



Green Award pour les bateaux de croisière fluviale

Guide de lecture pour le 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 des moteurs (feuille A).....	4
3.2.	Exigences supplémentaires (feuille B).....	9
	B10 Gestion des déchets.....	9
	B20 Prévention de la pollution.....	11
	C10 Combustibles alternatifs	15
	C20 Sources d'énergie pour la propulsion	15
	C30 Mesures d'économie d'énergie sur la propulsion/la coque	15
	C40 Réduction des émissions.....	18
	C50 Économie de carburant.....	19
	C60 Performance CO ₂	20
	D10 Certification générale	21
	E10 Documents de gestion de la sécurité et de la qualité	22
	E20 Briefing de l'équipage et des passagers	24
	E30 Porte-parole de la presse	27
	E40 Procédures de notification des non-conformités, des accidents et des situations dangereuses (incidents).....	29
	E50 Prévenir les pannes d'équipement.....	31
	E60 Audits internes et externes	32
	E70 Prévention des collisions.....	33
	F10 Protection des conditions de travail.....	34
4.	Attribution de points et niveau de certification.....	36
4.1.	Bronze-argent-or.....	36
4.2.	Label platine.....	36
5.	Procédures.....	37
5.1.	Procédure de certification.....	37
5.2.	Procédure d'élaboration du programme d'exigences	38
6.	Enfin	39



1. Introduction

Il s'agit du guide de lecture du **programme d'exigences 2023** du Green Award pour les navires de croisière fluviale. Ce programme est dérivé du Green Award pour la navigation intérieure qui a débuté en 2011. Green Award a constaté une augmentation de l'intérêt des navires de croisière fluviale et, comme ces navires ont des opérations différentes, il a été décidé de développer un programme spécifique pour les navires de croisière fluviale.

L'objectif du Green Award et des parties qui récompensent les détenteurs de certificats (ci-après dénommés "prestataires de services d'incitation") est de **reconnaître et d'encourager une navigation intérieure plus propre**. Au moment de la rédaction de ce guide de lecture, on comptait environ 1 200 bateaux de navigation intérieure européens certifiés, dont 180 bateaux de croisière fluviale, et plus de 50 fournisseurs de mesures d'incitation. Ces derniers accordent aux détenteurs de certificats des réductions sur les droits de port, les produits et les services, ou leur permettent d'obtenir un meilleur poste d'amarrage.

Le monde ne s'arrête pas et le 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 opérateurs de navigation intérieure, les compagnies de croisière, les gouvernements, l'industrie, les ports et de nombreux autres experts. Sur la base des informations obtenues, nous avons compilé un cahier des charges actualisé et inspirant sur la manière dont la durabilité peut (parfois simplement) être atteinte. Le programme fonctionne simplement : des points doivent/peuvent être attribués pour diverses réalisations et mesures volontaires. Ces points sont évalués par un inspecteur qui se rend sur le navire, complété par un contrôle administratif effectué par un employé du bureau du Green Award. Le programme se compose de deux parties : A. Performances du moteur et B. Exigences supplémentaires. En fonction des résultats obtenus, un certificat Green Award peut être délivré au niveau bronze, argent ou or avec, dans certains cas, un label platine. Le certificat est valable trois ans à compter de la date d'inspection.

Les principaux changements par rapport à l'édition précédente du programme d'exigences, qui s'appliquait également aux navires de croisière fluviale, sont les suivants :

- Exigences spécifiques pour les navires de croisière fluviale
- Connexion aux technologies considérées par la CCNR
- Accent mis sur les carburants alternatifs, les vecteurs énergétiques et la production d'énergie renouvelable
- Nouveaux éléments en matière de sécurité et de conditions de travail
- Nouveaux éléments en matière de prévention de la pollution
- Une fiche de calcul du CO₂
- Révision 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 attentif sur les développements (juridiques) et les ambitions européennes. Green Award est cosignataire du [Green Deal Seagoing, Inland Navigation and Ports](#), 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 cette feuille de route est de réduire autant que possible les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques de la navigation intérieure d'ici 2050, ce qui correspond également à 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 quête 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 des moteurs (feuille A)

Technologies envisagées

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

Green Award pour les bateaux de croisière fluviale

Guide de lecture du 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 **	
					pour la performance des émissions*										
		CO ₂	NO _x	PM	Niveau CCNR 2			Niveau UE Phase V			Zéro émission				
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 hydrotraitee 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 ₂														
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 ₂ , PAC	Hydrogène stocké sous forme liquide ou gazeuse et utilisé dans les piles à combustible.	100%	100%	100%							300	300	600	60	
H ₂ , 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 ₂	Hydrogène
ICE	Moteur à combustion interne
BML	Bio méthane liquéfié
GNL	Gaz naturel liquide
MeOH	Méthanol (CH ₃ 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 les bateaux de croisière fluviale Guide de lecture du 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 l'UE - phase IIIa du Green Award sont exclus. Cela est lié aux valeurs limites d'émission de particules 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 évalués.
- Les limites maximales d'émissions que les moteurs principaux peuvent respecter pour être certifiés :
 - NO_x 6,0 g/kWh
 - PM 0,2 g/kWh

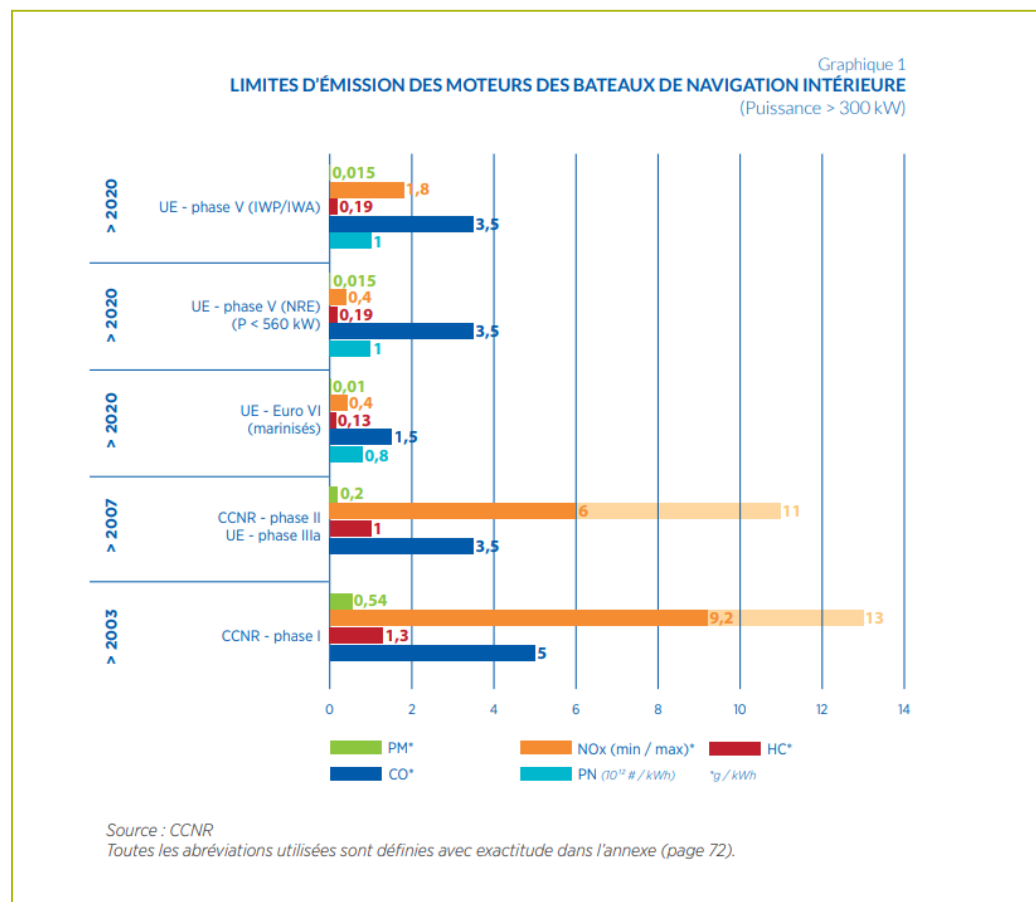


Tableau 2

Green Award pour les bateaux de croisière fluviale

Guide de lecture du Programme d'exigences 2023



Émissions minimales de la CCNR, phase II (CCNR 2)

Pour obtenir un certificat Green Award, les moteurs principaux doivent au moins satisfaire aux exigences en matière d'émissions de NO_x et de particules relevant du niveau d'émission 2 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 certificat Green Award. Les navires équipés d'autres moteurs peuvent également prétendre à cette récompense si les émissions dues au post-traitement ou à d'autres mesures sont au moins égales aux exigences de la phase d'émission 2 de la CCNR. Le demandeur doit le prouver 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 ISO 8178 E3 cycle. Pour tous les navires, en plus des points attribués aux moteurs, ils doivent également obtenir un 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 qui souhaitent obtenir le renouvellement de leur certificat Green Award doivent présenter les registres d'achat et de consommation des trois dernières années.
- Pour les navires qui demandent leur premier certificat Green Award, les registres de l'année précédente doivent être présentés.
- Pour les navires nouvellement construits, les navires récemment convertis ou les navires qui viennent de commencer à utiliser un additif ou un carburant alternatif, envoyez la preuve des registres fermés à Green Award un an après la date de l'inspection.
- Dans tous les cas, un enregistrement numérique de l'installation est également valable.

Enregistrement et vérification

La partie A du programme d'exigences devrait enregistrer tous les moteurs et leurs niveaux d'émission correspondants pour les NO_x et les PM. Pour chaque moteur, le type et l'éventuel post-traitement sont vérifiés et une note est attribuée.

Green Award pour les bateaux de croisière fluviale

Guide de lecture du Programme d'exigences 2023



Pondération

Comme les moteurs des navires peuvent avoir différents niveaux d'émission et différentes heures de fonctionnement, la contribution par moteur est calculée. Pour ce faire, le nombre de kWh par an est déterminé, puis la part par moteur. Cela signifie que si le nombre d'heures de fonctionnement avec des générateurs propres est relativement élevé, cela pèse positivement. Exemple de pondération et de calcul des points :

Moteur	Application	Niveau d'émission NON _x	Points	Niveau d'émission PM	Points	kWh/an	Partager/moteur	Points/moteur
1	Conduire	CCR 2	100	CCR 2	100	12.000	40%	80
2	Conduire	CCR 2	100	CCR 2	100	12.000	40%	80
3	Générateur	Phase V de l'UE	200	Phase V de l'UE	200	4.000	13%	53
4	Générateur	CCR 1	0	CCR 1	0	2.000	7%	0
						30.000	100%	213


Tableau 3



3.2 Exigences supplémentaires (feuille B)

Nous avons formulé une série d'exigences supplémentaires (et de suggestions) qui contribuent à l'amélioration de l'environnement et de la sécurité. Il n'est pas nécessaire de noter tous les éléments, mais le degré de notation influe sur le niveau du certificat. Vous trouverez ci-dessous une explication pour chaque exigence/suggestion, ainsi que les preuves requises. Sauf indication contraire, l'inspecteur du Green Award vérifie à bord si et dans quelle mesure l'exigence est remplie.

B10 Gestion des déchets	
B10a-c	Le plan de gestion des déchets à bord fait-il partie du SQ(E)MS de la compagnie maritime ? En l'absence d'un plan de gestion des déchets : existe-t-il un registre des rejets de déchets (ventilés en plastique, déchets, déchets du navire, déchets dangereux, déchets liquides, déchets alimentaires) ? Le plan de gestion des déchets inclut-il à la fois la partie hôtelière et la partie nautique ?
<i>Notes</i>	Un plan de gestion des déchets de bord est un document qui décrit comment les déchets sont gérés et traités à bord d'un navire afin de minimiser leur impact sur l'environnement. Le plan de gestion des déchets couvre tous les types de déchets. Il doit également décrire les procédures de collecte, de stockage, de traitement et d'élimination des déchets et indiquer les équipements et les ressources disponibles à bord pour ce faire. En outre, le plan de gestion des déchets doit également décrire l'obligation de l'équipage du navire de se conformer au plan de gestion des déchets et de suivre les règles de gestion des déchets à bord. Par exemple, les déchets de l'hôtel et ceux du navire doivent également être séparés, car ils sont soumis à des règles différentes. Le plan doit également être régulièrement mis à jour et révisé afin de garantir son actualité et son efficacité.
<i>Preuve</i>	Le plan de gestion des déchets est inclus dans le SQ(E)MS et les dossiers sont disponibles.
B10d-h	Les résultats sont-ils communiqués et évalués ?
<i>Notes</i>	Il est important d'enregistrer et de communiquer la quantité et le coût des déchets à l'organisation à terre. Une évaluation annuelle devrait conduire à des mesures visant à réduire la quantité de déchets. L'évaluation et le plan d'action sont discutés entre la section hôtelière et le service nautique à bord. Ces accords sont examinés lors des audits internes.
<i>Preuve</i>	Plan de gestion des déchets inclus dans le SQ(E)M, enregistrements, évaluations, rapports d'audit interne disponibles.

<p>Exemple</p>	 <p>Source : Rijkswaterstaat</p>
<p>B10i</p>	<p>Un circuit fermé d'eaux grises est-il opérationnel à bord, y compris le point de chute ?</p>
<p>Notes</p>	<p>Destiné à collecter et à réutiliser les eaux grises d'un navire dans un système fermé afin d'éviter les rejets non traités dans les eaux de surface. En prévision de la législation.</p>
<p>Preuve</p>	<p>Système de tuyauterie séparé allant vers/depuis le réservoir de stockage, plus un point de chute permettant de distribuer l'eau à terre/au bateau.</p>
<p>B10j</p>	<p>Un système de traitement des eaux usées est-il opérationnel à bord ?</p>
<p>Notes</p>	<p>Une station d'épuration peut être utilisée pour s'assurer que l'eau sale "plus propre" est rejetée à la mer. Elle comprend : un réservoir de rétention, une station d'épuration, une installation de collecte des boues, un réservoir sous pression, un système d'eau secondaire et une pompe. Il ne s'agit pas ici d'une installation destinée à produire de l'eau potable.</p>
<p>Preuve</p>	<p>Installation de travail à bord.</p>



B20 Prévention de la pollution	
<i>Général</i>	<p>Systèmes d'étanchéité</p> <p>Différents systèmes d'étanchéité sont possibles pour un joint d'arbre d'hélice, un propulseur et un propulseur d'étrave : joints avec ou sans chambre à air, avec ou sans système de surveillance.</p> <p>Un joint zéro émission avec chambre à air et surveillance de l'état est un type de système d'étanchéité utilisé dans les navires pour réduire les émissions et empêcher l'eau de pénétrer dans la coque. Ce système consiste en une chambre à air entre deux surfaces d'étanchéité qui empêche l'eau de pénétrer dans la coque et réduit également la friction entre l'arbre et le joint.</p> <p>Il y a plusieurs raisons pour lesquelles un navire devrait être équipé d'un joint d'étanchéité sans émission avec chambre à air et système de surveillance :</p> <p><i>Réduction des émissions</i> : Ce système contribue à réduire les émissions provenant du système de propulsion du navire. En empêchant l'eau de pénétrer dans la coque du navire, la quantité d'hydrocarbures et d'autres polluants qui pénètrent dans les eaux de surface est réduite.</p> <p><i>Efficacité accrue</i> : la chambre à air de ce système réduit le frottement entre l'arbre et le joint, ce qui peut améliorer l'efficacité du système de propulsion marine.</p> <p><i>Amélioration de la sécurité</i> : en empêchant l'eau de pénétrer dans la coque, ce système contribue à améliorer la sécurité du navire et à réduire le risque de pénétration de l'eau.</p> <p><i>Surveillance de l'état</i> : un système de surveillance de l'état inclus dans ce système permet de contrôler en temps réel les performances des joints, ce qui permet de détecter les problèmes potentiels ou les défauts avant qu'ils ne deviennent des problèmes graves. Cela permet d'éviter les défaillances et de réduire les coûts de maintenance.</p> <p>En résumé, un joint d'étanchéité sans émissions doté d'une chambre à air et d'un système de surveillance de l'état est un ajout précieux au système de propulsion d'un navire, qui peut contribuer à accroître l'efficacité, à réduire les émissions, à améliorer la sécurité et à mieux surveiller l'état de l'équipement.</p> <p>Le nombre de points dépend du niveau de mise en œuvre.</p>
B20a	Le navire est-il équipé d'un ou de plusieurs arbres d'hélice certifiés lubrifiés à l'eau ?
<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 économique et écologique à l'arbre d'hélice lubrifié à la graisse.
<i>Preuve</i>	Certificat/facture.



B20b+c+f	Le navire est-il équipé d'un joint d'arbre d'hélice sans émission avec une chambre à air et un système de surveillance de l'état de l'eau ?
<i>Notes</i>	<p>Différents systèmes d'étanchéité sont possibles pour un joint d'arbre d'hélice, un propulseur et un propulseur d'étrave : joints avec ou sans chambre à air, avec ou sans système de surveillance.</p> <p>Un joint zéro émission avec chambre à air et surveillance de l'état est un type de système d'étanchéité utilisé dans les navires pour réduire les émissions et empêcher l'eau de pénétrer dans la coque. Ce système consiste en une chambre à air entre deux surfaces d'étanchéité qui empêche l'eau de pénétrer dans la coque et réduit également la friction entre l'arbre et le joint.</p> <p>Il y a plusieurs raisons pour lesquelles un navire devrait être équipé d'un joint d'étanchéité sans émission avec chambre à air et système de surveillance :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réduction des émissions</i> : Ce système contribue à réduire les émissions provenant du système de propulsion du navire. En empêchant l'eau de pénétrer dans la coque du navire, la quantité d'hydrocarbures et d'autres polluants qui pénètrent dans les eaux de surface est réduite. • <i>Efficacité accrue</i> : la chambre à air de ce système réduit le frottement entre l'arbre et le joint, ce qui peut améliorer l'efficacité du système de propulsion marine. • <i>Amélioration de la sécurité</i> : en empêchant l'eau de pénétrer dans la coque, ce système contribue à améliorer la sécurité du navire et à réduire le risque de pénétration de l'eau. • <i>Surveillance de l'état</i> : un système de surveillance de l'état inclus dans ce système permet de contrôler en temps réel les performances des joints, ce qui permet de détecter les problèmes potentiels ou les défauts avant qu'ils ne deviennent des problèmes graves. Cela permet d'éviter les défaillances et de réduire les coûts de maintenance. <p>En résumé, un joint d'étanchéité sans émissions doté d'une chambre à air et d'un système de surveillance de l'état est un ajout précieux au système de propulsion d'un navire, qui peut contribuer à accroître l'efficacité, à réduire les émissions, à renforcer la sécurité et à améliorer la surveillance de l'état.</p> <p>Le nombre de points dépend du niveau de mise en œuvre.</p>
<i>Preuve</i>	Certificat/déclaration du fournisseur de scellés.
B20d	Le navire dispose-t-il de joints d'arbre d'hélice certifiés (à l'intérieur et à l'extérieur) ?
<i>Notes</i>	Un joint d'arbre d'hélice (avec joints) empêche l'eau extérieure de pénétrer et le lubrifiant d'entrer, empêchant l'huile ou la graisse de pénétrer dans l'eau. Ou une alternative équivalente. Cela minimise le risque de pollution de l'environnement.
<i>Preuve</i>	Certificat/déclaration du fournisseur de joints d'arbre d'hélice. Le certificat/la déclaration doit être joint(e) à la demande.
<i>Vérification</i>	Certificat délivré par le bureau Green Award et observation visuelle à bord par l'inspecteur Green Award.



B20g	Le navire est-il équipé d'un (de) joint(s) de croupion de gouvernail (d'un (de) joint(s) de manchon de trou de chanvre) ?
<i>Notes</i>	Un joint de brassage empêche l'eau extérieure d'entrer et le lubrifiant de pénétrer, empêchant l'huile ou la graisse de pénétrer dans l'eau. Une alternative équivalente, telle que les joints lubrifiés à l'eau, est également éligible pour l'attribution de points.
<i>Preuve</i>	Facture/déclaration du fournisseur, à joindre à la demande.
<i>Vérification</i>	Par le bureau Green Award.
B20h	B20 b-g : Utilise-t-on des lubrifiants écologiques (EAL) ou des lubrifiants portant le label écologique européen (EEL) ?
<i>Notes</i>	Les produits portant le label écologique européen ont un faible impact garanti, indépendant et vérifié sur l'environnement. Pour obtenir le <u>label écologique de l'UE</u> , 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 porteurs du label écologique de l'UE contribuent réellement à relever les plus grands défis environnementaux de notre époque identifiés dans le "Green Deal" européen, tels que la neutralité climatique d'ici à 2050, le passage à une économie circulaire et la réalisation de l'ambition d'une pollution zéro pour un environnement sans toxines.
<i>Preuve</i>	Factures et observation visuelle à bord par l'inspecteur Green Award.
B20i	Un système de microfiltration est-il utilisé pour l'huile de graissage ?
<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 opérationnel à bord.
B20j	Les réservoirs de la soute sont-ils équipés d'une alarme permanente de niveau élevé ?
<i>Notes</i>	Le système BOBS (Bunker Overfill Security System) permet d'éviter les débordements lors du soutage. Cependant, des débordements peuvent également se produire lors du transfert interne de carburant. Une alarme permanente de niveau élevé avertit si le niveau de carburant dans l'un des réservoirs est trop élevé. La connexion de la pompe d'équilibrage au BOBS est également une solution.
<i>Preuve</i>	Présence d'un système opérationnel à bord.



B20k	Une liste de contrôle de sécurité pour le ravitaillement en carburant du navire a-t-elle été mise en place ?
<i>Notes</i>	Les déversements et les fuites d'hydrocarbures au cours des opérations de soutage constituent une source majeure de pollution par les hydrocarbures. L'expérience a montré qu'un grand nombre d'inondations et de déversements d'hydrocarbures lors des opérations de soutage sont imputables à l'erreur humaine. L'utilisation d'une liste de contrôle de sécurité pour le soutage contribue à la sécurité des opérations.
<i>Preuve</i>	Listes de contrôle de la sécurité des soutes, complétées et signées, couvrant une période d'au moins trois mois avant l'inspection.
<i>Informations</i>	http://isgintt.org/
B20l	Des bacs de récupération appropriés sont-ils disponibles sous les moteurs ?
<i>Notes</i>	Les bacs de récupération recueillent les fuites du moteur, empêchant ainsi le carburant, l'huile ou l'eau contaminée par l'huile de pénétrer dans le fond du navire, ce qui peut entraîner une pollution de l'environnement. Les bacs de rétention 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 pont qui ne peuvent pas passer ou déborder dans le reste de la cale.
B20m	La cale est-elle propre (exempte d'huile, de graisse et d'autres matières) ?
<i>Notes</i>	Une cale 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 de l'environnement.
<i>Preuve</i>	État de la cale.
B20n	Les batteries conventionnelles sont-elles placées dans des conteneurs résistants à l'acide ? (capacité de charge >0,2 kW et <3,0 kW)
<i>Notes</i>	Ces conteneurs protègent les batteries des influences extérieures et empêchent les déversements accidentels d'acide.
<i>Preuve</i>	Présence de bacs.



C10 Combustibles alternatifs	
C10a-g	GNL/LBM/GTL/HVO/Hydrogène/Méthanol
<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.

C20 Sources d'énergie pour la propulsion	
C20a+b	Hydrogène/méthanol (vert ou bleu dans une pile à combustible)
<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.
C20c	Batteries chargées à l'extérieur (score dépendant du % d'utilisation)
<i>Notes</i>	Naviguer avec des batteries chargées à l'extérieur signifie une croisière sans émissions.
<i>Preuve</i>	Visible à bord.

C30 Mesures d'économie d'énergie sur la propulsion/la coque	
C30a	Entraînement principal diesel-électrique ou GNL-électrique
<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, le générateur est activé ou désactivé. 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.
C30b	Propulseur d'étrave diesel-électrique ou GNL-électrique
<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, le générateur est activé ou désactivé. 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.

Green Award pour les bateaux de croisière fluviale Guide de lecture du Programme d'exigences 2023



C30c	Propulseur d'étrave alimenté par des batteries
<i>Notes</i>	Un propulseur d'étrave alimenté par batterie ne produit aucune émission sur le site.
<i>Preuve</i>	Visible à bord.
C30d	Système d'agitation économe en énergie
<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 du ministère de l'infrastructure et des voies navigables ou de la CCNR.
C30e	Générateur d'arbre hydraulique ou autre
<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 est en route. Il s'agit d'une économie d'énergie car les moteurs principaux, plus puissants, ont une consommation relative inférieure à celle des moteurs auxiliaires et parce que les coûts de maintenance des moteurs auxiliaires peuvent être réduits.
<i>Preuve</i>	Le générateur de cendres est visible à bord. L'inspecteur peut demander une démonstration du fonctionnement sur place.
C30f	Hélice à gouvernail contrarotatif
<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. Elle remplace l'hélice marine conventionnelle, composée d'une seule hélice entraînée par un axe horizontal. Il remplace également le système de gouvernail conventionnel, dans la mesure où l'hélice elle-même fait office de gouvernail. L'hélice à gouvernail contrarotatif peut tourner sur 360 degrés. L'utilisation de l'hélice à gouvernail contrarotatif permet de réaliser des économies de carburant.
<i>Preuve</i>	Copie de la facture, à joindre au formulaire de candidature à Green Award .
<i>Vérification</i>	Inspection visuelle par l'inspecteur Green Award et par le bureau Green Award.

Green Award pour les bateaux de croisière fluviale

Guide de lecture du Programme d'exigences 2023



C30g	Buse
<i>Notes</i>	La tuyère augmente la puissance propulsive de l'hélice, ce qui permet à un navire de parcourir une plus grande distance par tour d'hélice (à consommation de carburant égale) qu'en l'absence de tuyère. Cela permet d'économiser du carburant et donc de réduire les émissions.
<i>Preuve</i>	Copie de la facture, à joindre au formulaire de candidature à Green Award.
<i>Vérification</i>	Par le bureau Green Award.
C30h	Modifications de la coque (par exemple, système de lancement aérien, système de tunnel repliable, plaque d'écoulement, étrave à bulbe, prolongement de la ligne de flottaison)
<i>Notes</i>	<p>Par exemple :</p> <p><i>Système de lubrification à l'air sous la coque</i> : l'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, cela permet d'économiser du carburant et donc de réduire les émissions.</p> <p><i>Système de tunnel repliable intégré à la coque</i></p> <p>Déploiement : lorsqu'un navire est haut dans l'eau sans être chargé, les hélices s'élèvent au-dessus de l'eau, ce qui réduit l'efficacité. Si l'on utilise un système de tunnel pliable, l'alimentation en air est coupée et l'eau est littéralement aspirée vers les hélices. Cela permet au navire de naviguer plus longtemps à marée basse ou de décharger plus profondément.</p> <p>Rétracté : si un système de tunnel peut être rétracté lorsqu'il n'est pas nécessaire (chargé profondément dans l'eau), 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>Plaque de drainage, spoiler, tige de bulbe et extension de la ligne de flottaison.</p> <p>Jusqu'à 20 points peuvent être obtenus sur cet élément, en fonction des économies réalisées. Ceci est à la discrétion de l'inspecteur.</p>
<i>Preuve</i>	Facture, rapports de Marin, DST, approbation de la subvention.
<i>Vérification</i>	Par l'inspecteur à bord, contre-vérification par le bureau du Green Award.
C30i+j	Revêtement de coque dur et non toxique (100 % sans étain, cuivre ni biocide)
<i>Notes</i>	Les revêtements marins durs réduisent la résistance, ne réagissent pas avec l'eau et ne contiennent pas de biocides. Ils ne se dissolvent pas progressivement, ont des propriétés anticorrosives et ne contiennent pas de silicones ou d'autres éléments contaminants. Alternative : antifouling sans biocides.
<i>Preuve</i>	Facture.
<i>Vérification</i>	Par le bureau Green Award.



C40 Réduction des émissions	
C40a	Installation de l'alimentation à quai (voir le guide de lecture pour les spécifications techniques)
<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 selon NEN-EN 15869-1,2,3:2019 < 125 A ou NEN-EN 16840:2017 si > 250 A (ESTRIN)
C40b	Installation de courant de quai permettant de poursuivre toutes les fonctions hôtelières et nautiques pendant le séjour au port.
<i>Notes</i>	Si une ou deux connexions Powerlock permettent de maintenir toutes les fonctions de l'hôtel et du système nautique disponibles, il n'est pas nécessaire de démarrer un groupe électrogène. La gestion de l'énergie permet alors de contrôler que les appareils les moins importants sont éteints tant que le courant de quai est actif. Pendant l'utilisation du courant de quai, aucun générateur ne doit être utilisé à bord, même pour couvrir les périodes de pointe.
<i>Preuve</i>	Installation à bord.
C40c	Batteries capables d'alimenter la plupart des fonctions lorsque le courant de quai n'est pas disponible.
<i>Notes</i>	Si le courant de quai n'est pas disponible au ralenti, le réseau de bord peut être alimenté par des batteries pour alimenter la plupart des fonctions. Cela permet de réduire l'utilisation de générateurs, d'économiser du carburant et de réduire les émissions.
<i>Preuve</i>	Batteries de capacité suffisante à bord.
C40d	Panneaux solaires alimentant les batteries en électricité
<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>	En fonction des capacités et des besoins, à la discrétion de l'inspecteur.
C40e	Les éoliennes alimentent les batteries en électricité
<i>Notes</i>	La production d'énergie éolienne permet d'économiser du carburant et de l'électricité à terre.
<i>Preuve</i>	Éoliennes à bord.
C40f	Éclairage intérieur et extérieur économe en énergie
<i>Notes</i>	L'éclairage LED consomme moins d'énergie, nécessite moins d'entretien, est plus fiable et moins sujet aux pannes.

Green Award pour les bateaux de croisière fluviale

Guide de lecture du Programme d'exigences 2023



<i>Preuve</i>	Eclairage de bord en état de marche.
---------------	--------------------------------------

C50 Économie de carburant	
C50a	Certificat de cours sur l'économie de carburant à bord ? (Alternative : cours d'apprentissage en ligne, 5 points)
<i>Notes</i>	Ce cours de remise à niveau s'adresse aux bateliers expérimentés et aux opérateurs de la navigation intérieure. Les participants économisent en moyenne jusqu'à 7 % de carburant après avoir suivi ce cours. Le Green Award récompense les cours du programme VoortVarend Besparen et le cours de formation Topo-Fahrt de DST à Duisburg. Le cours de VoortVarend Besparen est récompensé par 5 points, celui de DST par 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 l'inspecteur à bord, contre-vérification par le bureau du Green Award.
C50b	Jauge de consommation de carburant sur le(s) moteur(s) principal(aux)
<i>Notes</i>	Une meilleure compréhension de la consommation permet d'utiliser le carburant de manière plus efficace.
<i>Preuve</i>	Présence de compteur(s).
C50c	Compteur de consommation intelligent (régulateur de vitesse, A-tempomat combiné à un compteur de consommation de carburant)
<i>Notes</i>	Avec le <i>régulateur de vitesse</i> , le capitaine a la possibilité de choisir soit une vitesse de croisière fixe, soit une consommation de carburant fixe par kilomètre parcouru. Les économies de carburant sont rendues possibles par la mesure matérielle de la charge du (des) moteur(s) principal(aux) au moyen de capteurs électroniques existants (ou fournis) et par une régulation aussi efficace que possible. En outre, la commande automatique garantit que le changement de vitesse sera beaucoup plus efficace que l'utilisation du régulateur. En outre, l'utilisateur a la possibilité d'effectuer la route à parcourir selon un horaire précis. Cela permet d'éviter d'arriver à destination trop tôt pour des raisons économiques. Enfin, la prise de conscience de la consommation de carburant contribuera à une navigation plus économique. L' <i>A-tempomaat</i> est un dispositif destiné à influencer la consommation de carburant d'un navire en réglant la bonne position du régulateur en fonction d'un certain nombre de conditions préalables. Bien que l'idée du Tempomaat soit bonne, il s'avère souvent qu'il n'est pas souhaitable que l'appareil fixe lui-même la position du régulateur et donc le régime du moteur. Cela s'explique notamment par la situation du trafic local et l'urgence éventuelle du transport, de sorte que, par exemple, seule la position la plus élevée du régulateur suffit, quels que soient les coûts de carburant. Pour résoudre ces problèmes, le Tempomaat de conseil a été développé, un dispositif qui ne détermine pas lui-même le réglage du régulateur, mais qui indique la position souhaitée du régulateur au timonier, comme une sorte de conseil entièrement automatique.
<i>Preuve</i>	Compteur à bord.



C50d	Pilote de piste ou système similaire avec alarme de type "homme mort" et capteurs surveillant les mouvements humains
<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"). Dans ce cas, le pilotage du pilote automatique est contrôlé par le logiciel du système de cap. Ce système rend la navigation moins intensive et nécessite moins de mouvements de barre. Le navire emprunte en quelque sorte la route la plus optimale dans le chenal, ce qui permet d'économiser du carburant.
<i>Preuve</i>	Présence d'un trackpilot.
C50e	Échangeur de chaleur (par exemple pour utiliser la chaleur du moteur pour chauffer de l'eau)
<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, ce qui permet de réaliser des économies sur le refroidissement ou le chauffage de l'air ou des liquides. Exemple : utiliser la chaleur du moteur pour chauffer de l'eau.
<i>Preuve</i>	Dispositif à bord.

C60 Performance CO₂

C60a+b	Les émissions de CO₂ par trajet/passager/kilomètre-passager sont-elles enregistrées conformément au formulaire de calcul du Green Award CO₂ ? Ou d'une autre manière ?
<i>Notes</i>	Les émissions de CO ₂ aux Pays-Bas et dans le reste du monde sont responsables du réchauffement climatique. Des accords mondiaux ont été conclus pour réduire considérablement ces émissions. De cette manière, nous pourrions transmettre la planète aux générations futures dans de bonnes conditions. Mais quelle est la quantité de CO ₂ émise par un navire ? Pour le savoir, nous avons créé un modèle de calcul. Le CO ₂ est facile à calculer, car on a établi la quantité de CO ₂ émise par litre de carburant, ce que l'on appelle le facteur d'émission. Nous utilisons la <u>liste des facteurs d'émission - facteurs d'émission de CO₂</u> . Dans notre feuille de calcul, vous pouvez choisir entre un trajet à vide et un trajet avec passagers. Un trajet avec passagers donne également lieu à des émissions par passager-kilomètre. L'enregistrement est une première étape et a pour but de sensibiliser, mais pas (encore) de formuler et de réaliser des objectifs d'économie. Une autre méthode d'enregistrement peut également être prise en compte pour l'attribution de points. Cette décision est laissée à la discrétion de l'office Green Award.
<i>Preuve</i>	Inscription à consulter à bord.
<i>Vérification</i>	Inspecteur/Bureau Green Award.
<i>Extra</i>	Lors de l'enregistrement, 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 soumission est négligée, 10 points seront déduits. Cela peut avoir un effet sur le niveau de certification.



D10 Certification générale	
D10 a-e	Certification générale
<i>Notes</i>	<p>Selon l'ISO, un système de qualité est conforme aux normes établies par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Ces normes, telles que la norme ISO 9001, fournissent des lignes directrices pour l'établissement, la mise en œuvre, le maintien et l'amélioration d'un système efficace de gestion de la qualité au sein d'une organisation. Les entreprises et les organisations peuvent obtenir la certification ISO en satisfaisant aux exigences des normes ISO et en faisant certifier leur système de gestion de la qualité par un organisme de certification accrédité.</p> <p>Voici une explication des normes incluses dans notre programme d'exigences :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>ISO 9001</i> : cette norme fournit des lignes directrices pour l'établissement, la mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue d'un système de gestion de la qualité. Elle vise à aider les organismes à garantir que leurs produits et services répondent en permanence aux exigences des clients et aux normes réglementaires. - <i>ISO 14001</i> : cette norme fournit des lignes directrices pour l'établissement, la mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue d'un système de management environnemental. Elle vise à aider les organismes à réduire leur impact sur l'environnement et à se conformer aux exigences légales et autres en matière d'environnement. - <i>ISO 27001</i> : cette norme fournit des lignes directrices pour l'établissement, la mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue d'un système de gestion de la sécurité de l'information. Elle vise à aider les organisations à protéger leurs informations contre l'accès, l'utilisation, la divulgation, la perturbation, la destruction ou la modification non autorisés. - <i>ISO 45001</i> : Cette norme fournit des lignes directrices pour l'établissement, la mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue d'un système de management de la santé et de la sécurité au travail. Elle vise à aider les organisations à rendre leur environnement de travail plus sûr et plus sain pour leurs employés et les autres parties prenantes. - <i>ISO 45003</i> : Cette norme fournit des lignes directrices pour la gestion des risques psychosociaux sur le lieu de travail. Elle vise à aider les organisations à créer un environnement de travail qui minimise les risques psychosociaux et favorise la santé mentale des employés. <p>Des points seront attribués si un certificat valide au nom du navire se trouve à bord.</p>
<i>Preuve</i>	Certificat(s) valide(s) à bord, au nom du navire.



E10 Documents de gestion de la sécurité et de la qualité	
E10a	Un système de gestion de la sécurité et de la qualité (SQMS/SQEMS) est-il documenté ?
<i>Notes</i>	<p>Un système de gestion de la sécurité et de la qualité (SQMS) est un système intégré qui englobe les processus et procédures de sécurité et de qualité d'une organisation. Il vise à garantir la sécurité des employés et des passagers, ainsi qu'à améliorer et à maintenir la qualité des produits et des services. Un SGQS couvre tous les aspects de la sécurité et de la qualité, depuis l'identification des risques et l'élaboration de mesures préventives jusqu'au contrôle et à l'amélioration des processus. Un SQEMS met également l'accent sur l'environnement.</p> <p>Le SQMS/SQEMS peut comprendre les éléments suivants :</p> <p>Un <i>plan de gestion de la sécurité</i> (Safety) : vise à identifier et à contrôler les risques liés à la sécurité dans l'organisation. Il comprend une description des procédures et des protocoles de sécurité à suivre, ainsi que des responsabilités des employés en matière de sécurité.</p> <p>Un <i>système de gestion de la qualité</i> (Qualité) : se concentre sur le contrôle et l'amélioration des processus afin de garantir la qualité des produits et des services. Il comprend des procédures de mesure de la qualité, de gestion des réclamations et d'identification des domaines à améliorer.</p> <p>Un <i>système de gestion environnementale</i> (Environnement) : conçu pour gérer et minimiser l'impact environnemental d'une entreprise ou d'une organisation en mettant en œuvre des processus et des pratiques qui réduisent les émissions nocives, minimisent les déchets, préservent les ressources naturelles et encouragent l'utilisation de sources d'énergie renouvelables.</p> <p>Un <i>système de gestion intégrée</i> (gestion) : un système qui combine et intègre les aspects de sécurité et de qualité de l'organisation en une seule entité. Il comprend des procédures et des protocoles visant à garantir la sécurité et la qualité des produits et des services.</p> <p>Un SQ(E)MS peut contribuer à améliorer et à maintenir la sécurité et la qualité des produits et des services, ainsi qu'à améliorer les performances et l'efficacité de l'organisation.</p>
<i>Preuve</i>	Il y a un SQ(E)MS physique ou numérique à bord.
E10b	Tous les documents S&Q font-ils partie d'un système contrôlé ?
<i>Notes</i>	<p>Les documents doivent faire partie d'un système contrôlé car ils constituent une partie importante des processus opérationnels et contiennent des informations essentielles au fonctionnement quotidien d'une organisation.</p> <p>Il existe plusieurs raisons pour lesquelles les documents doivent être inclus dans un système contrôlé :</p> <p>Minimiser les erreurs : en veillant à ce que les documents soient contrôlés, il est possible de minimiser les erreurs et les incohérences, ce qui accroît la précision et la fiabilité de l'information.</p> <p>Garantir la conformité aux lois et réglementations : en incluant des documents dans un système contrôlé, l'organisation peut s'assurer que ces documents sont conformes aux lois et réglementations en vigueur et qu'il n'y a pas d'infraction à la loi.</p> <p>Réduction des risques : un système de gestion contrôlée des documents peut contribuer à réduire les risques liés à des informations obsolètes ou inexacts.</p>



	<p>Promouvoir l'efficacité : en incluant les documents dans un système contrôlé, ils peuvent être facilement trouvés et partagés, ce qui contribue à l'efficacité de l'organisation.</p> <p>En général, un système de gestion des documents contrôlés fournit des informations précises, fiables et cohérentes nécessaires aux activités quotidiennes d'une organisation.</p>
<i>Preuve</i>	Inspection du système contrôlé, numérique ou physique. Vérifier, par exemple, la personne responsable du document, la version, la date de révision, la disponibilité au bon endroit.
E10c	Tous les documents, enregistrements et instructions relatifs à la S&Q sont-ils disponibles dans une ou plusieurs langues de travail définies par le SQ(E)MS ?
<i>Notes</i>	Se mettre d'accord sur une ou plusieurs langues de travail contribue à une communication plus efficace, à une meilleure collaboration, à une plus grande précision et à une prise de décision plus rapide. Cela contribue également à rationaliser la communication, car il faut moins de temps pour expliquer les mots ou les phrases. Cela peut s'avérer utile en cas d'urgence.
<i>Preuve</i>	Langue(s) de travail définie(s) dans SQ(E)MS, documents, enregistrements et instructions d'utilisation disponibles pour inspection
E10d	L'autorité prépondérante du capitaine est-elle définie dans le SQ(E)MS et clairement énoncée dans sa description de poste ?
<i>Notes</i>	L'autorité prépondérante est le droit et la responsabilité du capitaine d'un navire de prendre les décisions nécessaires à la sécurité et au bien-être du navire, de l'équipage et des passagers, même si ces décisions vont à l'encontre des procédures ou instructions normales du propriétaire ou de l'exploitant du navire. Il s'agit d'une responsabilité importante du capitaine, d'un aspect important du droit maritime et d'un élément largement reconnu comme essentiel de la sécurité de l'exploitation des navires. Dans le cas où il y a plusieurs capitaines à bord, un capitaine est désigné pour exercer l'autorité générale.
<i>Preuve</i>	Mention dans le SQ(E)MS et le capitaine de la description du poste.



E20 Briefing de l'équipage et des passagers	
E20a	Tous les membres de l'équipage reçoivent-ils une formation en matière de sécurité et d'environnement au moment de leur entrée en service, et cette formation est-elle consignée ?
<i>Notes</i>	Un cours de formation à la sécurité et à l'environnement est un cours éducatif qui forme les employés aux directives en matière de sécurité et d'environnement applicables à leur travail. La formation se concentre sur divers aspects de la sécurité et de l'environnement, tels que les équipements de protection individuelle, les procédures de sécurité et d'urgence, les lois et règlements, les matières dangereuses, la sécurité incendie et la sensibilisation à l'environnement. L'objectif de la formation est de réduire les accidents à bord, d'améliorer la culture de la sécurité et de réduire l'impact environnemental d'une organisation. Il est donc important d'investir dans une formation de qualité en matière de sécurité et d'environnement pour les équipages.
<i>Preuve</i>	Description dans le manuel SQ(E)MS, enregistrement de la participation, y compris les signatures des participants.
E20b	Tous les membres de l'équipage sont-ils informés de la politique en matière de drogues et d'alcool ?
<i>Notes</i>	Une politique en matière de drogues et d'alcool est un ensemble de règles et de procédures établies par une organisation pour réglementer et gérer la consommation de drogues et d'alcool sur le lieu de travail. La politique définit le niveau acceptable de consommation ou l'interdiction de consommation de drogues et d'alcool sur le lieu de travail, ainsi que les procédures de dépistage de la consommation de drogues et d'alcool et les sanctions en cas de violation de la politique. L'objectif d'une politique en matière de drogues et d'alcool est de créer un environnement de travail sûr et sain, de réduire les risques d'accidents et de dommages, et de promouvoir la productivité et l'efficacité des employés. Les organisations qui mettent en œuvre une politique en matière de drogues et d'alcool peuvent sensibiliser leurs employés aux risques liés aux drogues et à l'alcool sur le lieu de travail et promouvoir une culture de la responsabilité et de la sécurité.
<i>Preuve</i>	Description dans SQ(E)MS et signatures des membres de l'équipage, y compris du personnel de l'hôtel, indiquant qu'ils ont reçu, lu et compris la politique.
E20c	Tous les passagers reçoivent-ils des instructions de sécurité de la part du personnel désigné à bord avant le début du voyage ?
<i>Notes</i>	Les consignes de sécurité sur un navire à passagers sont des règles et des conseils donnés aux passagers par le personnel pour les aider en cas d'urgence. Il s'agit notamment de porter des gilets de sauvetage, d'éviter les zones à risque, de suivre les itinéraires d'évacuation et de se rassembler aux points de rassemblement. Les passagers apprennent à agir en cas d'urgence. L'objectif est d'assurer la sécurité des passagers et de minimiser les risques potentiels en cas d'urgence sur le navire.
<i>Preuve</i>	Description dans SQ(E)MS, enregistrement de l'instruction avec date, heure, liste de présence, vérification croisée avec les passagers.



E20d	La tâche est-elle liée aux consignes de sécurité mentionnées dans les descriptions de poste des personnes désignées ?
<i>Notes</i>	Cela permet de s'assurer que les employés savent ce que l'on attend d'eux.
<i>Preuve</i>	Description du poste dans le manuel SQ(E)MS et avec chaque employé.
E20e	Un calendrier des exercices de sécurité/catastrophe a-t-il été mis en place et documenté ?
<i>Notes</i>	Un programme d'exercices de sécurité et de catastrophe comprend la fréquence des exercices, les parties impliquées et leurs responsabilités, les scénarios pratiqués et les procédures à suivre en cas d'urgence. L'organisation d'exercices réguliers permet aux personnes de s'habituer aux procédures, et toute erreur ou tout problème peut être identifié et résolu avant qu'une véritable urgence ne se produise
<i>Preuve</i>	Programme et documentation identifiés dans le programme disponibles à bord.
E20f	Un calendrier des exercices de sécurité et de catastrophe est-il disponible pour que les équipes puissent y participer ?
<i>Notes</i>	Cela permet de s'assurer que les employés savent quand participer à un exercice de sécurité ou de catastrophe.
<i>Preuve</i>	Programme, description des exercices, date et liste des participants à cet exercice.
E20g	Des exercices d'évacuation ont-ils lieu tous les six mois ?
<i>Notes</i>	Un exercice de lutte contre l'incendie vise à garantir une action rapide et ciblée lors d'un incendie. La pratique permet d'apprendre les 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 feux naissants, extinction, agents extincteurs et extincteurs, substances dangereuses, armoires électriques.
<i>Preuve</i>	Description de l'exercice le plus récent, liste de présence avec date de l'exercice et signatures des participants.
E20h	Y a-t-il tous les six mois un exercice simulant une situation d'homme à la mer ?
<i>Notes</i>	Une manœuvre d'homme à la mer est utilisée pour sauver une personne tombée à l'eau de manière rapide, efficace et sûre. Il est important de mettre en place des automatismes pour que tout se fasse avec un minimum d'ordres. Cela implique de discuter et de simuler différents scénarios (pensez aux types de voies navigables en fonction des caractéristiques du bateau). Il est donc conseillé de pratiquer régulièrement des simulations de manœuvres d'homme à la mer. Il est important que le bateau puisse revenir rapidement et en toute sécurité vers la personne qui se noie et qu'il prenne une bonne position par rapport à la personne qui se noie, de sorte qu'elle puisse être facilement secourue.
<i>Preuve</i>	Description de l'exercice le plus récent, liste de présence avec date de l'exercice et signatures des participants.



E20i	L'utilisation d'équipements de protection individuelle (casque, gilet de sauvetage, protection auditive) est-elle démontrée ?
<i>Notes</i>	L'utilisation d'équipements de protection individuelle est nécessaire pour gérer les risques à bord et réduire les risques de blessures ou d'atteintes à la santé.
<i>Preuve</i>	Présence d'un casque, d'un gilet de sauvetage et d'une protection auditive pour chaque membre de l'équipage.
E20j	Les coordonnées des personnes à contacter pour les notifications et les communications d'urgence sont-elles facilement accessibles dans la timonerie ?
<i>Notes</i>	En gardant les coordonnées de contact à jour et en les rendant disponibles, les alarmes peuvent être déclenchées rapidement. Cela permet aux secouristes et aux autres intervenants de réagir rapidement et efficacement à la situation d'urgence et d'obtenir les informations nécessaires pour apporter l'aide appropriée.
<i>Preuve</i>	Liste visible dans la timonerie.
E20k	Les coordonnées des personnes à contacter pour les notifications d'urgence sont-elles conformes au format du SQMS et sécurisées ?
<i>Notes</i>	Il est important de disposer d'informations non ambiguës.
<i>Preuve</i>	Décrit dans le SQ(E)MS, y compris la procédure garantissant l'actualité des données, les versions, la timonerie et la correspondance QM(E)MS.
E20l	Le SQ(E)MS comprend-il des plans d'action spécifiques étayés par des listes de contrôle pour des situations d'urgence particulières (couverture minimale : échouement, collision, incendie à bord et homme à la mer) ?
<i>Notes</i>	Des plans d'action spécifiques étayés par des listes de contrôle sont très importants en cas d'échouement, de collision, d'incendie à bord et d'homme à la mer, car ces situations d'urgence peuvent être très graves et doivent être traitées rapidement pour garantir la sécurité de l'équipage et des passagers. Un plan d'action standardisé et des listes de contrôle permettent à l'équipage et aux passagers d'agir rapidement et efficacement, en minimisant les risques de blessures ou de dommages.
<i>Preuve</i>	Plans d'action et listes de contrôle décrits dans SQ(E)MS.



E20m	Le commandant en second (adjoint du capitaine) est-il clairement défini dans le SQ(E)MS ?
<i>Notes</i>	La nomination d'un capitaine remplaçant est importante pour la sécurité et le bien-être de l'équipage et des passagers à bord d'un navire. Le capitaine est responsable de la navigation, de la sécurité et des procédures opérationnelles. S'il n'est pas en mesure d'assumer ces responsabilités, les conséquences peuvent être graves. Il est particulièrement important lors de longs voyages où la fatigue ou la maladie peuvent être un facteur, ou lors de situations d'urgence. Il assure la continuité des procédures opérationnelles et permet de répondre rapidement et efficacement aux situations d'urgence. Il est également conforme aux réglementations internationales et aux exigences des autorités maritimes.
<i>Preuve</i>	Décrit dans le SQ(E)MS, vérifier la situation actuelle à bord.

E30 Porte-parole de la presse

E30a+d	Plan de réponse aux médias
<i>Notes</i>	<p>Un plan de réponse aux médias est un plan élaboré par une organisation pour se préparer à une éventuelle couverture médiatique en cas de crise ou d'événement inattendu. Le plan décrit comment l'organisation répondra aux demandes des médias et comment elle communiquera la situation au public. Un plan de réponse aux médias contient généralement un certain nombre d'éléments clés, tels que</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une liste des personnes clés chargées de la communication avec les médias et le public, y compris leurs coordonnées. - Description des procédures de collecte d'informations sur l'événement, telles que l'identification de la cause et la détermination de l'étendue des dommages. - Un aperçu des canaux de communication qui seront utilisés pour faire passer le message, tels que les communiqués de presse, les médias sociaux, les conférences de presse et les interviews avec les médias. - Une description du message qui sera communiqué et de la manière dont il sera présenté, y compris la manière dont l'organisation traitera les informations erronées ou les rumeurs. - Un calendrier de mise en œuvre du plan, comprenant des délais pour l'envoi de communiqués de presse, l'organisation de conférences de presse et la réponse aux demandes des médias. <p>L'objectif d'un plan de réponse aux médias est de s'assurer que l'organisation peut répondre rapidement et efficacement aux demandes potentielles des médias et gérer la situation afin de protéger la réputation de l'organisation.</p>
<i>Preuve</i>	Plan de réponse aux médias dans le SQ(E)MS et connu de l'équipage.



E30b+c	Porte-parole des médias & l'équipage sait-il qui est le porte-parole des médias ?
<i>Notes</i>	<p>La désignation d'un porte-parole est importante pour plusieurs raisons :</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Communication avec les médias</i> : le porte-parole est chargé de gérer la communication entre une organisation et les médias. Il est important que l'organisation ait un message clair à communiquer aux médias et que ce message soit transmis de manière cohérente et précise. <i>2. Protéger la réputation</i> : un porte-parole peut également contribuer à protéger la réputation d'une organisation. Par exemple, en cas de crise ou de nouvelles négatives concernant l'organisation, le porte-parole peut aider à gérer le message de l'organisation et veiller à ce qu'il soit communiqué de manière appropriée. <i>3. Instaurer la confiance</i> : le porte-parole peut également contribuer à instaurer la confiance avec le public et les médias. En étant ouvert et honnête sur les activités et les performances de l'organisation, le porte-parole peut contribuer à améliorer la réputation de l'organisation et à gagner la confiance du public et des médias. <i>4. Communication efficace</i> : un porte-parole peut contribuer à améliorer la communication d'une organisation et veiller à ce que le message de l'organisation soit transmis de la bonne manière. Par exemple, le porte-parole peut s'assurer que le message est formulé dans un langage compréhensible et qu'il est adapté au public visé. <p>En bref, un porte-parole est important parce qu'il peut aider à gérer la communication d'une organisation avec les médias et le public. Cela permet à l'organisation de protéger sa réputation, d'instaurer la confiance et de communiquer efficacement avec ses publics cibles.</p>
<i>Preuve</i>	Instructions relatives au porte-parole incluses dans le SQ(E)MS, instructions et porte-parole connus de l'équipage.
E30e	Une formation est-elle organisée au moins une fois par an sur la manière de répondre de manière appropriée aux médias ?
<i>Notes</i>	Une formation régulière permet de maintenir et d'améliorer les compétences nécessaires pour communiquer efficacement avec les médias et le public. Raisons pour lesquelles une formation régulière est importante : nouveaux développements, amélioration des compétences, meilleure préparation à la communication de crise.
<i>Preuve</i>	Enregistrement des formations, des présences et des signatures.



E40 Procédures de notification des non-conformités, des accidents et des situations dangereuses (incidents)	
E40a	Le SQ(E)MS définit-il les termes "quasi-accident", "incident" et "accident" ?
<i>Notes</i>	<p>Un "quasi-accident" est un événement qui aurait pu entraîner un accident ou une blessure, mais qui ne l'a pas fait. C'est l'occasion pour les organisations d'identifier et de corriger les risques potentiels en matière de sécurité avant qu'un accident réel ne se produise.</p> <p>Un "incident" est un événement qui cause un dommage ou une blessure, mais qui n'entraîne pas de blessure grave ou d'accident. Par exemple, une chute mineure qui ne nécessite pas de soins médicaux est considérée comme un incident.</p> <p>Un "accident", en revanche, est un événement qui entraîne des blessures, des dommages ou des pertes. Il s'agit d'un événement grave qui nécessite une enquête et des mesures correctives afin d'éviter de nouveaux incidents.</p> <p>En résumé, les termes "quasi-accident" et "incident" désignent des événements qui peuvent conduire à un accident, tandis qu'un "accident" est un événement qui entraîne effectivement des dommages ou des blessures.</p>
<i>Preuve</i>	Décrit dans le SQ(E)MS et connu de l'équipage.
E40b+c	Un système formel de rapports sur l'E40a entre le navire et le bureau est-il documenté et appliqué ? Les rapports sont-ils analysés et évalués par le personnel du navire et du bureau ?
<i>Notes</i>	<p>Un système de signalement des quasi-accidents, des incidents et des accidents est important pour améliorer la sécurité et la santé sur le lieu de travail. Voici quelques raisons pour lesquelles un tel système peut être utile :</p> <p><i>Prévention</i> : un système de notification des quasi-accidents, des incidents et des accidents peut aider à identifier les causes et les circonstances qui ont conduit à un incident. Sur cette base, des mesures préventives peuvent être prises pour éviter des incidents similaires à l'avenir.</p> <p><i>Gestion des risques</i> : la collecte et l'analyse systématiques d'informations sur les quasi-accidents, les incidents et les accidents permettent de mieux comprendre et gérer les risques et les dangers sur le lieu de travail. Cela peut contribuer à améliorer la sécurité des travailleurs et à réduire la probabilité d'incidents et d'accidents.</p> <p><i>Conformité</i> : un système de signalement des quasi-accidents, des incidents et des accidents peut aider à respecter les obligations légales en matière de santé et de sécurité au travail. Il peut également aider à se conformer aux normes et lignes directrices internes de l'organisation.</p> <p><i>Amélioration de la culture d'entreprise</i> : un système de signalement des quasi-accidents, des incidents et des accidents peut contribuer à une culture d'entreprise ouverte et transparente. Il peut encourager les employés à signaler les incidents et les accidents évités de justesse sans craindre de mesures punitives. Cela permet aux employés de travailler ensemble pour améliorer la sécurité sur le lieu de travail et prévenir les accidents.</p>



	<p><i>Formation et sensibilisation</i> : Le signalement et l'analyse des accidents et incidents évités de justesse permettent de mieux comprendre les besoins et les programmes de formation. Cela peut contribuer à sensibiliser les travailleurs aux risques et aux dangers sur le lieu de travail et à les former sur la manière d'effectuer leur travail en toute sécurité.</p> <p>En résumé, un système de notification des quasi-accidents, des incidents et des accidents est un outil important pour améliorer la sécurité et la santé sur le lieu de travail, gérer les risques et prévenir les accidents.</p>
<i>Preuve</i>	Décrit dans SQ(E)MS et rapport consultable par l'inspecteur.
E40d	Des mesures préventives sont-elles identifiées, documentées et mises en œuvre ?
<i>Notes</i>	Les mesures préventives sont importantes pour identifier et gérer les risques avant qu'ils ne causent des problèmes. Elles contribuent à garantir la sécurité et la qualité et peuvent prévenir les coûts et les atteintes à la réputation qui peuvent résulter d'incidents ou de problèmes.
<i>Preuve</i>	Décrit dans SQ(E)MS et rapport consultable par l'inspecteur.
E40e+f+g	<p>Les mesures préventives sont-elles réparties sur tous les navires de la compagnie maritime (et pas seulement sur un navire spécifique) ?</p> <p>Un bilan annuel global est-il préparé par le bureau et communiqué à la flotte ?</p> <p>Les événements spécifiques signalés sont-ils inclus dans les programmes de formation annuels ?</p>
<i>Notes</i>	Si les autres savent quelles mesures préventives ont été prises, ils peuvent s'en inspirer et les mettre en œuvre à leur tour. Cela peut accroître leur propre sécurité, empêcher la répétition d'événements indésirables et réduire les coûts.
<i>Preuve</i>	Décrit dans la documentation SQ(E)MS, les rapports et la formation.



E50 Prévenir les pannes d'équipement	
E50a+b	Un système électronique de maintenance planifiée (PMS) spécifique au navire est-il en place ? Des équipements spécifiques font-ils l'objet d'une maintenance préventive et celle-ci est-elle documentée, effectuée et enregistrée dans le cadre de l'E50a ?
<i>Notes</i>	La maintenance périodique et la maintenance planifiée sont des types de maintenance qui sont planifiés et exécutés à l'avance pour prévenir les défaillances, tandis que la maintenance préventive se concentre sur la prévision et la prévention des défaillances avant qu'elles ne se produisent. Un système d'entretien planifié (PMS) est un système utilisé pour gérer et programmer l'entretien périodique/planifié et préventif ainsi que l'inspection des équipements et des systèmes à bord. Il comprend la programmation de l'entretien à intervalles réguliers, la réalisation d'inspections, le dépannage et le remplacement de pièces si nécessaire. L'objectif d'un PMS est de maintenir les équipements et les systèmes en bon état, de prévenir les pannes et les défaillances et d'améliorer l'efficacité des opérations.
<i>Preuve</i>	Mise en œuvre visible à bord. Partie démontrable du PMS, enregistrement, documents et certificats des travaux d'entretien effectués.
E50c	Les activités de maintenance (de routine) effectuées par les techniciens de maintenance sont-elles contrôlées et vérifiées par le personnel de bord et enregistrées dans le cadre de l'E50a ?
<i>Notes</i>	Avant le départ du ou des techniciens de maintenance, le travail est vérifié, testé et discuté, afin d'éviter les surprises après le départ du ou des techniciens.
<i>Preuve</i>	Enregistrement à bord.
E50d+e	Le PMS prévoit-il des contrôles de routine d'équipements spécifiques à des intervalles définis et enregistrés par le personnel de bord (au moins : systèmes de la salle des machines, sauvetage, lutte contre l'incendie, détection des incendies et équipement de navigation) ? Les résultats des contrôles effectués sur l'E50d sont-ils communiqués au bureau (ou enregistrés en ligne dans le PMS) ?
<i>Notes</i>	Il est important de planifier et d'enregistrer les contrôles de routine pour plusieurs raisons : conformité réglementaire, assurance qualité, traçabilité, responsabilité et amélioration continue.
<i>Preuve</i>	Enregistrement à bord.
E50f	Les rapports annuels sur l'état technique du navire, préparés par le personnel du bureau, sont-ils disponibles à bord (résumé des tendances mises en évidence) ?
<i>Notes</i>	Les rapports annuels sont importants pour comprendre l'état technique et planifier l'entretien ou le remplacement longterm à l'avance.
<i>Preuve</i>	Rapports annuels du département technique. Éventuellement complétés par un rapport récent du bureau de classe.



E60 Audits internes et externes	
E60a-g	Audits, rapports, points d'action, suivi et rapports
<i>Notes</i>	<p>Les audits internes et externes sont tous deux des formes d'évaluation indépendante des processus, procédures et systèmes d'une organisation afin de garantir la qualité et la conformité aux normes et lois applicables.</p> <p><i>Les audits internes</i> sont menés par des employés de l'organisation elle-même afin de vérifier si les processus et procédures internes sont correctement suivis. Cela permet d'identifier les problèmes ou les écarts avant qu'ils n'entraînent des problèmes plus importants et d'améliorer l'efficacité et l'efficacité de l'organisation. Les audits internes sont généralement menés par des auditeurs internes formés et indépendants des services ou des processus contrôlés.</p> <p><i>Les audits externes</i> sont réalisés par des auditeurs indépendants et objectifs qui ne sont pas directement associés à l'organisation. Ces audits sont souvent utilisés pour évaluer les performances de l'organisation conformément aux normes, réglementations ou exigences légales externes. Par exemple, les audits externes peuvent être utilisés pour évaluer la conformité d'une organisation aux exigences d'une certification ou d'une accréditation particulière, ou pour vérifier la conformité de l'organisation aux exigences légales en matière de sécurité, de santé et d'environnement.</p> <p>Il est important que les audits internes soient réalisés tous les ans et les audits externes tous les trois ans, que tous les rapports soient examinés par l'équipe de gestion à bord, que les points d'action soient enregistrés et qu'il y ait un suivi. Les résultats doivent également être communiqués à l'organisation à terre.</p>
<i>Preuve</i>	Description dans SQ(E)MS, calendrier d'audit, rapport, points d'action et étapes de suivi, y compris le calendrier, disponibles et compréhensibles pour l'inspecteur Green Award et manifestement partagés avec l'organisation ou les organisations à terre.



E70 Prévention des collisions	
E70a	Un capteur de mesure de la hauteur du pont qui déclenche une alarme en cas de hauteur insuffisante.
<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 permet d'accroître la vigilance et la sécurité à bord et de réduire le risque de collision entre les ponts.
<i>Preuve</i>	Installation de travail à bord.
E70b	Un système d'alarme de type "homme mort" dans la timonerie, avec des capteurs surveillant les mouvements humains.
<i>Notes</i>	Une étude commandée par la <u>plate-forme européenne de transport par voies navigables</u> a révélé que dans 70 à 80 % des incidents survenus dans 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 à un malaise de la personne à la barre.
<i>Preuve</i>	Installation de travail à bord.
E70c	Un deuxième radar à l'arrière
<i>Notes</i>	En supposant que le premier radar se trouve à l'avant, un deuxième radar à l'arrière peut améliorer la sécurité et la navigation du navire et fournir une solution de secours en cas de défaillance du radar situé à l'avant.
<i>Preuve</i>	Installation de travail à bord.



F10 Protection des conditions de travail	
F10a-c	Confident externe
Notes	<p>Les parties prenantes du Green Award ont demandé que l'on se concentre sur les conditions de travail à bord des navires de passagers. Nous pourrions inclure toute une liste de ces questions, mais nous avons décidé de nous concentrer sur le confident.</p> <p>Un confident au sein d'une entreprise a plusieurs fonctions et avantages importants. Voici quelques raisons essentielles pour lesquelles une entreprise devrait avoir un confident :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Il offre un environnement sûr</i> : un confident est là pour aider les employés à résoudre leurs problèmes et leurs préoccupations. Il peut s'agir de brimades, de harcèlement, de discrimination, de conflits du travail, de stress, etc. La présence d'un confident permet aux salariés de se sentir plus en sécurité et mieux soutenus pour aborder ces questions. • <i>Il améliore la communication</i> : un confident peut servir d'intermédiaire important entre les employés et la direction. Il peut ainsi contribuer à résoudre les problèmes de communication au sein de l'entreprise, à améliorer l'ambiance de travail générale et à accroître la productivité. • <i>Il contribue à la prévention</i> : la présence d'un confident peut sensibiliser les employés aux procédures et politiques mises en place par l'entreprise pour traiter les problèmes. Cela peut contribuer à prévenir les problèmes avant qu'ils ne surviennent et à améliorer la culture du travail. • <i>Il améliore la satisfaction des employés</i> : ceux-ci veulent se sentir valorisés et savoir qu'ils sont entendus. Un confident peut aider les employés à résoudre leurs problèmes et peut également être une source importante de commentaires pour la direction afin d'améliorer l'environnement de travail. Cela peut accroître la satisfaction des employés et contribuer à retenir les employés les plus précieux. <p>En résumé, la présence d'un confident au sein d'une entreprise peut contribuer à créer un environnement de travail plus sûr et plus sain, à améliorer la communication, à prévenir les problèmes et à accroître la satisfaction des employés.</p>
Preuve	La disponibilité et l'objectif d'un confident sont décrits dans le SQ(E)MS et sont connus de tous les membres de l'équipage, toute vérification croisée avec l'équipage. Les coordonnées du confident sont disponibles dans le(s) réfectoire(s).

Green Award pour les bateaux de croisière fluviale Guide de lecture du Programme d'exigences 2023



F10d-g	Rapport annuel du confident
<i>Notes</i>	<p>Green Award considère qu'il est important que le syndic produise un rapport annuel. Ce rapport a plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none">• L'obligation de rendre compte du travail effectué par le syndic. Il peut être important de montrer quelles questions ont été discutées, quelles mesures ont été prises et quels ont été les résultats. Cela peut contribuer à renforcer la confiance dans le syndic et à promouvoir la transparence. Les cas sont décrits de manière anonyme, sauf si l'employé concerné demande qu'il en soit autrement.• Identifier les tendances et les modèles dans les plaintes et les préoccupations présentées au syndic. Cela permet d'identifier et de nommer les problèmes afin de prendre des mesures ciblées pour y remédier.• Formuler des recommandations d'amélioration sur la base des expériences du confident. Ces recommandations peuvent contribuer à améliorer les politiques et les procédures au sein d'une organisation afin de promouvoir la sécurité et le bien-être des employés.• En résumé, le rapport annuel d'un confident peut contribuer à promouvoir la transparence, la responsabilité et l'amélioration au sein d'une organisation. Il est également important que le rapport annuel soit mis simultanément à la disposition des organisations à terre et des membres de l'équipage.
<i>Preuve</i>	Description dans SQ(E)MS, rapport le plus récent à bord, recoupement éventuel avec l'équipage .



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 de la note obtenue dans les catégories "A. Performances du moteur" et "B. Exigences supplémentaires". Il ne s'agit pas de la somme des points, voir le tableau ci-contre.
- ✓ Les navires ne sont pas tenus de satisfaire à toutes les exigences supplémentaires. Le degré de notation des exigences supplémentaires influe sur le niveau du certificat.
- ✓ Pour obtenir un certificat Green Award au 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 droits 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 pour que les ports offrent des réductions sur les redevances portuaires.

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.

Groupe cible : navires naviguant sans émissions, c'est-à-dire sans émissions de CO₂, SO_x, NO_x et PM.

Exemple : navires équipés de batteries, conteneurs de batteries, H₂ comme vecteur d'énergie.

Performance : au moins 3 heures sans émission, ou 50 % du temps si moins de 6 heures de navigation.

Moteurs	Pourcentage		
	A. Performances des moteurs	B-F Exigences supplémentaires	
CCNR2	29%-32%	≥ 20%	a
	33%-49%	20%-39%	b
		≥ 40%	c
	50%-57%	20%-39%	d
≥ 40%		e	
UE Phase V	≥ 58%	18%-25%	f
		26%-39%	g
		≥ 40%	h
Électrique	≥ 75%	18%-25%	i
		26%-39%	j
		≥ 40%	k

Tableau 4



5. Procédures

5.1. Procédure de certification

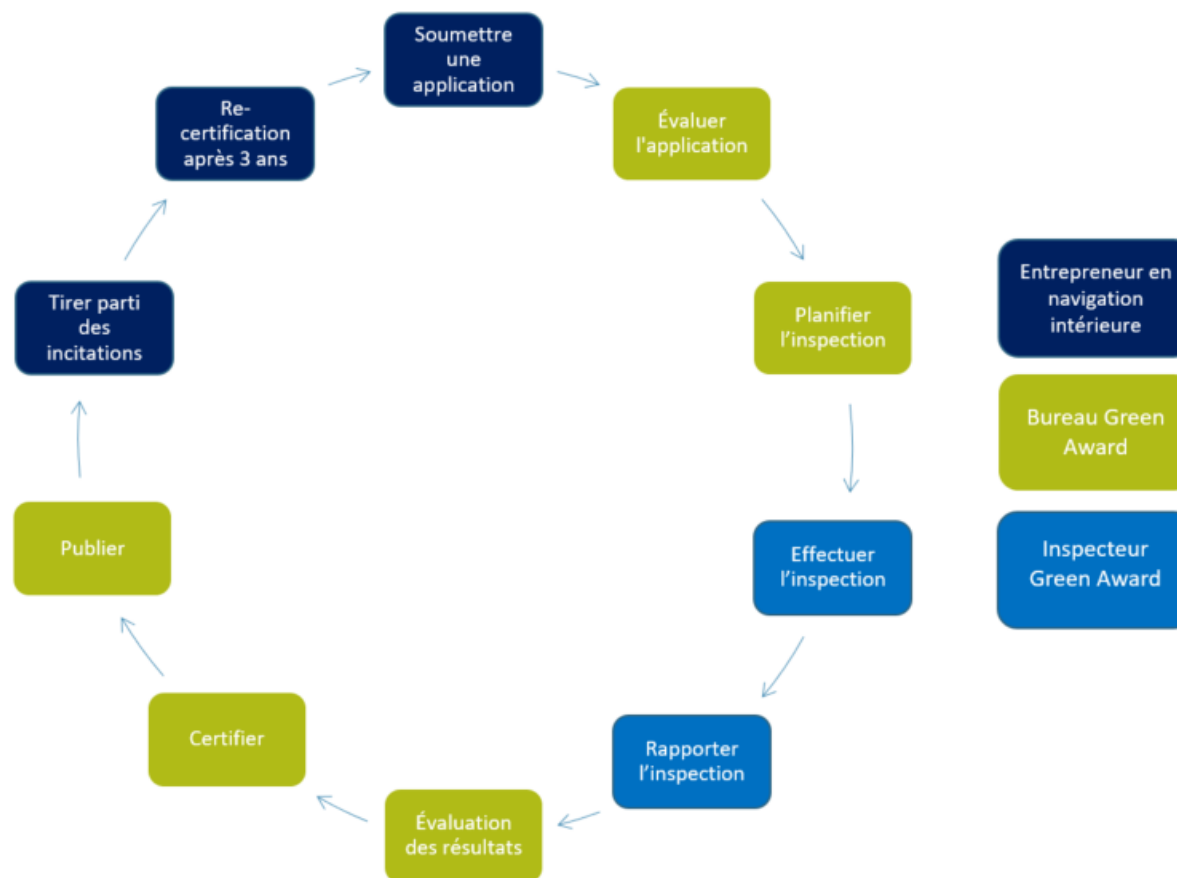


Figure 1



5.2. 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 d'exigences, 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 collaboration avec les opérateurs de barges, les compagnies de croisière, les associations professionnelles, les ports et bien d'autres acteurs. Pour garantir la qualité et la pertinence de notre programme d'exigences, nous travaillons de la manière suivante :

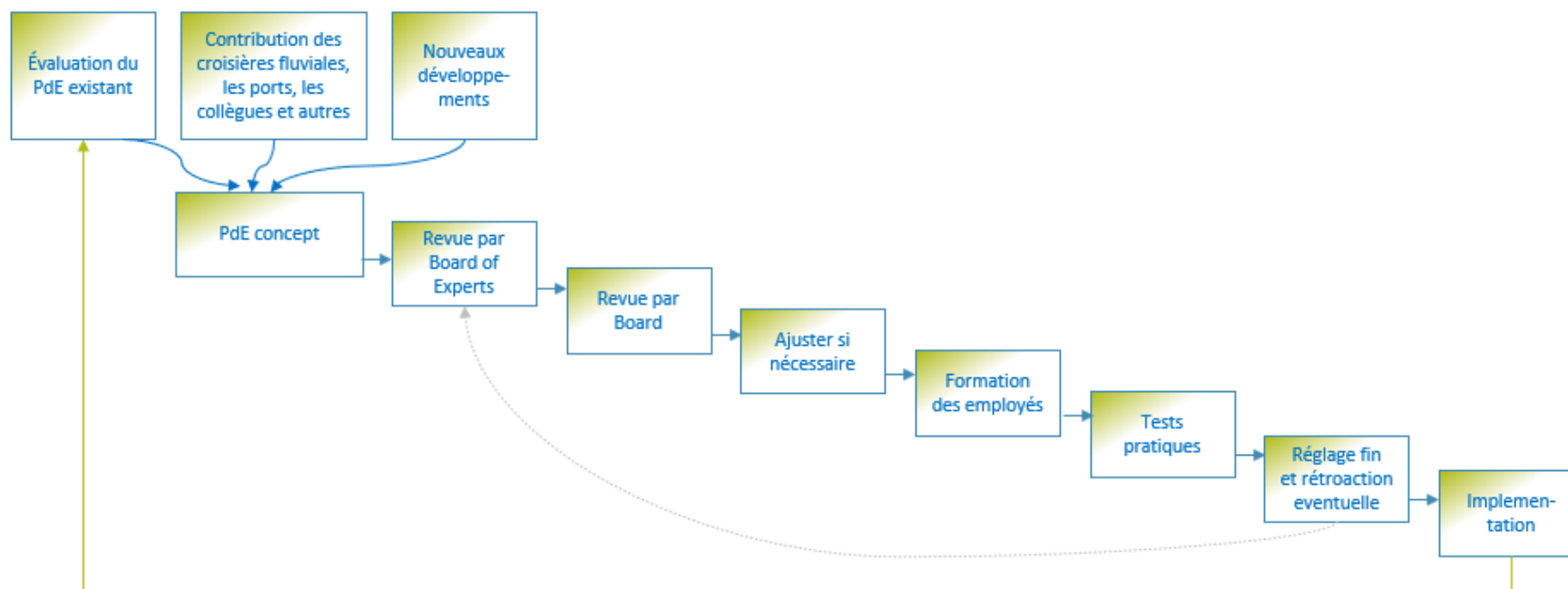


Figure 2

Green Award pour les bateaux de croisière fluviale Guide de lecture du Programme d'exigences 2023



6. Enfin

Le Green Award vise à fournir un programme d'exigences ambitieux mais réalisable qui contribuera à faire progresser la durabilité du transport maritime. Les questions, commentaires et suggestions d'amélioration sont toujours les bienvenus à l'adresse inlandshipping@greenaward.org. Une équipe d'experts ayant une expérience de la navigation intérieure se fera un plaisir de vous aider.

Fondation Green Award
Westerkade
3016 CL ROTTERDAM
+3110-2170200



* * *