

명세서

발명의 명칭: 선박의 온실가스 배출 저감장치 및 동 장치 구비한 선박

기술분야

- [1] 본 발명은 CO₂ 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO₂를 제거처리하여 흡수액 재생부 및 흡수액 순환부의 장치 크기를 작게 유지하고 연속 운전이 가능하도록 하는, 선박의 온실가스 배출 저감장치 및 동 장치 구비한 선박에 관한 것이다.
- [2] 또한, 본 발명은 열교환방식에 의해 배기가스를 냉각하여 흡수액의 농도 저하를 방지하고, CO₂ 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO₂를 제거처리하여 미반응 흡수액을 지속적으로 순환시켜 연속 운전이 가능하도록 하는, 선박의 온실가스 배출 저감장치 및 동 장치 구비한 선박에 관한 것이다.

배경기술

- [3] 최근, 무분별한 화석연료 사용에 따른 온실가스 배출의 영향으로 지구 온난화 현상과 이와 연계된 환경 재해들이 발생하고 있다.
- [4] 이에, 대표적 온실가스인 이산화탄소를 방출하지 않고 포집하여 저장하는데 관련된 일련의 기술들을 CCS(Carbon dioxide Capture and Storage) 기술이라 하여 최근 매우 큰 주목을 받고 있는데, CCS 기술 중에서 화학 흡수법(chemical absorption)은 대규모 처리가 가능하다는 측면에서 그 중에서 가장 많이 상용화된 기술이다.
- [5] 또한, 이산화탄소 배출 규제는 IMO의 EEDI를 통해 규제하는데, 2050년에는 2008년 배출량의 50% 이상의 절감을 목표로 하고 있고, 2030년에도 2008년 배출량의 40%를 절감해야 하므로 CO₂를 배출하지 않거나, 배출된 CO₂를 포집하는 기술이 주목을 받고 있다.
- [6] 참고로, 이산화탄소를 직접적으로 포집 및 저장하는 CCS 기술 중 CO₂ 포집 기술은 대상 공정의 CO₂ 발생 조건에 따라 다양하게 접근할 수가 있는데, 현재 대표적인 기술은 흡수법과 흡착법과 막분리법이 있으며, 이 중 습식흡수법은 육상플랜트에 있어서 기술적 성숙도가 높고, CO₂의 대량처리가 용이하여 CCS 기술의 상용화에 가장 근접한 포집 기술이라 할 수 있고 흡수제로는 아민 계열과 암모니아를 주로 사용한다.
- [7] 한편, 앞서 언급한 이산화탄소의 배출을 절감, 또는 생성된 이산화탄소를 포집하는 기술은 현재 선박에서는 상용화된 사례가 없는 실정이고, 수소나 암모니아를 연료로 사용하는 방법도 현재는 개발 중이며 상업화 수준의 단계에 이르지 못한 실정이다.
- [8] 또한, 선박 엔진으로부터 배출되는 배출가스 중 온실가스인 CO₂를 흡수액으로 흡수하여 환경에 영향을 주지 않는 물질로 전환하여 배출하거나, 유용한 물질로

전환하여 저장하고, 운전 중 배기가스 배출에 따른 흡수액의 감소와 기타 소모로 인한 흡수액의 농도변화로 인한 흡수성능 저하를 방지할 수 있는, 기술을 선박에 적용할 필요성이 제기된다.

- [9] 또한, SO_x 의 발생량이 적거나 발생하지 않도록 LNG 또는 저유황유를 연료로 사용하는 선박에 대해, 선박 엔진으로부터 배출되는 배출가스 중 온실가스인 CO_2 를 흡수액으로 흡수하여 환경에 영향을 주지 않는 물질로 전환하여 배출하거나, 유용한 물질로 전환하여 저장하고, 운전 중 배기가스 배출에 따른 흡수액의 감소와 기타 소모로 인한 흡수액의 농도변화로 인한 흡수성능 저하를 방지할 수 있는, 기술을 선박에 적용할 필요성이 제기된다.

발명의 상세한 설명

기술적 과제

- [10] 본 발명의 사상이 이루고자 하는 기술적 과제는, CO_2 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO_2 를 제거처리하여 흡수액 재생부 및 흡수액 순환부의 장치 크기를 작게 유지하고 연속 운전이 가능하도록 하는, 선박의 온실가스 배출 저감장치 및 동 장치 구비한 선박을 제공하는 데 있다.
- [11] 또한, 본 발명의 사상이 이루고자 하는 기술적 과제는, 열교환방식에 의해 배기가스를 냉각하여 흡수액의 농도 저하를 방지하고, CO_2 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO_2 를 제거처리하여 미반응 흡수액을 지속적으로 순환시켜 연속 운전이 가능하도록 할 수 있는, 선박의 온실가스 배출 저감장치 및 동 장치 구비한 선박을 제공하는 데 있다.

과제 해결 수단

- [12] 전술한 목적을 달성하고자, 본 발명은, 해수를 공급하는 해수 공급부; 고농도 CO_2 흡수액을 제조하여 공급하는 흡수액 제조부; 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스를 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고, 상기 냉각된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거하는 CO_2 제거부가 형성된, 흡수타워; 상기 흡수타워로부터 배출된 암모늄염 수용액을 2가 금속수산화물 수용액과 반응시켜 흡수액과 NH_3 를 재생하여 상기 흡수타워로 순환 공급하여 흡수액으로 재사용하도록 하는 흡수액 재생부; 및 상기 흡수타워 하단으로부터 배출된 암모늄염 수용액 또는 미반응 흡수액 일부를 흡수액 순환라인을 통해 상기 흡수타워 상단으로 순환시키는 흡수액 순환부;를 포함하는, 선박의 온실가스 배출 저감장치를 제공한다.
- [13] 또한, 상기 흡수액 순환부는, 상기 흡수액 순환라인을 통해 암모늄염 수용액 또는 미반응 흡수액 일부를 순환시키는 암모니아수 순환펌프와, 상기 흡수타워 상단으로 공급되는 흡수액의 농도를 측정하는 pH센서를 포함할 수 있다.
- [14] 상기 흡수액 재생부는, 2가 금속수산화물 수용액을 저장하는 저장탱크와, 상기 흡수타워로부터 배출된 암모늄염 수용액과 2가 금속수산화물 수용액을

교반기에 의해 교반하여 $\text{NH}_3(\text{g})$ 와 탄산염을 생성하는 혼합탱크와, 상기 혼합탱크로부터 용액 및 침전물을 흡입하여 탄산염을 분리하는 필터를 포함할 수 있다.

- [15] 또한, 상기 혼합탱크에 의해 생성된 $\text{NH}_3(\text{g})$ 를 상기 흡수타워로 공급하거나, 또는 상기 필터에 의해 분리된 흡수액을 상기 흡수액 순환부로 공급할 수 있다.
- [16] 또한, 상기 저장탱크에 저장된 상기 2가 금속수산화물 수용액은 청수와, CaO 또는 MgO 를 반응시켜 생성된 $\text{Ca}(\text{OH})_2$ 또는 $\text{Mg}(\text{OH})_2$ 일 수 있다.
- [17] 또한, 상기 필터에 의해 분리된 암모니아수 또는 청수를 상기 흡수액 제조부로 공급하거나, 총순환 청수 대비 상기 혼합탱크에 의해 추가 생성된 잉여 청수를 청수탱크에 저장하여 상기 저장탱크에서의 2가 금속수산화물 수용액 생성시 재활용할 수 있다.
- [18] 또한, 상기 흡수타워는, 상기 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스를 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하면서 SO_x 를 용해시켜 제거하는 SO_x 흡수부를 더 포함하고, 상기 CO_2 제거부는, 상기 SO_x 가 제거된 배기가스와 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고, 상기 냉각된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거할 수 있다.
- [19] 또한, 상기 흡수타워는, 상기 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x 를 흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부를 더 포함하고, 상기 CO_2 제거부는, 상기 NO_x 가 제거된 배기가스를 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고 상기 냉각된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거할 수 있다.
- [20] 또한, 상기 흡수타워는, 상기 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x 를 흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부와, 상기 NO_x 가 제거된 배기가스를 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하면서 SO_x 를 용해시켜 제거하는 SO_x 흡수부와, 상기 SO_x 가 제거된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거하는 상기 CO_2 제거부가 순차적으로 적층 형성될 수 있다.
- [21] 또한, 상기 흡수액 재생부에 의해 재생된 NH_3 를 상기 NO_x 흡수부로 공급하고, 상기 NO_x 흡수부는 NH_3 로 NO_x 를 흡수하거나, 요소수를 사용하여 NO_x 를 흡수할 수 있다.
- [22] 상기 해수 공급부는, 선외로부터 씨체스트를 통해 해수를 공급받아 상기 SO_x 흡수부로 펌핑하는 해수펌프와, 배기가스의 양에 따라 상기 해수펌프로부터 상기 SO_x 흡수부로 공급되는 해수의 분사량을 조절하는 해수조절밸브를 포함할 수 있다.
- [23] 상기 흡수액 제조부는, 청수를 저장하는 청수탱크; 상기 청수탱크로부터 청수를 공급하는 청수조절밸브; 고압의 NH_3 를 저장하는 NH_3 저장소; 상기 청수조절밸브에 의해 공급되는 청수에 상기 NH_3 저장소로부터 공급되는 NH_3 를

분사하여 흡수액인 고농도 암모니아수를 제조하여 저장하는 암모니아수탱크; 상기 암모니아수탱크 내의 암모니아수 농도를 측정하는 pH센서; 및 상기 암모니아수탱크로부터 상기 흡수액 순환부로 암모니아수를 공급하는 암모니아수 공급펌프;를 포함할 수 있다.

- [24] 또한, 상기 SO_x 흡수부는, 상기 해수 공급부로부터 공급되는 해수를 하방으로 분사하는 다단의 해수 분사노즐; 및 세정수가 역류하지 않도록 하는, 격벽 형태의 배기가스 유입관 또는 상기 배기가스 유입관을 커버하는 우산형태의 차단판;을 포함할 수 있다.
- [25] 또한, 상기 해수 분사노즐 하부에, 배기가스가 통과하는 유로가 형성된 다공성 상판이 다단으로 각각 형성되어, 해수와 배기가스가 접촉할 수 있다.
- [26] 또한, 상기 해수 분사노즐 하부에, 해수와 배기가스가 접촉하도록 하는 충전재가 채워진 흡수탑이 형성되어, 해수가 SO_x 를 용해시킬 수 있다.
- [27] 또한, 상기 CO_2 제거부는, 상기 흡수액을 하방으로 분사하는 암모니아수 분사노즐; CO_2 와 흡수액인 암모니아수와 접촉시켜 CO_2 를 $\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq})$ 로 전환시키는 충전재; 상기 충전재가 채워진 흡수탑의 구간마다 다단으로 형성되어 CO_2 제거반응으로 인한 발열을 냉각하는 쿨링재킷; CO_2 와 반응하지 않고 외부로 배출되는 NH_3 를 포집하는 워터 스프레이; 굴곡진 다판 형태로 형성되어 암모니아수를 상기 충전재 방향으로 회귀시키는 미스트 제거판; 암모니아수가 역류하지 않도록 형성된 격벽; 및 상기 격벽으로 둘러싸인 배기가스 유입홀을 커버하는 우산형태의 차단판;을 포함할 수 있다.
- [28] 또한, 상기 충전재는 단위 부피당 접촉면적이 크도록 설계된 다단의 중류 칼럼 패키징으로 구성되고, 상기 중류 칼럼 패키징 사이에 용액 재분배기가 형성될 수 있다.
- [29] 또한, 상기 흡수타워는, 상기 NO_x 흡수부와 상기 SO_x 흡수부 사이에 형성되어 상기 선박 엔진의 폐열과 보일러수를 열교환시키는 EGE를 더 포함할 수 있다.
- [30] 또한, 상기 흡수타워로부터 배출되는 세정수를 저장하는 세정수탱크, 상기 세정수탱크로 이송펌프에 의해 이송된 세정수의 선외배출조건을 충족하도록 탁도를 조절하는 필터링유닛과 pH조절을 위한 중화제 주입유닛을 구비하는 수처리장치, 및 고형의 배출물을 분리 저장하는 슬러지저장탱크로 구성되는, 배출부를 더 포함할 수 있다.
- [31] 한편, 본 발명은 전술한 선박의 온실가스 배출 저감장치를 구비한 선박을 제공할 수 있다.
- [32] 전술한 다른 목적을 달성하고자, 본 발명은, 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스를 냉각하는 배기가스 냉각부; 고농도 CO_2 흡수액을 제조하여 공급하는 흡수액 제조부; 상기 배기가스 냉각부에 의해 냉각된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터 공급된 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거하는 CO_2 제거부가 형성된, 흡수타워; 상기 흡수타워로부터 배출된 암모늄염 수용액을 2가 금속수산화물 수용액과 반응시켜 흡수액과 NH_3 를

재생하여 상기 흡수타워로 순환 공급하여 흡수액으로 재사용하도록 하는 흡수액 재생부; 및 상기 흡수타워 하단으로부터 배출된 암모늄염 수용액 또는 미반응 흡수액 일부를 흡수액 순환라인을 통해 상기 흡수타워 상단으로 순환시키는 흡수액 순환부;를 포함하는, 선박의 온실가스 배출 저감장치를 제공한다.

- [33] 또한, 상기 흡수액 순환부는, 상기 흡수액 순환라인을 통해 암모늄염 수용액 또는 미반응 흡수액 일부를 순환시키는 암모니아수 순환펌프와, 상기 흡수타워 상단으로 공급되는 흡수액의 농도를 측정하는 pH센서를 포함할 수 있다.
- [34] 상기 흡수액 재생부는, 2가 금속수산화물 수용액을 저장하는 저장탱크와, 상기 흡수타워로부터 배출된 암모늄염 수용액과 2가 금속수산화물 수용액을 교반기에 의해 교반하여 $\text{NH}_3(\text{g})$ 와 탄산염을 생성하는 혼합탱크와, 상기 혼합탱크로부터 용액 및 침전물을 흡입하여 탄산염을 분리하는 필터를 포함할 수 있다.
- [35] 상기 혼합탱크에 의해 생성된 $\text{NH}_3(\text{g})$ 를 상기 흡수타워로 공급하거나, 또는 상기 필터에 의해 분리된 흡수액을 상기 흡수액 순환부로 공급할 수 있다.
- [36] 상기 저장탱크에 저장된 2가 금속수산화물 수용액은, 청수와, CaO 또는 MgO 를 반응시켜 생성된 $\text{Ca}(\text{OH})_2$ 또는 $\text{Mg}(\text{OH})_2$ 일 수 있다.
- [37] 상기 필터에 의해 분리된 암모니아수 또는 청수를 상기 흡수액 제조부로 공급하거나, 총순환 청수 대비 상기 혼합탱크에 의해 추가 생성된 잉여 청수를 청수탱크에 저장하여 상기 저장탱크에서의 2가 금속수산화물 수용액 생성시 재활용할 수 있다.
- [38] 상기 선박 엔진은 LNG 또는 저유황유를 연료로 사용할 수 있다.
- [39] 상기 배기가스 냉각부는, 배기가스 배출관을 감싸는 열교환 배관으로 선내 냉각시스템으로부터 제공되는 청수를 순환시켜 배기가스를 27°C 내지 33°C 의 온도로 냉각할 수 있다.
- [40] 상기 흡수타워는, 상기 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x 를 흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부를 더 포함하고, 상기 CO_2 제거부는, 상기 NO_x 가 제거되고 상기 배기가스 냉각부에 의해 냉각된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거할 수 있다.
- [41] 또한, 상기 NO_x 흡수부 및 상기 CO_2 제거부가 적층 형성될 수 있다.
- [42] 또한, 상기 흡수액 재생부에 의해 재생된 NH_3 를 상기 NO_x 흡수부로 공급하고, 상기 NO_x 흡수부는 NH_3 로 NO_x 를 흡수하거나, 요소수를 사용하여 NO_x 를 흡수할 수 있다.
- [43] 또한, 상기 흡수액 제조부는, 청수를 저장하는 청수탱크; 상기 청수탱크로부터 청수를 공급하는 청수조절밸브; 고압의 NH_3 를 저장하는 NH_3 저장소; 상기 청수조절밸브에 의해 공급되는 청수에 상기 NH_3 저장소로부터 공급되는 NH_3 를 분사하여 흡수액인 고농도 암모니아수를 제조하여 저장하는 암모니아수탱크;

상기 암모니아수탱크 내의 암모니아수 농도를 측정하는 pH센서; 및 상기 암모니아수탱크로부터 상기 흡수액 순환부로 암모니아수를 공급하는 암모니아수 공급펌프;를 포함할 수 있다.

- [44] 또한, 상기 CO₂ 제거부는, 상기 흡수액을 하방으로 분사하는 암모니아수 분사노즐; CO₂와 흡수액인 암모니아수와 접촉시켜 CO₂를 NH₄HCO₃(aq)로 전환시키는 충전재; 상기 충전재가 채워진 흡수탑의 구간마다 다단으로 형성되어 CO₂제거반응으로 인한 발열을 냉각하는 쿨링재킷; CO₂와 반응하지 않고 외부로 배출되는 NH₃를 포집하는 워터 스프레이; 굴곡진 다관 형태로 형성되어 암모니아수를 상기 충전재 방향으로 회귀시키는 미스트 제거판; 암모니아수가 누액되지 않도록 형성된 격벽; 및 상기 격벽으로 둘러싸인 배기가스 유입홀을 커버하는 우산형태의 차단판;을 포함할 수 있다.
- [45] 또한, 상기 충전재는 단위 부피당 접촉면적이 크도록 설계된 다단의 증류 칼럼 패키징으로 구성되고, 상기 증류 칼럼 패키징 사이에 용액 재분배기가 형성될 수 있다.
- [46] 또한, 상기 흡수타워는, 상기 NO_x 흡수부와 상기 CO₂ 제거부 사이에 형성되어 상기 선박 엔진의 폐열과 보일러수를 열교환시키는 EGE를 더 포함할 수 있다.
- [47] 한편, 본 발명은 앞서 열거한 선박의 온실가스 배출 저감장치를 구비한 선박을 제공할 수 있다.

발명의 효과

- [48] 본 발명에 의하면, CO₂ 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO₂를 제거처리하여 흡수액 재생부 및 흡수액 순환부의 장치 크기를 작게 유지하고 연속 운전이 가능한 효과가 있다.
- [49] 또한, 선박 엔진의 부하 변화에 따른 CO₂ 흡수율에 유연하게 대처하도록 할 수 있고, 고농도 흡수액을 공급하여 온실가스 흡수능력이 저하되는 것을 방지할 수 있고, 가압시스템을 적용하여 고농도 흡수액의 자연증발로 인한 흡수액 손실을 방지할 수 있다.
- [50] 더 나아가, IMO 온실가스 배출규제를 충족시키도록 환경에 영향을 주지 않는 자연상태의 탄산염 형태로 전환하여 분리 배출하거나 유용한 물질로 전환하여 저장하며, NH₃를 재생하여 비교적 고가의 NH₃의 소모를 최소화하고, 필터 후단부의 용량 크기를 줄일 수 있고, NH₃ 재생시 잔존하는 SO_x로 인한 부반응을 제거하여 NH₃의 손실을 최소화하고 암모니아 회수시 불순물이 포함되지 않도록 할 수 있는 효과가 있다.
- [51] 또한 본 발명에 의하면, 열교환방식에 의해 배기가스를 냉각하여 흡수액의 농도 저하를 방지하고, CO₂ 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO₂를 제거처리하여 흡수액 재생부 및 흡수액 순환부의 장치 크기를 작게 유지하고 연속 운전이 가능한 효과가 있다.
- [52] 또한, 선박 엔진의 부하 변화에 따른 CO₂ 흡수율에 유연하게 대처하도록 할 수

있고, 고농도 흡수액을 공급하여 온실가스 흡수능력이 저하되는 것을 방지할 수 있고, 가압시스템을 적용하여 고농도 흡수액의 자연증발로 인한 흡수액 손실을 방지할 수 있다.

- [53] 더 나아가, IMO 온실가스 배출규제를 충족시키도록 환경에 영향을 주지 않는 물질로 전환하여 분리 배출하거나 유용한 물질로 전환하여 저장하며, NH_3 를 재생하여 비교적 고가의 NH_3 의 소모를 최소화하고, 필터 후단부의 용량 크기를 줄일 수 있고, 온실가스를 자연상태로 존재하는 탄산염 형태로 저장하여 해상배출이 가능하도록 하고, NH_3 재생시 잔존하는 NO_x 또는 SO_x 로 인한 부반응을 제거하여 NH_3 의 손실을 최소화하고 암모니아 회수시 불순물이 포함되지 않도록 할 수 있는 효과가 있다.

도면의 간단한 설명

- [54] 도 1은 본 발명의 실시예에 의한 선박의 온실가스 배출 저감장치의 개략적인 구성도를 도시한 것이다.
- [55] 도 2는 도 1의 선박의 온실가스 배출 저감장치를 구현한 시스템 회로도를 도시한 것이다.
- [56] 도 3은 도 2의 선박의 온실가스 배출 저감장치의 해수 공급부를 분리 도시한 것이다.
- [57] 도 4는 도 2의 선박의 온실가스 배출 저감장치의 흡수액 제조부와 흡수액 재생부와 흡수액 순환부를 분리 도시한 것이다.
- [58] 도 5는 도 2의 선박의 온실가스 배출 저감장치의 흡수타워를 분리 도시한 것이다.
- [59] 도 6은 도 5의 흡수타워의 SO_x 흡수부를 분리 도시한 것이다.
- [60] 도 7은 도 2의 선박의 온실가스 배출 저감장치의 증기 생성부 및 배출부를 분리 도시한 것이다.
- [61] 도 8은 도 2의 선박의 온실가스 배출 저감장치에 적용되는 다양한 추진제를 예시한 것이다.
- [62] 도 9는 도 2의 선박의 온실가스 배출 저감장치에 적용되는 암모니아수 분사노즐을 예시한 것이다.
- [63] 도 10은 본 발명의 다른 실시예에 의한 선박의 온실가스 배출 저감장치의 개략적인 구성도를 도시한 것이다.
- [64] 도 11은 도 10의 다른 실시예에 의한 선박의 온실가스 배출 저감장치를 구현한 시스템 회로도를 도시한 것이다.
- [65] 도 12는 도 11의 다른 실시예에 의한 선박의 온실가스 배출 저감장치의 배기가스 냉각부 및 흡수타워를 분리 도시한 것이다.
- [66] 도 13은 도 11의 다른 실시예에 의한 선박의 온실가스 배출 저감장치의 흡수액 제조부와 흡수액 재생부와 흡수액 순환부를 분리 도시한 것이다.
- [67] 도 14는 도 11의 다른 실시예에 의한 선박의 온실가스 배출 저감장치의 증기

생성부를 분리 도시한 것이다.

[68] 도 15는 도 11의 다른 실시예에 의한 선박의 온실가스 배출 저감장치에 적용되는 다양한 충전제를 예시한 것이다.

[69] 도 16은 도 11의 다른 실시예에 의한 선박의 온실가스 배출 저감장치에 적용되는 암모니아수 분사노즐을 예시한 것이다.

발명의 실시를 위한 형태

[70] 이하, 첨부한 도면을 참고로 하여 본 발명의 실시예에 대하여 본 발명이 속하는 기술 분야에서 통상의 지식을 가진 자가 용이하게 실시할 수 있도록 상세히 설명한다. 본 발명은 여러 가지 상이한 형태로 구현될 수 있으며 여기에서 설명하는 실시예에 한정되지 않는다.

[71] 도 1을 참조하면, 본 발명의 일 실시예에 따른 선박의 온실가스 배출 저감장치는, 해수를 공급하는 해수 공급부(110), 고농도 CO₂ 흡수액을 제조하여 공급하는 흡수액 제조부(120), 선박 엔진(10)으로부터 배출되는 배기가스를 해수 공급부(110)로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고, 냉각된 배기가스와 흡수액 제조부(120)로부터의 흡수액을 반응시켜 CO₂를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO₂를 제거하는 CO₂ 제거부(131)가 형성된, 흡수타워(130), 흡수타워(130)로부터 배출된 암모늄염 수용액을 2가 금속수산화물 수용액과 반응시켜 흡수액과 NH₃를 재생하여 흡수타워(130)로 순환 공급하여 흡수액으로 재사용하도록 하는 흡수액 재생부(140), 및 흡수타워(130) 하단으로부터 배출된 암모늄염 수용액과 미반응 흡수액 일부를 흡수액 순환라인(A)을 통해 흡수타워(130) 상단으로 순환시키는 흡수액 순환부(150)를 포함하여, 암모늄염 수용액 일부만을 탄산염으로 전환하고 잔존 미반응 흡수액을 흡수타워(130)로 순환시켜 CO₂ 흡수율을 유지하도록 하는 것을 요지로 한다.

[72] 여기서, 주엔진 또는 발전용엔진으로 사용되는 선박 엔진의 종류 및 사양(저압엔진 또는 고압엔진), 선박 엔진에 공급되는 연료의 종류(HFO, MDO, LNG, MGO, LSMGO, 암모니아 등)에 따라 흡수타워(130)는, CO₂ 제거부 이외에, 질소산화물을 제거하는 NO_x 흡수부 또는 황산화물을 제거하는 SO_x 흡수부를 선택적으로 포함하거나, 모두 포함하도록 구성될 수 있다.

[73] 특히, 선박 엔진의 연료로 저유황유(LSMGO)를 사용하는 경우에, 배기가스의 냉각과 SO_x의 용해에 의한 흡수제거를 동시에 수행할 수 있는 SO_x 흡수부를 추가로 구비할 수 있다.

[74] 이하에서는 흡수타워(130)에 NO_x 흡수부, SO_x 흡수부 및 CO₂ 제거부가 순차적으로 적층 형성된 실시예를 기술하나, 이에 한정되는 것은 아니며, 전술한 바와 같이 NO_x 흡수부 및/또는 SO_x 흡수부는 선박 엔진 스펙과 연료의 종류에 따라 구비여부를 선택적으로 결정할 수 있다.

[75] 이하, 도 1 내지 도 9를 참조하여, 전술한 선박의 온실가스 배출 저감장치의 구성을 구체적으로 상술하면 다음과 같다.

- [76] 우선, 해수 공급부(110)는 해수를 흡수타워(130)로 공급하여 고온고압 배기가스의 온도를 낮춰 흡수액에 의한 CO₂ 흡수를 원활하게 한다.
- [77] 구체적으로, 해수 공급부(110)는, 도 2 및 도 3에 도시된 바와 같이, 선외로부터 씨체스트(sea chest)(미도시)를 통해 해수를 흡입하여 공급받아 흡수타워(130)의 SO_x 흡수부(132)로 펌핑하는 해수펌프(111)와, 배기가스의 양에 따라 SO_x 흡수부(132)로 공급되는 해수의 분사량을 조절하는 해수조절밸브(112)로 구성될 수 있다. 여기서, 해수펌프(111)는 선외로부터 해수를 흡입하는 흡인펌프(suction pump)와 해수를 SO_x 흡수부(132)로 펌핑하여 이송하는 해수이송펌프로 분리 구성될 수도 있다.
- [78] 참고로, 선박의 접안시 또는 항해시에 따라, 수심에 따라 상부의 해수를 흡입하는 하이(high) 씨체스트 또는 하부의 해수를 흡입하는 로우(low) 씨체스트로부터 해수펌프(111)로 선택적으로 공급할 수 있다. 즉, 선박의 접안시에는 하부의 해수보다는 상부의 해수가 깨끗하므로 하이 씨체스트를 사용하고, 선박의 항해시에는 상부의 해수보다는 하부의 해수가 깨끗하므로 로우 씨체스트를 사용할 수 있다.
- [79] 여기서, 해수조절밸브(112)는 해수의 유량을 조절하는 수동조작형 다이어프램 밸브 또는 솔레노이드 타입 밸브일 수 있으나, 이에 한정되는 것은 아니며, 배기가스의 양에 따라 SO_x 흡수부(132)의 해수 분사노즐(132a)을 통한 해수 분사량을 조절할 수 있는 것이라면, 어떠한 형태의 밸브라도 적용 가능하다.
- [80] 다음, 흡수액 제조부(120)는 흡수액의 농도 유지를 위해 고농도 흡수액을 공급하고자, 다음의 [화학식 1]과 같이 청수(fresh water)와 NH₃를 반응시켜 고농도 CO₂ 흡수액인 고농도 암모니아수(NH₄OH(aq))를 제조하여 흡수액 순환부(150)를 거쳐 흡수타워(130)의 상단에 형성된 CO₂ 제거부(131)로 공급한다.
- [81] [화학식 1]

$$\text{NH}_3 + \text{H}_2\text{O} \rightarrow \text{NH}_4\text{OH}(\text{aq}), (\text{발열반응}, 1650\text{MJ/ton})$$
- [82] 구체적으로, 도 2 및 도 4에 도시된 바와 같이, 흡수액 제조부(120)는, 청수를 저장하는 청수탱크(미도시), 청수탱크로부터 청수를 암모니아수탱크(123)로 공급하는 청수조절밸브(121), 고압의 NH₃를 저장하는 NH₃저장소(122), 청수조절밸브(121)에 의해 공급되는 청수에 NH₃저장소(122)로부터 공급되는 NH₃를 분사하여 고농도 암모니아수를 제조하여 저장하는 암모니아수탱크(123), 암모니아수탱크(123) 내의 암모니아수 농도를 측정하는 pH센서(124), 및 암모니아수탱크(123)로부터 흡수액 순환부(150)의 흡수액 순환라인(A)으로 고농도 암모니아수를 공급하는 암모니아수 공급펌프(125)로 구성될 수 있다.
- [83] 흡수액 순환라인(A)을 따라 흡수타워(130)와 흡수액 재생부(140)를 순환하는 흡수액인 암모니아수는 운전을 거듭하면서 농도가 변하게 되는데, 예컨대, NO_x 흡수부(133)로 NH₃가 공급되어 NO_x 흡수제거에 사용되거나, 흡수타워(130)를 통과하여 배기가스와 같이 대기중으로 NH₃가 배출되어서, 암모니아수의 농도가

낮아지게 되고, 이와 같이 농도가 낮아지는 경우에, 흡수액 제조부(120)는 고농도의 암모니아수를 흡수액 순환부(150)의 흡수액 순환라인(A)에 공급하여서, 낮아진 암모니아수 농도를 보상하여 설계된 암모니아수 농도로 일정하게 유지하도록 할 수 있다.

[84] 한편, 고농도 암모니아수는 동일 온도에서 저농도 암모니아수에 대비하여 NH_3 (g)의 분압(partial pressure)이 높아서, 대기압 상태에서는 NH_3 가 상대적으로 증발이 더 잘 일어나 손실이 증가한다. 이에, 고농도 암모니아수를 저장하기 위해서는 용해도가 높고 NH_3 (g)의 증기압이 낮아지도록 온도를 낮추고 가압 시스템 하에서 운전해야 한다.

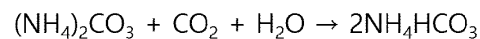
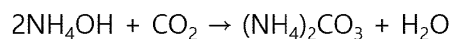
[85] 즉, NH_3 (g)가 대기 중으로 증발 손실되는 현상을 방지하기 위해 암모니아수탱크(123) 내에 일정압력의 압축공기를 주입하여서, 암모니아수탱크(123) 내의 압력을 높은 상태로 유지하여 NH_3 의 증발손실을 효과적으로 방지할 수 있다.

[86] 예를 들면, NH_3 는 -34°C , 8.5bar에서 액체 상태로 저장 가능하므로 선내에서 가용한 7bar 압축공기를 사용하여 암모니아수탱크(123) 내부를 일정압력으로 유지하여서, 50% 농도의 암모니아수를 암모니아수탱크(123)에 저장할 수 있다.

[87] 또한, 암모니아수탱크(123)의 과압방지를 위한 안전밸브(safety valve)(123a)가 설치될 수 있다.

[88] 다음, 흡수타워(130)에는 선박 엔진(10)으로부터 배출되는 배기가스를 해수 공급부(110)로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고, 냉각된 배기가스의 CO_2 와, 흡수액 제조부(120)로부터의 암모니아수 또는 흡수액 순환라인(A)을 순환하는 암모니아수를 반응시켜서, 다음의 [화학식 2]와 같이 CO_2 를 고농도 암모늄염 수용액($\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq})$)으로 전환하여 CO_2 를 제거하는 CO_2 제거부(131)가 형성된다.

[89] [화학식2]



[90] 구체적으로, CO_2 제거부(131)는, 도 3에 도시된 바와 같이, 흡수액 순환부(150)로부터 공급되는 암모니아수를 하방으로 분사하는 암모니아수 분사노즐(131a), 배기가스의 CO_2 와 암모니아수와 접촉시켜 CO_2 를 고농도 $\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq})$ 로 전환시키는 충전재(131b), 충전재(131b)가 채워진 흡수탑의 구간마다 다단으로 형성되어 CO_2 흡수반응으로 인한 발열을 냉각하는 쿨링재킷(cooling jacket)(미도시), CO_2 와 반응하지 않고 대기중으로 배출되는 NH_3 를 포집하는 워터 스프레이(131c), 굴곡진 다관 형태로 형성되어 암모니아수 분사노즐(131a)에 의한 분사시 비산되는 암모니아수를 충전재(131b) 방향으로 회귀시키는 미스트 제거관(131d), 충전재(131b)를 통과한 암모니아수가 SO_x 흡수부(132)로 역류하지 않도록 형성된 격벽(131e), 및 격벽(131e)으로 둘러싸인

- 배기가스 유입홀을 커버하는 우산형태의 차단판(131f)으로 구성될 수 있다.
- [91] 여기서, 쿨링재킷은 물질전달이 가장 원활한 30°C 내지 50°C로 냉각하여 CO₂ 흡수율을 일정수준으로 유지하면서 NH₃가 기화되어 소실되지 않도록 할 수 있다.
- [92] 한편, CO₂ 제거부(131)는 배기가스와 NH₃와의 접촉면적을 늘리면서도 엔진 스펙에서 요구되는 배기관의 허용 압력강하(pressure drop) 내에서 운전되도록 다양한 형태가 고려될 수 있는데, 예컨대, 충전재(131b)는 단위 부피당 접촉면적이 크도록 설계된 다단의 증류 칼럼 패킹으로 구성되고, 단위면적당 접촉면적과 기체의 압력강하와 범람속도를 고려하여 도 8에 예시된 바와 같은 흡수공정에 적합한 증류 칼럼 패킹을 선정할 수 있고, 도 9에 예시된 바와 같이 암모니아수 분사노즐(131a)은 래더 파이프(ladder pipe) 형태(a) 또는 스프레이 형태(b)로 구성될 수 있다.
- [93] 또한, 암모니아수는 충전재(131b)를 하향 통과하고 배기가스는 충전재(131b)를 상향 통과하여 접촉하게 되어 채널링 현상을 방지하기 위한 증류 칼럼 패킹 사이에 용액 재분배기(미도시)가 형성될 수 있다.
- [94] 또한, 미스트 제거판(131d)은 비산된 암모니아수가 굴곡진 다판에 점착되어 액적(droplet)이 커지도록 하여 자중에 의해 충전재(131b) 방향으로 배액되도록(drain) 한다.
- [95] 한편, LNG를 연료로 사용하는 경우에 SO_x의 발생량이 없을 수 있으나, 선박 엔진(10)이 저유황유를 연료로 사용하는 경우에 흡수타워(130)는 SO_x 흡수부(132)를 추가로 구비할 수도 있다.
- [96] 즉, SO_x 흡수부(132)는 선박 엔진(10)으로부터 배출되는 배기가스를 해수 공급부(110)로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하면서 SO_x를 용해시켜 제거하고, CO₂ 제거부(131)는 SO_x가 제거된 배기가스와 해수 공급부(110)로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고, 냉각된 배기가스와 흡수액 제조부(120)로부터의 흡수액을 반응시켜 CO₂를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO₂를 흡수 제거할 수 있다.
- [97] 구체적으로, SO_x 흡수부(132)는 해수와 1차로 접촉하는 섹션으로서, 도 3 및 도 6에 도시된 바와 같이, 해수 공급부(110)로부터 공급되는 해수를 하방으로 분사하여 SO_x를 용해시키고 슈트(soot)의 분진을 제거하는 다단의 해수 분사노즐(132a), 및 세정수가 역류하지 않도록 하는, 격벽 형태의 배기가스 유입관(132b) 또는 배기가스 유입관(132b)을 커버하는 우산형태의 차단판(132c)을 포함할 수 있다.
- [98] 한편, 해수 분사노즐(132a) 또는 별도의 쿨링재킷(미도시)을 통해 배기가스의 온도를 CO₂ 제거부(131)에서 요구되는 27°C 내지 33°C, 바람직하게는, 30°C 전후로 냉각할 수 있는데, 도 6의 (a)에 도시된 바와 같이, 해수 분사노즐(132a) 하부에, 배기가스가 통과하는 유로가 형성된 다공성 상판(132d)이 다단으로 각각 형성되어, 해수와 배기가스가 원활하게 접촉하도록 하거나, 도 6의 (b)에 도시된

바와 같이, 해수 분사노즐(132a) 하부에, 해수와 배기가스가 접촉하도록 하는 충전제가 채워진 흡수탑(132e)이 각각 형성되어, 해수가 SO_x 를 용해시키도록 할 수도 있다.

- [99] 한편, SO_x 의 용해도를 보다 높이기 위해 알칼리 이온을 형성하는 화합물, 예컨대 NaOH 또는 MgO 의 염기성 약품을 O_x 흡수부(132)로 공급되는 해수에 투입하는 폐회로 시스템(closed loop system)으로 구성할 수 있다.
- [100] 참고로, 폐회로 시스템은 추가적인 염기성 약품 소모를 수반하지만 순환하는 해수의 양이 적은 장점이 있고, 해수만을 분사하여 용해된 SO_x 를 선외로 배출하는 개회로 시스템(open loop system)은 추가 염기성 약품 소모가 없고 간소한 장점이 있어서, 이러한 장점을 극대화하고자 개회로 및 폐회로를 결합한 하이브리드 시스템으로 구성할 수도 있다.
- [101] 이에, SO_x 흡수부(132)를 통해 SO_x 를 먼저 제거한 후에 후속하여 CO_2 제거부(131)를 통해 CO_2 를 제거하도록 하여서, SO_x 의 용해도가 커서 Na_2SO_3 등의 화합물로 먼저 변하여 SO_x 의 용해가 모두 이루어지기 전까지는 CO_2 의 제거가 어려운 문제점을 해결하여서 CO_2 의 용해도 및 CO_2 의 제거 효율성을 향상시킬 수 있다.
- [102] 여기서, SO_x 흡수부(132)에 의해 SO_x 를 흡수하여 배출부(170)로 배액되는 세정수에는 SO_3 , SO_4^{2-} , 슈트, NaSO_3 , NaSO_4 , MgCO_3 , MgSO_4 및 이외의 이온 화합물이 함께 포함되어 있다.
- [103] 한편, 앞서 언급한 바와 같이, 흡수타워(130)는, 선박 엔진(10)으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x 를 흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부(133)를 더 포함하고, NO_x 가 제거된 배기가스를 해수 공급부(110)로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고 냉각된 배기가스와 흡수액 제조부(120)로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거할 수 있다.
- [104] 즉, 흡수타워(130)는 선박 엔진(10)으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x 를 흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부(133)와, NO_x 가 제거된 배기가스를 해수와 반응시켜 냉각하면서 SO_x 를 용해시켜 제거하는 SO_x 흡수부(132)와, SO_x 가 제거된 배기가스와 흡수액 제조부(120)로부터 공급된 암모니아수를 반응시켜 CO_2 를 $\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq})$ 로 전환하여 CO_2 를 제거하는 CO_2 제거부(131)가 적층 형성되어서, NO_x 와 SO_x 와 CO_2 를 순차적으로 흡수하여 제거한다.
- [105] 이에 따라, CO_2 제거부(131)는 앞서 NO_x 와 SO_x 가 제거된 배기가스와 암모니아수를 반응시켜 먼저 NO_x 와 SO_x 를 제거하여서, CO_2 제거 공정 중에 NO_x 와 SO_x 으로 인한 부반응이 발생하지 않아 불순물 발생을 최소화할 수 있어 후속 공정에서 불순물이 적은 NH_4HCO_3 를 얻을 수 있다.
- [106] 여기서, 흡수타워(130)는, CO_2 제거부(131)와 SO_x 흡수부(132)와 NO_x 흡수부(133)와 후술하는 EGE(134)를 포함하여 구성되며, 각각 개별 모듈로 구성되어 모듈화되어 결합 구성될 수도 있고, 단일의 타워 형태로 통합되어 구성될 수도 있고, 흡수타워(130) 자체는 단일 타워 또는 복수의 타워로

그룹핑되어 구성될 수도 있다.

- [107] 구체적으로, NO_x 흡수부(133)는 SCR(Selective Catalyst Reactor)로서, 도 5에 도시된 바와 같이, 흡수액 재생부(140)로부터 블로워(133a) 또는 압축기를 통해 제1 NH₃ 분사노즐(133b)로 NH₃를 직접 공급하거나, NH₃의 부족시에는 요소수저장탱크(133c)의 요소수(UREA)를 요소수 공급펌프(133d)를 통해 제2 NH₃ 분사노즐(133e)로 공급받아 부족분을 보상하도록 대체할 수도 있다.
- [108] 한편, 요소수를 분해하면 NH₃와 CO₂가 발생하므로, NH₃를 직접 공급하여 CO₂ 발생량을 줄이는 것이 바람직할 수 있다.
- [109] 또한, 흡수타워(130)는, NO_x 흡수부(133)와 SO_x 흡수부(132) 사이에 형성되어 선박 엔진(10)의 폐열과 보일러수를 열교환시키는 EGE(Exhaust Gas Economizer)(134)를 더 포함할 수 있다.
- [110] 다음, 흡수액 재생부(140)는 암모늄염 수용액으로부터 NH₃를 재생하여 흡수액 순환부(150)를 통해 흡수타워(130)의 CO₂ 제거부(131)로 회귀시켜 CO₂ 흡수액으로 재사용하도록 하고, CO₂를 CaCO₃(s) 또는 MgCO₃(s) 형태로 저장하거나 선외 배출하도록 하거나, NO_x 흡수부(133)로 NH₃를 공급하여 NO_x를 흡수하도록 할 수 있다.
- [111] 구체적으로, 흡수액 재생부(140)는, 도 4에 도시된 바와 같이, 2가 금속수산화물 수용액을 저장하는 저장탱크(141), 흡수타워(130)로부터 배출된 암모늄염 수용액과 2가 금속수산화물 수용액을 교반기에 의해 교반하여 다음의 [화학식 3]와 같이 NH₃(g)와 탄산염을 생성하는 혼합탱크(142)와, 혼합탱크(142)로부터 용액 및 침전물을 흡입하여 탄산염을 분리하는 필터(143)로 구성될 수 있다.
- [112] [화학식 3]
- $$\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq}) + \text{Ca}(\text{OH})_2 \leftrightarrow \text{CaCO}_3(\text{S}) + 2\text{H}_2\text{O} + \text{NH}_3(\text{g})$$
- $$\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq}) + \text{Mg}(\text{OH})_2 \leftrightarrow \text{MgCO}_3(\text{S}) + 2\text{H}_2\text{O} + \text{NH}_3(\text{g})$$
- [113] 또한, 저장탱크(141)에 저장된 2가 금속수산화물 수용액은 청수와, CaO 또는 MgO를 반응시켜 생성된 Ca(OH)₂ 또는 Mg(OH)₂일 수 있다.
- [114] 또한, 흡수액 순환라인(A)을 순환하는 암모니아수의 농도가 낮을 경우에는 앞선 [화학식 2]의 (NH₄)₂CO₃의 생성이 줄어 CO₂ 배출량이 증가하게 되고, 농도가 높을 경우에는 과다한 CO₂ 흡수로 인해 탄산염 생산량이 필요 이상으로 증가하게 되므로, 암모니아수의 농도를 일정하게 유지하여 흡수타워(130)의 CO₂ 흡수성능이 지속되도록 하여야 한다. 이를 구현하기 위해, 암모니아수의 농도를 질량기준 12%로 조절하도록 설계할 수 있으나, 이에 한정되지 않고 사용조건에 따라 변경될 수 있다.
- [115] 또한, 필터(143)에 의해 분리된 탄산염(CaCO₃(s), MgCO₃(s))을 슬러리 상태로, 또는 건조기(dryer)(미도시)로 이송되어 고형화된 고체 상태로, 저장하는 별도의 저장탱크(미도시)를 구비할 수도 있고, 저장없이 선외로 배출할 수도 있다. 여기서, 필터(143)의 일례로서, 고압 유체 이송에 의한 침전물 분리에 적합한

멤브레인 필터가 적용될 수 있다.

- [116] 한편, 필터(143)에 의해 분리된 암모니아수 또는 청수를 흡수액 순환부(150)로 공급하거나, 총순환 청수 대비 혼합탱크(142)에 의해 추가 생성된 잉여 청수를 청수탱크(미도시)에 저장하여 저장탱크(141)에서의 2가 금속수산화물 수용액 생성시 재활용하도록 하여 청수를 절감할 수도 있다.
- [117] 이를 통해, 비교적 저렴한 금속산화물(CaO 또는 MgO) 또는 2가 금속수산화물 수용액(Ca(OH)_2 또는 Mg(OH)_2)만을 투입하여 물의 추가 투입이 필요 없으며, 암모니아수의 농도 감소가 없고, 필터(143)의 용량 크기를 줄일 수 있고, NH_3 재생비용을 줄일 수 있다. 즉, 이론적으로는 금속산화물만 소모하고, NH_3 와 청수를 재사용하도록 하여, CO_2 제거비용을 상당히 절감할 수 있다.
- [118] 또한, 혼합탱크(142)에서 발생하는 암모니아 가스는 흡수타워(130)의 CO_2 제거부(131)로 공급되거나 또는 NO_x 흡수부(133)로 공급될 수 있다.
- [119] 다음, 흡수액 순환부(150)는 흡수액을 흡수타워(130)로 지속적으로 순환시켜 CO_2 흡수를 최대로 수행하고자, 흡수타워(130)의 CO_2 제거부(131)로부터 배출된 고농도 암모늄염 수용액과, CO_2 와 반응하지 않은 미반응 흡수액 일부를 CO_2 제거부(131)의 암모니아수 분사노즐(131a)로 순환시키도록 하여, 암모늄염 수용액 일부만을 흡수액 재생부(140)에 의해 탄산염으로 전환하고 잔존 미반응 흡수액을 흡수타워(130)로 순환시켜 CO_2 흡수율을 유지하도록 한다.
- [120] 구체적으로, 흡수액 순환부(150)는, 도 4에 도시된 바와 같이, 흡수액 순환라인(A)을 통해 암모늄염 수용액과 미반응 흡수액 일부를 순환시키는 원심펌프 타입의 암모니아수 순환펌프(151)와, CO_2 제거부(131) 상단으로 공급되는 흡수액의 농도를 측정하는 pH센서(152)를 포함할 수 있다.
- [121] 여기서, 흡수액 중 HCO_3^- 의 농도가 높을 경우 CO_2 흡수량이 줄어들어 CO_2 배출량이 증가하게 되고, HCO_3^- 의 농도가 낮을 경우 과다한 CO_2 흡수로 인해 탄산염 생산량이 필요 이상으로 증가하게 되므로, pH센서(152)를 통해 흡수액의 농도를 지속적으로 모니터링하여 흡수액의 HCO_3^- 의 농도 또는 OH^- 의 농도, 즉 pH를 적정수준으로 유지할 수 있다.
- [122] 이를 통해, 흡수액 순환라인(A)을 유동하는 암모늄염 수용액 일부는 흡수액 재생부(140)의 혼합탱크(142)로 이송되어 탄산염으로 전환하여 CO_2 일부만을 제거처리하고, 필터(143)에 의해 재생된 암모니아수를 흡수액 순환라인(A)으로 공급하여 OH^- 의 농도가 높고 HCO_3^- 의 농도가 낮아진 흡수액을 공급하여 CO_2 흡수율을 유지하도록 할 수 있다.
- [123] 이에 따라, CO_2 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO_2 를 제거처리하여 흡수액 재생부(140) 및 흡수액 순환부(150)의 장치 크기를 작게 유지하고 연속 운전이 가능하고, 선박 엔진(10)의 부하 변화에 따른 CO_2 흡수율에 유연하게 대처하도록 할 수 있다.
- [124] 다음, 증기 생성부(160)는, 도 7에 도시된 바와 같이, EGE(134)를 통과하여 열교환된 증기(steam)와 포화수 형태의 혼합물을 공급받아 스팀드럼(steam

drum)(미도시)에 의해 증기를 분리하여 증기 소모처로 공급하는 보조보일러(161)와, 보조보일러(161)로부터 EGE(134)로 보일러수를 순환 공급하는 보일러수 순환수펌프(162)와, 증기 소모처로부터 소모된 후 응축되어 상이 바뀐 응축수를 회수하는 캐스케이드탱크(cascade tank)(163)와, 캐스케이드탱크(163)로부터 보조보일러(161)로 보일러수의 양을 조절하여 공급하는 공급펌프(164) 및 조절밸브(165)로 구성되어서, 선내의 가열장비에 필요한 증기를 생성하여 공급한다.

- [125] 여기서, 선박 엔진(10)의 부하가 클 경우에는 배기가스로부터 제공받을 수 있는 열량이 높아 선내 필요한 증기의 양을 EGE(134)를 통해 충분히 생산할 수 있지만, 그렇지 못한 경우에는 보조보일러(161) 자체에 연료를 연소시켜 필요한 증기를 생산할 수도 있다.
- [126] 다음, 배출부(170)는, 도 7에 도시된 바와 같이, 흡수타워(130)로부터 배출되는 세정수를 저장하는 세정수탱크(171), 세정수탱크(171)로부터 이송펌프(172)에 의해 이송된 세정수의 선외배출조건을 충족하도록 탁도를 조절하는 필터링유닛과 pH조절을 위한 중화제 주입유닛을 구비하는 수처리장치(173), 및 슈트 등의 고형의 배출물을 분리 저장하는 슬러지저장탱크(174)로 구성되어서, 수처리장치(173)를 통과하여 선외배출조건을 충족하는 세정수는 선외배출하고, 선외배출조건을 충족하지 못하는 슈트 등의 고형의 배출물은 별도로 슬러지저장탱크(174)에 저장 보관할 수 있다.
- [127] 한편, 선외배출조건을 충족하기 위한 중화제로 NaOH를 예로 들 수 있으나, 흡수타워(130)로부터 배출되는 물질이 산성 또는 염기성인 경우를 모두 상정하여 필요에 따라 이들 산성 또는 염기성을 각각 중화시킬 수 있는 중화제가 선택되어 사용될 수 있다.
- [128] 한편, 본 발명의 다른 실시예에 따른 선박은, 앞서 언급한 선박의 온실가스 배출 저감장치를 구비한 선박을 제공할 수 있다.
- [129] 따라서, 전술한 바와 같은 선박의 온실가스 배출 저감장치의 구성에 의해서, CO₂ 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO₂를 제거처리하여 흡수액 재생부 및 흡수액 순환부의 장치 크기를 작게 유지하고 연속 운전이 가능하고, 선박 엔진의 부하 변화에 따른 CO₂ 흡수율에 유연하게 대처하도록 할 수 있고, 고농도 흡수액을 공급하여 온실가스 흡수능력이 저하되는 것을 방지할 수 있고, 가압시스템을 적용하여 고농도 흡수액의 자연증발로 인한 흡수액 손실을 방지하고, IMO 온실가스 배출규제를 충족시키도록 환경에 영향을 주지 않는 자연상태의 탄산염 형태로 전환하여 분리 배출하거나 유용한 물질로 전환하여 저장하며, NH₃를 재생하여 비교적 고가의 NH₃의 소모를 최소화하고, 필터 후단부의 용량 크기를 줄일 수 있고, NH₃ 재생시 잔존하는 SO_x로 인한 부반응을 제거하여 NH₃의 손실을 최소화하고 암모니아 회수시 불순물이 포함되지 않도록 할 수 있다.
- [130] 도 10을 참조하면, 본 발명의 또 다른 일 실시예에 의한 선박의 온실가스 배출

저감장치는, 선박 엔진(10')으로부터 배출되는 배기가스를 냉각하는 배기가스 냉각부(110'), 고농도 CO₂ 흡수액을 제조하여 공급하는 흡수액 제조부(120'), 배기가스 냉각부(110')에 의해 냉각된 배기가스와 흡수액 제조부(120')로부터 공급된 흡수액을 반응시켜 CO₂를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO₂를 제거하는 CO₂ 제거부(131')가 형성된, 흡수타워(130'), 흡수타워(130')로부터 배출된 암모늄염 수용액을 2가 금속수산화물 수용액과 반응시켜 흡수액과 NH₃를 재생하여 흡수타워(130')로 순환 공급하여 흡수액으로 재사용하도록 하는 흡수액 재생부(140'), 및 흡수타워(130') 하단으로부터 배출된 암모늄염 수용액 또는 미반응 흡수액 일부를 흡수액 순환라인(L)을 통해 흡수타워(130') 상단으로 순환시키는 흡수액 순환부(150')를 포함하여, 열교환방식에 의해 고온고압의 배기가스를 냉각하여 흡수액의 농도 저하를 방지하고, 암모늄염 수용액 일부만을 탄산염으로 전환하고 잔존 미반응 흡수액을 흡수타워(130')로 순환시켜 CO₂ 흡수율을 유지하도록 하는 것을 요지로 한다.

- [131] 여기서, 주엔진 또는 발전용엔진으로 사용되는 선박 엔진(10')의 종류 및 사양(저압엔진 또는 고압엔진)과, 선박 엔진(10')에 공급되는 연료의 종류(HFO, MDO, LNG, MGO, LSMGO(Low Sulphur Marine Gas Oil;선박용 저유황유), 암모니아 등)에 따라 흡수타워는, CO₂ 제거부 이외에, NO_x 흡수부 또는 SO_x 흡수부를 선택적으로 포함하거나, 모두 포함하도록 구성될 수 있다. 특히, 선박 엔진(10')의 연료로 LNG를 사용하는 경우에 SO_x의 발생량이 없어 별도로 SO_x 흡수부를 구비할 필요가 없으나, 저유황유를 사용하는 경우에는 미량의 SO_x가 발생할 수 있으므로 배기가스의 냉각과 SO_x의 용해에 의한 흡수를 동시에 수행할 수 있는 SO_x 흡수부를 추가로 구비할 수도 있다.
- [132] 이하에서는 선박 엔진(10')의 연료로 LNG를 사용하거나 저유황유를 사용하는 경우에 있어 흡수타워에 NO_x 흡수부, 배기가스 냉각부, CO₂ 제거부가 순차적으로 적층 형성된 실시예를 기술하나, 이에 한정되는 것은 아니며, 전술한 바와 같이 NO_x 흡수부 및/또는 SO_x 흡수부는 선박 엔진과 연료의 종류에 따라 구비여부를 결정할 수 있다.
- [133] 이하, 도 10 내지 도 16을 참조하여, 전술한 선박의 온실가스 배출 저감장치의 구성을 구체적으로 상술하면 다음과 같다.
- [134] 우선, 배기가스 냉각부(110')는 선박 엔진(10')으로부터 배출되는 배기가스를 냉각하여 배기가스의 온도를 낮춰서 온실가스 흡수액에 의한 CO₂ 흡수를 원활하게 한다.
- [135] 예컨대, 도 12에 도시된 바와 같이, 배기가스 냉각부(110')는, 선박 엔진(10')으로부터 배출되는 배기가스를 청수(fresh water)의 열교환방식으로 냉각할 수 있으며, 구체적으로는 배기가스가 유동하는 배기가스 배출관(11')을 감싸는 열교환 배관(111')으로 선내 냉각시스템(20')으로부터 제공되는 청수를 순환시켜, 청수와 열교환방식에 의해 고온고압의 배기가스를 CO₂ 제거부(131')에서 요구하는 27°C 내지 33°C의 온도로 냉각할 수 있다.

- [136] 즉, 청수에 의해 배기가스를 직접 냉각하는 수냉방식은 청수의 투입으로 인해 흡수액의 농도가 낮아져 온실가스 흡수능력이 저하되는데, 이를 개선하여, 청수와 직접적인 접촉없이, 열교환방식에 의해 고온고압의 배기가스를 냉각하여 흡수액의 농도가 낮아지는 것을 방지하여 온실가스 흡수능력이 저하되는 것을 방지할 수 있다.
- [137] 한편, 배기가스 냉각부(110')는 청수를 통한 열교환방식에 의해 냉각하는 것을 예시하였으나, 이외에 다양한 냉각매체 및 냉각방법이 적용될 수도 있다.
- [138] 다음, 흡수액 제조부(120')는 흡수액 순환라인(L)을 순환하는 흡수액의 농도 유지를 위해 고농도 흡수액을 공급하고자, 다음의 [화학식 4]과 같이 청수와 NH_3 를 반응시켜 고농도 CO_2 흡수액인 고농도 암모니아수($\text{NH}_4\text{OH}(\text{aq})$)를 제조하여 흡수액 순환부(150')를 거쳐 흡수타워(130')의 상단에 형성된 CO_2 제거부(131')로 공급한다.
- [139] [화학식 4]

$$\text{NH}_3 + \text{H}_2\text{O} \rightarrow \text{NH}_4\text{OH}(\text{aq}), (\text{발열반응}, 1650\text{MJ/ton})$$
- [140] 구체적으로, 도 11 및 도 13에 도시된 바와 같이, 흡수액 제조부(120')는, 청수를 저장하는 청수탱크(미도시), 청수탱크로부터 청수를 암모니아수탱크(123')로 공급하는 청수조절밸브(121'), 고압의 NH_3 를 저장하는 NH_3 저장소(122'), 청수조절밸브(121')에 의해 공급되는 청수에 NH_3 저장소(122')로부터 공급되는 NH_3 를 분사하여 고농도 암모니아수를 제조하여 저장하는 암모니아수탱크(123'), 암모니아수탱크(123') 내의 암모니아수 농도를 측정하는 pH센서(124'), 및 암모니아수탱크(123')로부터 흡수액 순환부(150')의 흡수액 순환라인(L)으로 고농도 암모니아수를 공급하는 암모니아수 공급펌프(125')로 구성될 수 있다.
- [141] 흡수액 순환라인(L)을 따라 흡수타워(130')와 흡수액 재생부(140')를 순환하는 흡수액인 암모니아수는 운전을 반복하면서 농도가 변하게 되는데, 예컨대, NO_x 흡수부(132')로 NH_3 가 공급되어 NO_x 흡수제거에 사용되거나, 흡수타워(130')를 통과하여 배기가스와 같이 대기중으로 NH_3 가 배출되어, 암모니아수의 농도가 낮아지게 되고, 이와 같이 농도가 낮아지는 경우에, 흡수액 제조부(120')는 고농도의 암모니아수를 흡수액 순환부(150')의 흡수액 순환라인(L)로 공급하여서, 낮아진 암모니아수 농도를 보상하여 흡수액으로 설계된 암모니아수 농도로 일정하게 유지하도록 할 수 있다.
- [142] 즉, 흡수액 제조부(120')는 흡수타워(130')의 초기 운전시에, 암모니아수를 CO_2 제거부(131')로 공급하고, 흡수타워(130')의 반복 운전시에 암모니아수의 농도가 낮아지면 흡수액 순환라인(L)으로 고농도 암모니아수를 보충하여 낮아진 암모니아수의 농도를 보상하도록 한다.
- [143] 한편, 고농도 암모니아수는 동일 온도에서 저농도 암모니아수에 대비하여 NH_3 (g)의 분압(partial pressure)이 높아서, 대기압 상태에서는 NH_3 가 상대적으로 증발이 더 잘 일어나 손실이 증가한다. 이에, 고농도 암모니아수를 저장하기

위해서는 용해도가 높고 $\text{NH}_3(\text{g})$ 의 증기압이 낮아지도록 온도를 낮추고 가압 시스템 하에서 운전해야 한다.

- [144] 즉, $\text{NH}_3(\text{g})$ 가 증발 손실되는 현상을 방지하기 위해 암모니아수탱크(123') 내 암모니아수 상부에 일정압력의 압축공기를 주입하여서, 암모니아수탱크(123') 내의 압력을 높은 상태로 유지하여 암모니아수의 농도를 고농도, 예컨대 50%wt의 NH_3 로 일정하게 유지하도록 할 수 있다.
- [145] 예를 들면, NH_3 는 -34°C , 8.5bar에서 액체 상태로 저장 가능하므로 선내에서 가용한 7bar 압축공기를 사용하여 암모니아수탱크(123') 내부를 일정압력으로 유지하여서, 50% 농도의 암모니아수를 암모니아수탱크(123')에 저장할 수 있다.
- [146] 또한, 암모니아수탱크(123')의 과압방지를 위한 안전밸브(safety valve)(123a')가 설치될 수 있다.
- [147] 다음, 흡수타워(130')에는 배기가스 냉각부(110')에 의해 냉각된 배기가스와 흡수액 제조부(120')로부터 공급된 암모니아수 또는 흡수액 순환라인(L)을 따라 순환하는 암모니아수를 반응시켜서, 다음의 [화학식 5]와 같이 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거하는 CO_2 제거부(131')가 형성된다.
- [148] [화학식 5]
- $$2\text{NH}_4\text{OH} + \text{CO}_2 \rightarrow (\text{NH}_4)_2\text{CO}_3 + \text{H}_2\text{O}$$
- $$(\text{NH}_4)_2\text{CO}_3 + \text{CO}_2 + \text{H}_2\text{O} \rightarrow 2\text{NH}_4\text{HCO}_3$$
- [149] 구체적으로, CO_2 제거부(131')는, 도 12에 도시된 바와 같이, 흡수액 순환부(150')로부터 공급되는 암모니아수를 충전재(131b')를 향해 하방으로 분사하는 암모니아수 분사노즐(131a'), 배기가스의 CO_2 와 암모니아수와 접촉시켜서 CO_2 를 $\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq})$ 로 전환시키는 충전재(131b'), 충전재(131b')가 채워진 흡수탑의 구간마다 다단으로 형성되어 CO_2 흡수반응으로 인한 발열을 냉각하는 쿨링재킷(cooling jacket)(미도시), CO_2 와 반응하지 않고 대기중으로 배출되는 NH_3 를 포집하는 워터 스프레이(131c'), 굴곡진 다판 형태로 형성되어 암모니아수 분사노즐(131a')에 의한 분사시 비산되는 암모니아수를 충전재(131b') 방향으로 회귀시키는 미스트 제거판(131d'), 충전재(131b')를 통과한 암모니아수가 누액되어 NO_x 흡수부(132') 방향으로 역류하지 않도록 형성된 격벽(131e'), 및 격벽(131e')으로 둘러싸인 배기가스 유입홀의 상단을 커버하는 우산형태의 차단판(131f')으로 구성될 수 있다.
- [150] 여기서, 쿨링재킷은 물질전달이 가장 원활한 30°C 내지 50°C 로 냉각하여 CO_2 흡수율을 일정수준으로 유지하면서 NH_3 가 기화되어 소실되지 않도록 할 수 있다.
- [151] 한편, CO_2 제거부(131')는 배기가스와 NH_3 와의 접촉면적을 늘리면서도 엔진 스펙에서 요구되는 배기관관의 허용 압력강하(pressure drop) 내에서 운전되도록 다양한 형태가 고려될 수 있는데, 예컨대, 충전재(131b')는 단위 부피당 접촉면적이 크도록 설계된 다단의 종류 칼럼 패킹으로 구성되고, 단위면적당

접촉면적과 기체의 압력강하와 범람속도를 고려하여 도 15에 예시된 바와 같이 흡수공정에 적합한 증류 칼럼 패키징을 선정할 수 있고, 도 16에 예시된 바와 같이 암모니아수 분사노즐(131a')은 래더 파이프(ladder pipe) 형태(a) 또는 스프레이 형태(b)로 구성될 수 있다.

- [152] 또한, 암모니아수는 충전재(131b')를 하향 통과하고, 배기가스는 충전재(131b')를 상향 통과하여 상호 접촉하게 되어 발생하는 채널링(channeling) 현상을 방지하기 위한 용액 재분배기(미도시)가 증류 칼럼 패키징 사이에 형성될 수 있다.
- [153] 또한, 미스트 제거관(131d')은 비산된 암모니아수가 굴곡진 다판에 점착되어 액적(droplet)이 커지도록 하여 자중에 의해 충전재(131b') 방향으로 배액되도록(drain) 한다.
- [154] 한편, 앞서 언급한 바와 같이, 선박 엔진(10')은 LNG 또는 저유황유를 연료로 사용하는 것을 전제로 하는데, LNG를 연료로 사용하는 경우에 SO_x의 발생량이 없을 수 있으나, 선박 엔진(10')이 저유황유를 연료로 사용하는 경우에는 배기가스에 SO_x가 포함될 수 있어 흡수타워(130')는 SO_x 흡수부를 구비할 수도 있다.
- [155] 예컨대, 별도로 도시되지는 않았으나, SO_x 흡수부는 선박 엔진(10')으로부터 배출되는 배기가스를 해수와 반응시켜 냉각하면서 SO_x를 용해시켜 제거하고, CO₂ 제거부(131')는 SO_x가 제거되고 냉각된 배기가스와 흡수액 제조부(120')로부터의 흡수액을 반응시켜 CO₂를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO₂를 흡수 제거할 수도 있다.
- [156] 또한, 앞서 언급한 바와 같이, 흡수타워(130')는, 선박 엔진(10')으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x를 흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부(132')를 더 포함하고, NO_x가 제거된 배기가스를 배기가스 냉각부(110')에 의해 냉각하고, 냉각된 배기가스와 흡수액 제조부(120')로부터의 흡수액을 반응시켜 CO₂를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO₂를 제거할 수 있다.
- [157] 즉, 흡수타워(130')는 선박 엔진(10')으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x를 흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부(132')와, NO_x가 제거되고 냉각된 배기가스와 흡수액 제조부(120')로부터 공급된 암모니아수를 반응시켜 CO₂를 NH₄HCO₃ (aq)로 전환하여 CO₂를 제거하는 CO₂ 제거부(131')가 적층 형성되어서, 배기가스로부터 NO_x와 CO₂를 순차적으로 흡수하여 제거할 수 있다.
- [158] 이에, CO₂ 제거부(131')는 앞서 NO_x 흡수부(132')에 의해 NO_x가 제거된 배기가스와 암모니아수를 반응시켜서, CO₂ 제거 공정 중에 NO_x로 인한 부반응이 발생하지 않아 불순물 발생을 최소화할 수 있어 후속 공정에서 불순물이 적은 NH₄HCO₃를 얻을 수 있다.
- [159] 여기서, 흡수타워(130')는, CO₂ 제거부(131')와 NO_x 흡수부(132')와 후술하는 EGE(133')를 포함하여 구성되되, 각각 개별 모듈로 구성되어 모듈화되어 결합 구성될 수도 있고, 단일의 타워 형태로 통합되어 구성될 수도 있고,

흡수타워(130') 자체는 단일 타워 또는 복수의 타워로 그룹핑되어 구성될 수도 있다.

- [160] 구체적으로, NO_x 흡수부(132')는 SCR(Selective Catalyst Reactor)로서, 도 12에 도시된 바와 같이, 흡수액 재생부(140')으로부터 블로워(132a') 또는 압축기를 통해 NH₃ 분사노즐(132b')로 재생된 NH₃를 직접 공급하여 NO_x를 흡수할 수 있고, NH₃ 분사노즐(132b')로 공급되는 NH₃의 부족시에는 요소수저장탱크(132c')의 요소수(UREA)를 요소수 공급펌프(132d')를 통해 요소수 분사노즐(132e')로 공급받아 손실분 또는 부족분을 보상하도록 할 수도 있다.
- [161] 한편, 요소수를 분해하면 NH₃와 CO₂가 발생하므로, NH₃를 직접 공급하여 CO₂ 발생량을 줄이는 것이 바람직할 수 있다.
- [162] 또한, 흡수타워(130')는, NO_x 흡수부(132')와 배기가스 냉각부(110') 사이에 형성되어 선박 엔진(10')으로부터의 배기가스의 폐열과 보일러수를 열교환시키는 EGE(133')를 더 포함할 수 있다.
- [163] 다음, 흡수액 재생부(140')는 암모늄염 수용액으로부터 NH₃를 재생하여 흡수액 순환부(150')를 통해 흡수타워(130')의 CO₂ 제거부(131')로 회귀시켜 CO₂ 흡수액으로 재사용하도록 하고, CO₂를 CaCO₃(s) 또는 MgCO₃(s) 형태로 저장하거나 선외 배출하도록 하거나, NO_x 흡수부(132')로 NH₃를 공급하여 NO_x를 흡수하도록 할 수 있다.
- [164] 구체적으로, 흡수액 재생부(140')는, 도 13에 도시된 바와 같이, 2가 금속수산화물 수용액을 저장하는 저장탱크(141'), 흡수타워(130')로부터 배출된 암모늄염 수용액과 2가 금속수산화물 수용액을 교반기에 의해 교반하여 다음의 [화학식 6]와 같이 NH₃(g)와 탄산염을 생성하는 혼합탱크(142')와, 혼합탱크(142')로부터 용액 및 침전물을 흡입하여 탄산염을 분리하는 필터(143')로 구성될 수 있다.
- [165] [화학식 6]
- $$\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq}) + \text{Ca}(\text{OH})_2 \leftrightarrow \text{CaCO}_3(\text{S}) + 2\text{H}_2\text{O} + \text{NH}_3(\text{g})$$
- $$\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq}) + \text{Mg}(\text{OH})_2 \leftrightarrow \text{MgCO}_3(\text{S}) + 2\text{H}_2\text{O} + \text{NH}_3(\text{g})$$
- [166] 또한, 저장탱크(141')에 저장된 2가 금속수산화물 수용액은 청수와, CaO 또는 MgO를 반응시켜 생성된 Ca(OH)₂ 또는 Mg(OH)₂일 수 있다.
- [167] 또한, 흡수액 순환라인(L)을 순환하는 암모니아수의 농도가 낮을 경우에는 앞선 [화학식 5]의 (NH₄)₂CO₃의 생성이 줄어 CO₂ 배출량이 증가하게 되고, 농도가 높을 경우에는 과다한 CO₂ 흡수로 인해 탄산염 생산량이 필요 이상으로 증가하게 되므로, 암모니아수의 농도를 일정하게 유지하여 흡수타워(130')의 CO₂ 흡수능력이 지속되도록 하여야 한다. 이를 구현하기 위해, 암모니아수의 농도를 질량기준 12%로 조절하도록 설계할 수 있으나, 이에 한정되지 않고 사용조건에 따라 변경될 수 있다.

- [168] 또한, 필터(143')에 의해 분리된 탄산염($\text{CaCO}_3(\text{s})$ 또는 $\text{MgCO}_3(\text{s})$)을 슬러리 상태로, 또는 건조기(dryer)(미도시)로 이송되어 고형화된 고체 상태로, 저장하는 별도의 저장탱크(미도시)를 구비할 수도 있고, 저장없이 선외로 바로 배출할 수도 있다. 여기서, 필터(143')의 일례로서, 고압 유체 이송에 의한 침전물 분리에 적합한 멤브레인 필터가 적용될 수 있다.
- [169] 한편, 필터(143')에 의해 분리된 암모니아수 또는 청수를 흡수액 순환부(150')로 공급하거나, 총순환 청수 대비 혼합탱크(142')에 의해 추가 생성된 잉여 청수를 청수탱크(미도시)에 저장하여 저장탱크(141')에서의 2가 금속수산화물 수용액 생성시 재활용하도록 하여 청수를 절감할 수도 있다.
- [170] 이를 통해, 비교적 저렴한 금속산화물(CaO 또는 MgO) 또는 2가 금속수산화물 수용액($\text{Ca}(\text{OH})_2$ 또는 $\text{Mg}(\text{OH})_2$)만을 투입하여 물의 추가 투입이 필요 없으며, 암모니아수의 농도 감소가 없고, 필터(143')의 용량 크기를 줄일 수 있고, NH_3 재생비용을 줄일 수 있다. 즉, 이론적으로는 금속산화물만 소모하고, NH_3 와 청수를 재사용하도록 하여, CO_2 제거비용을 상당히 절감할 수 있다.
- [171] 또한, 혼합탱크(142')에서 발생하는 암모니아 가스는 흡수타워(130')의 CO_2 제거부(131')로 공급되거나 또는 NO_x 흡수부(132')로 공급될 수 있다.
- [172] 다음, 흡수액 순환부(150')는 흡수액을 흡수타워(130')로 지속적으로 순환시켜 CO_2 흡수를 최대로 수행하고자, 흡수타워(130')의 CO_2 제거부(131')로부터 배출된 고농도 암모늄염 수용액과, CO_2 와 반응하지 않은 미반응 흡수액 일부를 CO_2 제거부(131')의 암모니아수 분사노즐(131a')로 순환시키도록 하여, 암모늄염 수용액 일부만을 흡수액 재생부(140')에 의해 탄산염으로 전환하고 잔존 미반응 흡수액을 흡수타워(130')로 순환시켜 CO_2 흡수율을 유지하도록 한다.
- [173] 구체적으로, 흡수액 순환부(150')는, 도 10 및 도 13에 도시된 바와 같이, 흡수액 순환라인(L)을 통해 고농도 암모늄염 수용액과 미반응 흡수액 일부를 순환시키는 원심펌프 타입의 암모니아수 순환펌프(151')와, CO_2 제거부(131') 상단으로 공급되는 흡수액의 농도를 측정하는 pH센서(152')를 포함할 수 있다.
- [174] 여기서, 흡수액 중 HCO_3^- 의 농도가 높을 경우 CO_2 흡수량이 줄어들어 CO_2 배출량이 증가하게 되고, HCO_3^- 의 농도가 낮을 경우 과다한 CO_2 흡수로 인해 탄산염 생산량이 필요 이상으로 증가하게 되므로, pH센서(152')를 통해 흡수액의 농도를 지속적으로 모니터링하여 흡수액의 HCO_3^- 의 농도 또는 OH^- 의 농도, 즉 pH를 적정수준으로 유지할 수 있다.
- [175] 이를 통해, 흡수액 순환라인(L)을 유동하는 암모늄염 수용액 일부는 흡수액 재생부(140')의 혼합탱크(142')로 이송되어 탄산염으로 전환하여 CO_2 일부만을 제거처리하고, 필터(143')에 의해 재생된 암모니아수를 흡수액 순환라인(L)으로 공급하여 OH^- 의 농도가 높고 HCO_3^- 의 농도가 낮아진 흡수액을 공급하여 CO_2 흡수율을 유지하도록 할 수 있다.
- [176] 이에 따라, CO_2 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO_2 를 제거처리하여 흡수액 재생부(140') 및 흡수액 순환부(150')의 장치 크기를 작게

유지하고 연속 운전이 가능하고, 선박 엔진(10')의 부하 변화에 따른 CO₂ 흡수율에 유연하게 대처하도록 할 수 있다.

- [177] 다음, 증기 생성부(160')는, 도 14에 도시된 바와 같이, EGE(133')를 통과하여 배기가스와 열교환된 증기(steam)와 포화수 형태의 혼합물을 공급받아 스팀드럼(steam drum)(미도시)에 의해 증기를 분리하여 증기 소모처로 공급하는 보조보일러(161')와, 보조보일러(161')로부터 EGE(133')로 보일러수를 순환 공급하는 보일러수 순환수펌프(162')와, 증기 소모처로부터 소모된 후 응축되어 상이 바뀐 응축수를 회수하는 캐스케이드탱크(cascade tank)(163')와, 캐스케이드탱크(163')로부터 보조보일러(161')로 보일러수의 양을 조절하여 공급하는 공급펌프(164') 및 조절밸브(165')로 구성되어서, 선내의 가열장비에 필요한 증기를 생성하여 공급한다.
- [178] 여기서, 선박 엔진(10')의 부하가 클 경우에는 배기가스로부터 제공받을 수 있는 열량이 높아 선내 필요한 증기의 양을 EGE(133')를 통해 충분히 생산할 수 있지만, 그렇지 못한 경우에는 보조보일러(161') 자체에 연료를 연소시켜 필요한 증기를 생산할 수도 있다.
- [179] 한편, 본 발명의 또 다른 실시예에 따른 선박은, 앞서 언급한 선박의 온실가스 배출 저감장치를 구비한 선박을 제공할 수 있다.
- [180] 따라서, 전술한 바와 같은 선박의 온실가스 배출 저감장치 및 동 장치 구비한 선박의 구성에 의해서, 열교환방식에 의해 고온고압의 배기가스를 냉각하여 흡수액의 농도 저하를 방지하고, CO₂ 포집시 사용하는 흡수액의 일부만을 취해 흡수된 CO₂를 제거처리하여 흡수액 재생부 및 흡수액 순환부의 장치 크기를 작게 유지하고 연속 운전이 가능하고, 흡수액의 회수율을 높여 온실가스 흡수능력이 저하되는 것을 방지할 수 있고, 선박 엔진의 부하 변화에 따른 CO₂ 흡수율에 유연하게 대처하도록 할 수 있고, 가압시스템을 적용하여 고농도 흡수액의 NH₃ 자연증발로 인한 흡수액 손실을 방지하고, IMO 온실가스 배출규제를 충족시키도록 환경에 영향을 주지 않는 물질로 전환하여 분리 배출하거나 유용한 물질로 전환하여 저장하며, NH₃를 재생하여 비교적 고가의 NH₃의 소모를 최소화하고, 필터 후단부의 용량 크기를 줄일 수 있고, 온실가스를 자연상태로 존재하는 탄산염 형태로 저장하여 해상배출이 가능하도록 하고, NH₃ 재생시 잔존하는 NO_x 또는 SO_x로 인한 부반응을 제거하여 NH₃의 손실을 최소화하고 암모니아 회수시 불순물이 포함되지 않도록 할 수 있다.
- [181] 이상, 본 발명을 도면에 도시된 실시예를 참조하여 설명하였다. 그러나, 본 발명은 이에 한정되지 않고 본 발명이 속하는 기술분야에서 통상의 지식을 가진 자에 의해 본 발명과 균등한 범위에 속하는 다양한 변형에 또는 다른 실시예가 가능하다. 따라서, 본 발명의 진정한 보호범위는 이어지는 특허청구범위에 의해 정해져야 할 것이다.

청구범위

- [청구항 1] 해수를 공급하는 해수 공급부;
 고농도 CO_2 흡수액을 제조하여 공급하는 흡수액 제조부;
 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스를 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고, 상기 냉각된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거하는 CO_2 제거부가 형성된, 흡수타워;
 상기 흡수타워로부터 배출된 암모늄염 수용액을 2가 금속수산화물 수용액과 반응시켜 흡수액과 NH_3 를 재생하여 상기 흡수타워로 순환 공급하여 흡수액으로 재사용하도록 하는 흡수액 재생부; 및
 상기 흡수타워 하단으로부터 배출된 암모늄염 수용액 또는 미반응 흡수액 일부를 흡수액 순환라인을 통해 상기 흡수타워 상단으로 순환시키는 흡수액 순환부;를 포함하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 2] 제 1 항에 있어서,
 상기 흡수액 순환부는, 상기 흡수액 순환라인을 통해 암모늄염 수용액 또는 미반응 흡수액 일부를 순환시키는 암모니아수 순환펌프와, 상기 흡수타워 상단으로 공급되는 흡수액의 농도를 측정하는 pH센서를 포함하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 3] 제 1 항에 있어서,
 상기 흡수액 재생부는, 2가 금속수산화물 수용액을 저장하는 저장탱크와, 상기 흡수타워로부터 배출된 암모늄염 수용액과 2가 금속수산화물 수용액을 교반기에 의해 교반하여 $\text{NH}_3(\text{g})$ 와 탄산염을 생성하는 혼합탱크와, 상기 혼합탱크로부터 용액 및 침전물을 흡입하여 탄산염을 분리하는 필터를 포함하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 4] 제 3 항에 있어서,
 상기 혼합탱크에 의해 생성된 $\text{NH}_3(\text{g})$ 를 상기 흡수타워로 공급하거나, 또는 상기 필터에 의해 분리된 흡수액을 상기 흡수액 순환부로 공급하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 5] 제 3 항에 있어서,
 상기 저장탱크에 저장된 상기 2가 금속수산화물 수용액은 청수와, CaO 또는 MgO 를 반응시켜 생성된 $\text{Ca}(\text{OH})_2$ 또는 $\text{Mg}(\text{OH})_2$ 인 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.

- [청구항 6] 제 3 항에 있어서,
 상기 필터에 의해 분리된 암모니아수 또는 청수를 상기 흡수액 제조부로 공급하거나, 총순환 청수 대비 상기 혼합탱크에 의해 추가 생성된 잉여 청수를 청수탱크에 저장하여 상기 저장탱크에서의 2가 금속수산화물 수용액 생성시 재활용하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 7] 제 1 항에 있어서,
 상기 흡수타워는, 상기 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스를 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하면서 SO_x 를 용해시켜 제거하는 SO_x 흡수부를 더 포함하고,
 상기 CO_2 제거부는, 상기 SO_x 가 제거된 배기가스와 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고, 상기 냉각된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 8] 제 1 항에 있어서,
 상기 흡수타워는, 상기 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x 를 흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부를 더 포함하고,
 상기 CO_2 제거부는, 상기 NO_x 가 제거된 배기가스를 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하고 상기 냉각된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 9] 제 1 항에 있어서,
 상기 흡수타워는, 상기 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x 를 흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부와, 상기 NO_x 가 제거된 배기가스를 상기 해수 공급부로부터 공급된 해수와 반응시켜 냉각하면서 SO_x 를 용해시켜 제거하는 SO_x 흡수부와, 상기 SO_x 가 제거된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO_2 를 제거하는 상기 CO_2 제거부가 순차적으로 적층 형성되는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 10] 제 8 항 또는 제 9 항에 있어서,
 상기 흡수액 재생부에 의해 재생된 NH_3 를 상기 NO_x 흡수부로 공급하고,
 상기 NO_x 흡수부는 NH_3 로 NO_x 를 흡수하거나, 요소수를 사용하여 NO_x 를 흡수하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 11] 제 7 항 또는 제 9 항에 있어서,

상기 해수 공급부는,
 선외로부터 씨체스트를 통해 해수를 공급받아 상기 SO_x 흡수부로
 펌핑하는 해수펌프와, 배기가스의 양에 따라 상기 해수펌프로부터 상기
 SO_x 흡수부로 공급되는 해수의 분사량을 조절하는 해수조절밸브를
 포함하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.

- [청구항 12] 제 1 항에 있어서,
 상기 흡수액 제조부는,
 청수를 저장하는 청수탱크;
 상기 청수탱크로부터 청수를 공급하는 청수조절밸브;
 고압의 NH_3 를 저장하는 NH_3 저장소;
 상기 청수조절밸브에 의해 공급되는 청수에 상기 NH_3 저장소로부터
 공급되는 NH_3 를 분사하여 흡수액인 고농도 암모니아수를 제조하여
 저장하는 암모니아수탱크;
 상기 암모니아수탱크 내의 암모니아수 농도를 측정하는 pH센서; 및
 상기 암모니아수탱크로부터 상기 흡수액 순환부로 암모니아수를
 공급하는 암모니아수 공급펌프;를 포함하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 13] 제 7 항 또는 제 9 항에 있어서,
 상기 SO_x 흡수부는,
 상기 해수 공급부로부터 공급되는 해수를 하방으로 분사하는 다단의
 해수 분사노즐; 및
 세정수가 역류하지 않도록 하는, 격벽 형태의 배기가스 유입관 또는 상기
 배기가스 유입관을 커버하는 우산형태의 차단판;을 포함하는 것을
 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 14] 제 13 항에 있어서,
 상기 해수 분사노즐 하부에, 배기가스가 통과하는 유로가 형성된 다공성
 상판이 다단으로 각각 형성되어, 해수와 배기가스가 접촉하도록 하는
 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 15] 제 13 항에 있어서,
 상기 해수 분사노즐 하부에, 해수와 배기가스가 접촉하도록 하는
 충전제가 채워진 흡수탑이 형성되어, 해수가 SO_x 를 용해시키도록 하는
 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 16] 제 1 항에 있어서,
 상기 CO_2 제거부는,

상기 흡수액을 하방으로 분사하는 암모니아수 분사노즐;
 CO_2 와 흡수액인 암모니아수와 접촉시켜 CO_2 를 $\text{NH}_4\text{HCO}_3(\text{aq})$ 로
 전환시키는 충전재;
 상기 충전재가 채워진 흡수탑의 구간마다 다단으로 형성되어 CO_2
 제거반응으로 인한 발열을 냉각하는 쿨링재킷;
 CO_2 와 반응하지 않고 외부로 배출되는 NH_3 를 포집하는 워터 스프레이;
 굴곡진 다판 형태로 형성되어 암모니아수를 상기 충전재 방향으로
 회귀시키는 미스트 제거판;
 암모니아수가 역류하지 않도록 형성된 격벽; 및
 상기 격벽으로 둘러싸인 배기가스 유입홀을 커버하는 우산형태의
 차단판;을 포함하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.

[청구항 17] 제 16 항에 있어서,
 상기 충전재는 단위 부피당 접촉면적이 크도록 설계된 다단의 중류 칼럼
 패키징으로 구성되고,
 상기 중류 칼럼 패키징 사이에 용액 재분배기가 형성되는 것을 특징으로
 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.

[청구항 18] 제 9 항에 있어서,
 상기 흡수타워는,
 상기 NO_x 흡수부와 상기 SO_x 흡수부 사이에 형성되어 상기 선박 엔진의
 폐열과 보일러수를 열교환시키는 EGE를 더 포함하는 것을 특징으로
 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.

[청구항 19] 제 1 항에 있어서,
 상기 흡수타워로부터 배출되는 세정수를 저장하는 세정수탱크, 상기
 세정수탱크로 이송펌프에 의해 이송된 세정수의 선외배출조건을
 충족하도록 탁도를 조절하는 필터링유닛과 pH조절을 위한 중화제
 주입유닛을 구비하는 수처리장치, 및 고품의 배출물을 분리 저장하는
 슬러지저장탱크로 구성되는, 배출부를 더 포함하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.

[청구항 20] 제 1 항 내지 제 9 항 중 어느 한 항에 따른 선박의 온실가스 배출
 저감장치를 구비한 선박.

[청구항 21] 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스를 냉각하는 배기가스 냉각부;
 고농도 CO_2 흡수액을 제조하여 공급하는 흡수액 제조부;
 상기 배기가스 냉각부에 의해 냉각된 배기가스와 상기 흡수액
 제조부로부터 공급된 흡수액을 반응시켜 CO_2 를 암모늄염 수용액으로
 전환하여 CO_2 를 제거하는 CO_2 제거부가 형성된, 흡수타워;

상기 흡수타워로부터 배출된 암모늄염 수용액을 2가 금속수산화물 수용액과 반응시켜 흡수액과 NH_3 를 재생하여 상기 흡수타워로 순환 공급하여 흡수액으로 재사용하도록 하는 흡수액 재생부; 및
상기 흡수타워 하단으로부터 배출된 암모늄염 수용액 또는 미반응 흡수액 일부를 흡수액 순환라인을 통해 상기 흡수타워 상단으로 순환시키는 흡수액 순환부;를 포함하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.

- [청구항 22] 제 21 항에 있어서,
상기 흡수액 순환부는, 상기 흡수액 순환라인을 통해 암모늄염 수용액 또는 미반응 흡수액 일부를 순환시키는 암모니아수 순환펌프와, 상기 흡수타워 상단으로 공급되는 흡수액의 농도를 측정하는 pH센서를 포함하는 것을 특징으로 하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 23] 제 21 항에 있어서,
상기 흡수액 재생부는, 2가 금속수산화물 수용액을 저장하는 저장탱크와, 상기 흡수타워로부터 배출된 암모늄염 수용액과 2가 금속수산화물 수용액을 교반기에 의해 교반하여 $\text{NH}_3(\text{g})$ 와 탄산염을 생성하는 혼합탱크와, 상기 혼합탱크로부터 용액 및 침전물을 흡입하여 탄산염을 분리하는 필터를 포함하는 것을 특징으로 하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 24] 제 23 항에 있어서,
상기 혼합탱크에 의해 생성된 $\text{NH}_3(\text{g})$ 를 상기 흡수타워로 공급하거나, 또는 상기 필터에 의해 분리된 흡수액을 상기 흡수액 순환부로 공급하는 것을 특징으로 하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 25] 제 23 항에 있어서,
상기 저장탱크에 저장된 2가 금속수산화물 수용액은, 청수와, CaO 또는 MgO 를 반응시켜 생성된 $\text{Ca}(\text{OH})_2$ 또는 $\text{Mg}(\text{OH})_2$ 인 것을 특징으로 하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 26] 제 23 항에 있어서,
상기 필터에 의해 분리된 암모니아수 또는 청수를 상기 흡수액 제조부로 공급하거나, 총순환 청수 대비 상기 혼합탱크에 의해 추가 생성된 잉여 청수를 청수탱크에 저장하여 상기 저장탱크에서의 2가 금속수산화물 수용액 생성시 재활용하는 것을 특징으로 하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 27] 제 21 항에 있어서,
상기 선박 엔진은 LNG 또는 저유황유를 연료로 사용하는 것을 특징으로 하는,

- 선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 28] 제 21 항에 있어서,
상기 배기가스 냉각부는, 배기가스 배출관을 감싸는 열교환 배관으로
선내 냉각시스템으로부터 제공되는 청수를 순환시켜 배기가스를 27°C
내지 33°C의 온도로 냉각하는 것을 특징으로 하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 29] 제 21 항에 있어서,
상기 흡수타워는, 상기 선박 엔진으로부터 배출되는 배기가스의 NO_x를
흡수하여 제거하는 NO_x 흡수부를 더 포함하고,
상기 CO₂ 제거부는, 상기 NO_x가 제거되고 상기 배기가스 냉각부에 의해
냉각된 배기가스와 상기 흡수액 제조부로부터의 흡수액을 반응시켜 CO₂
를 암모늄염 수용액으로 전환하여 CO₂를 제거하는 것을 특징으로 하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 30] 제 29 항에 있어서,
상기 NO_x 흡수부 및 상기 CO₂ 제거부가 적층 형성되는 것을 특징으로
하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 31] 제 29 항에 있어서,
상기 흡수액 재생부에 의해 재생된 NH₃를 상기 NO_x 흡수부로 공급하고,
상기 NO_x 흡수부는 NH₃로 NO_x를 흡수하거나, 요소수를 사용하여 NO_x를
흡수하는 것을 특징으로 하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 32] 제 21 항에 있어서,
상기 흡수액 제조부는,
청수를 저장하는 청수탱크;
상기 청수탱크로부터 청수를 공급하는 청수조절밸브;
고압의 NH₃를 저장하는 NH₃저장소;
상기 청수조절밸브에 의해 공급되는 청수에 상기 NH₃저장소로부터
공급되는 NH₃를 분사하여 흡수액인 고농도 암모니아수를 제조하여
저장하는 암모니아수탱크;
상기 암모니아수탱크 내의 암모니아수 농도를 측정하는 pH센서; 및
상기 암모니아수탱크로부터 상기 흡수액 순환부로 암모니아수를
공급하는 암모니아수 공급펌프;를 포함하는 것을 특징으로 하는,
선박의 온실가스 배출 저감장치.
- [청구항 33] 제 21 항에 있어서,
상기 CO₂ 제거부는,
상기 흡수액을 하방으로 분사하는 암모니아수 분사노즐;
CO₂와 흡수액인 암모니아수와 접촉시켜 CO₂를 NH₄HCO₃(aq)로

전환시키는 충전재;
 상기 충전재가 채워진 흡수탑의 구간마다 다단으로 형성되어 CO_2
 제거반응으로 인한 발열을 냉각하는 쿨링재킷;
 CO_2 와 반응하지 않고 외부로 배출되는 NH_3 를 포집하는 워터 스프레이;
 굴곡진 다판 형태로 형성되어 암모니아수를 상기 충전재 방향으로
 회귀시키는 미스트 제거판;
 암모니아수가 누액되지 않도록 형성된 격벽; 및
 상기 격벽으로 둘러싸인 배기가스 유입홀을 커버하는 우산형태의
 차단판;을 포함하는 것을 특징으로 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.

[청구항 34] 제 33 항에 있어서,
 상기 충전재는 단위 부피당 접촉면적이 크도록 설계된 다단의 증류 칼럼
 패키징으로 구성되고,
 상기 증류 칼럼 패키징 사이에 용액 재분배기가 형성되는 것을 특징으로
 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.

[청구항 35] 제 29 항에 있어서,
 상기 흡수타워는,
 상기 NO_x 흡수부와 상기 CO_2 제거부 사이에 형성되어 상기 선박 엔진의
 폐열과 보일러수를 열교환시키는 EGE를 더 포함하는 것을 특징으로
 하는,
 선박의 온실가스 배출 저감장치.

[청구항 36] 제 21 항 내지 제 35 항 중 어느 한 항에 따른 선박의 온실가스 배출
 저감장치를 구비한 선박.