

立法會交通事務委員會
檢討兩宗分別發生在一九九九年八月十五至
十六日及二十二至二十三日
與油蔴地小輪公司有關的事件

目的

是次檢討的目的，是研究上述兩宗事件的成因，並探討方法，防止日後再次發生同類事件，以及在事件重演時，可更快和更有效地解決問題。

背景

2. 自油蔴地小輪的專營權在本年三月三十一日屆滿後，離島線渡輪服務已分批以持牌渡輪服務形式營辦，而航班時間和船種都有所改變。當局曾接獲乘客的投訴，對新服務的水準表示不滿，特別是坪洲線的服務。

3. 自本年四月以來，部份坪洲居民曾與運輸署舉行 7 次特別會議，並發起了 5 次抗議行動，包括遊行、集會及簽名運動¹，以表達他們對渡輪服務的不滿。雖然油蔴地小輪已作出改善，包括在繁忙時間加派一班普通渡輪行駛坪洲線、提供加班服務、調整班次時間及提高渡輪質素，但居民仍不滿意小輪公司的服務水準、假日收費安排、渡輪質素，以及該公司缺乏長遠的服務改善計劃。另一方面，油蔴地小輪認為它們在時間表、渡輪調配及收費方面都已符合合約上的規定。

事件經過

4. 兩宗事件分別發生在本年八月十五至十六日及二十二至二十三日，兩宗事件情況相若，都是涉及離島線渡輪乘客在未經許可的情況下，逗留在油蔴地渡輪上。

(A) 坪洲事件

5. 這次事件的導火線是一艘中環至坪洲的渡輪延遲從中環碼頭啟航，當渡輪駛抵坪洲後，部分乘客拒絕下船。

¹ 在發生“坪洲事件”後，居民發起簽名運動，共收集了約 3 700 個簽名，要求運輸署終止油蔴地小輪的經營權。

延遲從中環碼頭啟航

6. 本年八月十五日，一艘由中環至坪洲的快速渡輪(“名利 33”)，原定在晚上十時開出，但由於“名利 33”的載客量未能容納全部候船的乘客，一名乘客拒絕離開跳板。其後，小輪公司派出另一艘船隻接載滯溜的 7 名乘客，公司職員亦勸諭該名乘客登船坐下。結果“名利 33”延遲了 14 至 15 分鐘才可啟航。

駛抵坪洲時拒絕離船

7. 渡輪在晚上十時四十分駛抵坪洲，約有 90 名乘客拒絕離船。他們要求油蔴地小輪道歉和退還船費，但遭拒絕。有人群在碼頭外聚集，亦有些人登上渡輪。整件事件中，警方一直在場監察事態發展，以防有人擾亂公安，但由於警方認為乘客的行為未有影響治安，因此並未介入處理。離島臨時區議會(區議會)主席在八月十六日早上安排會議。區議會主席、運輸署和離島民政事務處的代表亦登上“名利 33”與乘客會面。其後，乘客在下午二時十五分離船，並派出代表與區議會主席、油蔴地小輪、運輸署和離島民政事務處舉行會議。

8. 事件中，坪洲碼頭的正常渡輪服務受到影響。由於“名利 33”停泊在坪洲碼頭，其後駛抵的 5 班渡輪無法使用該碼頭，這些渡輪的乘客只好利用附近的公眾登岸梯級和公眾碼頭登船或上岸，但遇上不少困難。由於這些困難，油蔴地小輪在本年八月十六日早上三時至下午二時十五分期間，暫停了中環至坪洲的渡輪服務，而來往各離島的渡輪亦不停坪洲。小輪公司的浮躉在下午十二時三十分抵達坪洲公眾碼頭。

9. 為了維持坪洲的渡輪服務，運輸署採取應變安排，要求拖船商會在油蔴地小輪暫停服務期間，提供來往坪洲與中環及坪洲與梅窩的服務，該商會共接載了 3 000 名乘客(早上繁忙時間接載了約 1 300 人)來往上述地點。

(B) 颱風“森姆”事件

10. 本年八月二十二日下午約一時三十分，約有 300 至 400 名返回長洲的乘客湧進一艘油蔴地三層渡輪(文超)，當時該艘渡輪的乘客正在中環六號碼頭登岸。由於當時颱風“森姆”襲港，並已懸掛八號颱風信號，天氣十分惡劣，油蔴地小輪那時已經停航。有乘客抱怨小輪公司原先宣布在下午一時三十分停航，但渡輪在下午十二時三十分已經停航，乘客要求小輪公司立即接載他們返回長洲。

11. 油蔴地小輪把船費悉數退還乘客，並安排免費巴士把乘客接送往設於大會堂和海港政府大樓的庇護站。雖然油蔴地小輪、警方、民政事務總署及運輸署不斷勸諭船上的乘客，告知他們留在船上並不安全，而八號颱風信號可能還會懸掛一段時間，但只有部分乘客經勸諭後離船，仍有 150 名乘客拒絕登岸。八號颱風信號除下後，渡輪亦啟航前往長洲，事件終於在本年八月二十三日上午約四時四十五分結束。

觀察和建議

(A) 概論

12. 上述兩宗事件反映油蔴地小輪與部分離島居民(特別是坪洲居民)之間互不信任。雖然小輪公司已經作出改善，但居民仍不滿小輪公司提供的服務。為了解決這些問題，當局**建議**採取以下措施：

- (a) 運輸署會向乘客進行意見調查，以便更深入了解乘客對現有服務的意見和期望，以及願意繳付的船費水平。當局建議日後制訂渡輪服務計劃時，應考慮有關的調查和徵詢結果。在最後擬定計劃時，為了平衡船費與服務水平，以及照顧不同使用者的需求，雙方難免要作出讓步。這些計劃代表公眾的決定，小輪公司和乘客都應該尊重。
- (b) 小輪公司應加強與乘客溝通及了解，例如利用組織更完善的乘客聯絡小組，小輪公司的高層管理人員定期與乘客溝通，以便更深入了解乘客所關注的事項。促進與市民的關係，設立公開渠道，與他們對話，可大大減少乘客以抗議行動來表示不滿。
- (c) 除了盡一切努力去避免同類事件發生，我們亦從上述兩次事件中汲取了教訓，就是當發生同類事件時，小輪公司和乘客雙方在堅守自己的原則同時，亦應該採取互讓的態度。雙方應該尋求一個不致影響公眾利益的解決方法。小輪公司的高層管理人員應該直接介入處理，以便可更快平息風波。在一九九四年，颱風襲港期間亦發生同類事件。一艘駛往梅窩的渡輪，由於無法在梅窩停泊，結果須在坪洲泊岸，由於油蔴地小輪、離島民政事務處及區議會議員同心協力，加上小輪公司即時已與受影響的乘客進行有建設性的對話，事件得以順利解決。
- (d) 油蔴地小輪最近表示，有時(例如上述兩宗事件中)難以控制乘客和人群的秩序。為了使員工能夠有效執行職

務，小輪公司應該為旗下員工，包括高層人員，制訂明確指引，並提供訓練，教導他們如何採取應變行動。

所提供的指引和訓練應包括執行控制乘客和人群的秩序的
安排，例如員工可根據《渡輪服務規例》要求懷疑違例的乘客提供姓名、住址和身分證明，以便日後採取檢控行動。此外，指引和訓練亦應包括教導員工如何應付未經許可進入小輪公司負責管理的範圍的人士，例如申請法院命令要求法庭執達主任帶走該等人士。如有人擾亂公安，警方可介入處理，以維護治安，恢復秩序，並保障市民的生命財產。

13. 如發生的事件像上述兩宗事件般複雜，小輪公司的員工應着力於平息風波。最好的做法，是由現場的小輪公司高層人員在衡量可能出現的結果後，決定須採取的適當行動。當局建議，一旦發生這類事件，小輪公司除了通知運輸署外，亦應該立即與警方適當的高層人員聯絡，告知他們小輪公司擬採取的行動及要求提供適當的支援，因為有關行動或會牽涉公安問題。運輸署亦會盡可能提供協助。

14. 我們明白到制訂應變計劃去解決類似問題的重要性，但是並非每一套計劃都能即時解決所有問題。在某些情況下，強行把乘客逐離現場可能引致不必要的衝突。不過，從上述兩宗事件觀之，由警方在現場嚴密監察事態發展是必要的，以免事件影響公安。

(B) 坪洲事件

延遲從中環碼頭啟航

15. 造成延誤是由於乘客不滿晚上十時啟航的快速渡輪的載客量不足，以及小輪公司有關加班渡輪的安排。如不加派船隻，未能登上渡輪(十時開出)的乘客便須等候下一班普通渡輪(晚上十時五十分開出)，而該班渡輪要到晚上十一時二十八分才抵達坪洲，即較對上一班在十時開出的渡輪晚了一小時。另外，如果能夠嚴格執行點算和控制乘客人數的安排，可避免延誤啟航時間。為了解決這些問題，當局建議採取以下措施。

(i) 載客量

16. 自本年四月以來，乘客對快速渡輪的需求顯著增加，特別是踏入夏季後，乘客在近幾個月對這項服務的需求甚殷，渡輪的載客量有時未能應付。當局建議小輪公司應該檢討現有安排，採用符合經濟原則的方法，應付上升的乘客量，包括研究以下措施是否可行：

- (a) 重新調動船隊，使個別班次的載客量盡量配合實際的需求。
- (b) 使用後備船隻，增加班次。我們明白到乘客量會不時變動，渡輪有時未能接載全部乘客，但是小輪公司如預期某段時間需要加派船隻應付需求，應安排固定的後備船隻提供服務。特別應注意繁忙時間和深夜的班次。小輪公司亦應要求離島民政事務處協助，請有關地區的機構預先通知小輪公司在離島或市區舉行的節目，以便小輪公司作出安排，應付驟增的乘客量。

如乘客量驟增的情況在意料之外，小輪公司應制訂明確的指引。制訂指引時須考慮幾個因素，包括可用的資源、調配渡輪所需時間，以及等候下一班渡輪所需的時間。指引必須清晰明確，使有關的員工可在需要時按指引迅速採取一致的行動。

- (c) 當知道某些加班航班是經常需要投入服務時，小輪公司便應考慮其他可以提高載客量的方法，包括改裝船隻以增加座位的數目。而長遠來說，小輪公司亦應該探討是否需要購置更大的船隻。在研究的過程中，小輪公司應考慮上文第 12(a)段提及的乘客意見調查及帶來的財政影響。市民亦應理解小輪公司是需要時間去作出投資，以應付乘客的需要。

(ii) 向乘客提供更詳盡的資料

17. 小輪公司應清楚通知乘客有關的加班安排，以免雙方產生誤會。當局的建議如下：

- (a) 如小輪公司預計須增加班次，並可作出加班安排，小輪公司應盡早公布詳情，包括渡輪的開行時間。公布方式最好是在碼頭張貼告示。
- (b) 如乘客量驟增的情況在意料之外，碼頭職員便應根據上文第 16(b)段所建議的指引，清楚通知滯留的乘客，渡輪會否加班，以及何時開行。
- (c) 應與區議會磋商大致上的加班安排，並預先向經常搭乘渡輪的乘客，公布和解釋渡輪會在哪些情況下加班。

(iii) 控制乘客秩序的措施

18. 小輪公司應檢討控制乘客秩序的措施，以免耽誤渡輪的開行時間。除了上文第 12(d)至 14 段所述的一般建議外，當局還有以下幾項建議：

- (a) 點算乘客人數 — 油蔴地小輪除利用轉閘機的八達通系統，自動點算乘客的數目外，還會以人手點算，以便計算使用日間來回票的乘客和不用繳費的小童人數。當渡輪的載客量差不多飽和時，船員會在船上再點算一次，確定空位的數量，然後才讓正在輪候的乘客登船。點算乘客數目時，船員會要求不用繳費的小童不要佔用座位。

油蔴地小輪應簡化點算乘客的程序，以提高效率，使點算的結果更為準確。舉例來說，船員可在碼頭入口和船上同時點算乘客人數，把不用繳費的小童計算在內，並且監察情況，以免這些小童佔用座位。此外，船員更可使用無線電通話器互通消息。小輪公司亦應在碼頭張貼告示，清楚說明這些小童不得佔用座位。

- (b) 控制入閘的乘客量 — 油蔴地小輪須確保入閘的乘客人數，不會超逾即將啟航的渡輪載客量。為方便控制乘客量，以及避免乘客因登船的先後次序而發生衝突，油蔴地小輪應檢討碼頭售票大堂的設計及出入的安排。
- (c) 管制船上的乘客 — 須檢討乘客管制措施，以確保正常渡輪服務，不會因個別乘客搗亂而受阻。小輪公司須制定指引，包括說明在哪些情況下，須要求對渡輪服務造成妨礙的乘客離船，以免耽誤其他乘客。

乘客拒絕在坪洲下船

19. 鑑於上述原因，“名利 33”上的乘客對渡輪公司不滿，導致部分乘客拒絕下船。他們的行動得到一些聚集在附近公眾碼頭的人士聲援。此時事件變得很敏感，不容易解決，需要以包容和審慎的態度處理。我們固然要因應情況採用不同的解決方法，但除了上文第 12 至 14 段所提的一般建議之外，建議還可採用下列原則處理類似事件。

(i) 與乘客溝通

20. 為了消除乘客所表達的不滿，小輪公司應在事發之初，派出高層管理人員與不滿的乘客展開有建設性的對話，並答應日後會與乘客繼續商討有關問題。如有需要，應安排民政事務專員和地區代表進行獨立調停，目的是要說服乘客離船，到其他地方與小輪公司和當局代表討論他們投訴的問題，以免正常渡輪服務受阻，對其他市民造成不便。

(ii) 部門之間的協調

21. 有關部門應經常留意和聆聽市民的意見和感受，使政府可以在發生類似事件時，迅速和有效地作出回應。如果預計事情不能在短時間內迅速解決，便應考慮在事發現場設立跨部門協調中心，並設立通訊網絡，以便有效地作出決定和採取行動。

(iii) 管制乘客的進入

22. 一旦發生類似坪洲當日的事件，為了控制情況，避免事件升級，小輪公司應盡量在事發碼頭實施適當和有效的管制安排，防止有人擅自進入碼頭或登船。

(iv) 恢復正常服務

23. 假如發生類似坪洲當日的事件，小輪公司應盡力勸諭乘客離船，使服務得以恢復正常。正如上文第 13 段指出，最好由在場的小輪公司高層人員在衡量過可能出現的結果後，決定須採取的適當行動。如何處理拒絕離船的乘客，須視乎情況而定。這些處理方法包括：

- (a) 採取上文第 14 段所述的方法。
- (b) 把船隻駛往別處。船長可通知乘客，為了騰出碼頭，以便提供正常的渡輪服務，在一段指定時間過後，會把船隻駛離碼頭，而到時仍然留在船上的乘客會隨船一同送往另一個碼頭。
- (c) 執行上文第 12(d)段所述的安排。

(v) 其他停泊處／服務

24. 在小輪服務恢復正常運作之前，應作出其他安排，以免服務中斷，並應同時向外間公布有關安排：

- (a) 若情況許可，應選用另一個合適的碼頭作為替代。如有需要，應要求警方及／或海事處清除任何妨礙使用該碼頭的障礙物。
- (b) 如沒有合適的碼頭設施作為替代，小輪公司應安排盡快在附近地點繫泊浮臺，為隨後抵達的小輪提供另一個停泊處，以繼續維持服務。同樣，如有需要，小輪公司亦應請警方及／或海事處協助清除任何妨礙繫泊浮臺的障礙物。
- (c) 如未能作出上述安排，應提供臨時渡輪服務作為應變措施。

(C) 颱風“森姆”事件

25. 上述事件發生的原因，是長洲居民在八號颱風信號懸掛後返家心切，但發現油蔴地小輪的離島線渡輪已經停航，比小輪公司公布的停航時間為早。這次颱風襲港，西面海域的風力和海面情況較維多利亞港惡劣，但滯留在中環的渡輪乘客難以察覺這點。當局檢討這次事件後，提出下列建議：

(i) 香港天文台(天文台)與小輪公司的溝通

26. 颱風“森姆”事件發生後，當局立即採取下列改善措施：

- (a) 天文台已向小輪公司提供“設有密碼”的電話專線，以便他們更快得到最新的天氣消息。
- (b) 天文台已在它的網頁中，提供更詳細的資料，顯示熱帶氣旋的預測途徑。
- (c) 在當局探討下文第 27(a)段所述措施期間，運輸署會在三號或以上颱風信號懸掛時，把經由天文台的專用伺服器下載的天氣情況報告傳真給小輪公司，每小時一次，向他們提供最新的風暴消息。

27. 除了這些近期實施的改善措施外，當局亦建議採取下列措施，加強對小輪公司的資訊支援，讓小輪公司可以根據充分的資料決定如何安排渡輪服務：

- (a) 研究為小輪公司設置特別伺服器的建議。擬議的伺服器可能會透過運輸署的專用伺服器設置，使小輪公司可經由互聯網接達天文台，以便索取最新的天氣資料。

- (b) 現正研究可否向小輪公司提供更多資料：
- 港外（特別是渡輪航線沿途）的即時風力情況。
 - 港外不同地點離岸海域當時的海面和海浪情況 — 小輪公司建議安裝感應器，但這方法未必可行。另一個可能較為可行的方法，是由各小輪公司互通消息，並與天文台和海事處交換有關資料。
- (c) 為了給予小輪公司更多時間預備在停航前增加航班（包括考慮駛往避風塘的最後一班渡輪、員工安全和保險事宜）和預備復航，我們正考慮向市民公布風暴消息前，先將有關資料告知小輪公司。不過，預報系統的準確性和時間性可能受到現時技術水平的限制。

(ii) 宣布消息和公眾教育

28. 為了確保盡快向市民發布有關天氣和更改小輪服務的消息，讓他們作出相應安排，當局建議採取下列措施：

- (a) 熱帶氣旋報告 — 建議天文台通過傳媒公布風暴消息時，亦應同時提供更多有關港外的天氣情況的資料，使市民大眾（包括離島居民和他們的僱主）都可以知道離岸海域情況。在宣布懸掛八號颱風信號之前，現行做法是建議路途遙遠的市民立即啟程返家，這個安排應該繼續下去。
- (b) 小輪公司作出的宣布 — 小輪公司應盡量利用電台、電視台、互聯網、傳呼公司、客戶服務中心、電話熱線和在碼頭張貼告示等方式，即時準確向市民提供有關更改服務、停航和復航的最新消息。小輪公司應視乎情形，預早發出警告，知會市民由於離岸海域情況惡劣，渡輪服務可能會在發出通知後短時間內，以及／或在懸掛八號颱風信號前暫停。
- (c) 公眾教育 — 我們必須向市民以至僱主強調，在三號或以上颱風信號懸掛時，小輪服務可能隨時暫停。小輪停航及復航並非只視乎是否懸掛及除下八號颱風信號，反而離岸風勢和海浪情況才是主要原因。安全問題是最重要的考慮因素，所以個別船隻的船長有權決定停航及復航。我們有需要重新向民灌輸這方面的意識，讓他們了解颱風帶來的危險，以及提醒他們切不可低估颱風的威力。運輸署會與天文台、勞工處、教育署及小輪公司互相協調，把這些信息列入有關的單張、守則、海報和網站內。

(iii) 懸掛和除下颱風信號的準則

29. 目前，當局根據維多利亞港的風力，決定懸掛或除下颱風信號。這是因為過往本港人口集中在海港地區。不過，現在已有不少人搬往離島居住，而渡輪是他們唯一能夠使用的交通工具，但渡輪容易受颱風影響。此外，由於維多利亞港四周有群山作為屏障，海港的風力未能反映離岸海域的風勢。

30. 有人建議應檢討有關準則，在決定懸掛或除下颱風信號時，是否應同時考慮港外地區的風力。但天文台指出，這種做法必然會導致更多機會懸掛八號颱風信號，而每次的懸掛時間亦會更長，其他行業會受到影響。

(iv) 為滯留乘客提供的安排

31. 民政事務總署在這方面已有固定安排。在渡輪服務暫停後，該署會開放臨時庇護站收容無法回家的乘客，並向他們提供必需品，包括膳食和毛毯。現建議小輪公司亦因應情況，一如颱風“森姆”事件中的安排，考慮提供巴士服務接載滯留的渡輪乘客往返庇護站，以顯示良好的服務態度。

(v) 管制乘客的措施

32. 在天文台發出八號颱風信號期間，正如颱風“森姆”襲港當日，無論是乘客或船員，留在船上都不安全。小輪公司在暫停服務後，應設法阻止乘客登船；如乘客已經登船，便應撤走他們。下文列述當局的建議，而上文第 12(d)至 14 段所述的一般建議同樣適用。

- (a) 禁止乘客入閘和登船 — 小輪公司應在碼頭執行適當和有效的管制，在暫停服務後，禁止乘客擅自登船。如在乘客入閘後須暫停服務，小輪公司便應解釋最新情況、退還船費，並請他們離開碼頭。此外，小輪公司應告知乘客有關開放的臨時庇護站資料，如有巴士往返庇護站，小輪公司亦應通知乘客有關的安排。
- (b) 把乘客撤離船隻 — 如乘客已經擅自登船，小輪公司應向乘客說明，留在船上十分危險，並請他們離船。如有需要，民政事務總署和地區代表應協助游說乘客。除非颱風對船上乘客和船員構成即時危險，情況已極為惡劣，否則警方無權把乘客逐離船隻。在場的最高級警務人員會因應情況，並根據天文台當時提供的資料，作出判斷。

總結

33. 本文件所提出的各項建議載於附件。大部分的建議已被接納，部分更已付諸實行。至於正在着手推行的建議，以及仍在研究是否可行的建議，我們會繼續跟進，並監察有關進度。

運輸署

一九九九年十一月十七日

建議一覽表

參考段數	建議	執行者	目前進度
	一般建議		
12(a)	進行乘客意見調查。使用者可參與制訂渡輪服務計劃，並需接納因要平衡收費與服務水平，以及照顧不同使用者的需求等方面而作出的妥協。	運輸署、使用者、油蔴地小輪	在九九年年底進行調查
12(b)	制訂有關措施，以改善油蔴地小輪與乘客的關係，加強彼此間的溝通。	油蔴地小輪	正在進行
12(c)	如發生事故，及早進行具建設性的對話，並互相讓步。	油蔴地小輪、使用者	油蔴地小輪同意
12(d)	就控制乘客和人群方面，訂立明確的指引，並為員工提供訓練。	油蔴地小輪	正在進行
13	如發生事故，立即與運輸署和警方聯絡，通知他們擬採取的行動，以便獲得適當的支援。	油蔴地小輪	油蔴地小輪同意
14	警方到場，密切監察有關情況，以免擾亂公安。	警方	現行做法
	坪洲事件		
16	採取下列措施，增加某些快速渡輪班次的載客量：	油蔴地小輪	

參考段數	建議	執行者	目前進度
	<ul style="list-style-type: none"> ● 重新調配船隊，盡量使載客量配合需求。 ● 根據明確的指引，使用後備船隻，提供加班服務。 ● 長遠而言，考慮改裝船隻和購置較大的船隻。 		<p>)</p> <p>)已實施</p> <p>)</p> <p>)</p> <p>正在進行</p>
17	<p>通過下列方式，改善發布資料的安排：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 如預計會出現乘客量驟增的情況，盡早通知乘客會加派船隻。公布方式最好在碼頭張貼告示。 ● 如驟增的情況在意料之外，應通知滯留的乘客渡輪會否加班，以及何時啟航。 ● 預先與區議會磋商上述安排，並通知經常搭乘渡輪的乘客有關安排。 	油蔴地小輪	正在進行
18(a)	改善點算乘客的程序，以提高效率，使點算的結果更為準確。此外，張貼告示，清楚說明不用繳費的乘客不得佔用座位。	油蔴地小輪	正在進行
18(c)	檢討有關安排和制定指引，以應付令正常渡輪服務受阻的乘客。	油蔴地小輪	正在進行
20	在事發初期，派出高級管理人員與乘客展開有建設性的對話。如有需要，應安排離島民政事務專員和	油蔴地小輪、離島民政事務處	同意

參考段數	建議	執行者	目前進度
	地區代表進行獨立調停。		
21	改善部門之間的協調： <ul style="list-style-type: none"> ● 有關部門應經常留意和聆聽市民的意見和感受。 ● 有需要時，在事發現場設立協調中心。 	運輸署、離島民政事務處、警方	同意
	<ul style="list-style-type: none"> ● 設立通訊網絡，以便有效地作出決定和採取行動 		
22	禁止乘客未經許可進入受影響的碼頭和船隻。	油蔴地小輪	油蔴地小輪 同意
23	盡快恢復正常渡輪服務。如有需要，把船隻駛往別處，騰出碼頭，以便提供正常的渡輪服務。	油蔴地小輪	油蔴地小輪 同意
24	小輪服務恢復正常運作前，應作出其他安排： <ul style="list-style-type: none"> ● 若情況許可，選用另一個合適的碼頭。 ● 繫泊浮躉，以提供另一個停泊處。 ● 提供臨時渡輪服務。)油蔴地小輪、)警方、海事處)) 運輸署／油蔴地小輪	同意
	颱風“森姆”事件		

參考段數	建議	執行者	目前進度
27	加強對小輪公司的資訊支援： <ul style="list-style-type: none"> ● 裝設特別伺服器。 ● 提供更多資料，包括離岸海域風力、海面和海浪情況的即時資料。 ● 盡早提供資料。 	香港天文台(天文台)、運輸署和海事處與小輪公司商討))現正研究)是否可行)
28(a)	天文台發出的熱帶氣旋報告，應包括更多有關港外天氣情況的資料。	天文台	已經實行
28(b)	盡量通過電台、電視台、互聯網、傳呼公司、客戶服務中心、電話熱線，以及在碼頭張貼告示等多種方式，準確通知市民有關更改渡輪服務的最新消息。在適當時候，應發出預報，知會市民不論是否改掛八號颱風信號，亦有可能在短時間內停航。	小輪公司	已經實行
28(c)	通過宣傳單張、守則、海報和網站等途徑，向公眾(包括僱主)傳達以下信息： <ul style="list-style-type: none"> ● 停航或復航並非只視乎是否懸掛或除下八號颱風信號。 ● 不應低估颱風可能造成的危險。 	運輸署、天文台、勞工處、教育署、小輪公司	正在進行
31	考慮為滯留的乘客提供往來庇護站的巴士接送服務。	油蔴地小輪	酌情考慮
32(a)	防止有人在渡輪服務因颱風而停航後擅自登船。	油蔴地小輪	油蔴地小輪同意

參考段數	建議	執行者	目前進度
32(b)	應採用勸諭方式，把乘客撤離船隻，如因安全理由而確有需要，須把乘客逐離船隻。	油蔴地小輪、離島民政事務處、警務處	同意