

一九九八年七月三十日會議
參考文件

立法會保安事務委員會
赤鱲角機場的保安事宜

目的

本文件旨在告知議員有關：

- a. 發出通行證讓紀律部隊及其車輛進入禁區的安排；
- b. 通行證的辦理程序和豁免；以及
- c. 警務人員在赤鱲角機場使用的通訊系統。

背景

2. 《航空保安規例》在一九九八年六月二十二日生效後，任何人士均須佩帶由機場經理發出的有效通行證，才可進入機場禁區，車輛亦須領有及展示有效通行證，才可在機場禁區內行駛。

3. 為此，機場管理局（機管局）的通行證簽發辦事處會向需要進入機場禁區的申請人，發出有效期由一日至五年不等的多類通行證，包括長期通行證、臨時通行證、引領通行證、監管機關通行證、緊急通行證和機場禁區車輛牌照。

I. 紀律部隊通行證的安排

4. 在機場當值而需要經常進入機場禁區執行職務的紀律部隊人員，已經根據《航空保安規例》的規定，獲發所需的通行證。除永久通行證外，這些部隊亦已獲發監管機關通行證，以便讓須在機場禁區內執行非經常性職務的人員進入機

場禁區。至於他們的車輛，亦已獲發機場禁區車輛牌照。

5. 上述只是一般性規定，《航空保安規例》第 22 條訂明，通行證的規定並不適用於需要進入機場禁區執行緊急職務的警務人員、入境事務主任、消防人員或其他指定部隊人員。他們的車輛亦無須備有通行證。

6. 為實施《航空保安規例》第 22 條的規定，機場保安有限公司已訂定了一套運作程序，以便有關人員在緊急情況下進入機場禁區。該公司亦定期與紀律部隊舉行聯絡會議，以確保既定的程序運作暢順，並在有需要時，作出修訂。

7. 在本年七月十日，機場客運大樓二樓，發生了一宗交通意外。兩輛救護車被召往現場。由於有關救護人員及車輛是在執行緊急任務，他們均能即時由二號閘口進入禁區，而不須通過任何通行證檢查，他們隨後由領行車引領到現場。在整個過程中，並無任何延誤。另一方面，基於警方的電單車未有亮起燈號或警號，以致當值的保安人員未能肯定有關人員所需執行的任務的緊急性。當中的誤會，令有兩名警務人員並不能即時進入禁區。

8. 吸取了上述事故的經驗，機場保安有限公司已和各紀律部隊檢討有關運作程序，在新的安排下，有關部隊人員，在執行緊急任務下，即使他們所駕駛的車輛並無響起警號或亮起燈號，亦能即時進入機場禁區，而不需要通過任何通行證檢查或其他形式的保安檢查。各紀律部隊的控制中心亦會和機場保安有限公司保持密切聯繫，以確保有關安排能順利執行。

II. 通行證的辦理和豁免

9. 辦理長期通行證通常需時四天。機場啟用以後，辦理申請的時間平均為十天，這是因為許多航空公司和機場租戶沒有在機管局所定的限期（即一九九八年五月中）之前提出申請，而是到機場即將啟用前才遞交大批申請。由於申請數目眾

多，以致延長了辦理證件所需時間。不過，急需進入機場禁區的人士可申請臨時通行證或引領通行證，這類證件可於一小時內辦妥。

10. 為加快處理申請，機管局通行證簽發辦事處一直與各有關方面緊密合作。截至七月二十四日為止，該處接獲的長期通行證申請共有 29 230 宗，尚未完成審批的只有 3 909 宗，主要原因是申請人沒有前往拍照或完成其他確認程序。

11. 正如上文第 5 和 6 段解釋，《航空保安規例》第 22 條就豁免遵守通行證規定一事訂定條文。此外，第 21 條訂明，航空保安監督亦可豁免任何人士（車輛）或任何類別人士（車輛）遵守通行證規定。現時，當局並未有根據此條文，訂定一份獲豁免人士的指定名單。不過，根據《航空保安規例》第 5 條，真正的乘客和空勤人員是無須持有有效的通行證的。

III. 警務人員在機場使用的通訊系統

12. 在赤鱲角機場擔任巡邏工作的警務人員，現時是使用兩套分別由機管局和警方提供的無線電通訊系統。機管局的系統為各類使用者（包括警方）提供通訊頻道，而警方的系統則作為機管局系統的後備設施，兩者各自獨立運作。

13. 機管局的通訊系統，按設計是可以覆蓋機場 95% 的範圍。然而，這套系統運作以後，我們發現了兩處戶外通訊盲點。警方和機管局已即時採取行動改善這個情況。當局會在不同地點安裝天線以擴大覆蓋範圍。儘管如此，現時使用機管局的無線電通訊系統並未對警方的行動構成影響。警務人員進入盲點範圍時，無線電通訊系統會發出警告信號，有關人員便會改用警方的系統通訊。

保安局
一九九八年七月