'ancrage</b>
<i>Notes</i>	Une perche est une structure tubulaire télescopique qui permet à un navire de s'ancrer de manière stable et sûre. Avec les poteaux spud, l'amarrage d'un navire devient une opération rapide, sûre et simple. Il permet également au navire de s'amarrer dans un plus grand nombre d'endroits, par exemple en amont, devant une écluse. Avec les mâts de charge, les moteurs n'ont pas besoin de tourner autant ou moins pour maintenir le navire en place.
<i>Preuve</i>	Installation embarquée.
<b>B30g+h</b>	<b>Batteries pour min. 24 heures d'utilisation domestique / Batteries pour min. 6 heures d'utilisation domestique</b>
<i>Notes</i>	Si, à l'arrêt, le réseau de bord peut être alimenté par des batteries, cela réduit l'utilisation de générateurs, ce qui permet d'économiser du carburant et de réduire les émissions.
<i>Preuve</i>	Batteries embarquées.
<b>B30i</b>	<b>Utilisation du courant de quai, c'est-à-dire 10 heures p/w ou au moins 500 heures par an.</b>
<i>Notes</i>	Si, à l'arrêt, le réseau de bord peut être alimenté par le courant de quai, cela réduit l'utilisation de générateurs, ce qui permet d'économiser du carburant et de réduire les émissions.
<i>Vérification</i>	Inspecteur/bureau Green Award.



<b>B30j+k</b>	<b>Enregistrement des émissions de CO<sub>2</sub> par trajet/tonne/kilomètre conformément au formulaire de calcul du CO<sub>2</sub> du Green Award ou à une autre méthode.</b>
<i>Notes</i>	Les émissions de CO <sub>2</sub> aux Pays-Bas et dans le reste du monde sont responsables du réchauffement de la planète. Des accords mondiaux ont été conclus pour réduire considérablement ces émissions. De cette façon, nous pourrions transmettre la planète aux générations futures de manière positive. Mais quelle quantité de CO <sub>2</sub> un navire émet-il ? Pour le savoir, nous avons créé un modèle de calcul. Le CO <sub>2</sub> est facile à calculer, car il a été établi quelle quantité de CO <sub>2</sub> est libérée par litre de carburant, ce que l'on appelle le facteur d'émission. Nous utilisons la <a href="#">liste des facteurs d'émission - facteurs d'émission de CO<sub>2</sub></a> . Dans notre feuille de calcul, vous pouvez choisir un voyage à vide ou en charge pour chaque déplacement. Dans le cas du trajet en charge, un chiffre par tonne-kilomètre est également produit. L'enregistrement est une première étape et vise à créer une prise de conscience, pas (encore) à formuler et à réaliser des objectifs d'épargne. Une autre méthode d'enregistrement peut également donner lieu à une notation. Cette décision est laissée à la discrétion du bureau Green Award.
<i>Preuve</i>	Document rempli à vérifier à bord.
<i>Vérification</i>	Inspecteur/bureau Green Award.
<i>Extra</i>	Si le formulaire est rempli, 15 points sont attribués. Si l'enregistrement est soumis à Green Award tous les 12 mois pendant la période de certification de 3 ans, 10 points supplémentaires seront attribués une fois. Si la présentation est négligée, 10 points seront déduits. Cela peut affecter le niveau de certification.
<b>B40 Déchets et entretien</b>	
<b>B40a</b>	<b>Le navire est-il certifié ISO 14001 ?</b>
<i>Notes</i>	La norme ISO 14001 est une norme internationalement acceptée qui contient des exigences relatives à un système de gestion environnementale. Elle est utilisée pour développer une politique environnementale adaptée aux organisations et assurer sa mise en œuvre. L'utilisation d'un système de gestion environnementale conforme à la norme ISO 14001 permet de contrôler et, si possible, de réduire les risques environnementaux liés aux activités des entreprises.
<i>Preuve</i>	Certificat valable.
<b>B40b</b>	<b>Alternative à B40a : le plan environnemental du navire (SMP) (ou équivalent) est-il suivi à bord ?</b>
<i>Notes</i>	Le plan environnemental du navire est un moyen de contribuer à la protection de l'environnement dans la navigation intérieure. À l'aide d'un questionnaire, le batelier/propriétaire/gestionnaire peut facilement établir un plan pour son propre navire. Cela permet au navire et à son équipage de répondre à toutes les exigences qui garantissent des opérations respectueuses de l'environnement.
<i>Preuve</i>	Plan à bord ou navire de construction neuve : plus tard par courrier au bureau Green Award.
<i>Vérification</i>	Par l'inspecteur Green Award/le bureau Green Award.
<i>Information</i>	<a href="https://sabni.nl">https://sabni.nl</a>



<b>B40c</b>	<b>Alternative obligatoire à B40a/b : existe-t-il un registre des livraisons de déchets de cale (livre de cale) et d'autres déchets, répartis en plastique, déchets domestiques, déchets de navires et des petits déchets chimiques ?</b>
<i>Notes</i>	Green Award considère également qu'un enregistrement différent de l'élimination des déchets contribue à la protection de l'environnement. L'enregistrement doit avoir commencé au moins six mois avant la date de l'inspection.
<i>Preuve</i>	Plan à bord ou navire de construction neuve : plus tard par courrier au bureau Green Award.
<i>Vérification</i>	Par l'inspecteur Green Award/le bureau Green Award.
<i>Information</i>	Un exemple de liste de contrôle de sécurité pour les déchets dangereux et de liste de contrôle de sécurité pour les déchets non dangereux est disponible sur le site <a href="http://www.isgintt.org">www.isgintt.org</a> .
<b>B40d</b>	<b>Y a-t-il des bacs de récupération appropriés et adéquats sous les moteurs ?</b>
<i>Notes</i>	Les bacs de récupération récupèrent toute fuite du moteur, empêchant le carburant, l'huile ou l'eau contaminée par l'huile de pénétrer dans le fond du navire, ce qui peut entraîner une pollution environnementale. Les bacs d'égouttage contribuent à l'élimination responsable des déchets polluants et de l'eau contaminée.
<i>Preuve</i>	Présence de bacs sous les moteurs ou les compartiments de treillis qui ne peuvent pas passer ou déborder dans le reste de la cale.
<b>B40e</b>	<b>La cale de la salle de machine est-elle propre (exempte d'huile, de graisse et d'autres matières) ?</b>
<i>Notes</i>	Une cale de la salle de machine propre empêche le carburant, l'huile ou l'eau contaminée par l'huile de s'accumuler au fond du navire, ce qui peut entraîner une pollution environnementale.
<i>Preuve</i>	État de la cale de la salle de machine.
<b>B40f</b>	<b>Un système de microfiltration est-il utilisé pour l'huile de lubrification ?</b>
<i>Notes</i>	Un tel système prolonge la durée de vie de l'huile lubrifiante et réduit donc les rejets d'huile lubrifiante usagée. Il peut également prévenir les défaillances dues à la contamination.
<i>Preuve</i>	Présence d'un système fonctionnel à bord.





<b>B40g</b>	<b>Le navire dispose-t-il d'un système d'entretien planifié approuvé par le Green Award (SPO) ou autre, le score dépend du degré de mise en œuvre) ?</b>
<i>Notes</i>	Cette enquête a été développée à l'initiative des assureurs par l'Association internationale du registre des bateaux du Rhin (IVR) afin de prévenir les dommages et donc l'assurabilité de la navigation intérieure. La liste de contrôle et l'enquête connexe concernent principalement les moteurs, les installations et leur état d'entretien. Par le biais d'une enquête sur la prévention des dommages, l'objectif est de mettre en place des systèmes de maintenance à bord, basés sur des procédures simples, qui rendront la maintenance démontrable pour l'assureur. Un navire mieux entretenu est moins susceptible de causer des dommages à l'environnement.
<i>Preuve</i>	Présence de «IVR inspection en prévention des risques»
<i>Vérification</i>	Par l'inspecteur Green Award et vérification croisée par le bureau Green Award au IVR.
<i>Information</i>	<u>IVR</u>

### **B50 Prévention de la pollution**

<b>B50a</b>	<b>Le navire dispose-t-il de joints d'arbre d'hélice certifiés (intérieurs et extérieurs) ?</b>
<i>Notes</i>	Un joint d'arbre d'hélice (avec joints) maintient l'eau extérieure à l'extérieur et le lubrifiant à l'intérieur, empêchant l'huile ou la graisse de pénétrer dans l'eau. Ou une alternative équivalente (par exemple, des joints lubrifiés à l'eau). Cela minimise le risque de pollution de l'environnement.
<i>Preuve</i>	Certificat/déclaration du fournisseur de joints d'arbre d'hélice. Certificat/déclaration à joindre à la demande.
<i>Vérification</i>	Certificat du bureau Green Award et observation visuelle à bord par un inspecteur Green Award.
<b>B50b</b>	<b>L'arbre d'hélice est-il lubrifié avec des lubrifiants écologiques (EAL) ou des lubrifiants conformes à l'Ecolabel européen (EEL) (graisse ou huile) ?</b>
<i>Notes</i>	Les produits portant le label écologique européen ont un faible impact sur l'environnement garanti, indépendant et vérifié. Pour obtenir le <a href="#">label écologique de l'UE</a> , les biens et services doivent respecter des normes environnementales élevées tout au long de leur cycle de vie : de l'extraction des matières premières à l'élimination en passant par la production et la distribution. Le choix et la promotion de produits portant le label écologique de l'UE apportent une réelle contribution aux plus grands défis environnementaux de notre époque identifiés dans la <a href="#">Pacte vert pour l'Europe</a> , tels que la neutralité climatique d'ici 2050, le passage à une économie circulaire et l'ambition d'une pollution zéro pour un environnement sans toxines.
<i>Preuve</i>	Factures.
<i>Vérification</i>	Par l'inspecteur Green Award.



<b>B50c</b>	<b>Le navire est-il équipé d'un ou de plusieurs arbres d'hélice certifiés lubrifiés à l'eau ? (alternative à 50 a+b)</b>
<i>Notes</i>	Un système d'arbre d'hélice lubrifié à l'eau tourne dans un tube d'étambot qui se remplit d'eau extérieure. Il s'agit d'une alternative gratuite et écologique à un arbre d'hélice lubrifié à la graisse.
<i>Preuve</i>	Facture.
<b>B50d</b>	<b>Le navire est-il équipé d'un ou de plusieurs joints d'étanchéité entre le gouvernail et la croupe ?</b>
<i>Notes</i>	Un joint d'étanchéité empêche l'eau extérieure d'entrer et le lubrifiant de sortir, empêchant ainsi l'huile ou la graisse de pénétrer dans l'eau. Une alternative équivalente, telle que des joints lubrifiés à l'eau, peut également être notée.
<i>Preuve</i>	Facture/déclaration du fournisseur, à joindre à la demande.
<i>Vérification</i>	Par le bureau Green Award.
<b>B50e</b>	<b>En ce qui concerne le B50d, les lubrifiants respectueux de l'environnement (EAL) ou les lubrifiants avec un Ecolabel européen (EEL) sont-ils appliqués ?</b>
<i>Notes</i>	Voir B50b
<i>Preuve</i>	Idem
<i>Vérification</i>	Idem
<b>B50f</b>	<b>Les réservoirs du bunker sont-ils équipés d'une alarme permanente de niveau élevé ?</b>
<i>Notes</i>	Les débordements pendant le soutage sont évités par le système BOBS (Bunker Overfill Security System). Cependant, des débordements peuvent également se produire lors du transfert interne de carburant. Une alarme permanente de niveau élevé prévient si le niveau de carburant dans l'un des réservoirs est trop élevé. Connecter la pompe de compensation au BOBS est également une solution.
<i>Preuve</i>	Présence d'un système fonctionnel à bord.
<b>B50g</b>	<b>Une liste de contrôle de sécurité pour le soutage du carburant du navire a-t-elle été introduite ?</b>
<i>Notes</i>	Les déversements et les fuites d'hydrocarbures lors des opérations de soutage sont une source primaire de pollution par les hydrocarbures. L'expérience a montré que bon nombre des inondations et des déversements d'hydrocarbures liés à l'avitaillement peuvent être attribués à une erreur humaine. L'utilisation d'une liste de contrôle de sécurité pour les bunkers contribue à la sécurité des opérations.
<i>Preuve</i>	Listes de contrôle de la sécurité des soutes remplies et signées couvrant une période d'au moins 3 mois avant l'inspection.
<i>Information</i>	<a href="http://isgintt.org/">http://isgintt.org/</a>



<b>B50h</b>	<b>Un circuit fermé d'eaux grises est-il opérationnel à bord, y compris le point de chute ?</b>
<i>Notes</i>	Destiné à collecter et à réutiliser les eaux grises sur un navire dans un système fermé afin d'éviter les rejets non traités dans les eaux de surface. En prévision de la législation.
<i>Preuve</i>	Système de tuyauterie séparé depuis/vers le réservoir de stockage, plus un point de chute permettant de distribuer l'eau sur le rivage/le bateau.
<b>B50i</b>	<b>Un système de traitement des eaux usées est-il opérationnel à bord ?</b>
<i>Notes</i>	Une station d'épuration peut être utilisée pour s'assurer que l'eau sale "plus propre" est rejetée par-dessus bord. Comprend : un réservoir de retenue, une station de traitement, une installation de collecte des boues, un réservoir sous pression, un système d'eau secondaire et une pompe. Il ne s'agit pas d'une installation destinée à produire de l'eau potable.
<i>Preuve</i>	Une installation en fonctionnement à bord.

### **Sécurité B60**

<b>B60a</b>	<b>Des exercices de prévention des incendies sont-ils organisés tous les six mois ?</b>
<i>Notes</i>	Un exercice de lutte contre l'incendie est conçu pour garantir une action rapide et ciblée lors d'un incendie. La pratique enseigne des automatismes afin de ne pas perdre de temps en cas d'urgence. L'exercice peut porter sur les points suivants : limitation et lutte contre les débuts d'incendie, extinction, agents extincteurs et extincteurs, substances dangereuses, armoires électriques.
<i>Preuve</i>	Description de l'exercice le plus récent, liste des participants avec la date de l'exercice et les signatures des participants.
<b>B60b</b>	<b>Un exercice simulant une situation d'homme à la mer est-il organisé tous les six mois ?</b>
<i>Notes</i>	La manœuvre de l'homme à la mer est utilisée pour secourir une personne tombée à l'eau de manière rapide, efficace et sûre. Il est important de cultiver les automatismes pour que tout se fasse avec un minimum de commandes. Il s'agit de discuter et de simuler différents scénarios (pensez aux types de voies navigables en fonction des caractéristiques des navires). Il est donc conseillé de pratiquer régulièrement la simulation de manœuvres d'homme à la mer. Il est important que le navire puisse revenir rapidement et en toute sécurité vers la personne qui se noie et prendre une bonne position par rapport à cette dernière de manière à pouvoir la secourir facilement.
<i>Preuve</i>	Description de l'exercice le plus récent, liste des participants avec la date de l'exercice et les signatures des participants.



<b>B60c</b>	<b>Le navire participe-t-il à Platform Zero Incidents (PZI) ?</b>
<i>Notes</i>	Platform Zero Incidents (PZI) contribue à un effort largement soutenu pour atteindre le zéro incident en navigation intérieure. Les bureaux d'affrètement, les compagnies maritimes et les armateurs y partagent et développent leurs connaissances sur les incidents survenus dans le secteur de la navigation intérieure afin d'éviter qu'ils ne se reproduisent à l'avenir. PZI est une initiative pour et par le secteur de la navigation intérieure.
<i>Preuve</i>	Connexion démontrable au système de reporting.
<i>Vérification</i>	Par l'inspecteur Green Award, vérification croisée par le bureau Green Award en contactant PZI.
<b>B60d</b>	<b>L'utilisation d'équipements de protection individuelle (tels que casque, gilet de sauvetage, protection auditive) est-elle démontrée ?</b>
<i>Notes</i>	Pour gérer les risques à bord et réduire les risques de blessures ou de dommages pour la santé, l'utilisation d'équipements de protection individuelle est nécessaire.
<i>Preuve</i>	Présence d'un casque, d'un gilet de sauvetage, d'une protection auditive pour chaque membre de l'équipage et les visiteurs.
<b>B60e</b>	<b>Les batteries classiques sont-elles placées dans des conteneurs résistant à l'acide ? (capacité de charge &gt;0,2 kW et &lt;3,0 kW)</b>
<i>Notes</i>	Ces conteneurs protègent les batteries des influences extérieures et empêchent les déversements accidentels d'acide.
<i>Preuve</i>	Présence de conteneurs.
<b>B60f</b>	<b>Utilise-t-on des packs de batteries au gel sans entretien ? (capacité de charge &gt;0,2 kW en &lt;3,0 kW)</b>
<i>Notes</i>	Dans les batteries nécessitant un entretien (non sans entretien), l'eau contenue dans la batterie s'évapore lors de la charge et de la décharge. Cela est dû à la formation d'acide et d'hydrogène qui peuvent s'échapper. Dans une batterie sans entretien, cela est impossible car la batterie est "étanche" et l'acide de la batterie est souvent contenu dans un gel ou un mat de verre (batterie AGM).
<i>Preuve</i>	Présence de batteries.
<b>B60g</b>	<b>Indicateurs de niveau de remplissage sur les ballasts latéraux ou logiciel de stabilité</b>
<i>Notes</i>	Les indicateurs de remplissage des ballasts latéraux permettront à l'équipage d'évaluer si les ballasts qui ne sont pas entièrement remplis peuvent présenter un danger pour la stabilité du navire pendant la navigation ou le transbordement. <i>Alternative</i> : un logiciel de stabilité.
<i>Preuve</i>	Une installation en fonctionnement à bord.



<b>B60h</b>	<b>Une balustrade pour protéger l'équipage des chutes par-dessus bord</b>
<i>Notes</i>	Les bords extérieurs des ponts et des postes de travail dont la hauteur de chute peut dépasser 1 m sont pourvus de pavois d'une hauteur minimale de 0,70 m ou de garde-corps conformes à la norme européenne EN 711:1995, constitués d'une main courante, d'une lisse intermédiaire à hauteur de genou et d'un garde-pieds.
<i>Preuve</i>	Balustrade présente à bord.
<b>B60i</b>	<b>Un capteur de mesure de la hauteur du pont qui déclenche une alarme lorsque le tirant d'air est insuffisant</b>
<i>Notes</i>	Le capteur de mesure de la hauteur du pont mesure la hauteur de passage et déclenche une alarme si la hauteur de passage est trop faible. Cela accroît la vigilance et la sécurité à bord et réduit le risque de collision sur le pont.
<i>Preuve</i>	Une installation en fonctionnement à bord.
<b>B60j</b>	<b>Un deuxième radar</b>
<i>Notes</i>	Le radar (RADIO Detection And Ranging) d'un navire recherche des objets autour du navire en utilisant des ondes radio. Les ondes radio sont transmises dans un cercle et réfléchies par les objets autour du navire. Un deuxième radar offre une meilleure vue autour du navire et constitue une solution de secours si l'autre radar tombe en panne.
<i>Preuve</i>	Une installation en fonctionnement à bord.
<b>B60k</b>	<b>Si B30d n'est pas présent : un système d'alarme d'homme mort dans la timonerie avec des capteurs surveillant les mouvements humains</b>
<i>Notes</i>	Une étude commandée par <a href="#">European Inland Waterway Transport Platform</a> a révélé que dans 70 à 80 % des incidents de la navigation intérieure, le facteur humain était un élément majeur. Un système d'alarme d'homme mort peut réduire le risque d'incidents dus à la fatigue ou au malaise de la personne à la barre.
<i>Preuve</i>	Une installation en fonctionnement à bord.



<b>B70 Réduction des émissions</b>	
<b>B70a</b>	<b>Installation du courant de quai (voir le lecteur pour les spécifications techniques)</b>
<i>Notes</i>	Si un navire peut utiliser le courant de quai, les générateurs doivent être moins utilisés. Cela signifie moins de pollution sonore et une meilleure qualité de l'air pour le port.
<i>Preuve</i>	Présence d'une connexion conforme à la norme NEN-EN 15869-1,2,3:2019 < 125 A ou NEN-EN 16840:2017 si > 250 A (ESTRIN)
<b>B70b</b>	<b>Panneaux solaires fournissant de l'électricité aux batteries en électricité</b>
<i>Notes</i>	La production d'énergie solaire à bord permet d'économiser du carburant et de l'électricité à terre.
<i>Preuve</i>	Panneaux solaires à bord.
<i>Points</i>	5-10-15 points, selon la capacité et les besoins, à la discrétion de l'inspecteur.
<b>B70c</b>	<b>Les éoliennes alimentent les batteries en électricité</b>
<i>Notes</i>	La production d'énergie éolienne permet d'économiser du carburant et du courant de quai.
<i>Preuve</i>	Turbines éoliennes à bord.
<b>B70d</b>	<b>Éclairage intérieur et extérieur à haut rendement énergétique</b>
<i>Notes</i>	L'éclairage LED consomme moins d'énergie, nécessite moins d'entretien, est plus fiable et moins sujet aux pannes.
<i>Preuve</i>	Lumières en état de marche à bord.
<b>B70e</b>	<b>Valves à vapeur</b>
<i>Notes</i>	Sur les navires-citernes, les vapeurs de la cargaison peuvent être libérées lors de l'échantillonnage, des mesures de gaz, des mesures de température et des injections d'additifs, entre autres. Un système avec des pare-vapeur sur les vannes de lavage à la vapeur ou sur les pénétrations du pont-citerne qui permettent un accès étanche aux citernes à cargaison peut empêcher cela. Cela garantit un environnement de travail plus sûr et plus sain pour l'équipage du navire, les inspecteurs de la cargaison et les opérateurs du terminal. Semi-permanent sur les portes 'Butterwash' de tous les réservoirs de cargaison : 5 points Pénétrations permanentes sur le pont des réservoirs sur tous les réservoirs de cargaison : 10 points
<i>Preuve</i>	Une installation en fonctionnement à bord.



## 4. Attribution de points et niveau de certification

### 4.1. Bronze-argent-or

- ✓ Il existe trois niveaux de certification : "bronze", "argent" et "or". Le niveau dépend du nombre de points obtenus.
- ✓ Le nombre de points obtenus est composé du score en « A. Performances des moteurs » et « B. Exigences supplémentaires ». Ce n'est pas la somme des points, voir le tableau ci-contre.
- ✓ Les navires ne doivent pas répondre à toutes les exigences supplémentaires. Le degré de notation des exigences supplémentaires affecte le niveau du certificat.
- ✓ Pour obtenir un certificat Green Award de niveau "bronze" ou "argent", les moteurs principaux doivent au moins satisfaire aux exigences en matière d'émissions de la CCNR 2, ce qui a été négocié par les ports qui accordent des réductions sur les frais portuaires.
- ✓ Pour obtenir la certification Green Award au niveau "or", les moteurs principaux doivent au moins satisfaire aux exigences en matière d'émissions de la phase V de l'UE. C'est également une condition des ports qui accordent des réductions sur les frais de port.

Moteurs	Points		
	A. Performances des moteurs	B. Exigences supplémentaires	
CCNR2	170-199	≥ 168	a
	200-299	169 - 219	b
		≥ 220	c
		115-167	d
	300-349	≥ 168	e
UE Phase V	≥ 350	115-138	f
		139-167	g
		≥ 168	h
Électrique	≥ 450	115-138	i
		139-167	j
		≥ 168	k

Bronze	Argent	Or
--------	--------	----

Tableau 4





#### 4.2. Label platine

Les navires ayant obtenu un certificat Green Award au niveau bronze, argent ou or peuvent bénéficier d'un label platine supplémentaire. Il existe deux types d'étiquettes en platine :

##### A. Label platine "Propulsion".

<i>Cible</i>	Navires naviguant sans émissions, c'est-à-dire sans émissions de CO <sub>2</sub> , SO <sub>x</sub> , NO <sub>x</sub> et PM.
<i>Exemple</i>	Les navires sont équipés de packs de batteries, de conteneurs de batteries, de H <sub>2</sub> comme vecteur d'énergie.
<i>Performance</i>	Au moins 3 heures sans émission, ou 50% du temps si moins de 6 heures de navigation.

##### B. Label platine "Opérations".

<i>Cible</i>	Les navires à grue dont les grues fonctionnent sans émissions, c'est-à-dire sans émissions de CO <sub>2</sub> , SO <sub>x</sub> , NO <sub>x</sub> et PM.
<i>Bateau-grue</i>	Barge équipée d'une grue pour effectuer des travaux de dragage.
<i>Exemple</i>	Grues à moteur électrique ou grues hybrides. L'électricité n'est pas produite par les moteurs diesel.
<i>Performance</i>	Au moins 50% des heures de grue.
<i>Preuve</i>	Enregistrement à bord, à vérifier par un inspecteur et avec un rapport trimestriel à Green Award.

Les conditions du label platine sont formulées par les fournisseurs d'incitations et sont susceptibles d'être modifiées dans l'intervalle. Ici, Green Award n'a pas aucune influence sur ce point. Un changement peut affecter le renouvellement d'un label platine lors d'une nouvelle certification et le niveau des incitations.



## **5. Liste des types de navires**

Les propriétaires des types de navires suivants peuvent demander la certification par Green Award :

- Navires à cargaison sèche
- Porte-conteneurs
- Navires de sable et de gravier
- Navires-grues
- Navires Roro
- Citernes
- Pousseurs
- Ferries
- Navires d'inspection
- Navires à passagers de jour

Un programme d'exigences distinct a été élaboré pour les navires de croisière fluviale.



## 6. Procédures

### 6.1. Procédure de certification

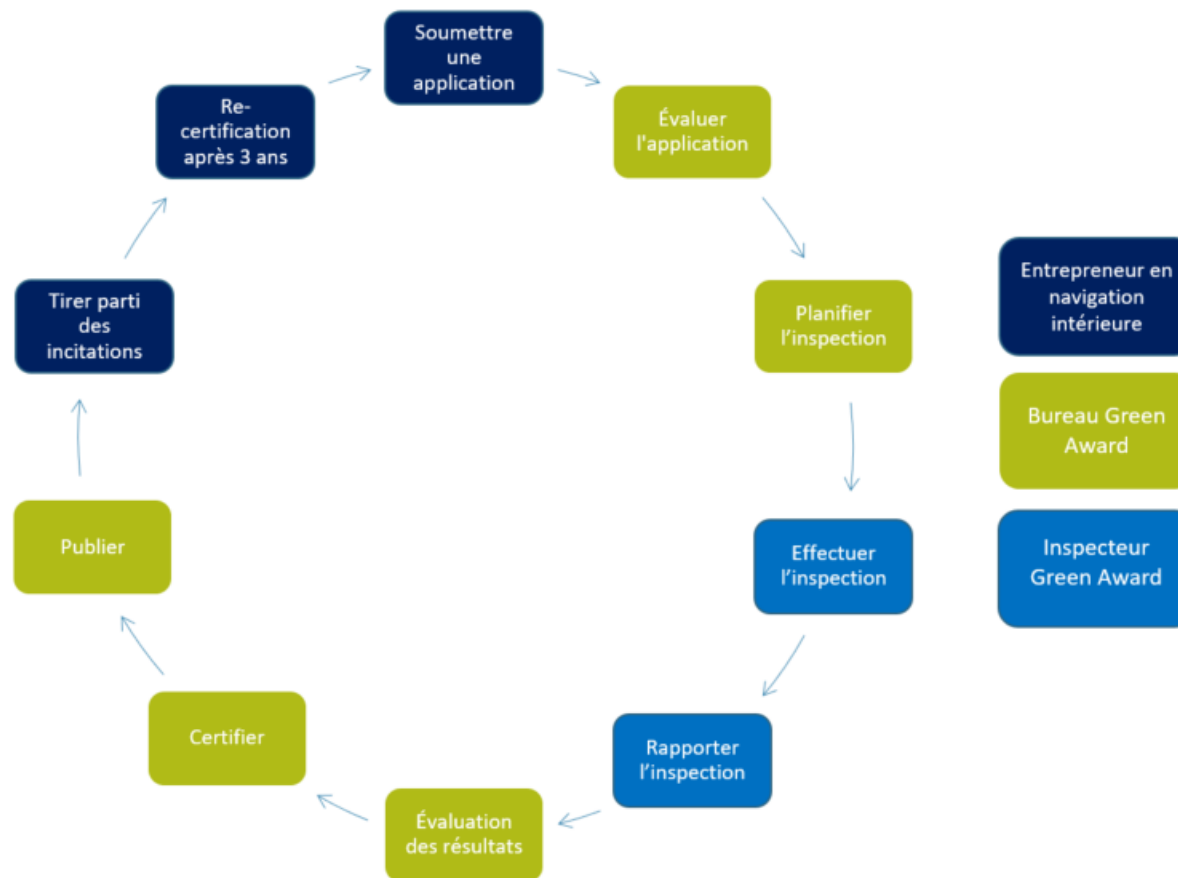


Figure 1



## 6.2. Procédure d'élaboration du programme d'exigences

Les temps changent, les techniques changent et les exigences changent. C'est pourquoi nous mettons régulièrement à jour le Programme des exigences (PdE), en règle générale tous les trois ans. Nous évaluons le fonctionnement du programme existant et le modifions et le complétons lorsque cela est nécessaire et pertinent. Nous suivons de près l'évolution de la situation et travaillons en étroite concertation avec les opérateurs de la navigation intérieure, les associations professionnelles, les ports et bien d'autres acteurs. Pour garantir la qualité et la pertinence de notre programme d'exigences, nous travaillons comme suit :

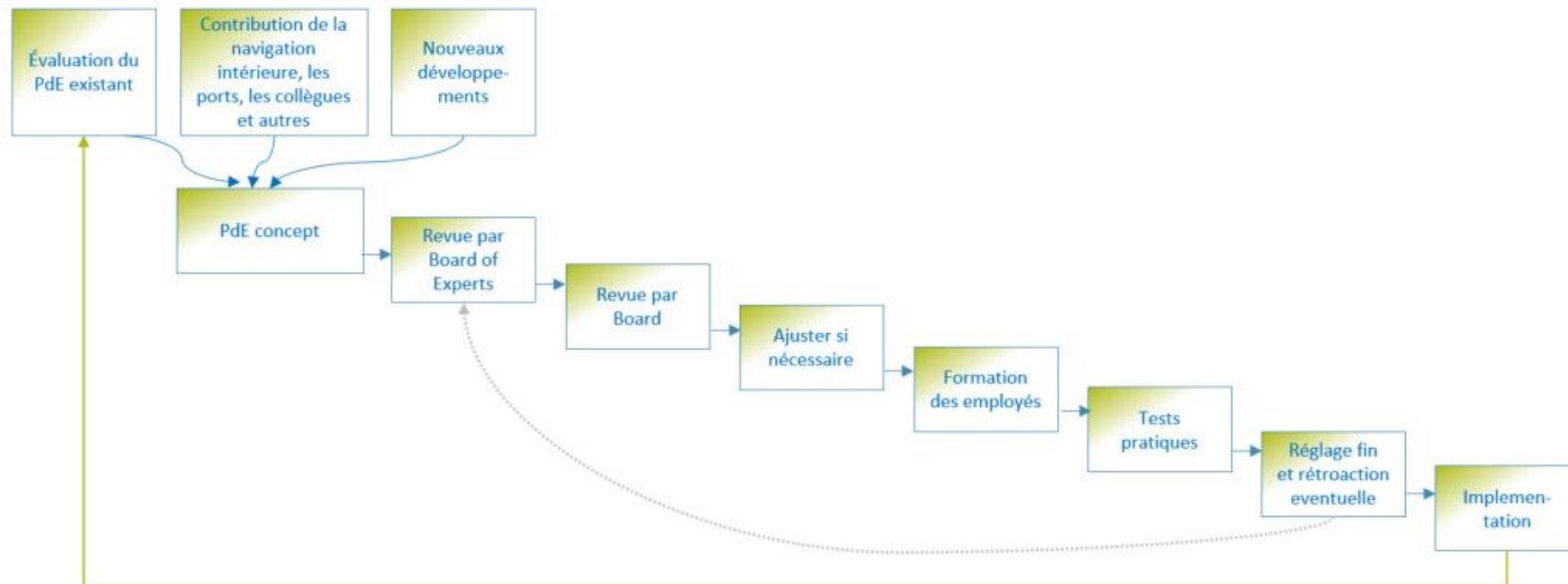


Figure 2

## Green Award pour la navigation intérieure

### Guide de lecture Programme d'exigences 2023



## 7. Enfin

Le Green Award vise à fournir un programme d'exigences stimulant mais réalisable qui fera progresser la durabilité de la navigation intérieure. Les questions, commentaires et suggestions d'amélioration sont toujours les bienvenus sur [inlandshipping@greenaward.org](mailto:inlandshipping@greenaward.org). Une équipe d'experts ayant une expérience de la navigation intérieure sera heureuse de vous aider.

Green Award Foundation  
Westerkade 7B  
NL-3016 CL ROTTERDAM  
+31 10 21 70 200



\* \* \*