



民航安全 管理体系实施

艾伦 J.斯托尔泽 [美] |
卡尔 D.哈尔福德 [美] | 著
约翰 J.戈利亚 [美] |

李继承 等 译

民航安全管理 体系实施

艾伦 J. 斯托尔泽 [美] |
卡尔 D. 哈尔福德 [美] | 著
约翰 J. 戈利亚 [美] |

李继承 等 译

图书在版编目 (CIP) 数据

民航安全管理体系实施/ (美) 斯托尔泽, (美) 哈尔福德, (美) 戈利亚著; 李继承等译. —北京: 中国工人出版社, 2014.12

ISBN 978-7-5008-6030-3

书名原文: Implementing safety management systems in aviation

I. ①民… II. ①斯… ②哈… ③戈… ④李… III. ①民用航空 - 安全管理体系 - 研究 IV. ①F560.69

中国版本图书馆CIP数据核字 (2014) 第294322号

著作权合同登记号: 京权图字01-2014-2549

©Alan J. Stolzer, Carl D. Halford and John J. Goglia, July 2011

This translation of **Implementing Safety Management Systems in Aviation** is published by arrangement with Ashgate Publishing Limited.

民航安全管理体系实施

- 出 版 人 李庆堂
责任编辑 李素素
责任校对 赵贵芬
责任印制 栾征宇
出版发行 中国工人出版社
地 址 北京市东城区鼓楼外大街45号 邮编: 100120
网 址 <http://www.wp-china.com>
电 话 (010) 62350006 (总编室) (010) 62005039 (营销出版部)
(010) 62382916 (职工教育分社)
发行热线 (010) 62005996 (010) 82075964 (传真)
经 销 各地书店
印 刷 北京睿特印刷厂
开 本 787毫米 × 1092毫米 1/16
印 张 23.75
字 数 450千字
版 次 2015年1月第1版 2015年1月第1次印刷
定 价 48.00元

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社营销出版部联系更换
版权所有 侵权必究

译者序

民航是国家重要的战略性、基础性和先导性产业，其发达程度体现了国家的综合实力和现代化水平。安全是民航赖以生存和发展的基础，也是检验民航发展质量和发达程度的核心评判依据。随着民航服务的日益多元化、大众化，航空安全已经成为当前社会广泛关注的热点问题，也是包括国际民航组织在内的国际民航界最优先考虑的议题。

理论是行动的指南，航空安全理论的发展和深化对我们不断提升航空安全品质具有重要的指导作用。航空安全管理理论的发展也是一个不断破解安全问题的过程。从国际上看，航空安全理论的发展经历了从最初的机械安全阶段、人为因素阶段到今天的组织管理阶段的过程。组织管理更关注整个系统组织建设与管理的有效性，关注系统的安全隐患与风险管理，以及关注系统各个部分的相互配合与协同工作。中国民航航空安全的发展，也经历了从经验管理阶段、规章管理阶段向系统管理阶段迈进的过程。目前正着力于系统管理阶段下各项安全理论和实践的构建完善工作。在当前中国民航运输量急剧增加，航线网络结构日趋复杂，社会公众对航空安全的要求不断提升的情况下，形势的发展要求我们必须进一步加强航空安全理论研究，从系统和全局的角度出发综合思考安全，摆脱旧的观念和工作模式的束缚，全面深入贯彻落实持续安全理念，采取更加有效的管理手段，加强理念、法规、队伍、责任体系建设，提高持续安全发展的综合保障能力，努力推进安全管理的科学化。

改革开放 30 多年来，中国民航航空运输量保持了年均 17.6% 的速度增长。自 2005 年始，中国民航运输总周转量已跃居并稳居世界第二位，成为名副其实的民航大国，并具备了由“大”向“强”跨越的内在条件。伴随着中国民航持续快速发展，中国民航的安全管理也取得了骄人的成绩。“十一五”期间，民航运输飞行累计达 2036 万小时、967 万架次，分别比“十五”增加 95%、81%；运输飞行百万小时重大以上事故率为 0.05，较“十五”时期降低了 74%；运输飞行百万架次重大事故率为 0.1，亿客公里死亡人数为 0.003，两项指标均好于世界民航发达国家水平。这样的安全业绩，与我们积极吸取国际民航界航空安全管理的先进经验和好的做法密切相关，更与我们不断加强航空安全理论研究、用先进理论指导航空安全工

作密切相关。

安全管理体系（SMS）是国际民航组织倡导的管理安全的系统化方法，它要求组织建立安全政策和安全目标，通过对组织内部组织结构、责任制度、程序一系列要素进行系统管理，形成以风险管理为核心的体系，并对既定的安全政策和安全目标加以实现。按照国际民航组织的要求，结合中国民航航空安全工作实际，中国民航自2006年起在全行业大力推进安全管理体系，当前已经完成了对所有航空公司的SMS补充审计，机场、空管、维修、空防安全等系统的安全管理体系正在加快推进中。在此基础上，结合国际民航组织新推出的持续监测做法（CMA）及国家航空安全纲要（SSP）的要求，相继在民航企事业单位开展安全管理体系审核的试点工作，将更加注重安全管理体系审核的实际效能，注重安全管理体系建设和运行的有效性。相信通过这些手段和措施，中国民航的安全水平必将提升到一个新的水平。

本书的三位作者长期从事航空安全理论研究，对民航安全管理有丰富的经验，对民航安全管理体系建设工作有独到的理解。他山之石，可以攻玉。相信他们的观点会对中国民航安全管理体系建设起到积极的推进作用，对于中国民航航空安全科研、管理、教学等各项工作也具有一定的借鉴意义。

中国民用航空局 副局长



二〇一二年六月八日

译者前言 |

民航是一个高科技装备、高投入、高风险的行业，是目前最安全的交通运输方式。即使如此，航空运行还是存在一定程度的固有风险。波音公司曾经做过一次预测，即随着全球航空运输量的持续增加，如果民航业界依然保持21世纪之初的安全管理方式、方法和手段，那么，到2015年的时候，预计全球每年将有41.2起喷气式客机坠落的事故发生。显然，这是公众乃至航空业界所不能接受的。这意味着必须采取新的策略管理安全，以使我们能够在事故或事故征候发生前，积极主动地发现安全问题并对其作出反应。为此，国际民航组织自2001年起陆续颁布和修订各种关于要求各缔约国建立安全管理体系（Safety Management System，简称SMS）的文件。

改革开放以来，我国民航快速崛起，不仅发展成为全球第二大航空运输系统，而且民航安全也迈入世界先进行列。特别是作为国际民航组织一类理事国，致力于全面推进安全管理体系建设，取得了积极进展和良好成绩。但也应看到，在建设和实施安全管理体系过程中，安全管理理论与实践工作还存在一定的脱节，面对诸多难题与困惑，如何思索解决方案依然是当前乃至今后一个重要课题。

2011年3月，中国民航航空安全监督管理代表团赴美国 Embry - Riddle 航空大学访学，期间有幸得到与本书第一作者 Alan J. Stolzer 博士交流的机会，席间 Alan J. Stolzer 博士向我们赠送了他刚刚出版的尚存墨香的 *SAFETY MANAGEMENT SYSTEM IN AVIATION* 一书。我浏览翻阅后感觉本书将会对推动我国民航安全管理体系建设具有极好的参考及借鉴价值。Alan J. Stolzer 博士提到他即将出版第二本关于安全管理体系的书籍，书名为 *IMPLEMENTING SAFETY MANAGEMENT SYSTEM IN AVIATION*。代表团回国后，陆续组织中国民航管理干部学院（中国民航安全学院）的几位老师和业界长期从事安全管理工作的几位同志对这两本书进行了翻译。

本书的第1、6、7章由李继承、倪海云翻译；第2、3章由李炎、李彤翻译；第4、5、11、12章由倪海云、孙佳翻译；第8章由武永清翻译；第9、10章由李继承翻译；第13、14章由关轶桐、李彤翻译；序言、本书简介由李继承翻译。李继承、倪海云、孙佳对全书进行审校。

由于水平有限，书中翻译不妥或错误之处，恳请专家和读者批评指正，不吝赐教。

2014年4月

作者简介 |

Alan J. Stolzer 博士是美国佛罗里达州 Embry - Riddle 航空大学博士研究学院的主席和教授，拥有印第安纳州立大学质量系统专业博士学位，并获得过多项专业资质，包括美国质量协会颁发的质量工程师、质量经理和质量审计员；美国项目管理协会颁发的项目管理专家；以及 FAA 签发的航线运输驾驶员，多发仪表飞行教员，飞机机体和发动机维修执照。Stolzer 博士拥有几千小时的 40 多种固定翼机的飞行经历。他的研究范围包括安全、质量、飞行运行质量保证（FOQA）、安全管理体系（SMS）和应急预案。Stolzer 博士著作颇丰，并从事许多认证和签约培训项目的管理工作，不仅参与学术评审活动，同时也作为鉴定专家和法律顾问为航空事故调查提供服务。

Carl D. Halford 拥有丰富的航空公司运行管理经验，包括安全和质量、航线飞行和模拟机教学、机务维护和管理，并任工会代表。他持有多种机型航空运输驾驶员执照，并有 9000 多小时的多机型飞行经历。Halford 曾就职于航空公司的多个职位，包括信息自愿报告经理、FOQA 经理、航空安全行动方案（ASAP）经理及 121 部培训经理。同时，他还是航线飞行员协会执行委员会主席，并获得多个专业资质。Halford 在美国 DePaul 大学获得安全管理体系（SMS）专业硕士学位，曾协助国家档案馆建设分布式航空公司信息系统，目前致力于 MITRE 公司的研究工作。

John J. Goglia 是一位运输安全领域的活动顾问、作家和学者。他在 1995 年 8 月到 2004 年 6 月期间是国家运输安全委员会（NTSB）成员，并且是首位持有 FAA 飞机机械师执照的成员。作为成员，他在运输安全的多个领域都享有盛名，尤其在推动提高机场安全管理工作方面起到了重要作用，包括航空事故火灾和救援行动、野生动物对机场的危险等，并对促进全球关注飞机维修对预防航空事故发生的重要性起到了关键作用。由于 Goglia 先生在航空领域的特殊贡献，他多次获得全美航空灾难联盟、《航空周刊和空间技术》及自动化工程师协会和航空运输协会的奖项和表彰。目前他仍是很多机构的会员，包括新加坡航空技术培训中心，同时也向很多组织提供咨询服务，包括专业航空维护协会。

编写人员 |

Anthony Adamski 博士是东密歇根大学科技学院教授和航空飞行科技项目的项目协调员，教授的课程包括航空管理、系统安全、机组资源管理和人为因素等。他曾经作为资格顾问为很多航空承运人提供服务，以达到航空运输监管系统 ATOS 要求的标准，还为航空业的很多领域提供顾问服务，包括培训设计和组织问题。Adamski 教授过去是军队和民用专业飞行员，并获得了 ATP 等级评定。

Don Arendt 博士专业从事于航空风险管理、人为因素和系统工程设计，目前担任联邦航空局飞行标准部门安全管理系统项目办事处经理，主要为航空服务提供商的安全管理系统进行政策制定和指导，完善培训标准以提高监管与执行质量。在此之前，他还为美国军队的各种航空业务、空中防御以及命令和控制系统进行测试、评价和系统分析，主要研究可靠性、持续性、维护物流支持和人为因素，曾获得工业和组织心理学专业博士学位、运营研究专业硕士学位、工业科技专业本科学位，还获得了联邦航空局航空运输飞行员执照和金牌飞行教员的证书。本书中涉及他的观点和说法仅为个人立场，并不代表美国政府的官方言论。

Mark Friend 博士是经过认证的安全专家以及美国安全工程师协会（ASSE）的一名专业工程师，从事高等教育 35 年多，曾经在六所高等教育机构教学，在得克萨斯州 San Antonio 的 Embry - Riddle 大学的全球校园担任校长一职。在此之前，他曾是东卡莱罗纳州大学的安全学教授以及应用科技中心的主任。同时，在西弗吉尼亚州大学、费尔蒙特州立大学和韦恩斯堡大学教书，还担任过 Murray 州立大学职业安全和健康部门的主席。其著作《职业安全和健康入门》一书，非常畅销，现已出版第五版。他还曾就职于职业危害编辑委员会，在安全和安全管理方面发表了全篇文章。Friend 从美国安全工程师协会获得了 2006 - 2007 年度学术实践专业安全专家的称号。2005 年专家发展会议上，美国安全工程师协会授予了他查尔斯·卡伯特森（Charles V. Culbertson）卓越服务奖。他同时还获得了 2003 年度 PPG 安全教育工作者的称号、西弗吉尼亚大学和国家安全管理协会的成就奖，并被列入美国和美国教

育的名人录中。

Don Gunther 是大陆航空公司安全部的副总裁，在此之前，作为人为因素的经理，他的团队开发了一项威胁与失误管理项目。1971 年从美国海军学院毕业之后，Don 驾驶海军 P-3 Orion 飞机长达 20 年，1993 年从海军后备队退休。1997 年他被大陆航空公司聘用，并取得波音 727、737、D-10，波音 757、767 和 777 飞机驾驶资格。他还历任美国航空运输协会人为因素委员会的主席，国际航空运输协会 IATA 人为因素工作小组的主席及美国航空运输协会安全委员会的主席。目前，他是飞行安全基金委员会的成员之一，也是航空安全信息分析和共享系统的行业副主席和商业航空安全团队（CAST）的行业副主席。

Michelle L. Harper 博士曾是迈特（MITRE）公司多学科系统的首席工程师，她在该公司期间开发和扩展了航空安全信息共享和分析项目。航空安全信息共享和分析项目是一个协作项目，旨在支持联邦航空管理局和商业航空团体积极地分析公共和私人数据来源，以探索国家空中运输系统的弱点。Michelle 还协助开发了一系列安全项目及联邦航空局、国家航空航天局、国防部和国家行为研究协会所支持的研究项目。她的研究和相关项目用于支持商务航空业，包括商业航空公司、空中交通管理组织、飞机制造商及工会，使用自愿性航空安全系统建立、分析和使用数据，提高安全主动性。Michelle 目前专注于开发和融合安全报告数据、数字飞行数据和人口普查数据来源，并在科罗拉多大学获得了实验心理学的硕士学位，于 2011 年 4 月在得克萨斯州大学获得博士学位。

James Hobart 机长是一个经验丰富的航空飞行员，曾经在商用航空、公务以及通用领域工作，飞行时间超过 1.6 万小时，驾驶喷气式飞机超过 9000 小时。除了广泛地参与全球航空安全方面的工作以外，他还担任了飞行检查员和飞行教员。Hobart 从 Embry-Riddle 航空大学获得航空科学专业的硕士学位，还是南加利福尼亚大学空中安全项目人为因素和安全项目管理课程的研究生，被国际航空运输协会 IATA 授予航空审计员的认证，被国际公务航空委员会授予合格审计员（IS-BAO）的认证。此外他还担任马里兰州贝塞斯达 JDA 航空科技解决方案培训项目的副总裁。

Richard Komarniski 是 Grey Owl 航空咨询公司的董事长和总裁，这家企业是领先的人为因素与安全管理系统培训的提供商。Richard 有 36 年的工作经验，先后担任过机务维护师、加拿大运输部适航检查员、质量保证经理和航空咨询师。到目前为止，他建立了七个人为因素工作室，主要研究差错预防策略，另外还建立了几个

工作室研究并开发 SMS。因在差错预防方面做出的持续努力，Richard 在 2008 年获得由 NAASCO 评出的年度飞机维护技术师奖。Richard 喜欢和他的同事分享自己的想法，为一些行业组织提供了强有力的支持，这些组织包括美国公务航空协会 (NBAA)、专业航空机务维修协会 (PAMA)、国际保健行动组织 (HAI) 和中央飞机维修工程师协会 (CAMEA)。在飞机维护方面，他是庞巴迪公司年度安全颁奖仪式上的特邀发言人。他写的关于人为因素和安全管理系统的文章在商业刊物上随处可见，例如航工维修技师 (AMT)、AMU (Air Marntenance update)、维修主管 (DOM) 杂志等。

Jack Kreckie 在消防领域工作了 31 年，其职业生涯的最后 28 年是在波士顿罗根国际机场度过的，并于 2007 年退休，退休时担任消防系统的副局长。他是罗根机场安全联盟的联合创始人，飞行安全基金会在 2006 年莫斯科会议上为他在这方面做出的贡献授予他机场安全奖。Jack 曾经是飞机火灾救援 (ARFF) 工作组的主席，过去 15 年在该组织担任主任或者官员，目前担任监管事务执行官。他是世界上拥有“飞机火灾救援队传奇”称号为数不多的四个人之一，这个称号是对他一生成就的奖励。他的咨询公司——飞机火灾救援专业服务有限公司 (公司网址: [www. APSSafety. net](http://www.APSSafety.net))，为飞机火灾救援、突发事件计划、突发事件反应和机场安全提供咨询服务。Jack 是职业安全与卫生条例外展指导员，并在科学应用国际公司以及国际科学研究协会担任飞机火灾救援主题专家，这两个公司也支持联邦航空局飞机火灾救援队的研究和培训项目。他的公司为不计其数的美国 and 全世界各国的机场提供飞机火灾救援咨询服务。Jack 还在新加坡航空学院担任海外客座讲师。

Jack 是《国家防火协会火灾防护手册》(第 20 版) 中飞机救援和消防这一章的作者，也是 Ashgate 出版社出版的《安全管理系统教育》这本书的作者之一。

Curt Lewis 在美国航空公司工作了 17 年，担任系统安全总监，在此之前他曾担任 LTV 航天公司主要系统安全工程经理、得克萨斯仪器有限公司产品安全经理、波音商业航空集团飞行培训讲师，还在各个不同行业担任企业总飞行师和安全总监，而后在美国航空公司的飞行安全和飞行运行质量保证部门担任经理。目前他在 Embry - Riddle 航空大学担任教授助理，讲解航空、系统、人为因素和行业安全的课程 (2003 年获得优秀教师奖)。

他在航空安全领域的经验超过 30 年，先后担任过专业飞行员、安全工程师和总监以及航空安全调查员。Lewis 持有航空运输飞行员执照、合格飞行教员执照 (飞机单发、多发和仪器)，飞行时间超过 1 万小时，获得了航空工程和物理专业的本科学位，以及航空和系统安全专业的硕士学位并在攻读航空科学管理的博士学位

(管理学方面完成了 21 个课时)。他还在认证安全专家委员会 (BCSP) 中担任专家一职, 并兼任董事会总监。继财务主管之后 (预算达 280 万美元), 2004 年他被选为安全专家委员会副总裁。此外, 他还是一名在安全工程师学科上被认证的专家工程师 (Mass. # 40394)、得克萨斯州专业安全人员 (TWCC # 1941) 及 ISO - 9001: 2000 认证的质量审计员 (PA)。

Kent Lewis 是一名空中运输飞行员, 目前在乔治亚州亚特兰大市达美航空公司工作, 曾经驾驶过波音 777 飞机, 具有国际飞行经验, 目前驾驶 MD - 88 型飞机。Kent 在美国海军研究生大学学习航空安全军官课程, 以优异成绩毕业后, 成为 MCAS 的安全和标准化部门的主任, 该公司是美国最大的航空培训机构。在此之前他还在海军最繁忙的航空培训队 VT - 27 担任安全部门主管。他的安全项目被评为海军/海军陆战队最好的项目, 事故发生率为零。目前他在得克萨斯州沃斯堡市老飞行博物馆担任安全主任这个自愿者的职位, 该博物馆的网站为 [www. signalcharlie. net](http://www.signalcharlie.net)。

Kent 还自愿担任沃斯堡的联邦航空局飞行标准地方办公室安全小组总代表, 并当选为 2009 年度国家 FAAS 代表。他分别在航空飞行员委员会基本安全学校和安全第二学校学习, 接受了事故调查 2 (AI2)、高级事故调查课程 (AI3)、联邦航空局 SMS 标准化课程以及联邦航空局根源分析培训。目前 Kent 的关注点是人为因素和系统安全。他在委员会承担的工作包括航空飞行员委员会 SMS 和人为因素小组, 联邦航空局跑道安全根源分析团队以及在航空飞行员委员会 AI2 课程中教授人为因素的模块。作为航空飞行委员会亚特兰大 44 委员会安全主席, 在航空安全这个问题上他代表了 3500 多名下属。

Kent 毕业于奥斯汀的得克萨斯大学, 并获得历史学的本科学位。2010 年 12 月, 他从得克萨斯州女子大学获得图书馆科学的硕士学位。

Larry McCarroll 机长是一个专业的飞行员和航空安全倡导者, 先后从事过通用航空和商业空中运输行业。1978 年以来, Larry 一直为一家美国传统型航空公司服务。在航空公司工作 20 年来, 他曾在多个培训和安全部门工作, 作为一名飞行检查员、联邦航空局空中项目设计员、国际标准主席和美国航空运输协会国际运行代表, 教授教员一些技能。作为飞行员委员会的一员及安全副主席, 他旨在促进人们包括下属飞行员对安全管理系统的理解, 从而确保所有的雇员都能积极地发扬有效的安全文化。

作为 FAA Team 代表, Larry 一直活跃于通用航空领域, 强调实用风险管理。他是纠正性行动计划航空咨询集团 (CAPACG) 的联合创始人, 主要从事飞行数据管

理和安全管理解决工作。

Daniel M. McCune 目前为 Embry - Riddle 航空航天大学安全副校长。McCune 在美国军队服役 27 年后退役，他在军队服役期间担任的最后一个职位是多宾斯海军基地喷气式飞机机长，驾驶无事故小时多于 6500 个小时。2004 年起，他开始从事 SMS 的开发，曾经参加过联邦航空局校准会议，在这次会议上首次提到了安全管理系统这个概念。目前他在 SMS 航空规章制定委员会（ARC）担任咨询委员。

Jay Pardee 是脆弱性发现和安全衡量项目的科学和技术总顾问。他在联邦航空局工作了 30 多年，并在商务航线安全部门（AVS）担任过很多职位。他的第一份工作是在飞机认证服务（AIR）的发动机认证办公室（ECO）担任一个分支机构的经理，之后成为发动机办公室的经理，最终担任发动机和螺旋桨部门的副经理并于 1994 年成为经理。2006 年他就任安全综合产品部的总监，为联合规划和发展办公室（JPDO）提供支持。2007 年他通过建立航空安全分析服务组织（ASA），为商务航线安全部门（AVS）提供支持，这个组织后来成为事故调查和预防办公室（AVP），他担任办公室总监。针对目前在联邦航空局的职位，Pardee 建议政府和行业联合起来以数据驱动促进、发展和改进安全。他同时还是安全信息系统的专家，通过使用自愿和公共安全信息系统发现行业隐患并监管系统安全指标。Pardee 在行业和政府领域获得了数项殊荣，例如科利尔（Collier）奖，作为商业航空安全小组的成员之一，他将航空致命事故发生率降低了 83%，连续两年没有发生一起航空致命事故，使美国商业航空运营的安全达到史无前例的水平（2008）。他还获得飞行安全基金会总裁颁发的安全领域领导力特殊贡献奖（2001）、认证流程改进小组重大贡献和领导奖（2001）、联邦航空局商业航空更安全天空创意领导成就证书（1999），并从 Parks 航空科技学院航空维护工程专业获得理科学士学位。

Nicholas Seemel 机长从 1980 年开始从事飞行员职业，驾驶时间超过 1.5 万小时，目前在加拿大一家航空公司担任一线培训机长。他的职业生涯始于北加拿大包租公司无人区飞行员，负责广泛的运营工作，包括消防支持、探索业务和钓鱼运动业务等。从 1980 年开始，他加入了有 5 万名成员的航空飞行员协会（ALPA）。首先他作为当地航空公司选举代表，从事过不同工作，其中包括联系谈判，随后他被任命为当地 ALPA 空中安全委员会的主席，参与了 ALPA 提供的所有安全和事故调查培训，协助进行过很多事故调查，并由于协助 IFALPA 调查瑞士航空公司 111 航班坠机事件而被 IFALPA 授予总裁奖。12 年前他就开始致力于改善安全管理，当时加拿大国内和他所在的航空公司都在发展安全管理体系 SMS。今日他仍在不断努力，

与其所在航空公司的安全调查小组合作，一同管理 ALPA 的安全团队。他负责风险评估、培训、调查、促进及一切有利于安全管理系统成功运行的工作。

D Smith 在美国军队中服役将近 29 年，担任“军队总飞行员 (Master Army Aviator)”一职。他在航空安全领域担任着几个重要职位，例如美国军队航空安全官员资格培训主任和伊拉克行动反战同盟 (34 个同盟国家) 安全主任。他在设计、开发、实施和管理机构航空安全计划方面有超过 26 年的经验，其中包括在风险管理和人为因素方面的丰富经验。目前美国运输部聘任他为经理和高级教员，为私人企业、美国联邦机构和很多国际政府人员提供 SMS 的指导。他经常通过演讲传授安全和事故预防项目管理的非传统的创新方法。很多人对他的印象是充满激情，实际上他更是一个航空安全和相关领域的主题专家和前沿思想家。

(**LCDR**) **Roberto H. Torres** 少校目前在美国阿拉巴马州莫比尔沿海美国海岸警卫队航空培训中心担任安全指挥官。他是拥有 19 年工作经验的老手，还是职业军官、航空安全专家、旋翼和固定翼飞机救生飞行员。Torres 之前在 HH-65C “海豚”直升机担任飞行教员，最近他取得了 MH-60J “坚鹰”直升机和 HC-144A “海洋哨兵”飞机驾驶资格。作为一名飞行员，他曾驻扎在波多黎各 Borinquen 和路易斯安那州新奥尔良的沿海守卫航空站。在海岸警卫队航空安全部门的赞助下，他获得了 Embry-Riddle 航空航天大学航空学 (以优异的成绩) 的理科硕士学位。他还在南加利福尼亚州大学完成了航空安全与安保证书项目，学习了海军研究院的航空安全官课程。在和 Jennifer L. Monie de Torres 结婚后，他们生了三个孩子，分别叫 Ariana E. (12 岁)，R. Mateo (10 岁) 和 David A. (9 岁)。

Bill Yantiss 的航空生涯始于美国空军 T-38 飞行教员的工作。在军队的 20 年期间，他曾在 F-4D/E、F-5E 和 F-15A/B 培训飞行员。他很有领导能力，先后担任过飞行员检查员、运行检验和评估测试飞行员、F-15 项目经理、学术/模拟器培训中队指挥员和战斗机中队指挥员，后来被任命为 F-15 的项目经理，负责管理全世界的学员培训。在此期间，他为 6 个 F-106 中队到 F-15 的转型准备并实施了计划。Bill 在自己的空军生涯结束时担任运行副指挥员，当时他负责三个战斗机中队、学术培训中队和空中武器控制培训中队的日常监管。他在空军飞行员培训时获得“杰出毕业生”称号、“年度优秀教员”的奖项，并获得空中培训指挥“优秀奖”。1989 年他从空军退休，担任陆军中校。

Bill 于 1989 年加入美国联合航空公司担任飞行教员，很快就被提升为部门经理。过了不久，他又负责飞行标准和飞行安全两个部门。这一任命让他 16 年的职业

生涯都在开发安全、安保、质量和环境项目及管理系统。作为飞行安全的经理，Bill 在美国联合航空公司中实行业中领先的飞行运行质量保证（FOQA）数据分析计划中起到至关重要的作用。他还开发和实施了美联航的航空安全行动计划（ASAP）。

Bill 后来被提升为质量保证的总经理，负责美联航航空运行的质量保证计划，后来成为美国各航空公司的范例。他还开发了星空联盟安全审计计划，这个想法成为安全审计系统的典范，并最终成为全球的标准。作为国际航协 IOSA 运行安全审计的团队组长，Bill 审计了 65 个国际承运人，并将他们推荐给国际航协进行注册。

2006 年 12 月，Bill 被任命为负责公司安全、安保、质量和环境部门的副总裁。他与联邦航空局合作出版了第一本安全管理体系 SMS 的咨询通告，为在组织中开发和实施安全管理系统提供指导。

Bill 在 B737、757 和 767 飞机上担任机长和副驾驶将近 20 年。他在动物学和植物学专业获得理科学士学位，并获得工商管理的硕士学位。他在南加利福尼亚大学完成了航空安全项目，并在美国质量协会注册成为注册质量审核员（CQA）、注册组织认证质量经理（CQMgr）、IOSA 运行安全审计审计员、BARS 审计员及 IS-BAO 审计员。他还获得了精益六西格玛黑带大师的资格证书，曾被邀请在很多国际航空安全论坛上讲话，集中讨论安全和质量管理体系。Bill 被委任为 PRISM Solutions 公司的执行副总裁，此公司是 ARGUS 国际有限公司的全资子公司。Bill 目前同夫人 Glenda 定居在科罗拉多的丹佛。

前 言

理论上讲，理论与实践没有差异，但事实上是存在的。

Jan L. A. van de Snepscheut/Yogi Berra

我们在第一本书中强调的是有关安全管理体系（SMS）理论的主观性认识。本书主要关注安全管理体系（SMS）的实施，因此，我们会很自然地将目光转向业界专家，将他们在实施 SMS 过程中积累的经验和读者分享。所以，本书是由多个作者和编辑共同完成的。

我们的角色绝非像编辑们形容的那样重要。从一开始我们就决定让每位作者针对特定主题各抒己见，而不是把他们的观点统一起来。因此，在本书中如果你看到一个主题中有不同的观点，这也恰恰反映了我们的初衷。事实上，观点不同并不是一件坏事，因为我们每个人所具备的知识都难以完美地将安全管理体系（SMS）作出全面无误的诠释。

观点太多，但证明观点的事实远不够。

Todor Simeonov

我们主张运用实践的观点来看待安全管理体系。在第一本书中，我们竭尽所能地介绍了安全管理系统（SMS）的理论和基础，目的是为读者充分了解安全管理体系打下基础，该书发行后非常畅销，对此我们深表感谢。尽管我们的编辑来自行业、咨询和学术界，我们认为将话语权交给日常安全管理体系的实践者不失为另一种学习路径。书中的作者都是目前业界最富有经验的实践者。正如第一本书那样，这本书涵盖了 SMS 的四大要素及许多程序，但绝不能被认为是一个完整的 SMS 实施指南，应该有选择性地学习参考。我们相信，这本书将为读者在 SMS 的实施中一些棘手问题的解决提供帮助。

事情的策划过程中，人们往往更热衷于关注组织机构，而忽略了组织之所以被组织的初衷。

Laura Ingalls Wilder

本书章节按照国际民用航空组织（ICAO）实施模型采取了松散式的编排结构，虽然没有严格意义上的开始和结束主题，但还是有意在编排上对不同主题做了归类。因此，读者可以按照作者的编排或者自己感兴趣的主题选择阅读。本书没有逻辑顺序，读者可以在次序颠倒的情况——体验一下怎样阅读更适合。

在我看来，故事的真实性不在于是否曾发生过，而是取决于它存在的意义。

佚名

在第一本书中，我们引入了一个虚构故事作为一种教学手段，旨在为读者学习理解安全管理体系提供一个思考研究的案例。我们希望这个故事可以让读者从枯燥的理论中（尽管很重要）解脱出来，达到寓教于乐的目的。读者的反馈是正面的，所以，我们决定继续采取这种方式，本书中引入另一个有关 Quest 航空公司的虚构故事，希望读者能够从中获益。