View this email in your browser

Kinsale

MarinaChain

Weekly ESG Newsletter

Oct 2025

BWMS: How shipowners can avoid problems during inspections

Shipowners must ensure that ballast water management system (BWMS) sensors are calibrated by the manufacturer or an authorized party per the IMO BWMS Code, with valid calibration certificates or "no calibration needed" letters presented during Class/Port State Control inspections. Under the U.S. EPA Vessel General Permit (VGP), annual calibration (or stricter intervals if required by the manufacturer) is mandatory and may be performed by crew, third parties, or the manufacturer, with records subject to EPA/USCG inspection. To avoid inspection issues, shipowners should plan ahead by checking sensor status, stocking calibration gases, scheduling downtime, keeping records up to date, and confirming acceptance of third-party calibration with Class surveyors.

선주사는 BWMS(평형수 관리 시스템) 센서를 IMO BWMS 규정에 따라 제조사 또는 허가된 기관만 교정 가능하도록 하고, 유효한 교정 인증서 또는 교정 불필요 확인서를 선급 검사 또는 항만국 통제 검사 시 제시해야 한다. 미국 EPA(환경보호청)의 VGP(선박 일반 허가) 규정 하에서는 연 1회 이상 교정 (단, 제조사가 별도로 정한 더 짧은 주기가 있을 경우 해당 주기를 적용)해야 하며, 승무원, 제3자 또는 제조사가 교정할 수 있고, 교정 기록은 EPA(환경보호청)/USCG(미국 해안경비대) 검사 대상이다. 점검상의 문제가 발생하지 않도록 하기 위해 센서 상태 점검, 교정 가스 비축, 시스템 가동 중단 시간 확보, 기록 유지, 제3자 교정 승인 여부를 선급 검사관에게 사전 확인하는 등의 대비를 해야 한다.



Read More

Global shipping rallies behind IMO Net-Zero Framework

Leading maritime associations including Danish Shipping, ICS, ECSA, and six national shipowners' groups urged global governments to adopt the IMO Net-Zero Framework during the IMO Marine Environment Protection Committee's Extraordinary Session scheduled for October 14–17. They emphasized that global rules are essential to decarbonize the maritime sector and to avoid a burdensome "patchwork" of unilateral regulations. The industry also committed to supporting the implementation of this regulatory package targeting net-zero GHG emissions by around 2050, with incentives to promote green fuels and ensure a just transition for maritime workers.

글로벌 해운업계는 덴마크선주협회, ICS(국제해운상공회의소), ECSA(유럽선주협회) 등 주요 단체와 6개국 선주단체가 함께 10월 14~17일 열리는 IMO MEPC(해양환경보호위원회) 특별회의에서 IMO 넷제로 프레임워크 채택을 촉구했다. 이들은 해운 탈탄소화를 위해서는 전 세계적으로 통일된 규제가 필요하며, 각국의 개별 규제가 혼재될 경우 산업 부담이 커질 것이라고 지적했다. 또한 2050년까지 온실가스 순배출 제로를 목표로 하는 규제 이행을 지지하고, 친환경 연료 확대와 종사자 지원을 위한 인센티브 마련에도 협력하기로 했다.



Read More

MMMCZCS: Complying with the IMO Net-Zero Framework

MMMCZCS(Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping) assesses how compliance under the IMO Net-Zero Framework (IMO NZF), assumed to be enforced from January 2028, will require ships of 5,000 gross tonnage or above to report emissions intensity and use Surplus Units or Remedial Units for deficits. In April 2025, IMO Member States approved the NZF, and the formal adoption will be considered at MEPC/ES.2 in October. The compliance cycle entails a pre-reporting period in 2027 (including SEEMP updates and flag State verification), reporting in 2028, and verification in 2029, with obligations including registry fees, data submission, and issuance of Statements of Compliance.

머스크 맥키니 뮐러 탄소제로 해운센터(MMMCZCS)는 IMO 넷제로 프레임워크(IM0 NZF)가 2028년 1월부터 시행된다고 전제할 경우, 총톤수 5,000 이상 선박은 배출 집약도 보고와 초과 단위(SU) 또는 보정 단위(RU) 이용이 필요하다고 예상한다. 2025년 4월, IMO 회원국들은 NZF를 승인했으며 10월 MEPC/ES.2에서 정식 채택 여부가 논의될 예정이다. 시행 일정은 2027년 사전보고 기간(선박 에너지 효율 관리계획(SEEMP) 개정 및 국적국 검증), 2028년 보고, 2029년 검증으로 구성되며, 제도 등록 수수료, 데이터 제출, 준수 성명서 발급 등이 요구된다.



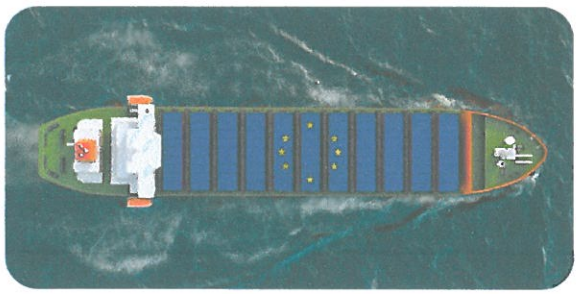
Read More

Danish Shipping: Revenues from EU ETS should pay for alternative fuels

Danish Shipping argues that funds from the EU's CO_2 Emissions Trading System, into which Danish companies pay billions, should be allocated toward scaling up green fuel production in Europe. It forecasts that Danish shipping firms will contribute about DKK 3.8 billion annually once ETS is fully phased in by 2026, and urges these revenues to support the maritime green transition.

The organization also calls for alignment between EU climate regulation and future IMO frameworks to avoid overlapping rules and double charges.

덴마크 해운업계는 덴마크 기업들이 지불하는 수십억 덴마크 크로네의 EU CO_2 배출권거래제 수익을 유럽 내 친환경 연료 생산 확대에 사용해야 한다고 주장한다. 전면 도입 시점인 2026년에는 덴마크 해운사들이 연간 약 38억 덴마크 크로네를 ETS에 사용할 것으로 예상되며, 이 수익을 해운업의 녹색 전환 지원에 활용해야 한다고 강조한다. 또한 EU의 기후 규제와 향후 IMO 프레임워크 간 정합성을 확보하여 중복 규제와 이중 지불을 방지해야 한다고 주장한다.



Read More

IAPH expresses support for IMO Net-Zero Framework

The International Association of Ports and Harbors (IAPH) Managing Director Patrick Verhoeven voiced strong support for the IMO Net-Zero Framework, warning at London International Shipping Week that failure to adopt it would lead to fragmented national and regional measures undermining the maritime energy transition. He advocated for a global fuel standard and credit trading scheme to drive emission reductions, and emphasized the importance of a mechanism to close the cost gap between hydrocarbon fuels and low- or zero-carbon alternatives. A study commissioned by IAPH estimated that ports in developing countries will need between USD 55 and 83 billion for adaptation and decarbonisation, and Verhoeven suggested that the IMO Net-Zero Fund should help finance these investments.

국제항만협회(IAPH) 사무총장 패트릭 버호번은 런던 국제해운주간에서 IMO 넷제로 프레임워크에 대한 강력한 지지 의사를 밝혔다. 그는 이 프레임워크가 채택되지 않을 경우, 국가별·지역별 규제가 뒤섞여 해운업의 에너지 전환을 저해할 것이라고 경고했다. 그는 배출 감축을 추진하기 위해 글로벌 연료 기준과 배출권 거래 제도의 도입을 제안하고, 탄화수소 연료와 저탄소 또는 무탄소 대체연료 간의 비용 격차를 해소하기 위한 메커니즘의 중요성을 강조했다. 또한 국제항만협회(IAPH)가 의뢰한 연구에서는 개발도상국 항만들의 적응 및 탈탄소화에 550억~830억 달러가 필요할 것으로 추정되

며, 패트릭 버호번은 IMO 넷제로 기금이 이러한 투자를 재정 지원하는 역할을 해야 한다고 주장했다.



Read More

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

MarinaChain

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