

---

[View this email in your browser](#)



---

## Weekly ESG Newsletter

April 2025

---

### IMO's New Green Deal Explained

The International Maritime Organization (IMO) has approved a net-zero framework set to commence in 2027, introducing mandatory greenhouse gas (GHG) intensity limits and a pricing mechanism for the shipping industry. Ships exceeding emission reduction targets must purchase remedial units priced at \$380 per ton for base compliance and \$100 per ton for direct compliance between 2028 and 2030. Despite generating an estimated \$11–12 billion annually, experts argue this revenue may be insufficient to support the transition to zero-emission fuels and ensure equitable climate action.

국제해사기구(IMO)는 2027년부터 시작되는 넷제로 프레임워크를 승인하며 해운 산업에 의무적인 온실가스 집약도 제한과 가격 책정 메커니즘의 도입을 예고했다. 2028년부터 2030년까지 배출 감축 목표를 초과하는 선박은 기본 준수 기준 톤당 380달러를 부과받고, 직접 준수 기준 톤당 100달러를 부과받는다. 이를 통해 연간 110-120억 달러의 수익이 예상되지만, 전문가들은 이 수익이 무배출 연료로의 전환을 지원하고 공평한 기후 행동을 보장하기에는 불충분할 수 있다고 주장했다.

[Read More](#)

---

## After IMO Carbon Deal, Activists & States Say They'll Return for More

The International Maritime Organization (IMO) approved a new greenhouse gas (GHG) fee structure, passing with 63 votes in favor, 16 against, and 24 abstentions, marking the first industry-wide carbon tax in shipping. However, many climate-vulnerable nations and environmental groups criticized the agreement for its low fee structure and delayed implementation, with emissions reductions not expected to begin for five years. Representatives from Pacific island states and allied countries expressed disappointment, stating that the measures are insufficient to meet the 1.5°C temperature limit goal, and pledged to advocate for stronger actions in future negotiations.

국제해사기구(IMO)는 찬성 63표, 반대 16표, 기권 24표로 새로운 온실가스(GHG) 수수료 구조를 승인했다. 이는 해운 업계 사상 최초로 도입되는 산업 전체에 적용되는 탄소세이다. 하지만 많은 기후 취약국과 환경 단체들은 이 합의가 기업에 부과하는 비용이 너무 낮고, 온실가스 감축 조치가 실제로 시행되기까지 5년이나 걸린다는 점에서 강하게 비판했다. 태평양 도서국과 동맹국 대표들은 이번 조치가 섭씨 1.5도 온도 상승 제한 목표를 달성하기에는 부족하다고 실망을 표하며, 향후 협상에서 더 강력한 조치를 촉구하겠다고 밝혔다.

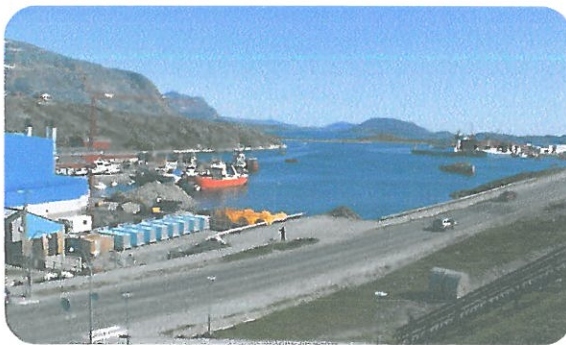
[Read More](#)

---

## World's Largest ECA to Stretch from Portugal to Greenland

The International Maritime Organization (IMO) has approved the establishment of the world's largest Emission Control Area (ECA), extending from Portugal to Greenland, with implementation expected by 2027. This Northeast Atlantic ECA will join existing ECAs in the North Sea, Baltic Sea, and Mediterranean, aiming to reduce ship emissions, improve air quality, and protect public health and the environment in the region, including Arctic waters around Greenland and Iceland. Environmental experts emphasize that this harmonized regulation will benefit both nature and the maritime industry by creating a level playing field across European waters.

국제해사기구(IMO)는 포르투갈에서 그린란드까지 이어지는 세계 최대 배출 통제 구역(ECA) 설립을 승인했다. 이 북동대서양 ECA는 2027년까지 시행될 예정이며 북해, 발트해, 지중해의 기존 ECA에 합류하여 선박 배출을 줄이고 대기질을 개선하여 그린란드와 아이슬란드 주변 북극 해역을 포함한 지역의 공중 보건과 환경을 보호하는 것을 목표로 한다. 환경 전문가들은 이 통합 규제가 유럽 해역 전반에 걸쳐 공평한 경쟁의 장을 만들어 자연과 해운 산업 모두에 이익이 될 것이라고 강조했다.



[Read More](#)

---

## Chimbusco to Offer B30 Biofuel Supply in Hong Kong

Chimbusco Pan Nation Petro-Chemical (CPN) announced on April 14, 2025, that it has commenced the supply of B30 biofuel in Hong Kong, following the International Maritime Organization's (IMO) Marine Environment Protection Committee (MEPC 83) approval allowing conventional Type I barges to carry biofuel blends up to 30%. This new bunkering service is a significant step toward supporting greener shipping and a more sustainable maritime industry.

The company emphasized its commitment to facilitating the transition to cleaner energy and aiding the industry's net-zero goals.

Chimbusco Pan Nation Petro-Chemical(CPN)은 2025년 4월 14일, 국제해사기구 해양환경보호위원회(MEPC 83)의 승인에 따라, 홍콩에서 B30 바이오연료 공급을 시작했다고 발표했다. 이 새로운 벙커링 서비스는 친환경 해운과 지속 가능한 해양 산업을 지원하는 중요한 단계이다. CPN은 청정 에너지로의 전환과 산업의 넷제로 목표 달성에 적극 동참하겠다는 입장을 밝혔다.



[Read More](#)

## US Unveils Much-Anticipated Port Call Fees

The United States will impose new port call fees from October 14, 2025, starting at \$18 per ton or \$120 per container for non-Chinese ships and rising to \$33 and \$250 by 2028. Chinese-built ships will face higher fees, starting at \$50 per ton and increasing by \$30 annually, potentially reaching \$8.4 million per large vessel. The policy includes exemptions for small vessels and certain routes, fee suspensions for US-built shipowners, and a requirement for LNG exports to use 15% US-built, US-flagged ships by 2047.

미국은 2025년 10월 14일부터 새로운 입항 수수료를 부과할 예정이다. 중국 국적이 아닌 선박은 톤당 18달러 또는 컨테이너당 120달러로 시작하여 2028년까지 33달러와 250달러로 인상된다. 중국 국적 선박은 더 높은 수수료를 부과받아 톤당 50달러로 시작하여 매년 30달러씩 증가하며, 대형 선박의 경우 최대 840만 달러에 이를 수 있다. 이 정책은 소형 선박과 특정 노선에 대한 면제, 미국산 선박 소유자에 대한 수수료 유예, 그리고 2047년까지 LNG 수출의 15%를 미국산, 미국 국적 선박을 사용해야 하는 요건을 포함한다.



[Read More](#)



Contact [project@kinsalemaritime.com](mailto:project@kinsalemaritime.com) for any inquiries to Kinsale Maritime.



*Copyright (C) 2025 Kinsale Maritime. All rights reserved.*

Our mailing address is:

Want to change how you receive these emails?  
You can [update your preferences](#) or [unsubscribe](#)