



Green Award voor riviercruiseschepen

Leeswijzer Programma van Eisen 2023

©2023 Green Award Foundation | Versie 1.0





Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Achtergrond.....	4
3.	Programma van eisen	4
3.1.	Motorprestaties (blad A).....	4
3.2.	Aanvullende eisen (blad B).....	9
	B10 Afvalbeheer	9
	B20 Voorkomen van vervuiling	11
	C10 Alternatieve brandstoffen.....	15
	C20 Energiebronnen voor aandrijving.....	15
	C30 Energiebesparende maatregelen aan voortstuwing/romp	15
	C40 Emissiereductie	18
	C50 Brandstofbesparing.....	19
	C60 CO ₂ -prestatie	20
	D10 Algemene certificering.....	21
	E10 Safety & Quality Management documenten.....	22
	E20 Briefing van de bemanning en de passagiers	24
	E30 Perswoordvoering.....	27
	E40 Meldingsprocedures voor non-conformiteiten, ongevallen en gevaarlijke situaties (incidenten)	29
	E50 Voorkomen van uitval van apparatuur.....	31
	E60 Interne en externe audits.....	32
	E70 Voorkomen van aanvaringen	33
	F10 Bescherming van de arbeidsomstandigheden	34
4.	Puntentoekenning en certificatieniveau.....	36
4.1.	Brons-zilver-goud	36
4.2.	Platina label	36
5.	Procedures.....	37
5.1.	Certificatieprocedure	37
5.2.	Procedure ontwikkeling Programma van Eisen.....	38
6.	Tenslotte.....	39



1. Inleiding

Voor u ligt de Leeswijzer van het **Programma van Eisen 2023** voor Green Award voor de riviercruiseschepen. Dit programma is afgeleid van Green Award voor de binnenvaart dat in 2011 is gestart. Green Award merkte een toename van de belangstelling van riviercruiseschepen en omdat deze schepen een andere bedrijfsvoering hebben, is besloten een specifiek programma voor de riviercruiseschepen te ontwikkelen.

De doelstelling van Green Award en de partijen die certificaathouders belonen (hierna te noemen: incentive providers) is het **herkennen, erkennen en stimuleren van een schonere binnenvaart**. Op moment van samenstellen van deze leeswijzer stond de teller op ca. 1.200 gecertificeerde Europese binnenvaartschepen, waarvan 180 riviercruiseschepen, en ruim 50 incentive providers. Deze partijen geven certificaathouders kortingen op havengeld, op producten en diensten of geven recht op een betere ligplaats.

De wereld staat niet stil en Green Award ook niet. Daarom werken wij voortdurend aan de verbetering van ons programma van eisen. Wij staan in nauw contact met binnenvaartondernemers, cruiserederijen, overheden, industrie, havens en vele andere deskundigen. Op basis van de verkregen informatie hebben wij een Programma van Eisen samengesteld dat up-to-date is én ook inspiratie geeft hoe verduurzaming (soms op eenvoudige wijze) vormgegeven kan worden. Het programma werkt simpel: voor diverse prestaties en vrijwillige maatregelen moeten/kunnen punten gescoord worden. Dit wordt beoordeeld door een inspecteur die naar het schip komt, aangevuld met administratieve check door een medewerker op het kantoor van Green Award. Het programma is samengesteld uit twee delen: A. Motorprestaties en B. Aanvullende eisen. Afhankelijk van de scores kan dit leiden tot een Green Award certificaat op het niveau brons, zilver of goud met in sommige gevallen een platina label. Het certificaat is 3 jaar geldig vanaf de inspectiedatum.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de vorige editie van het Programma van Eisen, dat ook voor de riviercruiseschepen gold, zijn:

- Specifieke eisen voor riviercruiseschepen
- Aansluiting bij de door de CCR in aanmerking genomen technologieën
- Meer aandacht voor alternatieve brandstoffen/energiedragers en duurzame energieopwekking
- Nieuwe elementen op het gebied van veiligheid en arbeidsomstandigheden
- Nieuwe elementen ten aanzien van het voorkomen van vervuiling
- Een CO₂-calculatieregistratie
- Een revisie van de puntentoekenning

In deze leeswijzer lichten wij bovenstaande elementen plus alle andere eisen en vrijwillige maatregelen toe.



2. Achtergrond

Stichting Green Award (1994) is een zelfstandige, onafhankelijke organisatie die haar eigen koers vaart, en die tegelijkertijd een scherp oog voor (wettelijke) ontwikkelingen en Europese ambities heeft. Green Award is medeondertekenaar van de [Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens](#), waarmee in 2019 is afgesproken dat de uitstoot door de binnenvaart omlaag moet. Daarnaast heeft Green Award een goede relatie met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). De CCR heeft overeenkomstig de opdracht in de ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 de [Routekaart voor het terugdringen van emissies in de binnenvaart](#) opgesteld. Het doel van de routekaart is de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart tegen 2050 zo veel mogelijk terug te dringen, wat ook de langetermijnvisie is van de Europese Unie (EU). De routekaart schetst voor nieuwe en bestaande schepen transitietrajecten. De daarbij in aanmerking genomen technologieën en emissiegrenswaarden hebben wij in ons streven naar eenduidigheid toegepast in ons Programma van Eisen.

3. Programma van eisen

3.1. Motorprestaties (blad A)

In aanmerking genomen technologieën

Met de CCR Routekaart en de daarin in aanmerking genomen technologieën als uitgangspunt kennen wij een puntenwaardering toe. Die is afhankelijk van de door de hoofd- en hulpmotoren bereikte emissiegrenswaarden. Daarnaast kennen wij ter stimulering punten toe voor innovatieve maatregelen die leiden tot emissiereductie. Hierna volgt de tabel met de in aanmerking genomen technologieën met de Green Award puntenwaardering voor emissieprestaties en voor genomen maatregelen.



CCR Routekaart en Green Award

Door CCR in aanmerking genomen technologieën	Beschrijving	potentiële emissiereductie (Bron: CCR)			Green Award puntenwaardering									voor maatregel **	
		CO ₂	NO _x	PM	voor emissieprestatie*			Emissieloos (zero)							
					CCR 2 niveau	Stage V niveau	Totaal	NO _x	PM	Totaal	NO _x	PM	Totaal		
CCR 2 of lager***, diesel	Fossiele diesel in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van CCR 2 of oudere motor.	0%	0%	0%	100	100	200								
CCR 2 + SCR + DPF, diesel	Fossiele diesel in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van CCR 2 en aangevuld met een nabehandelingsstelsel.	0%	82%	54%											
	CCR 2 + DPF				100	200	300								
	CCR 2 + SCR				200	100	300								
	CCR 2 + DPF + SCR				200	200	400								
Stage V, diesel	Fossiele diesel in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V	0%	82%	92%				200	200	400					
LNG	Vloeibaar gemaakt aardgas in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V.	100%	81%	97%				200	200	400					30
Stage V, HVO	HVO in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V. HVO is zuiver "hydrotreated vegetable oil (dus zonder bijmenging van fossiele brandstoffen) en alle vergelijkbare drop in-bio brandstoffen (met inbegrip van e-brandstoffen), alsook synthetische diesel die gemaakt wordt met ingevangen CO ₂ en duurzame elektrische stroom.	100%	82%	92%				200	200	400					40
LBM	Vloeibaar gemaakt bio-methaan (of bio LNG) in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V.	100%	81%	97%				200	200	400					40
Batterij	Elektrisch voortstuwingssysteem met ingebouwde batterijen of uitwisselbare batterijsystemen.	100%	100%	100%							300	300	600		60
H ₂ , FC	Vloeibaar of gasvormig waterstof dat gebruikt wordt in brandstofcellen	100%	100%	100%							300	300	600		60
H ₂ , ICE	Vloeibaar of gasvormig waterstof dat gebruikt wordt in interne verbrandingsmotoren	100%	82%	92%				200	200	400					40
MeOH, FC	Methanol dat gebruikt wordt in brandstofcellen	100%	100%	100%							300	300	600		60
MeOH, ICE	Methanol dat gebruikt wordt in interne verbrandingsmotoren	100%	82%	92%				200	200	400					40

Afkortingen

DPF	Diesel particulate filter (roetfilter)
FC	Fuel Cell (brandstofcel)
H ₂	Waterstof (hydrogen)
ICE	Internal Combustion Engine (interne verbrandingsmotor)
LBM	Liquefied Bio Methane (vloeibaar gemaakt biomethaan, CH ₄)
LNG	Liquid Natural Gas (vloeibaar aardgas)
MeOH	Methanol (CH ₃ OH)
PM	Particulate Matters (stofdeeltjes, fijnstof)
SCR	Selective Catalyst Reduction (katalysator)

* Omdat hoofd- en hulpmotoren verschillende emissieniveaus en verschillende draaiuren kunnen hebben wordt het aantal kWh per jaar per motor bepaald en vervolgens het aandeel per motor. Zie Blad A. Motorprestaties.
 ** Te behalen in blad B. Aanvullende Eisen
 *** Een CCR 1 hoofdmotor of hoofdmotor met onbekende certificering zonder nabehandeling is niet certificeerbaar door Green Award

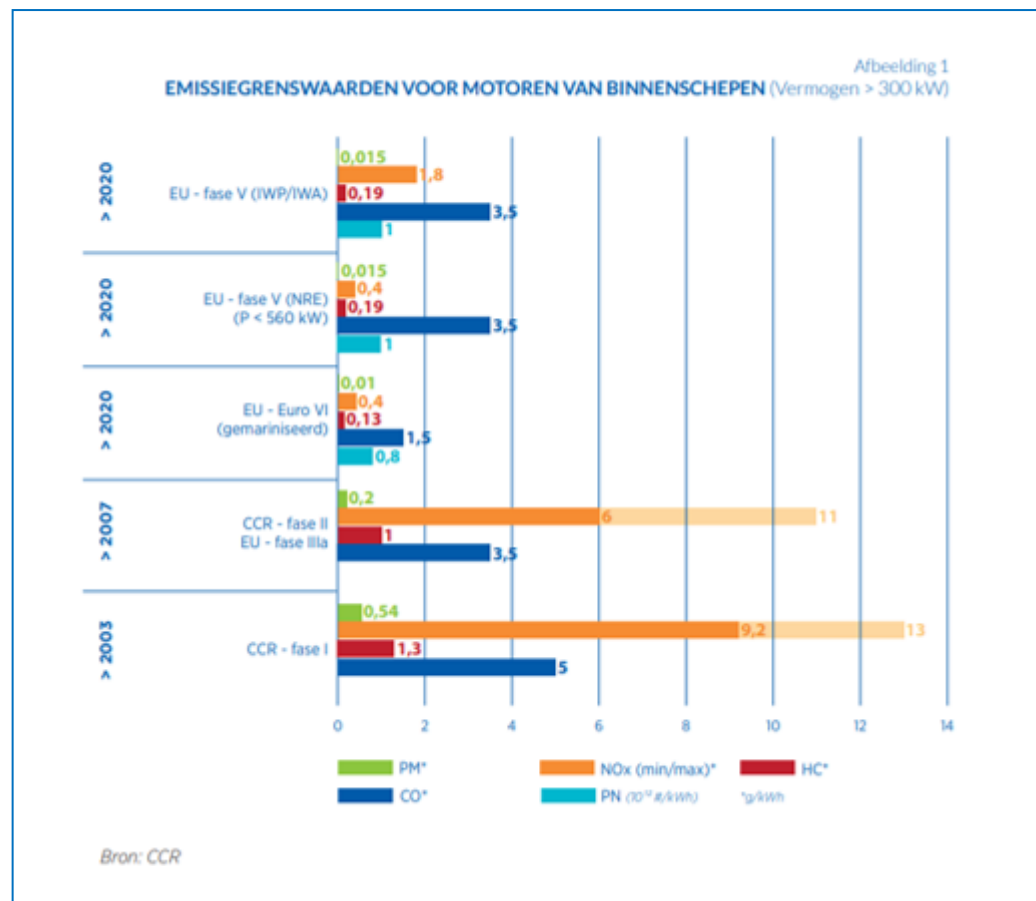
Tabel 1



Emissiegrenswaarden

Green Award hanteert de emissiegrenswaarden conform CCR, met dien verstande dat

- EU – fase IIIa hoofdmotoren bij Green Award zijn uitgesloten. Dit is in verband met het door de CCR toegestane emissiegrenswaarden op PM. Als uit meetrapporten blijkt dat de motoren wel aan de emissiegrenswaarden van CCR 2 of beter voldoen, worden de motoren wel gewaardeerd.
- De maximale emissiegrenswaarden waar hoofdmotoren aan mogen voldoen om in aanmerking te komen voor certificatie:
 - NO_x 6,0 g/kWh
 - PM 0,2 g/kWh



Tabel 2



Minimaal CCR emissiefase II (CCR 2)

Om in aanmerking te komen voor een Green Award certificaat moeten de hoofdmotoren minstens voldoen aan de emissie-eisen op NO_x en PM die behoren bij CCR emissiefase 2. Deze voorwaarde is door de incentive verlenende havens ingebracht. Schepen met CCR 2 en Stage V motoren kunnen dus sowieso in aanmerking komen voor een Green Award. Schepen met andere motoren kunnen ook in aanmerking komen als de emissies door nabehandeling of andere maatregelen minimaal op de eisen behorend bij CCR emissiefase 2 uitkomen. Dit moet door de aanvrager bewezen worden met emissiemeetrappen. De metingen dienen door een onafhankelijk en geaccrediteerd meetbedrijf uitgevoerd te worden volgens de CCR-protocollen ISO 8178 E3 cyclus. Voor alle schepen geldt dat zij naast punten voor de motoren ook een bepaalde minimale score moeten behalen op de aanvullende eisen.

Additief/alternatieve brandstof

Voor motoren of nabehandelingsinstallaties die een additief/alternatieve brandstof gebruiken die onontbeerlijk zijn voor het bereiken van de bedoelde emissienormen geldt het volgende:

Er dient een gesloten administratie overlegd te worden, waaruit onomstotelijk blijkt dat het product ingekocht en gebruikt is.

Schepen die het Green Award certificaat willen laten vernieuwen, dienen de inkoop- en de verbruiksadministratie van de afgelopen 3 jaar te overleggen.

Voor schepen die hun eerste Green Award certificaat aanvragen, geldt dat de administratie van het afgelopen jaar overlegd moet worden.

Voor nieuwbouwschepen, recent omgebouwde schepen, of schepen die net gestart zijn met een additief of alternatieve brandstof geldt dat zij een jaar na de inspectiedatum het bewijs van een gesloten administratie naar Green Award opsturen.

In alle gevallen is een digitale log van de installatie ook geldig.

Registratie en verificatie

In deel A van het programma van eisen moeten alle motoren met hun bijbehorende emissieniveaus op NO_x en PM worden geregistreerd.

Per motor wordt het type en de eventuele nabehandeling geverifieerd en wordt een score toegekend.



Weging

Omdat motoren op schepen verschillende emissieniveaus en verschillende draaiuren kunnen hebben, wordt de bijdrage per motor berekend. Daarvoor worden het aantal kWh per jaar bepaald en vervolgens het aandeel per motor. Dit betekent, dat als er relatief veel draaiuren zijn met schone generatoren, dit positief meeweegt. Een voorbeeld van de weging en de berekening van punten:

Motor	Toepassing	Emissieniveau NO _x	Punten	Emissieniveau PM	Punten	kWh/jaar	Aandeel/ motor	Punten/ motor
1	Aandrijving	CCR 2	100	CCR 2	100	12.000	40%	80
2	Aandrijving	CCR 2	100	CCR 2	100	12.000	40%	80
3	Generator	EU Stage V	200	EU Stage V	200	4.000	13%	53
4	Generator	CCR 1	0	CCR 1	0	2.000	7%	0
						30.000	100%	213

Tabel 3



3.2 Aanvullende eisen (blad B)

Wij hebben een set aanvullende eisen (en suggesties) geformuleerd die bijdragen aan de verbetering van het milieu en de veiligheid. Er hoeft niet op alle elementen gescoord te worden, maar de mate van scores heeft wel invloed op het niveau van het certificaat. Hieronder volgt per eis/suggestie een toelichting, plus het bewijs dat nodig is. Tenzij anders vermeld verifieert de Green Award inspecteur aan boord of en in welke mate voldaan wordt aan de eis.

B10 Afvalbeheer	
B10a-c	Maakt het afvalbeheersplan aan boord deel uit van het SQ(E)MS van de rederij? Indien een afvalbeheersplan ontbreekt: is een registratie van de afvalafgifte (onderverdeeld in plastic, huisvuil, scheepsafval, gevaarlijk afval, vloeibaar afval, voedselresten) aanwezig? En omvat het afvalbeheersplan zowel het hotel-gedeelte als het nautische gedeelte?
<i>Toelichting</i>	Een afvalbeheersplan aan boord van een schip is een document dat beschrijft hoe afval aan boord van een schip wordt beheerd en wordt behandeld om de impact op het milieu te minimaliseren. Het afvalbeheersplan omvat alle soorten afval. Het plan moet ook de procedures beschrijven voor het verzamelen, opslaan, behandelen en afvoeren van afval en moet aangeven welke apparatuur en middelen beschikbaar zijn aan boord om dit te doen. Bovendien moet het afvalbeheersplan ook de verplichting van de bemanning van het schip beschrijven om het afvalbeheersplan na te leven en om de voorschriften voor het beheer van afval aan boord te volgen. Zo dient hotel- en scheepsafval ook gescheiden te worden omdat hiervoor verschillende regels gelden. Het plan moet ook regelmatig worden bijgewerkt en herzien om te garanderen dat het actueel en effectief blijft.
<i>Bewijs</i>	Afvalbeheersplan opgenomen in SQ(E)MS en registraties beschikbaar.
B10d-h	Wordt afgifte gerapporteerd en geëvalueerd?
<i>Toelichting</i>	Het is belangrijk om de hoeveelheid en kosten van het afval te registreren en aan de walorganisatie te melden. Een jaarlijkse evaluatie moet leiden tot maatregelen om de hoeveelheid afval te verminderen. De evaluatie en het actieplan worden besproken tussen de hotelsectie en de nautische afdeling aan boord. Deze afspraken worden getoetst tijdens interne audits.
<i>Bewijs</i>	Afvalbeheersplan opgenomen in SQ(E)M, registraties, evaluaties, interne auditrapporten beschikbaar.

<p><i>Voorbeeld</i></p>	 <p>Bron: Rijkswaterstaat</p>
<p>B10i</p>	<p>Is aan boord een gesloten grijswatercircuit operationeel, inclusief afgiftepunt?</p>
<p><i>Toelichting</i></p>	<p>Bestemd voor het opvangen en hergebruiken van grijswater op een schip in een gesloten systeem ter voorkoming van ongezuiverde lozingen op het oppervlaktewater. Vooruitlopend op wetgeving.</p>
<p><i>Bewijs</i></p>	<p>Separaat leidingstelsel dat van/naar vuilwatertank loopt, plus afgifte punt waardoor het water aan de wal/boot afgegeven kan worden.</p>
<p>B10j</p>	<p>Is aan boord een afvalwaterzuiveringssysteem operationeel?</p>
<p><i>Toelichting</i></p>	<p>Met een waterzuiveringsinstallatie kan er voor gezorgd worden dat er ‘schoner’ vuil water overboord gaat. Bestaat uit: een vuilwaterbuffertank, een zuiveringsinstallatie, een slibopvangvoorziening, een drukvat, een secundair waterleidingnet en een pomp. Hier wordt géén installatie bedoeld om drinkwater te maken.</p>
<p><i>Bewijs</i></p>	<p>Werkende installatie aan boord.</p>



B20 Voorkomen van vervuiling	
<i>Algemeen</i>	<p>Afdichtingssystemen</p> <p>Voor een schroefasafdichting, thruster en boegschroef zijn verschillende afdichtingssystemen mogelijk: seals met en zonder luchtkamers, met en zonder monitoringsysteem.</p> <p>Een nul-emissie afdichting met luchtkamer en conditiebewaking is een type afdichtingssysteem dat in schepen wordt gebruikt om emissies te verminderen en te voorkomen dat water de scheepsromp binnendringt. Dit systeem bestaat uit een luchtkamer tussen twee afdichtingsvlakken die voorkomt dat water de scheepsromp binnendringt en tevens de wrijving tussen de as en de afdichting vermindert. Er zijn verschillende redenen waarom een schip een emissievrije afdichting met luchtkamer en conditiebewakingssysteem zou moeten hebben:</p> <p><i>Minder emissies:</i> Dit systeem helpt de emissies van het voortstuwingssysteem van het schip te verminderen. Door te voorkomen dat water de scheepsromp binnendringt, wordt de hoeveelheid olie en andere verontreinigende stoffen die in het oppervlaktewater terechtkomen verminderd.</p> <p><i>Verbeterde efficiëntie:</i> De luchtkameropstelling van dit systeem vermindert de wrijving tussen de as en de afdichting, wat de efficiëntie van het scheepsvoortstuwingssysteem kan verbeteren.</p> <p><i>Verbeterde veiligheid:</i> door te voorkomen dat water de scheepsromp binnendringt, helpt dit systeem de veiligheid van het schip te verbeteren en het risico van binnendringen van water te verminderen.</p> <p><i>Conditiebewaking:</i> een in dit systeem opgenomen conditiebewakingssysteem maakt het mogelijk de prestaties van de afdichting in real time te controleren, waardoor potentiële problemen of defecten kunnen worden opgespoord voordat het ernstige problemen worden. Dit kan storingen helpen voorkomen en onderhoudskosten helpen verlagen.</p> <p>Kortom, een emissievrije afdichting met een luchtkamer en een conditiebewakingssysteem is een waardevolle aanvulling op het voortstuwingssysteem van een schip, die kan bijdragen tot meer efficiëntie, minder uitstoot, meer veiligheid en betere conditiebewaking.</p> <p>Het aantal punten is afhankelijk van het implementatieniveau.</p>
B20a	Is het schip uitgerust met gecertificeerde watergesmeerde schroefas(sen)?
<i>Toelichting</i>	Een watergesmeerde schroefasinstallatie draait in een schroefaskoker die volloopt met buitenwater. Het is een kosteloze en milieuvriendelijke alternatief voor een vetgesmeerde schroefas.
<i>Bewijs</i>	Certificaat/ Factuur.



B20b+c+f	Is het schip uitgerust met een emissievrije schroefasafdichting met een luchtkamer- en waterconditiebewakingsysteem?
<i>Toelichting</i>	<p>Voor een schroefasafdichting, thruster en boegschroef zijn verschillende afdichtingssystemen mogelijk: seals met en zonder luchtkamers, met en zonder monitoringsysteem.</p> <p>Een nul-emissie afdichting met luchtkamer en conditiebewaking is een type afdichtingssysteem dat in schepen wordt gebruikt om emissies te verminderen en te voorkomen dat water de scheepsromp binnendringt. Dit systeem bestaat uit een luchtkamer tussen twee afdichtingsvlakken die voorkomt dat water de scheepsromp binnendringt en tevens de wrijving tussen de as en de afdichting vermindert. Er zijn verschillende redenen waarom een schip een emissievrije afdichting met luchtkamer en conditiebewakingsysteem zou moeten hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Minder emissies:</i> Dit systeem helpt de emissies van het voortstuwingssysteem van het schip te verminderen. Door te voorkomen dat water de scheepsromp binnendringt, wordt de hoeveelheid olie en andere verontreinigende stoffen die in het oppervlaktewater terechtkomen verminderd. • <i>Verbeterde efficiëntie:</i> De luchtkameropstelling van dit systeem vermindert de wrijving tussen de as en de afdichting, wat de efficiëntie van het scheepsvoortstuwingssysteem kan verbeteren. • <i>Verbeterde veiligheid:</i> door te voorkomen dat water de scheepsromp binnendringt, helpt dit systeem de veiligheid van het schip te verbeteren en het risico van binnendringen van water te verminderen. • <i>Conditiebewaking:</i> een in dit systeem opgenomen conditiebewakingsysteem maakt het mogelijk de prestaties van de afdichting in real time te controleren, waardoor potentiële problemen of defecten kunnen worden opgespoord voordat het ernstige problemen worden. Dit kan storingen helpen voorkomen en onderhoudskosten helpen verlagen. <p>Kortom, een emissievrije afdichting met een luchtkamer en een conditiebewakingsysteem is een waardevolle aanvulling op het voortstuwingssysteem van een schip, die kan bijdragen tot meer efficiëntie, minder uitstoot, meer veiligheid en betere conditiebewaking. Het aantal punten is afhankelijk van het implementatieniveau.</p>
<i>Bewijs</i>	Certificaat/verklaringen van de leverancier van de afdichtingen.
B20d	Heeft het schip gecertificeerde schroefasafdichtingen (binnen en buiten)?
<i>Toelichting</i>	Een schroefasafdichting (met seals) houdt het buitenwater buiten en het smeermiddel binnen waardoor er geen olie of vet in het water terecht komt. Of een gelijkwaardig alternatief. De kans op milieuvervuiling wordt hierdoor geminimaliseerd.
<i>Bewijs</i>	Certificaat/verklaring van de leverancier van schroefasafdichtingen. Certificaat/verklaring in te dienen bij de aanvraag.
<i>Verificatie</i>	Certificaat door kantoor Green Award en visuele waarneming aan boord door Green Award inspecteur.



B20g	Heeft het schip roer-rompafdichting(en) (hennegatkokerafdichting(en))?
<i>Toelichting</i>	Een roerafdichting houdt het buitenwater buiten en het smeermiddel binnen, waardoor er geen olie of vet in het water terecht komt. Een gelijkwaardig alternatief zoals watergesmeerde afdichtingen komt ook in aanmerking voor puntenwaardering.
<i>Bewijs</i>	Factuur/verklaring van leverancier, in te dienen bij de aanvraag.
<i>Verificatie</i>	Door kantoor Green Award.
B20h	B20 b-g : worden er milieuvriendelijke smeermiddelen (EAL's) of smeermiddelen met het Europese milieukeur (EEL) gebruikt?
<i>Toelichting</i>	Producten met het Europese milieukeur hebben een gegarandeerd, onafhankelijk en gecontroleerd laag effect op het milieu. Om het <u>EU-milieukeur</u> te verkrijgen, moeten goederen en diensten gedurende hun hele levenscyclus aan hoge milieunormen voldoen: van de winning van grondstoffen via de productie en distributie tot de verwijdering. Door producten met de EU-milieukeur te kiezen en te promoten wordt een reële bijdrage geleverd aan de grootste milieu-uitdagingen van onze tijd die in de Europese Green Deal worden genoemd, zoals het bereiken van klimaatneutraliteit in 2050, de overgang naar een circulaire economie en het bereiken van de ambitie van nul vervuiling voor een gifvrij milieu.
<i>Bewijs</i>	Facturen en visuele waarneming aan boord door Green Award inspecteur.
B20i	Is er een microfiltratiesysteem in gebruik voor smeeroilie?
<i>Toelichting</i>	Een dergelijk systeem verlengt de levensduur van de smeeroilie en beperkt daardoor afgifte van afgewerkte smeeroilie. Ook kan het uitval door vervuiling voorkomen.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van werkend systeem aan boord.
B20j	Zijn de bunkertanks voorzien van een permanent hoog niveau alarm?
<i>Toelichting</i>	Overlopers tijdens het bunkeren worden voorkomen door het BOBS (BunkerOvervulBeveiligingsSysteem). Er kunnen echter ook overlopers ontstaan bij het intern overpompen van brandstof. Een permanent high-level alarm waarschuwt als het brandstofniveau in een van de tanks te hoog is. Het aansluiten van de trimpomp op het BOBS is ook een oplossing.
<i>Bewijs</i>	Werkend systeem aan boord.



B20k	Is er een veiligheidscontrolelijst voor het bunkeren van de brandstof van het schip ingevoerd?
<i>Toelichting</i>	Olielozing en -lekkages gedurende bunkeroperaties zijn een primaire bron van olievervuiling. De ervaring heeft geleerd dat veel van de overstromingen bij het bunkeren en het morsen van olie kunnen worden toegeschreven aan menselijke fouten. Het gebruik van een bunker veiligheidschecklist levert een bijdrage aan veilige operaties.
<i>Bewijs</i>	Ingevulde en ondertekende bunker veiligheidschecklisten die betrekking hebben op een periode van minimaal 3 maanden voorafgaand aan de inspectie.
<i>Informatie</i>	http://isgintt.org/
B20l	Zijn er goede en passende lekbakken aanwezig onder de motoren?
<i>Toelichting</i>	Lekbakken vangen eventuele lekkage vanuit de motor op, waardoor voorkomen wordt dat er brandstof, olie of met olie verontreinigd water onder in het schip komt te staan, wat milieuvervuiling kan veroorzaken. Lekbakken helpen bij het verantwoord afvoeren van milieuverontreinigende afvalstoffen en verontreinigd water.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van bakken onder de motoren of spantvakken die niet kunnen door- of overlopen naar de rest van de bilge.
B20m	Is de bilge schoon (vrij van olie, vet en andere materialen)?
<i>Toelichting</i>	Een schone bilge voorkomt dat er brandstof, olie of met olie verontreinigd water onder in het schip komt te staan, wat milieuvervuiling kan veroorzaken.
<i>Bewijs</i>	Conditie van de bilge.
B20n	Worden conventionele batterijen in zuurbestendige bakken geplaatst? (laadcapaciteit >0,2 kW en <3,0 kW)
<i>Toelichting</i>	Deze bakken beschermen de accu's tegen invloeden van buitenaf én voorkomen onbedoeld morsen van zuur.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van bakken.



C10 Alternatieve brandstoffen	
C10a-g	LNG/LBM/GTL/HVO/Waterstof/Methanol
<i>Toelichting</i>	Alternatieve brandstoffen dragen bij aan het verlagen van de uitstoot van broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar aan boord.
C20 Energiebronnen voor aandrijving	
C20a+b	Waterstof/Methanol (groen of blauw in een brandstofcel)
<i>Toelichting</i>	Alternatieve brandstoffen dragen bij aan het verlagen van de uitstoot van broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar aan boord.
C20c	Extern opgeladen accu's (score afhankelijk van % gebruik)
<i>Toelichting</i>	Varen op extern opgeladen batterijpakketten betekent emissieloos varen.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar aan boord.
C30 Energiebesparende maatregelen aan voortstuwing/romp	
C30a	Dieselelektrische of LNG-elektrische hoofdaandrijving
<i>Toelichting</i>	Een dieselelektrische aandrijving is een indirecte overbrenging waarbij een dieselmotor een generator aandrijft, die op zijn beurt de stroom levert voor een of meer elektromotoren. Afhankelijk van het gevraagde vermogen wordt een generator bij- of afgeschakeld. Dit kan energiebesparing opleveren. Bij LNG-elektrische aandrijving wordt de generator aangedreven door een motor die op LNG draait.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar aan boord.
C30b	Dieselelektrische of LNG-elektrische boegschroef
<i>Toelichting</i>	Een dieselelektrische aandrijving is een indirecte overbrenging waarbij een dieselmotor een generator aandrijft, die op zijn beurt de stroom levert voor een of meer elektromotoren. Afhankelijk van het gevraagde vermogen wordt een generator bij- of afgeschakeld. Dit kan energiebesparing opleveren. Bij LNG-elektrische aandrijving wordt de generator aangedreven door een motor die op LNG draait.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar aan boord.



C30c	Boegschroef aangedreven door accu's
<i>Toelichting</i>	Een boegschroef die door accu's aangedreven wordt levert op de locatie geen uitstoot op.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar aan boord.
C30d	Energiebesparend roersysteem
<i>Toelichting</i>	Er zijn roersystemen die minder weerstand geven en daardoor energie besparen.
<i>Bewijs</i>	Factuur of certificaat.
<i>Verificatie</i>	Opties: navraag door Green Award bij de leverancier, officiële rapporten van b.v. Marin/Wageningen, DST Duisburg, toegekende subsidies of lijsten ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of CCR.
C30e	Hydraulische asgenerator of alternatief
<i>Toelichting</i>	Een asgenerator is een generator die wordt aangedreven door de schroefas van een schip. De schroefas loopt van de hoofdmotor naar de schroef die bestemd is voor de voortstuwing. De asgenerator wordt gebruikt om het schip van elektrisch vermogen te voorzien tijdens de vaart. Dit is energiebesparend omdat de grotere hoofdmotoren een lager relatief verbruik hebben dan de hulpmotoren en omdat op de onderhoudskosten van de hulpmotoren kan worden bespaard.
<i>Bewijs</i>	Asgenerator is zichtbaar aan boord. De inspecteur kan vragen de werking ter plekke aan te tonen.
C30f	Contraroterende roerpropeller
<i>Toelichting</i>	De contraroterende roerpropeller is een systeem waarbij twee tegengesteld draaiende schroeven, aangedreven door een verticale as, gemonteerd worden op één staartstuk, meestal elk aan één zijde. Het vervangt de conventionele scheepsschroef, bestaande uit één schroef die door een horizontale as wordt aangedreven. Tevens vervangt het systeem de conventionele roerinstallatie, doordat de propeller zelf als roer functioneert. De contraroterende roerpropeller kan 360 graden draaien. De toepassing van de contraroterende roerpropeller kan leiden tot brandstofbesparing.
<i>Bewijs</i>	Kopie van de factuur, in te dienen bij Green Award aanvraagformulier.
<i>Verificatie</i>	Visuele inspectie door Green Award inspecteur en door kantoor Green Award.



C30g	Straalbuis
<i>Toelichting</i>	Door de straalbuis neemt het voortstuwend vermogen van de schroef toe, waardoor een schip per schroefomwenteling (tegen eenzelfde brandstofverbruik) een grotere afstand kan afleggen dan zonder de straalbuis. Dat leidt tot brandstofbesparing en daarmee tot emissiereductie.
<i>Bewijs</i>	Kopie van de factuur, in te dienen bij Green Award aanvraagformulier.
<i>Verificatie</i>	Door kantoor Green Award.
C30h	Aanpassingen aan romp (bijv. luchtmeersysteem, inklapbaar tunnelsysteem, stromingsplaat, bulbsteven, waterlijnverlenging)
<i>Toelichting</i>	<p>Bijvoorbeeld:</p> <p><i>Luchtmeersysteem onder het vlak:</i> het aanbrengen van luchtbellens onder de scheepsromp om op die manier de wrijving tussen het water en de romp te verminderen. Dit levert, afhankelijk van vaarsnelheid, beladingsgraad en weersomstandigheden, brandstofbesparing en daarmee emissiereductie op.</p> <p>Inklapbaar tunnelsysteem geïntegreerd in de scheepsromp</p> <p>Uitgeklapt: als een schip ongeladen hoog in het water ligt, komen de propellers boven water waardoor het rendement afneemt. Als er een uitklapbaar tunnelsysteem toegepast wordt, wordt de luchttoevoer afgesloten en wordt het water letterlijk naar de propellers gezogen. Hierdoor kan een schip langer doorvaren met laagwater of dieper afladen.</p> <p>Ingeklapt: als een tunnelsysteem ingetrokken kan worden als het operationeel niet nodig is (geladen diep in het water) beweegt het schip met minder weerstand door het water. Dit kan brandstofbesparing en daarmee emissiereductie opleveren.</p> <p>Afwateringsplaat, spoiler, bulbsteven en waterlijnverlenging.</p> <p>Op dit element zijn maximaal 20 punten te behalen, afhankelijk van de besparing(en). Dit is ter beoordeling van de inspecteur.</p>
<i>Bewijs</i>	Factuur, rapporten van Marin, DST, goedkeuring subsidie.
<i>Verificatie</i>	Door inspecteur aan boord, cross check door kantoor Green Award.
C30i+j	Niet-giftige harde rompcoating (100% vrij van tin, koper en biocide)
<i>Toelichting</i>	Harde mariene coatings zijn weerstand verlagend, reageren niet met water en bevatten geen biociden. Zij lossen niet geleidelijk op, hebben anticorrosieve eigenschappen en bevatten geen siliconen of andere vervuilende elementen. Alternatief: biocidevrije antifouling.
<i>Bewijs</i>	Factuur.
<i>Verificatie</i>	Door kantoor Green Award.



C40 Emissiereductie	
C40a	Walstroominstallatie (zie leeswijzer voor technische specificaties)
<i>Toelichting</i>	Als een schip gebruik kan maken van walstroom, hoeven generatoren minder ingezet te worden. Dit betekent minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit voor de haven.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van connectie conform NEN-EN 15869-1,2,3:2019 < 125 A of NEN-EN 16840:2017 indien > 250 A (ESTRIN)
C40b	Walstroominstallatie geschikt om alle hotel- en nautische functies voort te zetten tijdens het verblijf in de haven
<i>Toelichting</i>	Als een of twee powerlock-aansluitingen alle functies van het hotel- en nautisch systeem beschikbaar kunnen houden, dan hoeft er geen generator gestart te worden. Met behulp van powermanagement wordt dan geregeld dat minder belangrijke apparaten worden uitgeschakeld zolang de walstroom actief is. Tijdens het gebruik van de walstroom mag er geen generator aan boord worden gebruikt, zelfs niet om piekmomenten op te vangen.
<i>Bewijs</i>	Installatie aan boord.
C40c	Accu's die de meeste functies van stroom kunnen voorzien wanneer er geen walstroom beschikbaar is
<i>Toelichting</i>	Als er geen walstroom beschikbaar is tijdens het stilliggen, kan het boordnet worden gevoed met accu's om de meeste functies van stroom te voorzien. Dit vermindert het gebruik van generatoren, wat brandstof bespaart en de emissies vermindert.
<i>Bewijs</i>	Accu's met voldoende capaciteit aan boord.
C40d	Zonnepanelen die elektriciteit leveren aan accu's
<i>Toelichting</i>	Door het opwekken van zonne-energie aan boord wordt bespaard op brandstof en walstroom.
<i>Bewijs</i>	Zonnepanelen aan boord.
<i>Punten</i>	Afhankelijk van capaciteit en behoefte, ter beoordeling van de inspecteur.
C40e	Windturbines die elektriciteit leveren aan accu's
<i>Toelichting</i>	Door het opwekken van windenergie wordt bespaard op brandstof en walstroom.
<i>Bewijs</i>	Windturbines aan boord.
C40f	Energie-efficiënte binnen- en buitenverlichting
<i>Toelichting</i>	Ledverlichting verbruikt minder energie, vereist minder onderhoud, is betrouwbaarder en minder storingsgevoelig.
<i>Bewijs</i>	Werkende verlichting aan boord.



C50 Brandstofbesparing	
C50a	Certificaat aan boord van een cursus brandstofbesparing? (Alternatief: e-learning cursus, 5 punten)
<i>Toelichting</i>	Deze nascholingscursus is gericht op ervaren schippers en binnenvaartondernemingen. Deelnemers besparen na het volgen van deze cursus gemiddeld tot 7% brandstof. Green Award erkent de cursussen van het programma VoortVarend Besparen en de training “Topo-Fahrt” van DST in Duisburg. De cursus van VoortVarend Besparen wordt met 5 punten gehonoreerd, de cursus van DST met 10 punten. Dit omdat laatstgenoemde cursus diepgaander is.
<i>Bewijs</i>	Certificaat aan boord.
<i>Verificatie</i>	Door inspecteur aan boord, cross check door kantoor Green Award.
C50b	Brandstofverbruiksmeter(s) op de hoofdmotor(en)
<i>Toelichting</i>	Door meer inzicht in het verbruik kan er efficiënter met de brandstof omgegaan worden.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van meter(s).
C50c	Intelligente verbruiksmeter (cruise control, A-tempomat in combinatie met een brandstofverbruiksmeter)
<i>Toelichting</i>	Bij <i>cruisecontrol</i> heeft de schipper de mogelijkheid te kiezen voor een vast ingestelde vaarsnelheid of een vast brandstofverbruik per gevaren kilometer. Brandstofbesparing wordt mogelijk gemaakt doordat hardware via bestaande (of meegeleverde) elektronische sensoren de belasting van de hoofdmotor(en) meet en zo efficiënt mogelijk regelt. Daarnaast zorgt de automatische regeling ervoor dat het wijzigen van de snelheid veel efficiënter zal verlopen dan bij gebruik van de reguleur. Tevens heeft de gebruiker de mogelijkheid om de te varen route over een exact tijdsschema af te leggen. Daarmee wordt voorkomen dat men oneconomisch vroeg op de plaats van bestemming is. Bewustwording van het brandstofverbruik zal er tenslotte toe bijdragen dat er voordeliger kan en zal worden gevaren. De <i>A-tempomaat</i> is een apparaat bedoeld om het brandstofverbruik van een schip te beïnvloeden door op basis van een aantal randvoorwaarden de juiste stand van de reguleur in te stellen. Hoewel de gedachte achter de Tempomaat goed is, blijkt het op veel momenten niet gewenst dat het apparaat zelf de stand van de reguleur en daarmee het toerental instelt. Redenen daarvoor zijn plaatselijke verkeerssituaties en eventuele spoed van het transport, waardoor bijvoorbeeld alleen de hoogste stand van de reguleur voldoet, ongeacht de brandstofkosten. Om deze problemen te ondervangen werd de Adviserende Tempomaat ontwikkeld, een apparaat dat niet zelf de instelling van de reguleur bepaalt, maar de gewenste stand van de reguleur aan de roerganger aangeeft, als een soort volautomatisch advies.
<i>Bewijs</i>	Meter aan boord.



C50d	Track pilot of vergelijkbaar systeem met dodemansalarm met sensoren die menselijke bewegingen monitoren
<i>Toelichting</i>	Een track pilot is een volledig geautomatiseerd koerssysteem waarmee een schip op een vooraf vastgelegde lijn (een 'track') kan varen. Hierbij wordt de besturing van de automatische piloot aangestuurd door de software van het koerssysteem. Het maakt het varen minder intensief en maakt dat er minder stuurbewegingen nodig zijn. Het schip vaart als het ware de meest optimale route door het vaarwater en dat bespaart brandstof.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van trackpilot.
C50e	Warmtewisselaar (bv. om de warmte van de motor te gebruiken om water te verwarmen)
<i>Toelichting</i>	Een warmtewisselaar is een apparaat dat warmte van een vloeistof of gas gescheiden overbrengt naar een ander medium. Via de toepassing van de warmtewisselaar wordt warmte teruggewonnen zodat kan worden bespaard op koelen of verwarmen van lucht of vloeistoffen. Voorbeeld: warmte van de motor gebruiken om water te verwarmen.
<i>Bewijs</i>	Apparaat aan boord.

C60 CO₂-prestatie

C60a+b	Worden de CO₂-emissies per reis/passagier/passagierkilometer geregistreerd volgens het Green Award CO₂-calculatieformulier? Of alternatief?
<i>Toelichting</i>	De CO ₂ -uitstoot in Nederland en de rest van de wereld is verantwoordelijk voor de opwarming van de aarde. Er zijn wereldwijd afspraken gemaakt om deze uitstoot fors omlaag te brengen. Op die manier kunnen we de planeet op een goede manier door geven aan de volgende generaties. Maar hoeveel CO ₂ stoot een schip nu uit? Om daar inzicht in te krijgen hebben wij een rekenmodel gemaakt. CO ₂ is eenvoudig te berekenen omdat vaststaat hoeveel CO ₂ per liter brandstof vrijkomt, de zgn. de emissiefactor. Wij maken gebruik van de Lijst emissiefactoren CO2 emissiefactoren . In onze spreadsheet kan per reis gekozen worden voor een lege reis of een reis met passagiers. Bij een reis met passagiers komt er ook een uitstoot per passagierkilometer uit. De registratie is een eerste stap en is bedoeld om bewustwording te creëren, (nog) niet om besparingsdoelen te formuleren en te realiseren. Een alternatieve registratiemethode kan ook in aanmerking komen voor puntenwaardering. Dit is ter beoordeling van kantoor Green Award.
<i>Bewijs</i>	Registratie in te zien aan boord.
<i>Verificatie</i>	Inspecteur / kantoor Green Award.
<i>Extra</i>	Bij registratie worden 15 punten toegekend. Als er gedurende de certificatieperiode van 3 jaar elke 12 maanden een registratie bij Green Award ingediend wordt, worden er eenmalig 10 punten extra toegekend. Als inleveren verzuimd wordt, worden 10 punten afgetrokken. Dit kan een effect hebben op het certificatieniveau.



D10 Algemene certificering	
D10 a-e	Algemene certificering
<i>Toelichting</i>	<p>Een kwaliteitssysteem volgens ISO voldoet aan de normen die zijn vastgesteld door de Internationale Organisatie voor Standaardisatie (ISO). Deze normen, zoals ISO 9001, bieden richtlijnen voor het opzetten, implementeren, onderhouden en verbeteren van een effectief kwaliteitsmanagementsysteem in een organisatie. Bedrijven en organisaties kunnen ISO-certificering verkrijgen door aan de vereisten van de ISO-normen te voldoen en hun kwaliteitsmanagementsysteem te laten certificeren door een geaccrediteerde certificeringsinstantie. Hieronder volgt een uitleg van de normen die in ons programma van eisen zijn opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ISO 9001: Deze norm biedt richtlijnen voor het opzetten, implementeren, onderhouden en continu verbeteren van een kwaliteitsmanagementsysteem. Het doel is organisaties te helpen ervoor te zorgen dat hun producten en diensten consistent voldoen aan de eisen van klanten en regelgevende normen. - ISO 14001: Deze norm biedt richtlijnen voor het vaststellen, implementeren, onderhouden en continu verbeteren van een milieumanagementsysteem. Het doel is organisaties te helpen hun milieu-impact te verminderen en te voldoen aan wettelijke eisen en andere milieu-eisen. - ISO 27001: Deze norm biedt richtlijnen voor het opzetten, implementeren, onderhouden en continu verbeteren van een informatiebeveiligingsbeheersysteem. Het doel is organisaties te helpen hun informatie te beschermen tegen ongeoorloofde toegang, gebruik, openbaarmaking, verstoring, vernietiging of wijziging. - ISO 45001: Deze norm biedt richtlijnen voor het opzetten, implementeren, onderhouden en continu verbeteren van een beheersysteem voor gezondheid en veiligheid op het werk. Het doel is organisaties te helpen hun werkomgeving veiliger en gezonder te maken voor hun werknemers en andere belanghebbenden. - ISO 45003: Deze norm biedt richtlijnen voor het beheer van psychosociale risico's op de werkplek. Het doel is organisaties te helpen een werkomgeving te creëren die psychosociale risico's minimaliseert en de geestelijke gezondheid van werknemers bevordert. <p>Er worden punten toegekend als er een geldig certificaat op naam van het schip aan boord is.</p>
<i>Bewijs</i>	Geldig certificaat/geldige certificaten aan boord, op naam van het schip.



E10 Safety & Quality Management documenten	
E10a	Is er een Safety Quality Management System (SQMS/SQEMS) gedocumenteerd?
<i>Toelichting</i>	<p>Een Safety Quality Management System (SQMS) is een geïntegreerd systeem dat de processen en procedures van een organisatie op het gebied van veiligheid en kwaliteit omvat. Het is bedoeld om de veiligheid van werknemers en passagiers te waarborgen, evenals de kwaliteit van producten en diensten te verbeteren en te handhaven. Een SQMS omvat alle aspecten van veiligheid en kwaliteit, van het identificeren van risico's en het ontwikkelen van preventieve maatregelen tot het monitoren en verbeteren van processen. Een SQEMS heeft extra aandacht voor het milieu.</p> <p>Het SQMS/SQEMS kan onder meer de volgende onderdelen bevatten:</p> <p>Een <i>veiligheidsmanagementplan</i> (Safety) : gericht op het identificeren en beheersen van veiligheidsrisico's in de organisatie. Het omvat een beschrijving van de veiligheidsprocedures en -protocollen die moeten worden gevolgd, evenals de verantwoordelijkheden van medewerkers op het gebied van veiligheid.</p> <p>Een <i>kwaliteitsmanagementsysteem</i> (Quality): gericht is op het monitoren en verbeteren van processen om de kwaliteit van producten en diensten te waarborgen. Het omvat procedures voor het meten van kwaliteit, het beheer van klachten en het identificeren van verbeterpunten.</p> <p>Een <i>milieumanagementsysteem</i> (Environment): ontworpen om de milieu-impact van een bedrijf of organisatie te beheren en te minimaliseren door het implementeren van processen en praktijken die de uitstoot van schadelijke stoffen verminderen, afval minimaliseren, natuurlijke hulpbronnen besparen en het gebruik van duurzame energiebronnen bevorderen.</p> <p>Een geïntegreerd <i>managementsysteem</i> (Management): een systeem dat de veiligheids- en kwaliteitsaspecten van de organisatie combineert en integreert in één geheel. Het omvat procedures en protocollen die gericht zijn op het waarborgen van de veiligheid en kwaliteit van producten en diensten.</p> <p>Een SQ(E)MS kan helpen om de veiligheid en kwaliteit van producten en diensten te verbeteren en te handhaven, evenals bijdragen aan een betere organisatieprestaties en efficiëntie.</p>
<i>Bewijs</i>	Er is een fysiek of digitaal SQ(E)MS aan boord.



E10b	Maken alle S&Q-documenten deel uit van een gecontroleerd systeem?
<i>Toelichting</i>	<p>Documenten moeten deel uitmaken van een gecontroleerd systeem omdat ze een belangrijk onderdeel vormen van de bedrijfsprocessen en informatie bevatten die essentieel is voor de dagelijkse activiteiten van een organisatie.</p> <p>Er zijn verschillende redenen waarom documenten moeten worden opgenomen in een gecontroleerd systeem, waaronder:</p> <p>Het minimaliseren van fouten: door ervoor te zorgen dat documenten gecontroleerd zijn, kunnen fouten en inconsistenties worden geminimaliseerd, waardoor de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de informatie worden verhoogd.</p> <p>Het waarborgen van naleving van wet- en regelgeving: door documenten op te nemen in een gecontroleerd systeem, kan de organisatie ervoor zorgen dat deze documenten voldoen aan de relevante wet- en regelgeving en dat er geen inbreuk wordt gemaakt op de wet.</p> <p>Het verminderen van risico's: een gecontroleerd documentbeheersysteem kan helpen bij het verminderen van risico's die gepaard gaan met verouderde of onnauwkeurige informatie.</p> <p>Het bevorderen van efficiëntie: door documenten op te nemen in een gecontroleerd systeem, kunnen ze gemakkelijk worden gevonden en gedeeld, wat bijdraagt aan de efficiëntie van de organisatie.</p> <p>Over het algemeen zorgt een gecontroleerd documentbeheersysteem voor nauwkeurige, betrouwbare en consistente informatie die nodig is voor de dagelijkse activiteiten van een organisatie.</p>
<i>Bewijs</i>	Inzage in het gecontroleerde systeem, digitaal of fysiek. Check op o.a. verantwoordelijke voor document, versie, revisiedatum, beschikbaarheid op juiste plek.
E10c	Zijn alle S&Q-gerelateerde documenten, dossiers en instructies beschikbaar in een door het SQ(E)MS gedefinieerde werktal of -talen?
<i>Toelichting</i>	Het afspreken van een werktal/werktaal draagt bij aan een effectievere communicatie, betere samenwerking, meer nauwkeurigheid en een snellere besluitvorming. Het draagt ook bij aan een gestroomlijnde communicatie omdat er minder tijd nodig is om woorden of uitdrukkingen uit te leggen. Dit kan bij calamiteiten van pas komen.
<i>Bewijs</i>	Werktaal/werktaal in SQ(E)MS gedefinieerd, documenten, dossiers en bedieningsinstructies ter inzage
E10d	Is de doorslaggevende autoriteit van de kapitein gedefinieerd in het SQ(E)MS en duidelijk vermeld in zijn/haar functieomschrijving?
<i>Toelichting</i>	De doorslaggevende autoriteit is het recht en de verantwoordelijkheid van de kapitein van een schip om beslissingen te nemen die nodig zijn voor de veiligheid en het welzijn van het schip, de bemanning en de passagiers, zelfs als deze beslissingen in strijd zijn met de normale procedures of instructies van de scheepseigenaar of operator. Dit is een belangrijke verantwoordelijkheid van de kapitein en, is een belangrijk aspect van het maritiem recht en wordt algemeen erkend als een essentieel onderdeel van de veilige exploitatie van schepen. Bij meerdere kapiteins aan boord, wordt één kapitein benoemd die de overkoepelende bevoegdheid heeft.
<i>Bewijs</i>	Vermelding in SQ(E)MS en functieomschrijving kapitein.



E20 Briefing van de bemanning en de passagiers	
E20a	Krijgen alle bemanningsleden bij indiensttreding een veiligheids- en milieustraining en wordt deze geregistreerd?
<i>Toelichting</i>	Een veiligheids- en milieustraining is een educatieve cursus die werknemers traint in veiligheids- en milieurielijnen die relevant zijn voor hun werkzaamheden. De training richt zich op verschillende aspecten van veiligheid en milieu, zoals persoonlijke beschermingsmiddelen, veiligheids- en noodprocedures, wet- en regelgeving, gevaarlijke stoffen, brandveiligheid en milieubewustzijn. Het doel van de training is het verminderen van ongevallen aan boord, het verbeteren van de veiligheidscultuur en het verminderen van de milieu-impact van een organisatie. Het is daarom belangrijk om te investeren in hoogwaardige veiligheids- en milieustrainingen voor bemanningen.
<i>Bewijs</i>	Beschrijving in SQ(E)MS-handboek, registratie van deelname inclusief handtekeningen van deelnemers.
E20b	Krijgen alle bemanningsleden instructies over het drugs- en alcoholbeleid?
<i>Toelichting</i>	Een drugs- en alcoholbeleid is een set van regels en procedures die door een organisatie worden opgesteld om het gebruik van drugs en alcohol op de werkplek te reguleren en te beheren. Het beleid bepaalt het acceptabele niveau van gebruik of het verbod op het gebruik van drugs en alcohol op het werk, evenals de procedures voor het testen op drugs- en alcoholgebruik en de sancties voor overtreding van het beleid. Het doel van een drugs- en alcoholbeleid is het creëren van een veilige en gezonde werkomgeving, het verminderen van risico's op ongevallen en schade, en het bevorderen van productiviteit en efficiëntie van werknemers. Organisaties die een drugs- en alcoholbeleid implementeren, kunnen het bewustzijn en begrip van hun werknemers over de risico's van drugs en alcohol op de werkplek vergroten en een cultuur van verantwoordelijkheid en veiligheid bevorderen.
<i>Bewijs</i>	Beschrijving in SQ(E)MS en handtekeningen van bemanning inclusief hotelpersoneel waarmee zij aangeven dat zij het beleid hebben ontvangen, gelezen en begrepen.
E20c	Krijgen alle passagiers veiligheidsinstructies van het daarvoor aangewezen personeel aan boord voordat de reis begint?
<i>Toelichting</i>	Veiligheidsinstructies op een passagiersschip zijn regels en tips die door het personeel aan passagiers worden gegeven om hen te helpen bij noodgevallen. Dit omvat het dragen van reddingsvesten, het vermijden van risicogebieden, het volgen van vluchtroutes en het verzamelen op veiligheidsverzamelpunten. Passagiers leren hoe ze moeten handelen in geval van een calamiteit. Het doel is om passagiers veilig te houden en mogelijke risico's te minimaliseren in geval van noodsituaties op het schip.
<i>Bewijs</i>	Beschrijving in SQ(E)MS, registratie van instructie met datum, tijd, presentielijst, eventuele cross check bij passagiers.



E20d	Wordt de taak in verband met de veiligheidsinstructies vermeld in de individuele functiebeschrijvingen van de daarvoor aangewezen personen?
<i>Toelichting</i>	Dit borgt dat medewerkers weten wat er van hen verwacht wordt.
<i>Bewijs</i>	Functieomschrijving in SQ(E)MS-handboek en bij individuele medewerker(s).
E20e	Is er een schema voor veiligheids-/rampoefeningen ingevoerd en gedocumenteerd?
<i>Toelichting</i>	Een schema voor veiligheids- en rampoefeningen omvat de frequentie van de oefeningen, de betrokken partijen en hun verantwoordelijkheden, de scenario's die worden geoefend, en de procedures die moeten worden gevolgd in geval van een noodsituatie. Door regelmatig oefeningen te houden, kunnen mensen wennen aan de procedures en kunnen eventuele fouten of problemen worden geïdentificeerd en opgelost voordat er daadwerkelijk een noodsituatie plaatsvindt
<i>Bewijs</i>	Schema en de in het schema vastgestelde documentatie beschikbaar aan boord.
E20f	Is er een schema voor veiligheids-/rampoefeningen beschikbaar voor bemanningen die moeten deelnemen aan veiligheids- en rampoefeningen?
<i>Toelichting</i>	Dit borgt dat medewerkers weten wanneer zij aan een veiligheids-/rampoefening moeten deelnemen.
<i>Bewijs</i>	Schema, omschrijving van oefeningen, datum, en lijst van deelnemers die aanwezig moeten zijn bij deze oefening.
E20g	Wordt er elke zes maanden een brandoefening gehouden?
<i>Toelichting</i>	Een brandbestrijdingsoefening is bedoeld om tijdens brand snel en doelgericht te kunnen optreden. Door oefenen worden er automatismen aangeleerd, zodat er bij een calamiteit geen tijd verloren gaat. Tijdens de oefening kunnen de volgende items aan de orde komen: beperken en bestrijden beginnende brand, blussen, blusmiddelen en blustoestellen, gevaarlijke stoffen, elektriciteitskasten.
<i>Bewijs</i>	Omschrijving van meest recente oefening, presentielijst met datum oefening en handtekeningen deelnemers.
E20h	Wordt er elke zes maanden een oefening gehouden waarbij een man-overboord situatie wordt gesimuleerd?
<i>Toelichting</i>	Een man-overboord manoeuvre wordt toegepast om een in het water terechtgekomen persoon snel, efficiënt en op veilige wijze te redden. Het is belangrijk automatismen aan te kweken, zodat alles gebeurt met een minimum aan orders. Hierbij worden verschillende scenario's (denk aan soorten vaarwater in relatie tot karakteristieken van het vaartuig) besproken en gesimuleerd. Daarom is het raadzaam simulatie van man-overboord-manoeuvres regelmatig te oefenen. Het is belangrijk dat het schip vlug en veilig kan terugkeren naar de drenkeling en een goede positie kan aannemen ten opzichte van de drenkeling zodanig dat deze gemakkelijk gered kan worden.
<i>Bewijs</i>	Omschrijving van meest recente oefening, presentielijst met datum oefening en handtekeningen deelnemers.



E20i	Is er aantoonbaar gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen (zoals helm, zwemvest, gehoorbescherming)?
<i>Toelichting</i>	Om risico's aan boord te beheersen en de kans op letsel of gezondheidsschade te beperken, is de inzet van persoonlijke beschermingsmiddelen noodzakelijk.
<i>Bewijs</i>	Aanwezigheid van helm, reddingsvest, gehoorbescherming voor elk bemanningslid.
E20j	Zijn alle contactgegevens voor noodmeldingen en communicatie direct beschikbaar in de stuurhut?
<i>Toelichting</i>	Door het bijhouden van actuele contactgegevens en deze beschikbaar te stellen, kan er snel alarm geslagen worden. Hierdoor kunnen hulpverleners en andere betrokkenen snel en effectief reageren op de noodsituatie en de benodigde informatie krijgen om passende hulp te bieden.
<i>Bewijs</i>	Lijst zichtbaar in stuurhut.
E20k	Zijn alle contactgegevens voor noodmeldingen in overeenstemming met het SQMS-formaat en geborgd?
<i>Toelichting</i>	Het is van belang om éénduidige informatie te hebben.
<i>Bewijs</i>	Beschreven in SQ(E)MS, inclusief procedure borging actualiteit gegevens, versies stuurhut/ QM(E)MS komen overeen.
E20l	Bevat het SQ(E)MS specifieke actieplannen ondersteund door checklists voor bepaalde noodsituaties (min. dekking: aan de grond lopen, aanvaring, brand aan boord en man overboord)?
<i>Toelichting</i>	Specifieke actieplannen ondersteund door checklists zijn van groot belang bij aan de grond lopen, aanvaring, brand aan boord en man overboord situaties omdat deze noodsituaties zeer ernstig kunnen zijn en snel moeten worden aangepakt om de veiligheid van de bemanning en passagiers te waarborgen. Door middel van een gestandaardiseerd actieplan en checklists kunnen de bemanning en de passagiers snel en effectief handelen, waardoor de kans op letsel of schade wordt geminimaliseerd.
<i>Bewijs</i>	Actieplannen en checklists beschreven in SQ(E)MS.
E20m	Is de tweede in bevel (vervanger van de kapitein) duidelijk gedefinieerd in het SQ(E)MS?
<i>Toelichting</i>	Een vervanger benoemen voor de kapitein is belangrijk voor de veiligheid en het welzijn van bemanning en passagiers aan boord van een schip. Een kapitein is verantwoordelijk voor de navigatie, veiligheid en operationele procedures. Als hij/zij niet in staat is deze verantwoordelijkheden uit te voeren, kan dit ernstige gevolgen hebben. Het is vooral belangrijk tijdens lange reizen waar vermoeidheid of ziekte een factor kan zijn, of tijdens noodsituaties. Het waarborgt de continuïteit van operationele procedures snel en effectief reageren op noodsituaties. Het voldoet ook aan de internationale voorschriften en vereisten van scheepvaartautoriteiten.
<i>Bewijs</i>	Beschreven in SQ(E)MS, check op actuele situatie aan boord.



E30 Perswoordvoering	
E30a+d	Mediaresponseplan
<i>Toelichting</i>	<p>Een mediaresponseplan is een plan dat wordt opgesteld door een organisatie om zich voor te bereiden op mogelijke media-aandacht in geval van een crisis of een onverwachte gebeurtenis. Het plan beschrijft hoe de organisatie zal reageren op vragen van de media en hoe ze de situatie zullen communiceren aan het publiek. Een mediaresponseplan bevat doorgaans een aantal belangrijke elementen, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een lijst van de sleutelfiguren die verantwoordelijk zijn voor de communicatie met de media en het publiek, inclusief hun contactgegevens. - Een beschrijving van de procedures voor het verzamelen van informatie over de gebeurtenis, zoals het identificeren van de oorzaak en het vaststellen van de omvang van de schade. - Een overzicht van de communicatiekanalen die zullen worden gebruikt om de boodschap over te brengen, zoals persberichten, social media, persconferenties en interviews met de media. - Een beschrijving van de boodschap die zal worden gecommuniceerd en hoe deze zal worden gepresenteerd, inclusief hoe de organisatie zal omgaan met onjuiste informatie of geruchten. - Een tijdlijn voor het implementeren van het plan, inclusief deadlines voor het verzenden van persberichten, het organiseren van persconferenties en het beantwoorden van vragen van de media. <p>Het doel van een mediaresponseplan is om ervoor te zorgen dat de organisatie snel en effectief kan reageren op mogelijke mediaverzoeken en de situatie kan beheren om de reputatie van de organisatie te beschermen.</p>
<i>Bewijs</i>	Mediaresponseplan in SQ(E)MS én bekend bij bemanning.



E30b+c	Mediawoordvoering & weet de bemanning wie de mediawoordvoerder is?
<i>Toelichting</i>	<p>Het aanstellen van een perswoordvoerder is belangrijk om verschillende redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Communicatie met de media</i>: een perswoordvoerder is verantwoordelijk voor het beheer van de communicatie tussen een organisatie en de media. Het is belangrijk dat de organisatie een duidelijke boodschap heeft die aan de media kan worden gecommuniceerd en dat deze boodschap consistent en nauwkeurig wordt overgebracht. 2. <i>Bescherming van de reputatie</i>: een perswoordvoerder kan ook helpen de reputatie van een organisatie te beschermen. Als er bijvoorbeeld een crisis of negatief nieuws over de organisatie ontstaat, kan een perswoordvoerder helpen om de boodschap van de organisatie te beheren en te zorgen dat deze op de juiste manier wordt gecommuniceerd. 3. <i>Vertrouwen opbouwen</i>: een perswoordvoerder kan ook helpen om vertrouwen op te bouwen bij het publiek en bij de media. Door open en eerlijk te zijn over de activiteiten en prestaties van de organisatie, kan de perswoordvoerder helpen om de reputatie van de organisatie te verbeteren en het vertrouwen van het publiek en de media te winnen. 4. <i>Effectieve communicatie</i>: een perswoordvoerder kan helpen om de communicatie van een organisatie te verbeteren en ervoor zorgen dat de boodschap van de organisatie op de juiste manier wordt overgebracht. Dit kan bijvoorbeeld inhouden dat de perswoordvoerder ervoor zorgt dat de boodschap in begrijpelijke taal wordt geformuleerd en dat deze op de juiste manier wordt afgestemd op het publiek. Kortom, een perswoordvoerder is belangrijk omdat deze persoon kan helpen bij het beheren van de communicatie van een organisatie met de media en het publiek. Hierdoor kan de organisatie haar reputatie beschermen, vertrouwen opbouwen en effectief communiceren met haar doelgroepen.
<i>Bewijs</i>	Instructies over perswoordvoering opgenomen in SQ(E)MS, instructies en woordvoerder bekend bij bemanning.
E30e	Wordt er minstens éénmaal per jaar getraind op adequaat reageren op de media?
<i>Toelichting</i>	Regelmatig trainen is goed voor het behoud en de verbetering van de vaardigheden die nodig zijn om effectief te communiceren met de media en het publiek. Redenen waarom regelmatige training belangrijk is: nieuwe ontwikkelingen, verbetering van vaardigheden, betere voorbereiding op crisiscommunicatie.
<i>Bewijs</i>	Registratie van training, presentielijst en handtekeningen.



E40 Meldingsprocedures voor non-conformiteiten, ongevallen en gevaarlijke situaties (incidenten)	
E40a	Geeft het SQ(E)MS een definitie van "bijna-ongeval", "incident" en "ongeval"?
<i>Toelichting</i>	<p>Een "bijna ongeval" is een gebeurtenis die had kunnen leiden tot een ongeval of letsel, maar dit uiteindelijk niet heeft gedaan. Het is een kans voor organisaties om potentiële veiligheidsrisico's te identificeren en te corrigeren voordat er daadwerkelijk een ongeval plaatsvindt. Een 'incident' is een gebeurtenis die schade of letsel veroorzaakt, maar niet resulteert in een ernstig letsel of ongeval. Bijvoorbeeld, een kleine uitglijder of val die geen medische aandacht vereist, wordt beschouwd als een incident. Een 'ongeval' daarentegen is een gebeurtenis die leidt tot letsel, schade of verlies. Het is een ernstige gebeurtenis die onderzoek en corrigerende actie vereist om toekomstige incidenten te voorkomen. Kort samengevat zijn "bijna ongeval" en 'incident' gebeurtenissen die kunnen leiden tot een ongeval, terwijl een 'ongeval' een gebeurtenis is die daadwerkelijk leidt tot schade of letsel.</p>
<i>Bewijs</i>	Beschreven in SQ(E)MS én bekend bij bemanning.
E40b+c	Is er een formeel rapportagesysteem voor E40a tussen schip en kantoor gedocumenteerd en toegepast? En worden rapporten geanalyseerd en geëvalueerd door zowel het personeel aan boord als het kantoorpersoneel?
<i>Toelichting</i>	<p>Een rapportagesysteem voor bijna-ongevallen, incidenten en ongevallen is belangrijk om de veiligheid en gezondheid op de werkplek te verbeteren. Hieronder vindt u enkele redenen waarom zo'n systeem nuttig kan zijn:</p> <p><i>Preventie:</i> Een rapportagesysteem voor bijna-ongevallen, incidenten en ongevallen kan bijdragen aan het identificeren van de oorzaken en omstandigheden die tot een incident hebben geleid. Op basis hiervan kunnen preventieve maatregelen worden genomen om soortgelijke incidenten in de toekomst te voorkomen.</p> <p><i>Risicobeheer:</i> Door systematisch informatie te verzamelen en te analyseren over bijna-ongevallen, incidenten en ongevallen, kunnen de risico's en gevaren op de werkplek beter worden begrepen en beheerd. Dit kan helpen om de veiligheid van werknemers te verbeteren en de kans op incidenten en ongevallen te verminderen.</p> <p><i>Compliance:</i> Een rapportagesysteem voor bijna-ongevallen, incidenten en ongevallen kan helpen om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen op het gebied van veiligheid en gezondheid op de werkplek. Het kan ook helpen om te voldoen aan interne normen en richtlijnen van de organisatie.</p> <p><i>Verbetering van de bedrijfscultuur:</i> Een rapportagesysteem voor bijna-ongevallen, incidenten en ongevallen kan bijdragen aan een open en transparante bedrijfscultuur. Het kan medewerkers aanmoedigen om incidenten en bijna-ongevallen te melden zonder bang te zijn voor strafmaatregelen. Hierdoor kunnen werknemers samenwerken om de veiligheid op de werkplek te verbeteren en ongevallen te voorkomen.</p> <p><i>Opleiding en bewustzijn:</i> Door bijna-ongevallen, incidenten en ongevallen te rapporteren en te analyseren, kan men de</p>



	<p>opleidingsbehoefte en trainingsprogramma's beter begrijpen. Het kan helpen om werknemers bewust te maken van de risico's en gevaren op de werkplek en hen te trainen in het veilig uitvoeren van hun werkzaamheden.</p> <p>Kortom, een rapportagesysteem voor bijna-ongevallen, incidenten en ongevallen is een belangrijk hulpmiddel om de veiligheid en gezondheid op de werkplek te verbeteren, risico's te beheersen en ongevallen te voorkomen.</p>
<i>Bewijs</i>	Beschreven in SQ(E)MS en rapportage in te zien door inspecteur.
E40d	Worden preventieve maatregelen vastgesteld, gedocumenteerd en uitgevoerd?
<i>Toelichting</i>	Preventieve maatregelen zijn belangrijk om risico's te identificeren en te beheersen voordat ze problemen veroorzaken. Ze helpen om de veiligheid en kwaliteit te waarborgen en kunnen kosten en reputatieschade voorkomen die het gevolg kunnen zijn van incidenten of problemen.
<i>Bewijs</i>	Beschreven in SQ(E)MS en rapportage in te zien door inspecteur.
E40e+f+g	Zijn de preventieve maatregelen verspreid over alle schepen van de rederij (en niet alleen over één specifiek schip)? Wordt er een algemene jaarlijkse evaluatie opgesteld door het kantoor en gedeeld met de vloot? Worden specifieke gerapporteerde gebeurtenissen opgenomen in de jaarlijkse opleidingsprogramma's?
<i>Toelichting</i>	Als anderen weten welke preventieve maatregelen zijn genomen kunnen zij ervan leren en deze maatregelen ook implementeren. Dit kan hun eigen veiligheid vergroten, herhaling van ongewenste gebeurtenissen voorkomen en kosten besparen.
<i>Bewijs</i>	Beschreven in SQ(E)MS, rapportage, documentatie van trainingen.



E50 Voorkomen van uitval van apparatuur	
E50a+b	Is er een scheepsspecifiek elektronisch systeem voor gepland onderhoud (PMS) ingevoerd? Is specifieke apparatuur onderworpen aan preventief onderhoud en wordt dit gedocumenteerd, uitgevoerd en geregistreerd als onderdeel van E50a?
<i>Toelichting</i>	Periodiek onderhoud en gepland onderhoud zijn soorten onderhoud die vooraf worden gepland en uitgevoerd om storingen te voorkomen, terwijl preventief onderhoud gericht is op het voorspellen en voorkomen van storingen voordat ze zich voordoen. Een Planned Maintenance System (PMS) is een systeem dat wordt gebruikt om het periodiek/gepland en preventief onderhoud en de inspectie van apparatuur en systemen aan boord te beheren en te plannen. Het omvat het plannen van onderhoud op regelmatige tijdstippen, het uitvoeren van inspecties, het oplossen van problemen en het vervangen van onderdelen wanneer dat nodig is. Het doel van een PMS is om apparatuur en systemen in goede conditie te houden, storingen en uitval te voorkomen en de efficiëntie van de bedrijfsvoering te verbeteren.
<i>Bewijs</i>	Zichtbaar aan boord geïmplementeerd. Aantoonbaar onderdeel van PMS, registratie, documenten en certificaten van uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden.
E50c	Worden (routine)onderhoudswerkzaamheden die de onderhoudsmonteurs plegen gecontroleerd en geverifieerd door het personeel aan boord en geregistreerd als onderdeel van E50a?
<i>Toelichting</i>	Voor vertrek van de onderhoudsmonteur(s) worden de werkzaamheden gecontroleerd, getest en besproken, dit om verassing na vertrek van de monteur(s) te voorkomen.
<i>Bewijs</i>	Registratie aan boord.
E50d+e	Omvat het PMS routinecontroles van specifieke apparatuur met vastgestelde tussenpozen en registratie door het personeel aan boord (ten minste: machinekamersystemen, reddings-, brandbestrijdings-, branddetectie- en navigatieapparatuur)? Worden resultaten van controles op E50d doorgegeven aan het kantoor (of online geregistreerd in het PMS)?
<i>Toelichting</i>	Het is om verschillende redenen van belang om routinecontroles te plannen en te registreren: naleving van wet- en regelgeving, kwaliteitsborging, traceerbaarheid, verantwoording en continue verbetering.
<i>Bewijs</i>	Registratie aan boord.
E50f	Zijn er aan boord jaarlijkse verslagen over de technische staat van het schip beschikbaar, opgesteld door het kantoorpersoneel? (Samenvatting van trends die worden belicht?)
<i>Toelichting</i>	Jaarverslagen zijn belangrijk om inzicht te hebben in technische staat en ruim op tijd onderhoud of vervanging te plannen.
<i>Bewijs</i>	Jaarlijkse verslagen van de Technische Dienst. Eventueel aangevuld met een recent rapport van klasse-bureau.



E60 Interne en externe audits	
E60a-g	Audits, verslagen, actiepunten, follow-up en rapportage
<i>Toelichting</i>	<p>Interne en externe audits zijn beide vormen van onafhankelijke beoordelingen van de processen, procedures en systemen van een organisatie om de kwaliteit en conformiteit met relevante normen en wetten te waarborgen.</p> <p><i>Interne audits</i> worden uitgevoerd door medewerkers van de organisatie zelf om te controleren of de interne processen en procedures correct worden gevolgd. Dit kan helpen om problemen of afwijkingen te identificeren voordat ze leiden tot grotere problemen en kan bijdragen aan het verbeteren van de efficiëntie en effectiviteit van de organisatie. Interne audits worden meestal uitgevoerd door getrainde interne auditoren die onafhankelijk zijn van de afdelingen of processen die worden gecontroleerd.</p> <p><i>Externe audits</i> worden uitgevoerd door onafhankelijke en objectieve auditoren die niet direct verbonden zijn aan de organisatie. Deze audits worden vaak gebruikt om de prestaties van de organisatie te beoordelen in overeenstemming met externe normen, regelgeving of wettelijke vereisten. Externe audits kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt om te beoordelen of een organisatie voldoet aan de vereisten voor een bepaalde certificering of accreditatie, of om te controleren of de organisatie voldoet aan wettelijke vereisten op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieu.</p> <p>Het is belangrijk dat interne audits jaarlijks en externe audits 3-jaarlijks worden uitgevoerd, dat alle rapporten door het managementteam aan boord geëvalueerd worden, dat er actiepunten geregistreerd worden en dat er follow-up is. Ook dienen resultaten aan de walorganisatie te worden gerapporteerd.</p>
<i>Bewijs</i>	Beschreven in SQ(E)MS, auditschema, rapportage, actiepunten en vervolgstappen inclusief planning beschikbaar en inzichtelijk voor Green Award inspecteur en aantoonbaar gedeeld met de walorganisatie(s).



E70 Voorkomen van aanvaringen	
E70a	Een brughoogte meetsensor die een alarm activeert bij onvoldoende doorvaarthoogte
<i>Toelichting</i>	De brughoogte meetsensor meet de doorvaarthoogte en geeft een alarm als de doorvaarthoogte te klein is. Dit verhoogt de alertheid en veiligheid aan boord en vermindert het risico op aanvaringen met bruggen.
<i>Bewijs</i>	Werkende installatie aan boord.
E70b	Een dodemansalarmsysteem in de stuurhut met sensoren die menselijke bewegingen in de gaten houden
<i>Toelichting</i>	Uit onderzoek in opdracht van het <u>European Inland Waterway Transport Platform</u> is gebleken dat bij 70 tot 80 procent van de incidenten in de binnenvaart de menselijke factor een belangrijke element was. Een dodemansalarmsysteem kan het risico op incidenten als gevolg van vermoeidheid of onwel worden van de persoon aan het roer verminderen.
<i>Bewijs</i>	Werkende installatie aan boord.
E70c	Een tweede radar op het achterschip
<i>Toelichting</i>	Aangenomen dat eerste radar op het voorschip staat: een tweede radar op het achterschip kan de veiligheid en navigatie van het schip verbeteren en biedt een back-up in geval van uitval van de radar voorop.
<i>Bewijs</i>	Werkende installatie aan boord.



F10 Bescherming van de arbeidsomstandigheden	
F10a-c	Externe vertrouwenspersoon
<i>Toelichting</i>	<p>Vanuit de Green Award stakeholders is de vraag gekomen aandacht te besteden aan de arbeidsomstandigheden aan boord van passagiersschepen. Wij zouden hier een hele lijst van kunnen opnemen maar hebben besloten de focus op de vertrouwenspersoon te leggen.</p> <p>Een vertrouwenspersoon binnen een bedrijf heeft verschillende belangrijke functies en voordelen. Hieronder staan enkele belangrijke redenen waarom een bedrijf een vertrouwenspersoon zou moeten hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het biedt een veilige omgeving: een vertrouwenspersoon is er om medewerkers te helpen bij het aanpakken van problemen en zorgen die ze hebben. Dit kan variëren van pesten, intimidatie, discriminatie, arbeidsconflicten, stress, enzovoort. Door de aanwezigheid van een vertrouwenspersoon voelen werknemers zich veiliger en meer ondersteund om deze kwesties aan te pakken. • Het verbetert de communicatie: een vertrouwenspersoon kan dienen als een belangrijke tussenpersoon tussen werknemers en management. Dit kan helpen om communicatieproblemen binnen het bedrijf aan te pakken, waardoor de algehele werksfeer verbetert en de productiviteit kan toenemen. • Het helpt bij preventie: door de aanwezigheid van een vertrouwenspersoon kunnen werknemers zich meer bewust worden van de procedures en beleidslijnen die het bedrijf heeft voor het aanpakken van problemen. Dit kan helpen om problemen te voorkomen voordat ze zich voordoen, en de werkcultuur te verbeteren. • Het verbetert de werknemerstevredenheid: werknemers willen zich gewaardeerd voelen en weten dat ze gehoord worden. Een vertrouwenspersoon kan helpen om werknemers te ondersteunen bij het oplossen van problemen en kan ook fungeren als een belangrijke bron van feedback voor management om de werkomgeving te verbeteren. Dit kan de werknemerstevredenheid vergroten en helpen bij het behouden van waardevolle werknemers. <p>Kortom, het hebben van een vertrouwenspersoon binnen een bedrijf kan helpen om een veiligere en gezondere werkomgeving te creëren, de communicatie te verbeteren, problemen te voorkomen en de werknemerstevredenheid te vergroten.</p>
<i>Bewijs</i>	Het beschikbaar zijn en doel van een ‘Vertrouwenspersoon’ is beschreven in SQ(E)MS en is bekend bij alle bemanningsleden, eventuele cross check bij bemanning. Contactgegevens van de vertrouwenspersoon zijn beschikbaar in de messroom(s).



F10d-g	Jaarverslag van de vertrouwenspersoon
<i>Toelichting</i>	<p>Green Award vindt het belangrijk dat de vertrouwenspersoon een jaarverslag maakt. Dit heeft meerdere doelen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verantwoording afleggen over het werk dat de vertrouwenspersoon heeft gedaan. Het kan belangrijk zijn om te laten zien welke kwesties er zijn besproken, welke acties zijn ondernomen en wat de resultaten hiervan zijn geweest. Dit kan helpen om het vertrouwen in de vertrouwenspersoon te versterken en transparantie te bevorderen. Casussen worden geanonimiseerd beschreven, tenzij de betrokken medewerker anders wenst.• Trends en patronen identificeren in de klachten en zorgen die aan de vertrouwenspersoon worden voorgelegd. Dit kan helpen om problemen te signaleren en te benoemen, zodat er gericht actie kan worden ondernomen om deze aan te pakken.• Aanbevelingen doen voor verbeteringen op basis van de ervaringen van de vertrouwenspersoon. Deze aanbevelingen kunnen bijdragen aan het verbeteren van het beleid en de procedures binnen een organisatie, om de veiligheid en het welzijn van medewerkers te bevorderen.• Kortom, een jaarverslag van de vertrouwenspersoon kan bijdragen aan het bevorderen van transparantie, verantwoording en verbetering binnen een organisatie. Tevens is het belangrijk dat het jaarverslag gelijktijdig beschikbaar wordt gesteld aan de walorganisatie(s) en de bemanningsleden.
<i>Bewijs</i>	Beschrijving in SQ(E)MS, meest recente verslag aan boord, eventuele cross-check bij bemanning.



4. Puntentoekening en certificatieniveau

4.1. Brons-zilver-goud

- ✓ Er zijn drie certificatieniveaus: 'brons', 'zilver' en 'goud'. Het niveau is afhankelijk van het aantal behaalde punten.
- ✓ Het aantal behaalde punten wordt samengesteld uit de score in 'A. Motorprestaties' en 'B. Aanvullende Eisen'. Dit is niet de som van de punten, zie de tabel hiernaast.
- ✓ Schepen hoeven niet aan alle aanvullende eisen te voldoen. De mate van scoren op de aanvullende eisen heeft invloed op het niveau van het certificaat.
- ✓ Om in aanmerking te komen voor een Green Award certificaat op het niveau 'brons' of 'zilver' moeten de hoofdmotoren minstens voldoen aan de emissie-eisen die behoren bij CCR 2. Dit is bedongen door havens die kortingen op havengelden geven.
- ✓ Om in aanmerking te komen voor een Green Award certificaat op het niveau 'goud' moeten de hoofdmotoren minstens voldoen aan de emissie-eisen die behoren bij EU Stage V. Ook dit is een voorwaarde van havens die kortingen op havengelden geven.

4.2. Platina label

Schepen met een Green Award certificaat op het niveau brons, zilver of goud kunnen in aanmerking komen voor een extra platina label.

Doelgroep: schepen die emissieloos, dus zonder uitstoot van CO₂, SO_x, NO_x en PM varen.

Voorbeeld: schepen met accupakketten, batterijcontainers, H₂ als energiedrager.

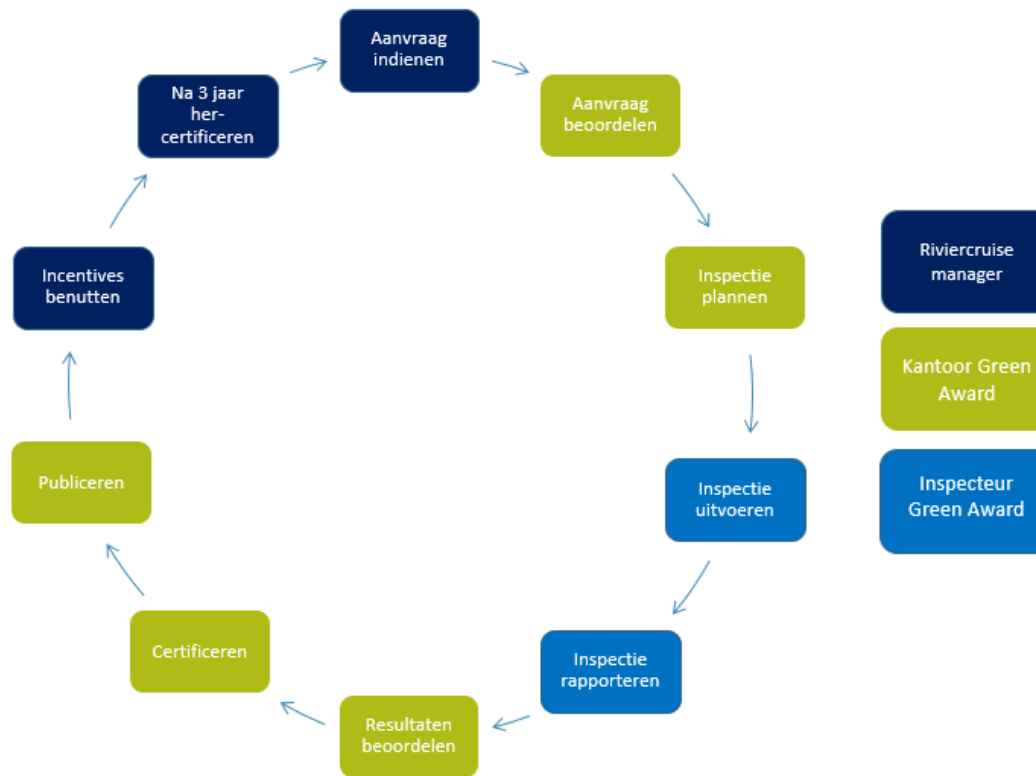
Prestatie: minimaal 3 uur emissieloos, of bij minder dan 6 vaaruren 50% van de tijd.

Motoren	Percentage		
	A. Motorprestaties	B-F Aanvullende eisen	
CCR2	29%-32%	≥ 20%	a
	33%-49%	20%-39%	b
		≥ 40%	c
		20%-39%	d
	50%-57%	≥ 40%	e
EU Stage V	≥ 58%	18%-25%	f
		26%-39%	g
		≥ 40%	h
Elektrisch	≥ 75%	18%-25%	i
		26%-39%	j
		≥ 40%	k



5. Procedures

5.1. Certificatieprocedure

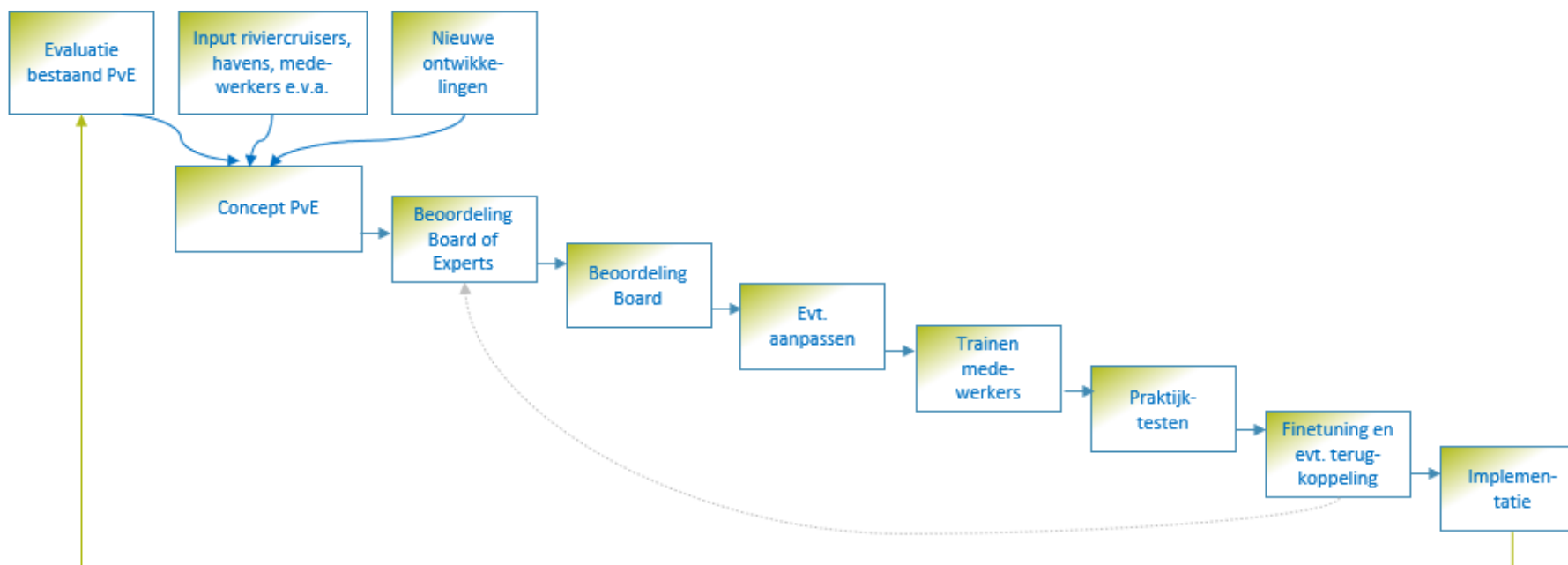


Figuur 1



5.2. Procedure ontwikkeling Programma van Eisen

Tijden veranderen, technieken veranderen en eisen veranderen. Daarom passen wij het Programma van Eisen (PvE) regelmatig aan, in de regel om de drie jaar. Wij evalueren de werking van het bestaande programma en wijzigen en vullen aan daar waar nodig en relevant. Wij volgen de ontwikkelingen op de voet en werken in nauw overleg met en input van binnenvaartondernemers, cruiserederijen, brancheorganisaties, havens en vele anderen. Om de kwaliteit en relevantie van ons programma van eisen te borgen werken wij als volgt:



Figuur 2



6. Tenslotte

Green Award stelt zich ten doel een uitdagend maar haalbaar programma van eisen te hanteren dat de verduurzaming van de scheepvaart verder op weg helpt. Vragen, opmerkingen en verbetervoorstellen zijn altijd welkom via inlandshipping@greenaward.org. Een deskundig team van mensen met ervaring in de binnenvaart staat u graag te woord.

Stichting Green Award
Westerkade
3016 CL ROTTERDAM
010-2170200



* * *