

機場安全 職責所在

民航處

安全與保安是每個機場暢順運作的重要元素。不過，隨着民航業急速發展，這兩方面的工作不斷出現新挑戰。

面對這些新挑戰，系統化的機場安全管理對民航業的穩健發展至為重要。因此，營運機場的機構必須確立和實施安全管理系統。

美國九一一恐怖襲擊發生後，航空保安即時成為首要工作。恐怖襲擊的威脅現時被視為世界各地民航業眼前的重大危機。

為確保能夠提供持續的航空交通服務，香港國際機場建有一座備用航空交通管制(航管)大樓。當有突發情況時，航管主樓未能運作時，備用航管大樓能發揮效用，減低對航空運輸造成的不良影響。

航空領導地位世界公認

香港民航處高層官員在七個月內，分別於兩個重要的國際會議上，獲一致推選為主席。這肯定了香港在全球航空界的領導地位。

二零零三年九月，前民航處處長林光宇先生在加拿大蒙特利爾出席國際民用航空組織(國際民航組織)第十一次世界航行大會。在會議上，他獲來自112個國家的529名代表一致推選為大會主席。這是半個世紀以來，首次由華人出任如此重要的國際航空會議主席。林光宇先生是獲美國提名為大會主席，德國及日本和議。

該次會議對發展未來的航空交通管理(空管)概念至為重要，其目的是討論未來20至25年全球空管系統的發展規劃，對二十一世紀發展和實施一個可互用、暢順和全球性的空管系統具重要指導意義。

二零零四年三月，香港在國際航空界的領導地位再次獲得肯定。在一個於埃及開羅舉行的機場簡化手續重要國際會議——「國際民航組織第十二次簡化手續會議」上，民航處總航空安全事務主任(保安)李天柱先生獲一致推選為委員會主席。

確立處理緊急情況的安排

兩年前，民航處開始與內地民航局磋商，以期在航空器緊急事故發生時，就要求內地提供資源的事宜，建立合作安排和程序。

雙方公認對有關各方盡最大努力進行事故調查、搜尋救援和其密切合作的重要性。

二零零四年四月，前民航處處長林光宇先生在北京與中國民用航空總局（中國民航總局）航空安全辦公室主任黃遂發先生簽署「航空器事故調查和搜尋救援合作安排」。

簽署此合作安排旨在提高、發展和鞏固香港和內地在航空器事故調查、嚴重事故調查和搜救方面的合作，以及推動雙方的溝通和技術信息交流。

為加強雙方合作，倘在香港飛行情報區（範圍覆蓋南中國海276,000平方公里）內發生航空器事故，港方會尋求內地協助搜尋救援以及打撈殘骸。

香港和內地應確保對事故所作的調查，乃依據合作安排內訂定之「事發地」和「航空器登記國/地區」而進行，並成立「救援協調中心」。

系統化的機場安全管理

民航處致力於安全及有效率的航空系統。處方在簽發機場牌照的規定中引入「安全管理系統」，要求營運機場的機構實行有組織和系統的管理方略，以確保機場安全運作。

香港早於一九九六年在《機場牌照發牌規定文件》中，已要求機場實施「安全管理系統」，相較《國際民用航空公約附件14——機場》於二零零一年十一月才實施相類似的修訂條文，香港已經先行一步。在新修訂下，國際民航組織加入新規定，要求締約國在驗證的機場實施安全管理系統。

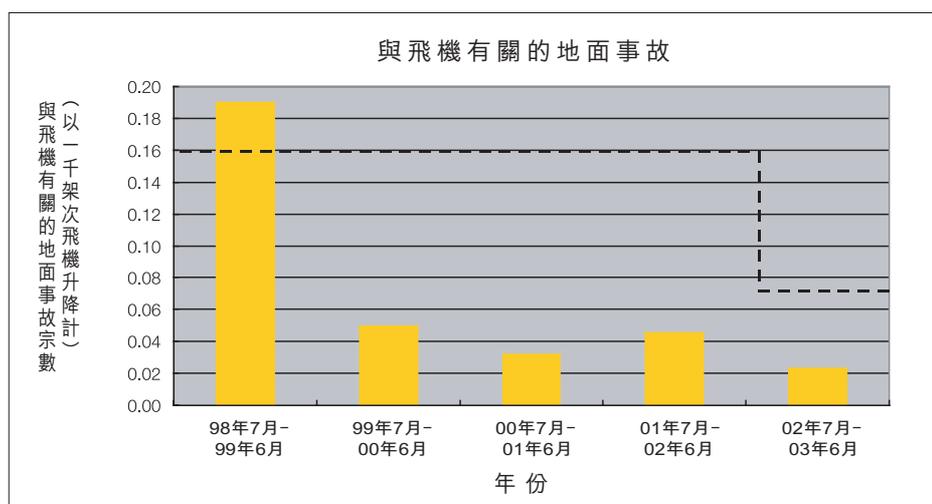
同時，國際民航組織也認可香港在《機場牌照發牌規定文件》中關於「安全管理系統」的規定及框架，並加諸於國際民航組織的《機場驗證手冊》中，為民航當局提供指引以進行機場驗證程序。

民航處高級航空安全事務主任王銘昌先生說：「國際民航組織所給予的認可，無疑是向全球民航業界顯示，香港在機場安全管理方面處於領導地位。」

他說：「培養敢於承擔的文化是非常重要的。現在，營運機場的機構在安全管理機場運作等多方面，均更具能力和有系統。」

「我們主要關注乘客和當值人員的安全。」

香港機場管理局(機管局)訂立目標,以評估香港國際機場在運作及維修工作方面的安全表現。舉例來說,於二零零零年四月訂定與飛機有關的地面事故及安全表現標準,是相對於機場以前類似事故的記錄而制定的,當時定為每1,000架次飛機升降不超過0.159宗。隨着類似事故發生有下降趨勢,加上安全管理不斷改進,這個標準在二零零二年八月已下調為不超過0.07宗。



香港機場管理局的安全表現標準由二零零零年四月的0.159宗下調至二零零二年八月的0.07宗

九一一恐怖襲擊

二零零一年世貿中心遇襲,令民航業響起警號。單在當年,據報有3,525人在民航機遭非法干擾中喪生。為對抗恐怖份子,國際民航組織連同188個締約國在各地機場即時實施更嚴緊的行李檢查,加強航空保安。

九一一事件後,國際民航組織決定要求機場當局在二零零六年首天,必須達致全面檢查寄艙行李。香港則早在九零年代,當時舊啟德機場的運作已實施全面檢查行李。

前民航處處長林光宇先生指出:「當我們還在舊啟德機場的時候,香港已實施全面檢查寄艙行李。這個做法在搬往新機場後仍然繼續,檢查方式也有改進,儀器較以前更精密。」

機場於一九九八年遷往赤鱘角,其運作亦移交機管局,民航處則擔當監管機場的角色,確保機管局遵行規定。

林光宇先生續說:「二零零二年,香港國際機場處理了1,670萬名離港和轉機的旅客,檢查了超過1,900萬件寄艙行李。全面檢查行李無疑令旅客對旅途的保安及安全更添信心。」

行李检查工作備受讚賞

香港的檢查行李工作，早着先機，並獲亞太經濟合作組織(亞太經合組織)給予肯定。亞太經合組織邀請民航處在二零零三年八月舉辦為期三日的運輸工作小組研討會，名為「推動有效全面檢查寄艙行李研討會」。

超過100名來自亞太經合組織13個組織成員國的代表參加了研討會，分享知識和經驗。保安專家在各個小組討論會及會後工作坊中，向與會者介紹嶄新的科技及檢查設備，在招聘、培訓和操作設備的質素控制等方面的人力資源需求，以及配合各種行李檢查運作模式的機場設計。民航處人員主持了其中一個討論環節，與代表們分享經驗。

林光宇先生指出，自從地面和航機上實施額外的保安措施後，過去兩年，亞太區的航空交通回復增長勢頭。

檢查行李 焦點所在

根據國際民航組織的統計數字，二零零一年國際定期航班的乘客人數為五億三千二百萬人次。國際航空運輸協會的預測則顯示，至二零零六年和二零零一年國際航班的乘客人數，會分別增至六億五千六百萬人次和八億人次，而中國會是一個有很大發展空間的市場。

林光宇先生說：「航空公司十分重視旅程的安全和保安。同樣地，乘客在選擇乘哪間航空公司時也很注重這兩點。檢查寄艙行李，是確保沒有乘客攜帶違禁物品上飛機作非法干擾的一項重要保安控制措施。」

為確保保安效率的高水平，香港國際機場採用先進的行李檢查系統，每日檢查5.2萬件行李以上。行李在檢查櫃台託運之後，最多通過五重人手或自動X-光檢查。整個檢查程序結合人手和電腦操作，既精確又可靠。

林光宇先生說：「展望將來，乘客人數不斷上升，大大小小須接受檢查的行李數目也會相應增加，這對我們來說是一項挑戰，而乘客要求更便捷的服務，亦會對機場和航空公司加快檢查行李的程序構成壓力。」

「當載客量達五百五十多人的特大空中巴士A380型飛機投入服務後，機場如何在短時間完成檢查行李，讓乘客可以迅速登機，都是我們進一步要面對的挑戰。」

香港國際機場
五重行李檢查
程序確保高度
保安



雙重設施 有備無患

航空交通管制中心和指揮塔台一旦出現突發情況，例如火警或其他危急狀況而須隔離整座航管大樓時，一直就緒的備用航管大樓便能發揮效用，處理若干百分比的正常航班。航管主樓和備用航管大樓是獨立運作的，當其中一座大樓的儀器失靈時，亦不會影響另一大樓的運作。此外，備用航管大樓毗鄰航管主樓，故員工能在短時間內，以徒步方式撤離。國際規例並沒有要求興建備用設施，所以只有少數機場設有兩座指揮塔台。事實上，香港國際機場是亞太區唯一擁有備用航管大樓的機場。這座備用設施亦用作訓練航空交通管制員和儀器發展之用。

全球最安全機場之一

香港是國際及區域航空樞紐。香港國際機場擁有專業的員工，高新的科技，所營運的安全及保安監察系統全面又有系統，使它躋身全球最優秀、最繁忙的機場之列，更重要的是最安全的機場之列。

二零零四年四月，香港國際機場連續第四年被倫敦一項獨立、大型的調查—Skytrax Research選為全球最佳機場。二零零三年五月，又二度榮獲「二零零三年最佳貨運機場」的殊榮。這個榮譽是總部設於倫敦的航空貨運業雜誌Air Cargo News所授予的。