



الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

البند ١ من جدول الأعمال: إحصاءات الطيران المدني - تصنيفات وتعريف الإيكاو

مراجعة لتعاريف الخدمات الجوية المحلية

وخدمات الكابوتاج (خدمات النقل الداخلي بواسطة شركة طيران أجنبية)

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

تستخدم الإيكاو حالياً تعريفين مختلفين لقطاعي الحركة الجوية الداخلية للرحلات الدولية. ويستند التعريف الذي يستخدمه برنامج الإحصاءات إلى طبيعة مرحلة الطيران في حين يقوم التعريف الذي تستخدمه الدراسات الاقتصادية للنقل الجوي على منشأ ومقصد الرحلة النهائي (في مرحلة طيران واحدة أو أكثر). ولكل من التعريفين عيوب خاصة به وقد تؤثر على التنبؤات بالحركة التي تصدرها الإيكاو للعمليات المحلية. وفي الوقت الراهن، تبرز حالة مماثلة من إدراج خدمات النقل الداخلي بواسطة شركة طيران أجنبية (الكابوتاج) في إطار العمليات الدولية. وبعد مراجعة هاتين المسألتين، وافق الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات (STAP/14) على أن يوصي بعدم إجراء أي تغيير في التعاريف والتعليمات الحالية.

الإجراء: يرد الإجراء المعروض على الشعبة في الفقرة ٥.

١- المقدمة

١-١ في إطار أنشطتها في مجال اقتصاديات النقل الجوي وإحصاءاته، تستخدم الإيكاو حالياً تعريفين مختلفين للخدمات المحلية للناقلين الجويين. وخلال الاجتماع التاسع لشعبة الإحصاءات (STA/9)، جرت إعادة تثبيت وتوضيح التعريف الأول الذي يستخدمه برنامج الإحصاءات، وهو التعريف الذي يظهر حالياً في تعليمات الإبلاغ للنقل الجوي. أما التعريف الثاني فتستخدمه الأمانة العامة في الدراسات بشأن اقتصاديات الناقلين الجويين الدوليين والتي تجرى منذ سنة ١٩٧٦ عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥، المرفق (ز) (المستنسخ في التذييل (أ) بهذه الورقة).

٢-١ كذلك، ومنذ ١ نيسان/أبريل ١٩٩٧، بات بإمكان أي ناقل جوي من بلدان الاتحاد الأوروبي تشغيل خدمات نقل داخلي في بلد أوروبي غير البلد الذي يوجد فيه مقرّ أعماله الرئيسي، الأمر الذي يعتبر نوعاً من الكابوتاج (خدمات النقل الداخلي بواسطة شركة طيران أجنبية). وبموجب التعريف الحالي المستخدم لأغراض إحصائية، يعتبر هذا النوع من

النقل الجوي، نقلاً جويًا دوليًا. لكن هذا الأمر يثير مشكلة لأن هذا النوع من النقل هو محلي بطبيعته. وقد يؤدي الاستمرار في الاحتفاظ بهذه البيانات إلى تشويه توقعات الحركة الجوية المحلية والدولية التي تصدرها الإيكاو دوريًا.

٣-١ تهدف هذه الورقة إلى مراجعة المسائل المتعلقة بتعريف خدمات النقل المحلي ومناقشة الحاجة لتحديد حجم خدمات الكابوتاج ضمن الاتحاد الأوروبي.

٢-٢ تعريف خدمات النقل المحلي

١-٢ بالنسبة لبرنامج الإيكاو للإحصاءات، فإن هذا التعريف يستند إلى مفهوم مرحلة الطيران. وتوجد أدناه العناصر الرئيسية لهذا التعريف، في حين يتضمّن التذييل (ب) تعريف مرحلة الطيران بأكمله. وتصنّف مرحلة الطيران إما على أنها دولية، أو محلية استناداً إلى التعريفين التاليين:

الدولية: مرحلة طيران تكون فيها إحدى المحطتين الطرفيتين أو كلتاهما في إقليم دولة، غير الدولة التي يحتفظ فيها الناقل الجوي بمقر أعماله الأساسي.

الداخلية: مرحلة طيران لا يجوز تصنيفها على أنها دولية. وتتضمّن مراحل الطيران الداخلي جميع مراحل الطيران بين نقطتين داخل الحدود الوطنية لدولة من خلال ناقل جوي مقر أعماله الرئيسي يقع في تلك الدولة. ويجب تصنيف مراحل الطيران بين إحدى الدول وبين أقاليم تنتسب إليها، وأيضاً أية مراحل للطيران بين إقليمين من أقاليمها، على أنها داخلية. وينطبق هذا حتى وان عبرت إحدى المراحل المياه الدولية أو مرت فوق إقليم دولة أخرى.

٢-٢ من جهة أخرى، وبالنسبة للدراسات بشأن اقتصاديات النقل الجوي التي تقوم الأمانة العامة للإيكاو في إطارها بجمع البيانات بشأن التكاليف والإيرادات على مستوى مجموعة طرق (على سبيل المثال، ضمن أوروبا، وأوروبا - الشرق الأوسط، وشمال الأطلسي)، فإن التمييز ما بين خدمات النقل الجوي الدولي والمحلي يتم على مستوى الرحلة، حيث تعرّف الرحلة على أنها:

تشغيل طائرة على مرحلة طيران أو عدد من مراحل الطيران بنفس رقم الرحلة.

٣-٢ لذا، جرى إدراج جميع البيانات المتعلقة بمراحل طيران محلية لعمليات دولية، على أنها "دولية"، ضمن مجموعة الطرق المعنية. وجرى إدراج أيّ رحلة تحمل رقماً واحداً إلى مجموعة الطرق التي تغطي السفر من نقطة المنشأ إلى المقصد^١،^٢

٣-٣ مناقشة

١-٣ المشكلة الكامنة في التعريف المستند إلى مراحل الطيران والوارد في "تعليمات الإبلاغ للناقلين الجويين"، هي نفسها التي تتناولها الدراسات الاقتصادية، ولاسيما مراحل الطيران المحلية في الرحلات الدولية، وكيفية الإبلاغ عن الحركة الجوية الدولية ضمن الجزء المحلي من رحلة جوية ذات مراحل طيران دولية ومحلية.

٢-٣ بالنسبة إلى برنامج الإحصاءات، تنصّ التعليمات الراهنة على أنه يمكن الحصول على عدد المسافرين المنقولين عبر تعداد كل مسافر على متن رحلة معينة (ذات رقم الطيران نفسه)، مرة واحدة فقط، ومن دون أيّ تكرار

^١ على سبيل المثال، سيجري الإبلاغ عن رحلة زيوربخ - جنيف - أبيدجان - داكار، على أنها بأكملها رحلة ضمن مجموعة طرق أوروبا - أفريقيا، بدلاً من تجزئتها ما بين طريق محلي، وآخر أوروبي، وثالث أوروبي - أفريقي، ورابع ضمن أفريقيا.

^٢ ينبغي ملاحظة أنه بالنسبة لحركة المطار، فإن التمييز ما بين الحركة الدولية والمحلية يتم استناداً إلى نقطة منشأ الرحلة ومقصدتها بالنسبة للمسافرين، والشحن، والبريد، وعلى مستوى الرحلة بأسرها (التي قد تشمل محطات طيران عديدة)، بالنسبة لحركة الطائرات، وبصرف النظر عن جنسية الناقل الجوي. لكن لا توجد في هذه الحالة، أي محاولة لربط السعة بالحركة.

بالنسبة للشخص المعني في كل مرحلة طيران، مع استثناء وحيد يتعلّق بالمسافر على متن مراحل الطيران الدولية والمحلية معاً على الرحلة نفسها، فيتوجب احتسابه كمسافر محلي ومسافر دولي في آن معاً.

٣-٣ يعود سبب هذا الاستثناء إلى أن التمييز ما بين خدمات نقل محلية ودولية يجري على مستوى مرحلة الطيران والتي تستند إليها جميع البارامترات المتعلقة بالتشغيل والمسافة (مثل عدد الركاب الكيلومترين المنقولين، والبضائع المنقولة بالأطنان الكيلومترية، والمقاعد الكيلومترية المتوفرة، إلخ...). لكن يمكن الحصول أيضاً على الأرقام المتعلقة بالركاب وأطنان البضائع المنقولة^٣ من الإحصاءات المتعلقة بنقطة المنشأ والمقصد. لذا، فإن الحاجة إلى التعداد بواسطة الأرقام الخاصة بالركاب وأطنان البضائع، مرتين تتبع من ضرورة الاتساق مع بيانات الحركة الجوية والبيانات التشغيلية التي جرى الإبلاغ عنها للقطاعين.

٤-٣ أدى هذا الاستثناء إلى ظهور مشكلات بالنسبة لبعض الناقلين الجويين الذين لا يرغبون في أن تحتسب حركة الترانزيت الجوية المباشرة بين القطاعين المحلي والدولي، من رحلة معينة، مرتين. فعلى سبيل المثال، عندما يجري احتساب متوسط التعريفات للراكب الواحد أو للطن المنقول، بشكل منفصل بالنسبة للعمليات المحلية والدولية، ستضمّن الأولى عنصر احتساب مزدوج بالنسبة للحركة الجوية في القطاعات الجوية الدولية من الرحلة ذاتها.

٥-٣ الحلان ليسا مثاليين. فاعتماد التعريف المستخدم في الدراسات الاقتصادية استناداً إلى نقطة منشأ الرحلة ومقصدتها النهائي، يمنع الاحتساب المزدوج لبعض الحركة الجوية في القسم المحلي من تلك الرحلة. لكن في هذه الحالة، لا يكون الناقلون الجويون قد قللوا من أهمية الأرقام المتعلقة بالحركة الجوية المحلية فحسب، بل قللوا أيضاً من عدد العمليات المحلية المنفذة (بالنسبة لعمليات هبوط الطائرات، وساعات الطيران، وعدد الكيلومترات، والسعة المقدّمة)، لأنه سيجري اعتبارها جزءاً من عملياتهم الدولية.

٦-٣ التوصية رقم ٢/١٤ لفريق خبراء الإحصاءات. ناقش الفريق هذه المسألة، واتفق على أنه طالما أن هذين التعريفين لخدمات النقل المحلي، يخدمان أغراضاً مختلفة، فيجب الاحتفاظ بهما في شكلهما الحالي من أجل التطبيقات الملائمة (التوصية رقم ٢/١٤ أ) لفريق خبراء الإحصاءات).

٤- الكابوتاج

٤-٤ كما أشرنا أعلاه، سمح بالكابوتاج في النقل الجوي بين البلدان الأعضاء في الاتحاد الأوروبي منذ ١ نيسان/أبريل ١٩٩٧. وجرت مناقشة مسألة الإبلاغ عن خدمات الكابوتاج في الاجتماع الثالث عشر لفريق خبراء الإحصاءات، والدورة التاسعة لشعبة الإحصاءات. ولم يكن يوجد في ذلك الوقت أي مؤشر عن طبيعة تأثير القواعد الجديدة على الخدمات الجوية المحلية للبلدان الأعضاء. وينصّ الاقتراح الذي راجعته الشعبة على إضافة عمود إضافي على النموذج (A) لتعليمات الإبلاغ للنقل الجوي (ATR) - الحركة الجوية، الناقلون الجويون التجاريون. وفي ذلك الوقت، توصلت الشعبة إلى استنتاج أنه "على ضوء عبء الإبلاغ الإضافي، يوصى بإدراج حركة الكابوتاج على أنها حركة "دولية"، وليس تسجيلها بشكل منفصل في النموذج (A)".

٢-٤ على مدى سنوات عدة، بدأ أن شركات النقل الكبرى لا ترغب في اقتحام خدمات النقل الجوي المحلي في البلدان الأخرى، إلا بواسطة وكلاء محليين/إقليميين. لكن بدأ أن شركات النقل ذات التكاليف المنخفضة مثل (Air Berlin)، و(Easyjet)، و(Ryanair)، اغتنمت الفرصة المتاحة أمامها لدخول السوق المحلي للدول الكبرى الأخرى في الاتحاد الأوروبي.

^٣ حيث تعني البضائع المنقولة الشحن والبريد معاً.

٣-٤ استناداً إلى بيانات مستخرجة من جداول (Air Berlin)، وهي من ألمانيا، و(Easyjet)، من المملكة المتحدة، و(Ryanair)، من أيرلندا، المنشورة في الدليل الرسمي لشركات الطيران (OAG)، يقدر عدد المقاعد التي قدمتها هذه الشركات في العام ٢٠٠٨ عبر رحلات الكابوتاج في فرنسا، وألمانيا (باستثناء Air Berlin)، وإيطاليا، والبرتغال، وإسبانيا، والمملكة المتحدة (باستثناء Easyjet)، بحوالي ١٢ مليون مقعد (أو حوالي ١٠ في المائة من مقاعدها المخصصة للخدمات الجوية الدولية). وفي حين يواصل هؤلاء الناقلين الجويين ذوي التكاليف المنخفضة توسعهم في مجال خدمات الكابوتاج، يوجد خطر متزايد لجهة التقليل من أهمية الزيادة في الحركة الجوية المحلية ضمن منطقة الاتحاد الأوروبي، والذي من شأنه هو الآخر أن يشوّه أي توقعات مستقبلية للحركة الجوية قد تصدرها الإيكاو أو أي هيئة أخرى تعمل في هذا المجال. وفي التذييل (ج) توجد قائمة بالناقلين الجويين المحتملين من ذوي التكاليف المنخفضة.

٤-٤ على الرغم من أن هذه المسألة تؤثر في الوقت الحاضر على عدد صغير من دول الاتحاد الأوروبي، إلا أنها قد تكتسب أهمية أكبر مع توسع الاتحاد الأوروبي وفي حال قامت كتل اقتصادية أخرى باعتماد عملية التحرير الاقتصادي نفسها.

٥-٤ التوصية رقم ٢/١٤ لفريق خبراء الإحصاءات. راجع الفريق مسألة ما إذا كان يتعين معالجة خدمات كابوتاج على نحو مستقل من الخدمات الدولية لرصد تطورها. وذكر في الاجتماع أنه في الاتحاد الأوروبي لم يعد الرصد الإحصائي لحقوق الكابوتاج أو حتى التسجيل الوطني للناقلين مهمين بعد تحرير خدمات النقل الجوي في المنطقة. ورأى الفريق أن من الحكمة عدم التسبب في زيادة تعقيد شروط الإبلاغ الحالية بطلب جمع بيانات الحركة وبيانات السعة بشكل منفصل لخدمات الكابوتاج (التوصية رقم ٢/١٤ ب) لفريق خبراء الإحصاءات).

٦-٤ على أي حال، ما زالت الأمانة العامة قلقة لجهة أن عدم تحديد هذه الحركة الجوية ضمن سياقها الصحيح، سيؤدي إلى تشويه توقعات الحركة الجوية في أوروبا. لذا، وللحصول على مؤشر عن حجم المشكلة، توّذ الأمانة العامة التشديد على أن بمقدور الدول أن تغطي جميع الرحلات الدولية بما فيها خدمات الكابوتاج، من خلال النماذج (B) - منشأ ومقصد الرحلات الجوية، و(C) - الحركة وفقاً لمراحل الطيران.

٥- الإجراءات المعروض على الشعبة

١-٥ يرجى من الشعبة القيام بما يلي:

- (أ) إمكانية وجود تعريفي الخدمات الجوية المحلية جنباً إلى جنب (على النحو الوارد في الفقرتين ١-٢ و٢-٣)، والمستخدمين لإحصاءات الناقلين الجويين، والدراسات الاقتصادية.
- (ب) ضرورة تذكير الدول بأن **عليها** أن تدرج بيانات خدمات الكابوتاج للحركة الجوية التي يجري الإبلاغ عنها في جميع نماذج الإبلاغ للنقل الجوي ذات الصلة، ولاسيما النماذج (A) - الحركة الجوية - الناقلون الجويون التجاريون، و(B) - منشأ ومقصد الرحلات الجوية، و(C) - الحركة وفقاً لمراحل الطيران.

التذييل (أ)

قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥، المرفق (ز)

اقتصاديات الناقلين الجويين

لما كان هناك اهتمام مستمر لدى المنتفعين، بما في ذلك المنظمات الدولية التي لها مصالح في قطاعات السياحة والطيران والتجارة بمستوى تكاليف تشغيل الناقلين الدوليين وأجورهم وأسعارهم وعائداتهم الملائمة من الإيرادات.

ولما كانت الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية الأخرى تستخدم على نطاق واسع الدراسات الموضوعية التي تقوم بها الايكاو عن تكاليف إيرادات النقل الجوي الدولي، وهي الدراسات التي شجعت على عدم التحيز وأفضت إلى نظام أكثر إنصافاً لتقاسم الإيرادات.

ولما كانت الايكاو تحتاج إلى معرفة إيرادات الناقلين الجويين وتكاليفهم وبياناتهم التشغيلية التي تساعد المجلس على تقييم فعالية التدابير المقترحة لتنفيذ أهداف الايكاو الاستراتيجية ولتخطيط المسائل البيئية والدراسات الاستثمارية ولأغراض أخرى.

فإن الجمعية العمومية:

١- **تطلب إلى** المجلس أن يكلف الأمين العام بأن يصدر بصفة دورية دراسة عن الاختلافات الإقليمية في مستوى التكاليف التشغيلية للنقل الجوي الدولي، وأن يحل في هذه الدراسة تأثير اختلاف العمليات التشغيلية وأسعار المستلزمات على مستويات التكاليف وعلى تعريفات النقل الجوي.

٢- **تحث** الدول المتعاقدة على أن تبذل قصارى جهودها للحصول بأسرع ما يمكن من الناقلين الجويين الدوليين التابعين لها على بيانات التكاليف والإيرادات والبيانات الأخرى التي تطلبها الايكاو.

التذييل (ب)

تعريف مرحلة الطيران

ان مرحلة الطيران هي عملية تشغيل الطائرة من الاقلاع حتى الهبوط التالي. ومرحلة الطيران تصنف على أنها اما محلية أو دولية على أساس التعاريف التالية:

الدولية. مرحلة طيران تكون فيها احدى المحطتين الطرفيتين أو كلاهما في اقليم دولة ، غير الدولة التي يحتفظ فيها الناقل الجوي بمقر أعماله الأساسي .

الداخلية. مرحلة طيران لا يجوز تصنيفها على أنها دولية . وتتضمن مراحل الطيران الداخلي جميع مراحل الطيران بين نقطتين داخل الحدود الوطنية لدولة من خلال ناقل جوي مقر أعماله الرئيسي يقع في تلك الدولة. ويجب تصنيف مراحل الطيران بين احدى الدول وبين أقاليم تنسب اليها، وأيضا أية مراحل للطيران بين اقليمين من أقاليمها، على أنها داخلية. وينطبق هذا حتى وان عبرت احدى المراحل المياه الدولية أو مرت فوق اقليم دولة أخرى.

ملاحظات:

١- في حالة الناقلين الجويين متعددي الجنسيات المملوكين لدول شريكة، يجب التبليغ عن الحركة الجوية داخل كل دولة شريكة على نحو منفصل باعتبارها حركة محلية أما بقية الحركة الجوية فيبلغ عنها على أنها حركة دولية.

٢- حركة النقل الداخلي "بواسطة الشركات الأجنبية" (بمعنى الحركة التي تجري بين أزواج من المدن في دولة أخرى بخلاف الدولة التي يحتفظ فيها الناقل المبلّغ بمقر عمله الأساسي) يجب الإبلاغ عنها باعتبارها حركة دولية.

٣- التوقف لأسباب فنية يجب ألا يؤدي الى تصنيف أي مرحلة من مراحل الطيران بصورة تختلف عما كانت ستصنف وفقا له اذا لم يتم التوقف لأسباب فنية.

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)	