

WIE SICHER IST MEINE FLUGGESELLSCHAFT?

Erläuterung zum Ranking

Während die politischen Ereignisse des Jahres 2011 bequem für zwei bis drei normale Jahre ausgereicht hätten, war es vom Standpunkt der Flugsicherheit aus gesehen relativ ruhig. Nur eine der von uns beobachteten Fluglinien hatte in diesem Jahr einen Flugzeugverlust zu beklagen. Kurz vor dem Start in Kairo brach im Cockpitbereich einer Boeing 777 der EgyptAir ein Feuer aus. Alle Passagiere konnten dank der schnellen Reaktion der Besatzung aus dem Flugzeug evakuiert werden, der Brand beschädigte die 14 Jahre alte Boeing aber so schwer, dass an eine Reparatur nicht mehr zu denken war.

Ausgangsbasis für das Sicherheitsranking ist wie in den Vorjahren der Jacdec-Sicherheitsindex. Dieser drückt in einer Dezimalzahl das Verhältnis zwischen Flugleistung (gemessen in geflogenen Passagierkilometern) und der jeweiligen Unfallbilanz sowie anderen Sicherheitsindikatoren aus. Ein optimaler Indexwert läge bei „0,000“ und würde bedeuten, dass die Airline frei von jeglichen Unfällen und Zwischenfällen geblieben ist sowie alle weiteren Sicherheitskriterien erfüllt. Im Sicherheitsranking werden sämtliche Flugzeug-Totalverluste (sogenannte „Hull Losses“) der zurückliegenden 30 Jahre erfasst. Durch einen Gewichtungsfaktor werden weiter zurückliegende Unfälle gegenüber aktuelleren weniger stark in den Index eingerechnet.

Während das „Unfalljahr 2011“ glücklicherweise eher ereignisarm war, hat sich das Jacdec-Ranking recht deutlich verändert. Die wichtigste Neuerung:

Neben den Flugzeug-Totalverlusten („Hull Losses“) werden nun auch schwere Zwischenfälle berücksichtigt. Dabei haben wir uns streng an die Definition der Luftfahrtbehörden gehalten. Demnach ist ein „schwerer Zwischenfall“ ein Ereignis, bei dem das Flugzeug entweder schwer beschädigt oder ein Unfall nur knapp vermieden wurde. Damit werden nun auch Zwischenfälle mit einbezogen, die in der Vergangenheit unberücksichtigt geblieben wären – Ereignisse wie die schwere Triebwerksexplosion eines Airbus A380 der Qantas im November 2010 beispielsweise. Der Zeitraum der Erfassung derartiger Vorfälle liegt bei zehn Jahren. Auch die nicht kleiner werdende Anzahl von sogenannten „Runway Incursions“, also Beinahekollisionen am Boden, wird von nun an mit einbezogen. Bei dieser Art von Zwischenfall rollt beispielsweise ein Flugzeug unautorisiert auf eine sich in Betrieb befindliche Start- oder Landebahn. Dass diese Zwischenfälle durchaus katastrophales Potenzial haben, bewies die Bodenkollision einer startenden SAS-MD-87 mit einem verirrten Businessjet im Herbst 2001 in Mailand: Neben den 114 Insassen der beiden Flugzeuge starben auch vier Menschen auf dem Flughafengelände.

Durch den fortschreitenden Einsatz der elektronischen Medien wurde es möglich, diese Zwischenfälle weltweit zu erfassen. Diese verbesserte Datenabdeckung, die vor zehn Jahren noch nicht verfügbar war, ermöglicht es uns, dieses zusätzliche Recheninstrument einzusetzen.

Des Weiteren haben wir einen neuen Indikator für die Sicherheit des Heimatlandes mit in unsere Berechnungen eingebaut, das sogenannte „Universal Safety Oversight Audit Programme“, kurz USOAP. Hierbei überprüft die internationale Zivilluftfahrtbehörde ICAO regelmäßig die Fähigkeit eines Staates, die Flugsicherheit in ihrem Zuständigkeitsbereich aufrecht zu erhalten. Die veröffentlichten Ergebnisse (<http://legacy.icao.int/fsix/Safety.cfm>) haben wir mit dem vorgegebenen Durchschnittswert der ICAO verglichen. Bleibt ein Land unterhalb dieses Durchschnitts oder nimmt es an diesem Auditprogramm nicht teil (unter anderem Taiwan, das kein Mitglied der ICAO ist), haben wir das für die dort registrierten Fluglinien entsprechend negativ bewertet.

Somit wurde unser Jacdec-Sicherheitsindex auf eine noch breitere Datenbasis gestellt, um ihn noch aussagefähiger und damit belastbarer zu machen. Die Konsequenzen dieser Umstellungen sind offensichtlich: Keine der Top-60-Airlines konnte eine weiße Weste aufweisen. So fiel die australische Qantas von ihrer gewohnten Spitzenposition aufgrund einer Kette schwerer Zwischenfälle auf Platz 11. Neuer Anführer des Jacdec-Rankings ist die japanische All Nippon Airways, die nunmehr seit mehr als 40 Jahren ohne Totalverlust unterwegs ist. Es folgen die Finnair, deren letzter Totalverlust aus dem Jahr 1963 datiert, sowie Cathay Pacific Airways und Etihad Airways aus dem arabischen Golf-Emirat Abu Dhabi.

CHRISTIAN WOLF / JACDEC

SICHERHEITSRATE DER 60 GRÖSSTEN FLUGGESELLSCHAFTEN WELTWEIT

RANG	FLUGGESELLSCHAFT	JAHR DER BETRIEBS-AUFNAHME	FLUGZEUGVERLUSTE DER VERGANGENEN 30 JAHRE		ANZAHL DER JAHRE SEIT DEM LETZTEN FLUGZEUGVERLUST ²⁾	SCHWERSTER FLUGZEUGVERLUST DER VERGANGENEN 30 JAHRE		JACDEC-SICHERHEITSRATE 2011
			ANZAHL	TODESOPFER ¹⁾		DATUM	TODESOPFER ¹⁾	
1	All Nippon Airways	1954	0	0	40	-	0	0,005
2	Finnair	1923	0	0	48	-	0	0,006
3	Cathay Pacific Airways	1946	0	0	39	-	0	0,006
4	Etihad Airways	2003	0	0	8	-	0	0,006
5	Hainan Airlines	1993	0	0	18	-	0	0,006
6	JetBlue Airways	2000	0	0	11	-	0	0,007
7	Emirates	1985	0	0	26	-	0	0,007
8	Virgin Blue	2000	0	0	11	-	0	0,007
9	Air Berlin	1979	0	0	32	-	0	0,007
10	Air New Zealand	1940	0	0	32	-	0	0,008
11	QANTAS	1922	0	0	51	-	0	0,008
12	Lufthansa	1955	1	2	18	14.09.93	2	0,008
13	British Airways	1919	1	0	3	17.01.08	0	0,008
14	EVA Air	1991	0	0	20	-	0	0,010
15	Transaero Airlines	1991	0	0	20	-	0	0,010
16	TAP Portugal	1946	0	0	34	-	0	0,012
17	Thomas Cook Airlines NEU ³⁾	2000	0	0	11	-	0	0,012
18	Virgin Atlantic Airways	1984	0	0	27	-	0	0,014
19	EasyJet	1995	0	0	16	-	0	0,017
20	Southwest Airlines	1971	1	0	11	05.03.00	0	0,020
21	WestJet	1996	0	0	15	-	0	0,021
22	Qatar Airways	1994	0	0	17	-	0	0,024
23	KLM	1920	1	0	7	29.11.04	0	0,029
24	Air Canada	1937	2	23	14	02.06.83	23	0,035
25	Thomsonfly	1962	1	0	12	14.09.99	0	0,035
26	Delta Air Lines	1929	3	147	22	02.08.85	133	0,039
27	Singapore Airlines	1972	1	83	11	31.10.00	83	0,055
28	Ryanair	1985	1	0	3	10.11.08	0	0,058
29	United Airlines ⁴⁾	1931	4	247	10	19.07.89	112	0,059
30	Swiss	2002	1	0	9	10.07.02	0	0,064
31	AirAsia NEU	1996	0	0	15	-	0	0,069
32	Malaysia Airlines	1972	3	34	11	15.09.95	34	0,089
33	China Eastern Airlines	1988	2	36	18	15.08.89	34	0,102
34	Alitalia	1947	4	46	7	14.11.90	46	0,107
35	Aeroflot - Russian Airlines	1992	10	182	3	27.08.92	84	0,107
36	Jet Airways	1993	1	0	4	01.07.07	0	0,107
37	LAN Airlines	1929	2	21	20	20.02.91	20	0,138
38	American Airlines	1930	10	587	2	12.11.01	260	0,155
39	Air France	1933	8	344	2	01.06.09	228	0,164
40	Air China	1988	1	129	9	15.04.02	129	0,189
41	US Airways	1938	9	220	2	08.09.94	132	0,193
42	Alaska Airlines	1932	1	88	11	31.01.00	88	0,202
43	Asiana Airlines	1988	1	68	18	26.07.93	68	0,211
44	Japan Airlines	1951	3	544	26	12.08.85	520	0,233
45	Iberia	1927	4	199	4	19.02.85	148	0,248
46	China Southern Airlines	1989	3	176	12	24.11.92	141	0,254
47	SAS Scandinavian Airlines	1946	5	110	4	08.10.01	110	0,282
48	South African Airways	1934	1	159	24	28.11.87	159	0,306
49	SkyWest Airlines (USA)	1972	3	22	20	01.02.91	12	0,367
50	Thai Airways International	1960	5	384	13	31.07.92	113	0,419
51	Philippine Airlines	1946	8	74	4	26.06.87	50	0,435
52	Saudi Arabian Airlines	1947	4	310	2	12.11.96	310	0,584
53	Turkish Airlines	1933	6	207	2	29.12.94	76	0,666
54	Korean Air	1962	9	686	12	01.09.83	269	0,705
55	Garuda Indonesia	1950	9	309	4	26.09.97	234	0,949
56	GOL Transportes Aéreos	2001	1	154	5	29.09.06	154	1,091
57	Air India NEU	1932	4	346	2	23.06.85	329	1,093
58	China Airlines	1959	8	753	4	26.04.94	262	1,298
59	TAM Airlines	1976	6	336	4	17.07.07	187	1,303
60	EgyptAir NEU	1933	6	293	0	31.10.99	217	1,328

¹⁾ Nur Todesopfer an Bord der Flugzeuge, ohne Opfer am Boden oder in anderen Flugzeugen. Nur Unfälle bei kommerziellen Passagierflügen.

²⁾ Wenn die Airline unfallfrei ist, die Anzahl der Jahre seit der Betriebsaufnahme.

³⁾ Fluggesellschaft gehörte zuvor nicht zu den 60 größten Airlines. ⁴⁾ Nach der Übernahme von Continental Airlines.