



**NOTE DE TRAVAIL**

**DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES**

**Montréal, 23 – 27 novembre 2009**

**Point 1 : Statistiques de l'aviation civile — Classification et définitions de l'OACI**

**EXAMEN DES DÉFINITIONS DES SERVICES AÉRIENS INTÉRIEURS  
ET DES SERVICES DE CABOTAGE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

L'OACI utilise actuellement deux définitions différentes pour identifier le trafic des tronçons de vol intérieurs des vols internationaux. La première, utilisée par le Programme de statistique, est fondée sur la nature de l'étape de vol, tandis que la seconde, utilisée dans les études économiques du transport aérien, est fondée sur l'origine et la destination du vol comportant une ou plusieurs étapes de vol. Les deux définitions présentent des inconvénients et peuvent influencer sur les prévisions de trafic préparées par l'OACI pour les services intérieurs. La même situation se présente avec l'inclusion actuelle des services de cabotage dans les vols internationaux. Ayant examiné la situation, la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14) est convenue de recommander de n'apporter aucun changement aux définitions et instructions en vigueur.

La suite à donner par la Division figure au paragraphe 5.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Dans le cadre de ses activités dans le domaine de l'économie et des statistiques du transport aérien, l'OACI utilise actuellement deux définitions différentes pour identifier les services intérieurs d'un transporteur aérien. La première définition, utilisée par le Programme de statistique, a été confirmée et clarifiée durant la neuvième réunion de la Division des statistiques (STA/9) et figure actuellement dans les formulaires de compte rendu du transport aérien. La seconde définition est utilisée par le Secrétariat dans les études qu'il réalise depuis 1976 sur l'économie des exploitations aériennes internationales, conformément aux dispositions de la Résolution A36-15, Appendice G, de l'Assemblée (reproduite à l'Appendice A).

1.2 Par ailleurs, depuis le 1<sup>er</sup> avril 1997, tout transporteur de l'Union européenne (UE) peut exploiter, dans un pays membre autre que le pays de son siège, des services intérieurs qui équivalent à du

cabotage. D'après la définition actuellement utilisée aux fins de statistiques, ce trafic est considéré comme international. Une telle situation pose problème, puisque le trafic en question est clairement de nature nationale. L'identification continue de ces données comme étant internationales risque de fausser les prévisions de trafic que l'OACI prépare régulièrement pour le trafic intérieur et le trafic international.

1.3 La présente note a pour objet de passer en revue les problèmes liés à la définition des services intérieurs et à examiner la nécessité de déterminer le volume du trafic de cabotage à l'intérieur de l'Union européenne.

## 2. DÉFINITION DES SERVICES INTÉRIEURS

2.1 Pour le Programme de statistique de l'OACI, cette définition est fondée sur le concept de l'étape de vol. Les principaux éléments de la définition sont présentés ci-après, et la définition d'une étape de vol est reproduite intégralement dans l'Appendice B. Une étape est soit internationale, soit intérieure, selon les définitions suivantes :

*Étape internationale.* Étape ayant une de ses extrémités, ou les deux, sur le territoire d'un État autre que celui où le transporteur aérien a son principal établissement.

*Étape intérieure.* Toute étape qui ne peut être classée comme internationale. Les étapes intérieures comprennent toutes les étapes parcourues entre des points situés dans les limites des frontières d'un État par un transporteur aérien qui a son principal établissement dans ledit État.

2.2 D'un autre côté, dans le cas des études économiques sur le transport aérien, où le Secrétariat recueille des données sur les coûts et les recettes au niveau d'un groupe de route (par exemple, à l'intérieur de l'Europe, Europe-Moyen-Orient, Atlantique Nord), l'écart entre les services intérieurs et les services internationaux se situe au niveau du vol, qui est défini comme suit :

*Parcours d'un aéronef sur une ou sur plusieurs étapes, défini par un même numéro de vol.*

2.3 En conséquence, toutes les données portant sur des étapes de vol intérieures de vols internationaux sont incluses dans le groupe de routes correspondant comme étant *internationales*. Tout service portant un même numéro de vol est affecté au groupe de routes qui couvre le parcours du point d'origine au point de destination.<sup>12</sup>

## 3. ANALYSE

3.1 Le problème que soulève la définition fondée sur les étapes de vol qui figure dans les formulaires de compte rendu du transport aérien est exactement le même que celui qui découle des études économiques, à savoir les étapes intérieures des vols internationaux et la méthode de compte rendu du trafic international transporté à bord du segment intérieur d'un vol comportant à la fois des étapes intérieures et des étapes internationales.

---

<sup>1</sup> Par exemple, le vol Zurich-Genève-Abidjan-Dakar est affecté, aux fins de compte rendu, intégralement dans le groupe de routes Europe-Afrique et n'est pas divisé comme vol intérieur et Europe, Europe-Afrique et à l'intérieur de l'Afrique.

<sup>2</sup> Il convient de noter qu'aux fins de trafic d'aéroport, la distinction entre le trafic international et le trafic intérieur se fait au niveau des origines et des destinations par vol pour les passagers, le fret et la poste, et au niveau du vol (qui peut comprendre plusieurs étapes de vol) pour les mouvements d'aéronef, indépendamment de la nationalité du transporteur. Toutefois, dans ce dernier cas, la capacité n'est pas liée au trafic.

3.2 Pour le Programme de statistique, les instructions indiquent actuellement que le nombre de passagers s'obtient en comptant les passagers d'un vol particulier (portant un seul numéro de vol) une seule fois et non pas pour chaque étape de vol, avec l'unique exception qu'un passager à bord d'étapes de vol intérieures et internationales doit être compté à la fois comme un passager intérieur et un passager international.

3.3 Les raisons d'une telle exception est que la distinction entre les services intérieurs et les services internationaux intervient au niveau de l'étape de vol, à partir duquel sont tirés tous les paramètres d'exploitation et de trafic liés aux distances (tels que les passagers-kilomètres réalisés, les tonnes de fret-kilomètres réalisées, les sièges-kilomètres disponibles, etc.). Par contre, les chiffres pour les passagers et les tonnes de fret<sup>3</sup> transportés sont tirés des statistiques d'origine et de destination par vol. C'est pourquoi il est nécessaire de compter deux fois le nombre de passagers de long parcours et de tonnes de fret, à la fois pour les services intérieurs et les services internationaux, aux fins de cohérence avec les données de trafic et d'exploitation indiquées pour ces secteurs.

3.4 Cette exception a soulevé des problèmes pour certains transporteurs qui ne veulent pas d'un double comptage du trafic en transit direct entre les secteurs intérieur et international d'un vol. Ainsi, lorsque les tarifs moyens par passager ou par tonne de fret sont calculés séparément pour les vols intérieurs et les vols internationaux, la première catégorie contient un facteur de double comptage pour les passagers de long parcours qui poursuivent leur voyage vers les secteurs internationaux d'un même vol.

3.5 Aucune des solutions n'est parfaite. L'adoption de la définition utilisée dans les études économiques et fondée sur l'origine et la destination d'un vol élimine le problème du double comptage d'un certain trafic sur la portion intérieure de ce vol. Toutefois, dans un tel cas, les transporteurs tendent à sous-estimer non seulement le trafic intérieur réel transporté, mais aussi le nombre de vols effectués (en termes d'atterrissages, d'heures de vol, de kilomètres réalisés et de capacité disponible) puisque ces éléments sont considérés comme faisant partie des vols internationaux.

3.6 *Recommandation de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14-2).* Le groupe d'experts a examiné la question et a décidé de recommander de conserver les deux définitions sous leur forme actuelle, puisqu'elles sont utilisées à des fins différentes (STAP/14-2a).

## 4. CABOTAGE

4.1 Comme il est indiqué plus haut, le cabotage est autorisé en transport aérien dans les pays faisant partie de l'Union européenne depuis le 1<sup>er</sup> avril 1997. La question du compte rendu des services de cabotage a été examinée aux réunions STAP/9 et STAP/13. Il n'y avait à l'époque aucune indication des incidences que les nouvelles règles auraient sur les services intérieurs des pays membres. La proposition soumise à la Division visait l'ajout d'une colonne supplémentaire au Formulaire A du transport aérien sur le trafic des transporteurs aériens commerciaux. La Division avait conclu à l'époque qu'en raison de la charge supplémentaire de compte rendu, il est recommandé que le trafic de cabotage soit inclus comme trafic « international » et non pas indiqué séparément dans le Formulaire A ».

4.2 Pendant des années, les transporteurs établis ne semblaient pas intéressés à participer à l'exploitation des services intérieurs d'autres pays, sauf par l'intermédiaire de transporteurs nationaux/régionaux franchisés localement. Par contre, les transporteurs à faibles coûts, comme Air Berlin, Easyjet et Ryanair, semblent avoir saisi l'occasion qui leur est offerte de pénétrer sur le marché intérieur d'autres grands États de l'UE.

---

<sup>3</sup> On entend par fret les marchandises et la poste.

4.3 D'après les données extraites des horaires d'Air Berlin (Allemagne), d'Easyjet (Royaume-Uni) et de Ryanair (Irlande) publiés dans l'OAG, on estime qu'en 2008, ces trois transporteurs ont offert au total quelque 12 millions de sièges (soit environ 10 % de leurs sièges sur les vols internationaux) sur des vols de cabotage en Allemagne (sauf Air Berlin), en Espagne, en France, en Italie, au Portugal et au Royaume-Uni (sauf Easyjet). Ces transporteurs à faibles coûts, et d'autres, poursuivront l'expansion de leurs services de cabotage, augmentant le risque de sous-estimation du trafic intérieur dans la région de l'UE, ce qui biaiserait les prévisions futures de trafic produites par l'OACI et d'autres organismes pour cette région. L'Appendice C contient une liste de transporteurs à faibles coûts possibles de l'UE.

4.4 Pour le moment, cette question ne touche que quelques États de l'UE, mais elle peut s'envenimer avec l'élargissement de l'Union européenne ou si d'autres blocs économiques adoptent le même processus de libéralisation.

4.5 *Recommandation de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14-2).* Le groupe d'experts a examiné la question de savoir si les services de cabotage pourraient être identifiés séparément des services internationaux. Durant la réunion, il a été indiqué qu'à la suite de la libéralisation des services de transport aérien dans l'UE, la pertinence du suivi statistique des droits de cabotage, voire de l'immatriculation nationale des transporteurs au sein de l'Union, ne présentait plus aucun intérêt. C'est pourquoi le groupe d'experts a jugé plus prudent de ne pas accroître la complexité des exigences actuelles de compte rendu en demandant une collecte distincte de données de trafic et de capacité sur les services de cabotage (STAP/14-2b).

4.6 Le Secrétariat continue néanmoins de s'inquiéter des risques de distorsion des prévisions de trafic pour l'Europe si ce trafic n'est pas correctement identifié dans son contexte approprié. En conséquence, afin d'avoir une idée de l'ampleur du problème, le Secrétariat tient à souligner que, dans les Formulaires B – OFOD et C – TEV, les États devraient couvrir tous les vols internationaux, y compris les vols de cabotage.

## 5. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

5.1 La Division est invitée à convenir :

- a) que les deux définitions des services intérieurs (figurant aux paragraphes 2.1 et 2.3) utilisées pour les statistiques de transport aérien et les études économiques peuvent coexister, puisqu'elles servent à des fins différentes ;
- b) qu'il soit rappelé aux États qu'ils **doivent** inclure les données sur les services de cabotage avec le trafic international indiqué dans tous les formulaires pertinents de compte rendu du transport aérien, et en particulier dans les Formulaires A – Trafic des transporteurs aériens commerciaux, B – Origine et destination par vol et C – Trafic par étape de vol.

-----

## APPENDICE A

### RÉSOLUTION A36-15 DE L'ASSEMBLÉE, APPENDICE G

#### Économie des transporteurs aériens

*L'Assemblée,*

*Considérant* l'intérêt permanent que les usagers, y compris les organisations internationales qui s'intéressent au tourisme, à l'aviation et au commerce, manifestent pour le niveau des coûts d'exploitation, des tarifs et des recettes unitaires appropriées des transporteurs aériens internationaux,

*Considérant* que les études objectives de l'OACI sur les coûts et les recettes du transport aérien international sont largement utilisées par les États contractants et d'autres organisations internationales, qu'elles ont rehaussé la neutralité et qu'elles ont abouti à un système plus équitable de partage des recettes,

*Considérant* que l'OACI a besoin de données sur les revenus, les coûts et l'exploitation des transporteurs aériens pour aider le Conseil à évaluer l'efficacité des mesures proposées en vue de la mise en œuvre des Objectifs stratégiques de l'Organisation et pour la planification environnementale, les études sur les investissements et d'autres fins,

1. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de publier périodiquement une étude sur les différences régionales dans le niveau des coûts d'exploitation du transport aérien international, en analysant de quelle façon les différences dans les opérations et les prix des intrants peuvent influencer sur leurs niveaux, ainsi que l'influence que des changements de coûts peuvent exercer sur les tarifs de transport aérien ;

2. *Prie instamment* les États contractants de s'efforcer d'obtenir de leurs transporteurs aériens internationaux, dans les meilleurs délais, les données sur les coûts, les recettes et d'autres aspects qui sont demandées par l'OACI.

-----

## APPENDICE B

### DÉFINITION D'UNE ÉTAPE DE VOL

Une étape de vol est le parcours d'un aéronef entre le décollage et le premier atterrissage qui suit. Une étape est soit internationale, soit intérieure, selon les définitions suivantes :

***Étape internationale.** Étape ayant une de ses extrémités, ou les deux, sur le territoire d'un État autre que celui où le transporteur aérien a son principal établissement.*

***Étape intérieure.** Toute étape qui ne peut être classée comme internationale. Les étapes intérieures comprennent toutes les étapes parcourues entre des points situés dans les limites des frontières d'un État par un transporteur aérien qui a son principal établissement dans ledit État. Les étapes parcourues entre un État et les territoires qui lui appartiennent ainsi qu'entre deux de ces territoires sont à classer comme intérieures, même si elles traversent l'espace situé au-dessus des eaux internationales ou du territoire d'un autre État.*

#### NOTES :

1. Dans le cas des transporteurs aériens multinationaux, dont la propriété est partagée entre plusieurs États partenaires, le trafic réalisé à l'intérieur de chacun de ces États doit être compté séparément en tant que trafic intérieur, et tout autre trafic doit être considéré comme international.
2. Le trafic de cabotage « étranger » (c.-à-d. le trafic transporté entre paires de villes d'un État autre que celui où le transporteur a son principal établissement) doit être compté dans le trafic international.
3. Une escale technique ne fait pas classer une étape dans une catégorie autre que celle dans laquelle elle aurait été classée s'il n'y avait pas eu d'escale technique.

-----

**APPENDIX C**

**LIST OF POSSIBLE EUROPEAN UNION LCCS**

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
EU	Albania	Belle Air	LBY	LZ	2005				
EU	Austria	InterSky	ISK	3L	2001				
EU	Austria	Niki	NLY	HG	2003		24% Air Berlin (2004-)		Formed from former Aero Lloyd Austria operation
EU	Belgium	Virgin Express	VEX	TV	1991	2007	51% Virgin Group (max 100%, min 51%, 1996-2007)	EuroBelgian (1990-1996)	Merged with SN Brussels Airlines under a holding company SN Airholding in 2005; Brussels Airlines was formed in 2006 and took over both SN Brussels Airlines and Virgin Express in 2007
EU	Bulgaria	Wizz Air Bulgaria	WVL	8Z	2005		100% Wizz Air (2005-)		
EU	Czech Republic	Smart Wings	TVS	QS	2004		100% Travel Service Airlines (2004-, Travel Service has been majority owned by Icelandair Group since 2007)		
EU	Denmark	Sterling	SNB	NB	1994	2008	100% Fons Eignarhaldsfelag hf (majority owner company of Iceland Express, 2005), FL Group (parent company of Icelandair, 2005-2008), 100% Cimber (2008-)	Sterling European Airways (1994-2005)	Bankrupted and Cimber acquired 100% in 2008
EU	Finland	Blue 1	BLF	KF	1987		SAS (1998-)	Air Botnia (1987-2004)	
EU	Finland	Flying Finn	FFW		2002	2004			
EU	France	Aeris	AIS	SH	1990	2003		Air Toulouse (1990-1999)	
EU	France	Flywest			2004	2005			
EU	France	Virgin Express France	VEX		1995	1999	100% Virgin Express Holdings (1997-1998)	Air Provence Charter (1995-1997)	

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
EU	Germany	Air Berlin	BER	AB	1978				Merged with dba in 2007
EU	Germany	Condor Flugdienst	CFG	DE	1955		24.9% Lufthansa (max 100%, min 10%, 1959-), 75.1% Thomas Cook Group (max 90%, 2001-)	Deutsche Flugdienst (1955-1961)	All the flights started to fly under Thomas Cook Banner in 2003
EU	Germany	Dauair	DAU	D5	2005	2006			
EU	Germany	dba	BAG	DI	1978	2007	40% Crossair (1978-1992), 100% British Airways (min 49%, 1992-2003), 64% owner of Germania (2005), 100% Air Berlin (2006-2007)	Delta Air Regionalflugverkehr (1978-1992), Deutsche BA (1992-2003)	Merged with Germania Express in 2005; Merged into Air Berlin in 2007
EU	Germany	Germania Express (gexx)	GMI	ST	2003	2005	100% Germania (2003-2005), 100% dba (2005)		Merged into dba in 2005
EU	Germany	Germanwings	GWJ	4U	2002		100% Eurowings (2002-2008), 100% Lufthansa (2009-)		
EU	Germany	TUIFly	HLC/HLF	X3	2002		100% TUI AG (2002-)	Hapag-Lloyd Express (HLX, 2002-2007)	Integrated with Hapagfly to become TUIFly in 2007 (Hapag-Lloyd Express became a marketing brand)
EU	Hungary	SkyEurope Hungary	TVL	5P	2003		100% SkyEurope Airlines (2003-)		
EU	Hungary	Wizz Air	WZZ	W6	2003				
EU	Iceland	Iceland Express	AEU	HW	2002				
EU	Ireland	Aer Arann	REA	RE	1970				
EU	Ireland	Eujet	EUJ	VE	2003	2005			
EU	Ireland	JetMagic	JMG	GX	2002	2004			
EU	Ireland	Ryanair	RYR	FR	1985				Merged with Buzz in 2003
EU	Ireland	Virgin Express (Ireland)	VEX	TV	1998	2001	100% Virgin Express Holdings (1998-2001)		
EU	Italy	Air Europe	2EB	PE	1988	2008	27.5% Eurofly (1991-1998), 49.9% SAir Group (1998-2002), 100% Alitalia (2006-)		Merged with Volare Airlines in 2000 (became one brand of Volare)
EU	Italy	Air Service Plus			2003				Currently operated by Axis Airlines
EU	Italy	Blu-Express	BPA	BV	2005		100% Blue Panorama Airlines (2005-)		
EU	Italy	Ciao Fly			2002	2002			
EU	Italy	ItAli Airlines	ACL	9X	2003				
EU	Italy	Meridiana	ISS	IG	1963			Alisarda (1963-1991)	
EU	Italy	Myair (My Way Airlines)	MYW	8I	2004				

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
EU	Italy	Volare Airlines (volareweb.com)	PVL	VA	1997		49.9% SAir Group (min 34%, 1998-2002), 100% Alitalia (2006-)		Merged with Air Europe in 2000; Ceased operations in 2004; Resumed operations in 2005
EU	Italy	Wind Jet	JET	IV	2003				
EU	Malta	Britishjet			2004	2008			Licensed by UK CAA
EU	Malta	Fare4U			2004	2006	a division of Air Malta (2004-2006)		Integrated into Air Malta in 2006
EU	Netherlands	Basiq Air	TRA		2000	2005	100% Transavia (owned 100% by KLM and then Air France-KLM, 2000-2005)		Merged into Transavia in 2005
EU	Netherlands	Dutchbird	DBR	5D	2000	2004			
EU	Netherlands	Transavia.com	TRA	HV	1966		100% KLM (min 40%, 1988-2004), 100% Air France-KLM (2004-)	Transavia Limburg (1965-1966), Transavia Holland (1966-1986), Transavia Airlines (1986-2005)	Merged with Basiq Air and re-branded as Transavia.com in 2005
EU	Netherlands	V Bird	VBA	VX	2003	2004			
EU	Norway	Color Air	CLA		1998	1999			
EU	Norway	Norwegian Air Shuttle	NAX	DY	1993		5% Finnair (2007-)		Formed in 1993 following collapse of Busy Bee Airlines
EU	Poland	Air Polonia	APN	4P	2001	2004			
EU	Poland	Centralwings	CLW	C0	2004	2009	100% LOT Polish Airlines (2004-)		Became a charter-only operation in 2008
EU	Portugal	Hi Fly	HFY	LK	1988			Air Luxor (1988-2005)	Concentrated on charter operations as a result of sale of scheduled operations to Longstock Financial Group in 2006
EU	Romania	Blue Air	JOR	0B	2004				
EU	Russian Federation	SkyExpress	SXR	XW	2006		80% KrasAir-related investors		
EU	Slovak Republic	SkyEurope Airlines	ESK	NE	2001				SkyEurope Holding AG was established in Vienna in 2005
EU	Spain	Clickair	CLI	XG	2006	2009	20% Iberia (voting 80%, 2006-2009)		Merged into Vueling in 2009
EU	Spain	Vueling	VLG	VY	2004		3.7% JetBlue Airways' investors (max 7%, 2004-2009), 45% Iberia (2009-), 5% Nefinsa (parent company of Air Nostrum, 5%, 2009-)		Merged with Clickair in 2009
EU	Sweden	FlyMe	FLY	SH	2003	2007			

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
EU	Sweden	Flynordic	NDC	LF	2000	2008	100% Finnair (min 85%, 2003-), 100% Norwegian Air Shuttle (2007-2008)	Nordic AirlinK (2000-2004)	Integrated into Norwegian Air Shuttle in 2008
EU	Sweden	Snalskjutsen	SCW		2002	2005	a division of Malmo Aviation (2002-2005)		Integrated into Malmo Aviation in 2005
EU	Sweden	Snowflake	SDK		2002	2004	a division of SAS (2002-2004)		Integrated into SAS in 2005
EU	Sweden	Sverigeflyg	ETS		2001				Comprises of Blekingeflyg, Gotlandsflyg, Kalmarflyg, Kullaflyg and Sundsvallsflyg
EU	Switzerland	easyJet Switzerland	EZS	DS	1988		100% Trans European Airways (1988-1991), 49% easyJet (min 40%, 1998-)	TEA Basel (1988-1998)	
EU	Switzerland	Flybaboo	BBO	F7	2003				
EU	Switzerland	Helvetic Airways	OAW	2L	2001			Odette Airways (2001-2003)	
EU	Turkey	Atlasjet Airlines	KKK	KK	2001				
EU	Turkey	Corendon Airlines	CAI	7H	2005				
EU	Turkey	Onur Air	OHY	8Q	1992				
EU	Turkey	Pegasus Airlines	PGT	H9	1989		a controlling stake by Aer Lingus (1989-1994)		
EU	Turkey	SunExpress	SXS	XQ	1990		50% THY Turkish Airlines (1990-), 50% Lufthansa (1990-1995, 2007-), 50% Condor (1995-2007)		
EU	United Kingdom	AB Airlines	AZX		1992	1999		Air Bristol (1992-1995)	Formed in 1992 by a group of former Brymon Airlines
EU	United Kingdom	Air Scotland	GRE		2002	2006			Formed in 2002 for Electra Airlines (Greece); Switched agreement to Air Holland in 2003; Ceased agreement with Air Holland and formed Greece Airways in 2004
EU	United Kingdom	Air Southwest	WOW	WO	2003				
EU	United Kingdom	BMI Baby	BMI	WW	2002		100% Airlines of Britain Group (parent company of BMI British Midland, 2002-)		
EU	United Kingdom	Buzz	BUZ		1999	2003	100% KLM UK (1999-2003), Ryanair (2003)		Merged into Ryanair in 2003
EU	United Kingdom	Debonair	DEB	2G	1995	1999			

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
EU	United Kingdom	easyJet	EZY	U2	1995		16.9% FL Group (then parent company of Icelandair, min 8.4%, 2005-2006)		
EU	United Kingdom	Flybe	BEE	JY	1979		15% British Airways (2007-)	Jersey European Airways (1979-2000), British European Airways (2000-2002)	Merged with Spacegrand Aviation in 1985, Merged with BA Connect in 2007
EU	United Kingdom	FlyGlobespan	GSM	Y2	2002				
EU	United Kingdom	GO		GO	1997	2002	100% British Airways (1997-2001), 100% easyJet (2002)		Merged into easyJet in 2002
EU	United Kingdom	Jet Green			2004	2004			
EU	United Kingdom	Jet2.com	EXS	LS	2002		a division of Channel Express (2002-2006)		Channel Express was rebranded and replaced by Jet2.com in 2006
EU	United Kingdom	Manx2	BRS	NM	2006				
EU	United Kingdom	Monarch Scheduled	MON	ZB	2004		a division of Monarch Airlines (2004-)		
EU	United Kingdom	Mytravellite			2002	2005	100% Mytravel Airways (2002-2005)		Integrated into Mytravel Airways in 2003
EU	United Kingdom	Now Airlines			2002	2004			Never started
EU	United Kingdom	Thomson Airways	TOM	BY	2004		100% TUI AG (2004-2007), TUI Travel Plc (2007-)	Thomsonfly (2004-2008)	Merged with Britannia Airways in 2005, Merged with First Choice Airways to form Thomson Airlines in 2008
EU	United Kingdom	XL Airways	XLA	JN	1994	2008	100% Sky Airlines Cyprus (Libra Group, min 33%, 2000-2004), 100% Air Atlanta Icelandic (Avion Group, min 40.5%, 2004-2006)	Sabre Airways (1994-2002), Excel Airways (2002-2006)	