

## Nya regler för luftföroreningar från fartyg

*Nils Sjökvist*

Den globala sjöfarten står inför en stor utmaning från och med 1:a januari 2020. Då träder IMO:s nya regler för svavelutsläpp till atmosfären i kraft, något som kallats för sjöfartens eget Parisavtal. Det tillåtna svavelinnehållet i bunkerolja ombord kommer då att från nuvarande max-värde på 3,5 % reduceras till max 0,5 %. Detta för att minska de svavel- och partikelutsläpp från rökgaserna som bedöms vara både försurande av atmosfären och en hälsorisk för befolkningen.

I vår del av världen, i Östersjön och Nordsjön, samt runt USA:s och Kanadas kuster gäller redan max 0,1 % svavelinnehåll i bunkerolja som används och områdena är så kallade Emission Control Areas. Runt övriga Europa gäller EU:s svaveldirektiv på max 0,5 % svavel. Så här kommer det inte att bli så drastiskt och fartygen som opererar här har redan gått över till marin dieselolja, MGO, med en svavelhalt som är 0,1 % eller mindre.

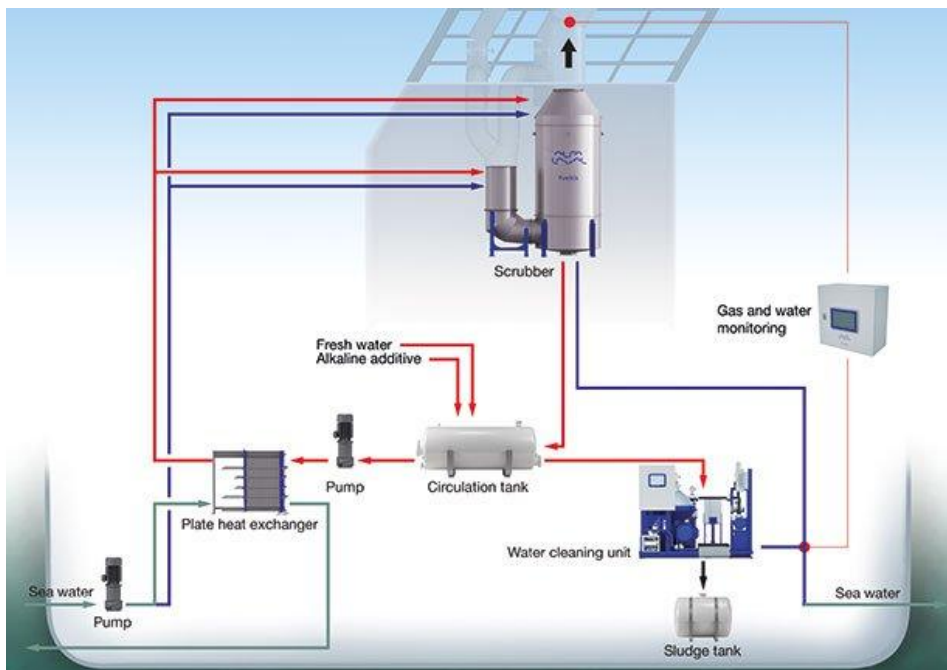
Men för den tunga oceangående sjöfarten, stor-tank, stor-bulk och de stora containerfartygen med långa resor och hög förbrukning, är situationen annorlunda. Här kör man normalt på tjockolja så kallad heavy fuel, HFO. Det är en slutprodukt från raffinaderierna där svavelhalten i snitt ligger på 2,5 - 3 %. Marknaden för bunkerolja omsätter 3,2 miljoner barrels HFO om dagen och många fartyg kommer att få skifta till alternativa bränslen.

De alternativ som kommer att finnas för existerande fartyg är följande:

- Gå över till marin dieselolja, MGO, med en svavelhalt på 0,1% eller mindre.
- Avvakta och se om raffinaderierna kommer att producera en lågsvavlig HFO. Intresset därifrån verkar inte överdrivet stort och kräver investeringar och ombyggnader och installation av avsvavlingsutrustningar. Inget av detta verkar ha påbörjats i någon större omfattning.
- Installera utrustning för rökgasrening med sjövattnen i så kallade scrubbers som reducerar svavelhalten i avgaserna till motsvarande 0,1 %. Man kan då fortsätta att använda HFO med svavelhalt på upp till 3,5 %.

Prisskillnaden mellan MGO och HFO har de senaste åren varit ca 280 USD/ton men experter tror att gapet kommer att öka till 400 – 500 USD/ton när efterfrågan ökar på MGO och motsvarande minskar på HFO. Marknaden för MGO är mycket stor men man förutser en bristsituation när fartygen skall börja använda det i stor skala.

Beställningarna på scrubberanläggningar till fartyg har ökat lavinartat under våren och de stora tillverkarna Wärtsilä, Alfa Laval och Yara är nu överhopade med beställningar. Kostnaden för en installation av scrubber på en VLCC eller ett Capesize bulkfartyg ligger på cirka 2,5 mUSD, en kostnad som många redare tror att man kommer att tjäna in på något år.



Bilder från Alfa Laval hemsida