

有關新渡輪橫水渡作出停航決定考慮因素的提問
(文件 T&TC 47/2021 號)

新渡輪服務有限公司的書面回覆

1. 新渡輪是按照什麼標準考慮停航？

新渡輪一直以提供安全的渡輪服務為宗旨，在颱風吹襲下，基於陸上與海面情況截然不同，新渡輪除會參考熱帶氣旋警告信號這基本因素外，還需要根據湧浪、湧流及風速對船隻航行之穩定性及操控造成之影響，以至航道沿途的海面情況及在空曠環境下對船隻安全航行之影響等，由船長作專業判斷及進行實際環境評估，才能作出保障乘客及船隊安全的停航及復航安排。

在 10 月 11 日下午，天文台於下午 4 時已發出強烈季候風信號，代表香港的風力等同三號風球，同時亦預告當晚熱帶風暴圓規進入香港八百公里範圍內，會直接發出三號熱帶氣旋警告信號。事實上，當天傍晚開始，離島部分地區的風勢已明顯加強，但新渡輪在估計海面的情況後，仍可以安全提供橫水渡服務，因此，便繼續提供服務，並要求行駛該航線的船長持續向公司匯報海面的情況。

及至晚上 8 時多，行駛該航線的船長匯報，橫水渡航班所途經的航道陣風風力已達 7 級。

直至 10 月 11 日入夜，橫水渡航線的渡輪服務更受以下的不利情況所影響，包括：

- 1) 颱風圓規在東北季候風的共同影響下，形成疊加效應，當晚風力達強風至烈風程度；
- 2) 因著芝麻灣並非正規碼頭，僅屬公眾碼頭，沒有防波堤作緩衝，受風範圍大，船隻靠泊芝麻灣碼頭存在危險；及
- 3) 適逢天文漲潮開始，湧浪極大

因此，經評估後，若繼續於 10 月 12 日提供橫水渡渡輪服務的危險性大，安全系數低，實須暫停橫水渡渡輪服務。故此，為及早通知明早有機會要乘搭橫水渡的乘客，新渡輪遂於 10 月 11 日當天晚上約 11 時多透過多方面的渠道，包括乘客可致電電話服務專線，直接收聽已錄製的最新航班安排資訊、新渡輪網頁、「新渡輪」手機應用程式及推送通知，以及電子傳媒(包括電視台、電台)及傳媒的網上即時新聞通知乘客明早(即 10 月 12 日)停航。

新渡輪理解橫水渡渡輪服務的重要性，但乘客及船員的安全對於新渡輪來說更是重中之重。否則，若新渡輪無視航道及海面的情況而繼續航行，結果堪虞。長遠而言，芝麻灣碼頭實需要作出修建成正規碼頭，否則隨著氣候變化惡劣天氣發生更頻繁下，對提供服務的影響更大。

2. 新渡輪其他航線有沒有停航？如沒有，為什麼只有橫水渡停航？其考慮因素是什麼？

10 月 12 日下午 5 時 20 分，天文台發出八號東北烈風或暴風信號，「長洲－中環」及「梅窩－中環」航線亦宣佈於當日下午 6 時 45 分後停航。

由於每條航線所途經的地方不盡相同，而用以途經該等航線的船隻亦不同，因此，每條航線停航與否是需要獨立考量。

若在沒有安全威脅的情況下，新渡輪一定會提供可行的渡輪服務。事實上，在今年內，香港有四次懸掛了三號熱帶氣旋警告信號，而當中有兩次(於 2021 年 8 月 2 日影響香港的熱帶風暴盧碧，及於 2021 年 7 月 18 日影響香港的颱風查帕卡)因為新渡輪經評估實際海面情況後並沒有威脅到橫水渡航線的安全航行，所以並沒有作出停航的安排；而另兩次停航，都是因為該等颱風(於 2021 年 10 月 8 日影響香港的熱帶風暴獅子山，及於 2021 年 10 月 11 日影響香港的颱風圓規)來勢洶洶，如上述所說明的情況，即(一)季候風；(二)颱風及(三)天文漲潮同

時存在，因此經評估後對航行安全造成威脅才作出停航的決定，而天文台其後亦有懸掛八號熱帶氣旋警告信號。

同時，翻查過去三年熱帶氣旋懸掛與橫水渡渡輪服務的情況，新渡輪均是因應當時的海面情況及航行安全而獨立處理每個停航的安排，如於 2020 年，香港曾五次懸掛了三號熱帶氣旋警告信號，新渡輪曾有兩次作出停航安排，該兩次天文台其後亦有懸掛八號熱帶氣旋警告信號；而於 2019 年，香港曾兩次懸掛了三號熱帶氣旋警告信號，新渡輪只有一次作出停航安排，該次天文台其後亦有懸掛八號熱帶氣旋警告信號。

2021 年 11 月