



**NOTA DE ESTUDIO**

**DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA**

**Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009**

**Cuestión 1 del  
orden del día:**

**Estadísticas de aviación civil — Clasificación y definición de la OACI**

**REVISIÓN DE LAS DEFINICIONES DE SERVICIOS AÉREOS  
INTERIORES Y DE CABOTAJE**

(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

En la actualidad, la OACI utiliza dos definiciones distintas para distinguir entre el tráfico de servicios aéreos interiores y de servicios internacionales; la primera, utilizada en el Programa de estadísticas, se basa en la noción de la etapa de vuelo, mientras que la segunda, utilizada para los estudios económicos sobre transporte aéreo, se basa en el origen y destino de los vuelos (con una o varias etapas). Ambas definiciones tienen deficiencias y pueden afectar a los pronósticos de tráfico que elabora la OACI para las operaciones interiores. Una situación semejante resulta del hecho de que los servicios de cabotaje se incluyan actualmente en las operaciones internacionales. Luego de examinar estas cuestiones, la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) acordó recomendar que no se introdujeran cambios en las definiciones e instrucciones vigentes.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 5.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 En sus actividades sobre los aspectos económicos y estadísticos del transporte aéreo, la OACI utiliza actualmente dos definiciones distintas para distinguir los servicios interiores de los transportistas. La primera, que se aclaró y ratificó en la 9ª Reunión departamental de estadísticas (STA/9), se utiliza en el Programa de estadísticas y es la que figura actualmente en los Formularios de información de transporte aéreo. La otra definición es la que usa la Secretaría en los estudios económicos de las operaciones internacionales de los transportistas aéreos comerciales que se realizan desde 1976 en cumplimiento del Apéndice G de la Resolución A36-15 de la Asamblea (que se reproduce en el Apéndice A de esta nota).

1.2 Por otra parte, desde el 1 de abril de 1997 todos los transportistas aéreos de la Unión Europea (UE) están habilitados para explotar servicios interiores en cualquier país de la Comunidad fuera del propio, lo que equivale a servicios de cabotaje. Según la definición que se utiliza actualmente para fines estadísticos, este tipo de tráfico se considera internacional, lo cual encierra una contradicción puesto

que claramente se trata de tráfico interior. Continuar clasificando estos vuelos como internacionales puede terminar distorsionando los pronósticos de tráfico interior e internacional que elabora la OACI regularmente.

1.3 En esta nota se examinan las cuestiones vinculadas con la definición de servicios aéreos interiores y la necesidad de individualizar el volumen de servicios de cabotaje dentro de la Unión Europea.

## 2. DEFINICIONES DE SERVICIOS AÉREOS INTERIORES

2.1 Según se utiliza en el Programa de estadísticas de la OACI, la definición se funda en la noción de etapa del vuelo, con los siguientes elementos principales de diferenciación entre las etapas de vuelo internacionales e interiores (la definición de etapa de vuelo se reproduce íntegramente en el Apéndice B):

*Internacionales.* Toda etapa de vuelo que tenga una o ambas terminales en el territorio de un Estado distinto del Estado en el que el transportista tiene su oficina principal.

*Interiores.* Todas las etapas de vuelo que no puedan clasificarse como internacionales. Las etapas de vuelo interiores comprenden todas las realizadas entre puntos comprendidos dentro de las fronteras nacionales de un Estado por un transportista cuya oficina principal esté en dicho Estado.

2.2 Por otra parte, para los fines de los estudios económicos del transporte aéreo para los que la Secretaría recopila datos de costos e ingresos por grupo de rutas (por ejemplo, dentro de Europa, Europa-Oriente medio, Atlántico septentrional), la distinción entre los servicios internacionales e interiores se realiza a nivel del vuelo, definiéndose un vuelo como la:

*Operación de una aeronave en una o varias etapas de vuelo sin que cambie el número de vuelo.*

2.3 Así, todos los datos relativos a las etapas de vuelo interiores de las operaciones internacionales se clasifican como *internacionales* en el grupo de rutas de que se trate. Todos los servicios con un único número de vuelo se incluyen en el grupo de rutas que presta servicio entre el punto de partida y el punto de llegada<sup>1,2</sup>.

## 3. ANÁLISIS

3.1 El problema que plantea la definición basada en las etapas de vuelo que se incluye en los Formularios de información no es otro que el planteado en los estudios económicos: la cuestión de las etapas interiores de los vuelos internacionales y cómo informar el tráfico internacional que viaja en el tramo interior de un vuelo que tiene tanto etapas interiores como internacionales.

3.2 Las instrucciones actuales del Programa de estadísticas disponen que el número de pasajeros transportados se obtiene contando a cada pasajero de un vuelo en particular (con un único número de vuelo) sólo una vez y no tantas veces como etapas tenga el vuelo. La única excepción a esta regla es que aquellos pasajeros que viajen tanto en las etapas internacionales como interiores del mismo vuelo deben contarse como pasajeros interiores y también internacionales.

---

<sup>1</sup> Por ejemplo, un vuelo Zurich-Ginebra-Abidjan-Dakar se informará íntegramente en el grupo de rutas Europa-África, sin división alguna entre la parte interior y la parte europea, lo que corresponde a Europa-África, y la parte africana.

<sup>2</sup> Es preciso señalar que, para los fines del tráfico en los aeropuertos, la distinción entre tráfico internacional e interior se basa en el origen y destino por vuelo respecto a los pasajeros, la carga y el correo, y el nivel de vuelo (que puede comprender múltiples etapas de vuelo) respecto a los movimientos de aeronaves, independientemente de la nacionalidad del transportista aéreo. En este caso, sin embargo, no se intenta establecer una relación entre la capacidad y el tráfico.

3.3 La excepción se motiva en que la distinción entre servicio interior e internacional se funda en la etapa de vuelo de donde se derivan todos los parámetros de tráfico vinculados con las operaciones y las distancias (pasajeros-kilómetros efectuados, toneladas-kilómetros efectuadas, asientos-kilómetros disponibles, etc.) Por el contrario, los valores de pasajeros y toneladas de carga<sup>3</sup> se obtienen de las estadísticas por origen y destino del vuelo. De allí la necesidad de computar dos veces –por el tramo interior y el internacional– a los pasajeros y las toneladas de carga en servicios directos, de forma de mantener la uniformidad con los datos de tráfico y de operaciones correspondientes a los sectores.

3.4 Esta excepción ha ocasionado problemas a algunos transportistas que no desean que se compute dos veces el tráfico en tránsito directo entre los sectores interiores e internacionales del vuelo. Por ejemplo, cuando las tarifas promedio por pasajero o tonelada de carga se computan por separado para las operaciones interiores e internacionales, las tarifas interiores suponen un doble cómputo de los pasajeros que continúan el trayecto en los sectores internacionales del mismo vuelo.

3.5 Ninguna de las soluciones es perfecta. Si se adopta la definición basada en el origen y destino final del vuelo que se utiliza para los estudios económicos, se eliminaría el problema del doble cómputo de parte del tráfico en el tramo interior del vuelo, pero los transportistas estarían notificando un valor inferior al real no sólo de su tráfico interior sino también del número de operaciones interiores efectuadas (en número de aterrizajes, horas, kilómetros transitados y oferta de capacidad), ya que estos valores se tomarían como parte de sus operaciones internacionales.

3.6 *Recomendación de la 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-2).* El Grupo de expertos debatió esta cuestión y convino en que, puesto que ambas definiciones de servicios interiores se aplican para propósitos diferentes, deberían mantenerse en su redacción actual para las aplicaciones apropiadas [STAP/14-2 a)].

#### 4. CABOTAJE

4.1 Como se indica más arriba, el cabotaje en transporte aéreo se permite en los países integrantes de la Unión Europea desde el 1 de abril de 1997. La cuestión de la notificación de los servicios de cabotaje se examinó tanto en STAP/13 como en STA/9. En la oportunidad, no había indicaciones que permitieran medir la repercusión que tendrían las nuevas normas en los servicios interiores de los países miembros. La propuesta que consideró el Departamento consistía en agregar una nueva columna en el Formulario A – Tráfico de los transportistas aéreos comerciales – de los formularios para información de transporte aéreo (ATR). La conclusión a la que se llegó entonces en el Departamento fue que “en atención a la carga adicional de información que supondría, se recomienda que el tráfico de cabotaje se incluya en el tráfico “internacional” y no se notifique en forma separada en el Formulario A.”

4.2 Durante varios años las líneas aéreas tradicionales no demostraron mayor interés en incursionar en los servicios interiores de otros países, excepto a través de transportistas interiores o regionales que ya contaran con una concesión local. Contrariamente, los transportistas económicos (Air Berlin, Easyjet, Ryanair), han aprovechado la oportunidad de ingresar al mercado interior de la mayoría de los países de la Unión Europea.

4.3 Según datos extraídos de los horarios de Air Berlin (desde Alemania), Easyjet (Reino Unido) y Ryanair (Irlanda) que figuran en la OAG, se estima que en 2008 las tres líneas aéreas ofrecieron unos 12 millones de asientos (aproximadamente el 10% de sus asientos en servicios internacionales) en vuelos de cabotaje explotados en Francia, Alemania (Air Berlin excluida), Italia, Portugal, España y el Reino Unido (Easyjet excluida). A medida que estos y otros transportistas económicos avancen en el mercado de los servicios de cabotaje, aumentará el riesgo de subestimar el aumento del tráfico interior

---

<sup>3</sup> Entendiéndose como la carga más el correo.

dentro de la UE, lo que a su vez distorsionaría los pronósticos de tráfico que elabora la OACI y otras entidades para esa región. En el Apéndice C figura una lista de posibles transportistas económicos en la UE.

4.4 Si bien por el momento la cuestión sólo afecta a un puñado de Estados en la UE, el problema podría adquirir mayores proporciones al ir sumándose más Estados a la Unión Europea y si otros bloques económicos adoptan el mismo proceso de liberalización.

4.5 *Recomendación de la 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-2).* El Grupo de expertos analizó la posible necesidad de computar los servicios de cabotaje en forma separada de los servicios internacionales. En tal sentido se señaló que, dada la liberalización de los servicios de transporte aéreo dentro de la Unión Europea, carecían ya de interés las estadísticas sobre derechos de cabotaje o incluso la matrícula nacional de los transportistas. Por ello, el Grupo de expertos consideró prudente no agregar complejidad a los actuales requisitos de notificación pidiendo la recopilación por separado de datos sobre tráfico y capacidad de los servicios de cabotaje [STAP/14-2-b)].

4.6 A pesar de ello, la Secretaría teme que, al no identificarse este tipo de tráfico en el contexto al que pertenece, los pronósticos de tráfico para Europa se distorsionen. Por ello, y para obtener una medida aproximada de la magnitud del problema, la Secretaría quisiera destacar especialmente que en los Formularios B – Origen y destino por vuelo, y C – Tráfico por etapas de vuelo, los Estados deben notificar sobre todos los vuelos internacionales, *incluidos* los servicios de cabotaje.

## 5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

5.1 Se invita a la Reunión departamental a acordar que:

- a) que, para fines de estadísticas y estudios económicos de los transportistas aéreos, ambas definiciones de servicios interiores (presentadas en los párrafos 2.1 y 2.3) pueden mantenerse, puesto que sirven para distintos propósitos; y
- b) se recuerde a los Estados que deben incluir los datos correspondientes a los servicios de cabotaje en los informes de tráfico internacional que se presentan en todos los Formularios de información de transporte aéreo pertinentes, en particular los Formularios A – Tráfico de los transportistas aéreos comerciales, B - Origen y destino por vuelo, y C – Tráfico por etapas de vuelo.

-----

## APÉNDICE A

### RESOLUCIÓN A36-15 DE LA ASAMBLEA, APÉNDICE G

#### **Aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo**

*Considerando* que hay un interés permanente entre los usuarios, incluidas las organizaciones internacionales con participación en los sectores turísticos, aeronáuticos y comerciales, acerca del nivel de los costos de explotación, las tarifas de pasajeros y carga y el rendimiento apropiado de los transportistas aéreos internacionales;

*Considerando* que los Estados contratantes y otras organizaciones internacionales utilizan ampliamente los estudios objetivos de la OACI sobre los costos e ingresos del transporte aéreo internacional, que dichos estudios han fomentado la neutralidad y han tenido como resultado un régimen más equitativo para distribuir los ingresos; y

*Considerando* que es preciso que la OACI cuente con datos sobre los ingresos, los costos y las operaciones de los transportistas a fin de ayudar al Consejo a evaluar la eficacia de las medidas propuestas para cumplir con los Objetivos estratégicos de la Organización, y para fines de planificación ambiental, estudios de inversiones y otras finalidades;

*La Asamblea:*

1. *Pide* al Consejo que dé instrucciones al Secretario General para que publique periódicamente un estudio sobre las diferencias regionales en el nivel de los costos de explotación del transporte aéreo internacional, en el que se analice el modo en que las diferencias en las operaciones y precios básicos pueden afectar sus niveles y las consecuencias que las variaciones de los costos pueden tener con respecto a las tarifas del transporte aéreo; y
2. *Insta* a los Estados contratantes a que hagan todo lo posible por obtener de sus empresas de transporte aéreo internacional, con la menor demora posible, datos acerca de los costos, ingresos y otros datos solicitados por la OACI.

-----

## APÉNDICE B

### DEFINICIÓN DE ETAPA DE VUELO

Operación de una aeronave desde el despegue hasta el aterrizaje siguiente. Las etapas de vuelo se clasifican en internacionales o interiores, de acuerdo con la siguiente definición:

***Internacionales.** Toda etapa de vuelo que tenga una o ambas terminales en el territorio de un Estado distinto del Estado en el que el transportista tiene su oficina principal.*

***Interiores.** Todas las etapas de vuelo que no puedan clasificarse como internacionales. Las etapas de vuelo interiores comprenden todas las realizadas entre puntos comprendidos dentro de las fronteras nacionales de un Estado por un transportista cuya oficina principal esté en dicho Estado. Las etapas de vuelo realizadas entre un Estado y los territorios que le pertenecen, así como las realizadas entre dos de esos territorios, se clasificarán como interiores. Esto se aplica aun en el caso de etapas que atraviesan aguas internacionales o sobrevuelan el territorio de otro Estado.*

Notas:

1. En el caso de transportistas aéreos multinacionales que sean propiedad de Estados asociados, el tráfico dentro de cada uno de dichos Estados asociados debe notificarse por separado como interior, y todo el otro tráfico como internacional.
2. El tráfico de cabotaje “extranjero” (es decir, el tráfico entre pares de ciudades en un Estado que no sea aquél en que el transportista que notifica tiene su oficina principal) debe notificarse como tráfico internacional.
3. Una escala técnica no es motivo para asignar a una etapa de vuelo una clasificación distinta de la que le hubiese correspondido en caso de no haberse efectuado dicha escala.

— — — — —

**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)	