
[View this email in your browser](#)



Weekly ESG Newsletter

July 2025

OSPAR bans scrubber discharges in North-East Atlantic waters

At an OSPAR meeting on 26 June 2025, environmental ministers from the EU and 15 European countries agreed to ban open-loop scrubber discharges in internal waters and ports across the North-East Atlantic by July 2027, and to prohibit closed-loop scrubber discharges by January 2029. The decision follows appeals from 20 NGOs urging a ban on toxic wastewater from scrubbers due to pollutants like heavy metals and PAHs. While most nations supported extending the ban into full territorial seas, consensus was not reached, though a review aiming for a decision by 2027 is planned.

OSPAR는 2025년 6월 26일 회의에서 2027년 7월까지 북동대서양 내륙해역 및 항만에서 개방형 스크러버 배출을 금지하고, 2029년 1월까지 폐쇄형 스크러버 배출도 금지하기로 결정했다. 20여 개의 환경단체는 스크러버 세척수에 포함된 중금속과 PAH 등의 유해 물질로 인해 배출 금지를 촉구했다. 대부분 회원국이 이러한 조치를 영해 전역으로 확대하는 데 동의했으나 최종 합의에는 이르지 못해 2027년까지 검토 후 결정을 내릴 예정이다.

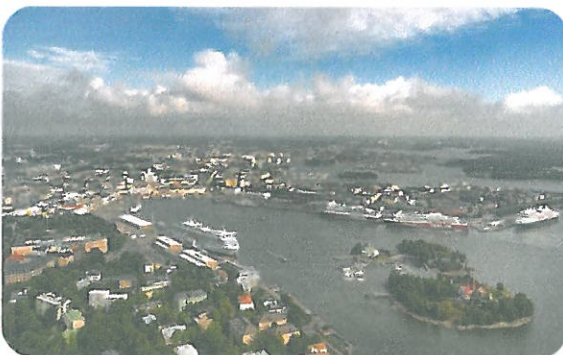
[Read More](#)



Finland bans ship waste discharges in first for maritime environmental law

Finland's new maritime environmental law, effective 1 July 2025, prohibits cargo ships from discharging toilet wastewater, sulphuric wash water, and scrubber sludge into its coastal waters. The phased ban covers open-loop scrubber wastewater from July 2025, closed-loop scrubber discharges from January 2029, and grey water from showers and sinks from 2030, allowing a grace period for adaptation. Shipping operators must now equip holding tanks or use port reception facilities to comply, aiming to curb eutrophication and protect the fragile Baltic Sea ecosystem.

로스앤젤레스항의 5월 물동량은 716,619 TEU로, 전년 동월 대비 5% 감소했으며, 수출은 120,196 TEU로 5 % 줄었다. 또한 빈 컨테이너는 240,472 TEU로 2 % 증가했다. 경제학자들은 새로운 무역협정이 체결되지 않으면 관세로인해 평균 가구당 연간 약 2,500달러의 비용 부담이 발생할 수 있다고 경고했다.



[Read More](#)

Hong Kong launches green fuel bunkering incentive scheme

The Hong Kong Marine Department announced on 30 June 2025 the launch of a Green Maritime Fuel Bunkering Incentive Scheme offering HKD 500,000 per pioneer company for each of their first two LNG or green methanol bunkering operations completed within one year of risk assessment approval, with a maximum of HKD 2 million per fuel type, disbursed on a first-come, first-served basis. Companies that completed risk assessments or operations before the scheme launch are also eligible under the same terms. The scheme aims to support early movers, level the playing field, and develop Hong Kong into a high-quality green fuel bunkering hub in line with IMO's net-zero emissions goals, with one-stop services from a dedicated Marine Department team.

홍콩 해양국은 2025년 6월 30일 '그린 해상 연료 벙커링 인센티브 제도'를 도입했다. 위험성 평가 승인 후 1년 이내에 완료한 LNG 또는 그린 메탄올 벙커링 작업 중 처음 두 번에 대해, 회당 50만 홍콩달러를 지급하며 연료별 최대 200만 홍콩달러까지 선착순 지원한다. 제도 시행 전 평가 또는 운항을 완료한 기업 또한 해당 인센티브를 받을 수 있다. 이 제도는 선도기업을 지원하고 공정한 경쟁 환경을 조성하며, IMO의 넷제로 목표에 발맞춰 홍콩을 고품질 그린 연료 벙커링 허브로 육성하기 위해 홍콩 해양국 전담팀의 원스톱 지원 아래 추진된다.



[Read More](#)

IMO MSC 110: Key Outcomes

The IMO Maritime Safety Committee's 110th session, held from 18 to 27 June 2025, adopted SOLAS amendments to enhance pilot transfer arrangements with mandatory performance standards effective in January 2028 and 2029. The session advanced work on the non-mandatory MASS Code for autonomous ships, with 18 chapters finalized and remaining focus on human elements and search and rescue capabilities. It also progressed the safety regulatory framework for alternative fuels and new technologies, agreed draft amendments to SOLAS, IGF, and IGC codes, and approved interim seafarer training guidelines and a cybersecurity code.

2025년 6월 18일부터 27일까지 열린 IMO MSC 110에서는 SOLAS 개정을 통해, 2028년과 2029년부터 적용될 도선사 승하선 장치의 성능 기준이 채택되었다. 이번

회의에서는 자율운항선박을 위한 권고용 MASS 코드 개발도 진척되었으며, 18개 장이 완료되었고 인적 요소와 수색·구조 기능에 대한 내용은 아직 작업이 진행 중이다. 또한 대체 연료 및 신기술에 대한 안전 규제 체계도 발전시켜, SOLAS, IGF, IGC 코드 개정 초안에 합의하고, 신기술 관련 선원 훈련 가이드라인과 사이버보안 코드도 승인했다.



[Read More](#)

Key Measures for Vessels Calling at Ports in Conflict Zones

Vessels must conduct a security assessment for each port call or passage through territorial waters and implement necessary onboard protective measures, including reviewing and exercising contingency plans and notifying their war insurers or P&I Clubs in advance. Operators are advised to report their movements to UKMTO, register with MSCIO (and optionally IFC-IOR), and liaise with coalition forces while maintaining vigilance regarding AIS use, since interference and GPS jamming may warrant temporary shutdown following IMO guidelines. Flag administrations like Liberia and Malta have issued advisories elevating security level to 3 in areas such as the Red Sea, Arabian Gulf, Strait of Hormuz, and Levantine Sea, urging vessels—especially those with ties to the US, UK, or Israel—to maintain communications and consider avoiding volatile regions.

분쟁지역의 항만에 입항하거나 해당 해역을 통항하는 선박은 각 항만 또는 구간별로 보안 위험을 별도로 평가하고, 그에 따른 선내 보호 조치를 취해야 한다. 이를 위해 비상 대응 계획을 점검하고 훈련을 실시해야 하며, 전쟁 관련 보험사나 P&I 클럽에도 이를 사전에 통보해야 한다. 또한 선박은 UKMTO, MSCIO(선택적으로 IFC-IOR)에 운항 정보를 보고하고, 연합군과 연락을 유지해야 한다. AIS 간섭이나 GPS 교란 발생 시 IMO 지침에 따라 AIS를 일시 정지할 수 있다. 리베리아·몰타 등은 홍해, 아라비아 만, 호르무즈 해협, 레반트해역의 보안단계를 3으로 상향했으며, 미국·영국·이스라엘 관련 선박은 통신 유지와 함께 해당 해역 통항을 피하는 방안을 검토해야 한다.



[Read More](#)



Contact 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](#)