

# 標題：客船疏散分析修訂版指南

屬性：訊息

期別：第 304 期



圖 客船疏散示意圖

根據勞氏驗船協會(LR)的最新公告，國際海事組織(IMO)為新建造與現有客船發佈了新疏散分析修訂版指南 MSC.1/Circ.1533，取代現行版本 MSC.1/Circ.1238。

LR 指出，在海上人命安全國際公約(SOLAS)第 II-2/13.7.4 條「逃生路徑」中，目前僅要求汽車渡輪的逃生路徑在設計階段時需進行疏散分析，並根據 MSC.1/Circ.1238 規定進行疏散分析的計算。

而對於汽車渡輪以外的客船，這份指南可依個人意願使用，也可成為批准替代設計的一部分。然而，從客船疏散分析以及意外事故的經驗上來看，可發現這份指南並不符合現代客船的

實際情形。

MSC.1/Circ.1533 建議，2020 年 1 月 1 日後之新建造(安放龍骨日)載運超過 36 人以上的客船，在設計階段早期應依據此修訂版指南進行疏散分析。

這份修訂版指南還鼓勵對現成客船進行疏散分析，以便去定義壅塞點及(或)緊急區域；若計算結果大於可允許的最大疏散時間，也可在疏散時使用修改後的操作手段。

值得注意的是，根據 MSC.404(96)決議通過的 SOLAS II-2/13 條相關的修正案，強制要求 2020 年 1 月 1 日以後之新建造(安放龍骨)載運超過 36 人以上的客船須進行疏散分析。至於現行對汽車渡輪強制要求進行疏散分析的規定將繼續延用。

這份修訂版指南適用於：從 2020 年 1 月 1 日起生效的 SOLAS II-2/13.7.4 和 SOLAS II-2/13.3.2.7 所規定的汽車渡輪(參照 MSC.404(96))；2020 年 1 月 1 日以後新建造(安放龍骨)載運超過 36 人以上依據 SOLAS II-2/13.3.2.7 所規定的，除了汽車渡輪以外的新客船，請參照 MSC.404(96)。