
[View this email in your browser](#)



Weekly ESG Newsletter

February 2025

Sweden will gradually ban all scrubber discharge by 2029

Sweden has announced a phased ban on scrubber discharges, starting with the prohibition of open-loop scrubber discharges from July 1, 2025, and extending to all types of scrubber discharges by January 1, 2029. Scrubbers, which clean ships' exhaust gases using seawater, reduce sulfur emissions to the air but release toxic substances into the sea. This initiative aims to mitigate marine pollution caused by these scrubber.

스웨덴은 2025년 7월 1일부터 개방형 스크러버 배출을 금지하고, 2029년 1월 1일까지 모든 유형의 스크러버 배출을 단계적으로 금지할 것이라고 발표했다. 스크러버는 해수를 사용하여 선박의 배기가스를 정화하여 대기 중 황 배출을 줄이지만, 유해물질은 바다로 방출한다. 이 조치는 스크러버로 인한 해양 오염을 완화하기 위한 것이다.

[Read More](#)

Mainstream Adoption of Rotor Sails Within the Global Fleet

In late 2024, the Sohar Max, a 400,000 dwt Very Large Ore Carrier, was retrofitted with five rotor sails, marking the largest wind propulsion installation to date. This retrofit is expected to reduce the vessel's carbon emissions by up to 3,000 tonnes annually. The project signifies growing confidence among shipowners in wind power as a reliable means of auxiliary propulsion to meet regulations.

2024년 말, 40만 톤급의 초대형 광석 운반선인 Sohar Max는 로터 세일 5개를 장착하여 현재까지 가장 큰 규모의 풍력 추진 설치를 기록했다. 이 설비를 통해 선박의 연간 탄소 배출량을 최대 3,000톤까지 줄일 것으로 예상된다. 이 프로젝트는 선주들이 규제를 대응하기 위한 보조 추진 수단으로 풍력을 더욱 신뢰하게 되었음을 보여준다.

[Read More](#)

How the IMO's Carbon Intensity Indicator could halve shipping's climate emissions

The International Maritime Organization (IMO) is revising its Carbon Intensity Indicator (CII) regulations, with a final decision expected by January 1, 2026. Properly designed, these new rules could address almost half of shipping's climate impacts by encouraging measures such as speed reductions and the adoption of wind power technologies. Implementing these strategies could significantly reduce fuel consumption and associated emissions in the maritime industry.

국제해사기구(IMO)는 탄소 집약도 지표(CII) 규정을 개정 중이며, 최종 결정은 2026년 1월 1일까지 예상된다. 이 규정들이 제대로 개정된다면, 선박의 속도 감소와 풍력 기술 도입과 같은 조치를 장려하여 해운업의 기후 영향 문제의 거의 절반에 대한 해결책을 제시할 수 있을 것으로 보인다. 이러한 전략을 통해 해운 산업의 연료 소비 및 관련 배출을 크게 줄일 수 있을 것으로 전망된다.



[Read More](#)

LR: New ECAs for Mediterranean Sea, Canadian Arctic & Norwegian Sea

Lloyd's Register has announced the introduction of new Emission Control Areas (ECAs) targeting Nitrogen Oxides (NOx) and Sulfur Oxides (SOx) due to amendments in MARPOL Annex VI. These ECAs will cover the Mediterranean Sea, the Canadian Arctic, and the Norwegian Sea. The establishment of these zones aims to reduce air pollution from ships and protect the marine environment in these regions.

로이드 선급은 MARPOL 부속서 VI의 개정으로 인해 질소산화물(NOx) 및 황산화물(SOx)을 대상으로 하는 새로운 배출 통제 구역(ECA)을 도입한다고 발표했다. 이러한 ECA는 지중해, 캐나다 북극, 노르웨이 해를 포함한다. 이러한 구역 설정은 선박의 대기 오염을 줄여 해당 지역의 해양 환경을 보호하는 것을 목표로 한다.

[Read More](#)

Maritec: Accurate testing of energy content is essential for biofuels

Maritec has highlighted the importance of accurate testing for energy content in biofuels, noting that biodiesels have a lower energy content compared to Very Low Sulfur Fuel Oil (VLSFO). This discrepancy is due to the higher oxygen content in biofuels, which affects their calorific value. Accurate measurement of energy content is crucial for optimizing engine performance and ensuring compliance with fuel standards.

Maritec은 바이오연료의 에너지 함량에 대한 정확한 테스트의 중요성을 강조하며, 바이오디젤이 초저유황연료유 보다 낮은 에너지 함량을 가지고 있음을 지적했다. 이러한 차이는 바이오연료의 높은 산소 함량으로 인해 발생하며, 이는 발열량에 영향을 미친다. 에너지 함량의 정확한 측정은 엔진 성능 최적화 및 연료 표준 준수를 위해 매우 중요하다.

[Read More](#)

Contact project@kinsalemaritime.com for any inquiries to Kinsale Maritime.

Our mailing address is:

Want to change how you receive these emails?

You can [update your preferences](#) or [unsubscribe](#)