



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 1 повестки дня. Статистика гражданской авиации. Классификация и определения ИКАО

ОБЗОР ОПРЕДЕЛЕНИЙ ВНУТРЕННИХ И КАБОТАЖНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящее время ИКАО использует два различных определения для идентификации перевозок на внутренних участках международных полетов; одно используется статистической программой, исходя из характера этапа полета, а другое применяется при проведении экономических исследований в области воздушного транспорта, исходя из пункта начала полета и конечного пункта назначения (с одним или несколькими этапами полета). Оба определения имеют свои недостатки и могут влиять на выпускаемые ИКАО прогнозы в отношении внутренних перевозок. Аналогичная ситуация возникает в связи с нынешним включением каботажных перевозок в рамки международных полетов. После рассмотрения этих вопросов 14-е совещание Группы экспертов по статистике (SPAP/14) согласилось рекомендовать не вносить изменения в существующие определения и инструкции.

Действия Специализированного совещания содержатся в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В своей деятельности в области экономики и статистики воздушного транспорта ИКАО в настоящее время использует два различных определения идентификации выполняемых перевозчиком перевозок на внутренних маршрутах. Первое из них, используемое в рамках статистической программы, было подтверждено и разъяснено в ходе 9-го совещания Специализированного совещания по статистике (STA/9), и в настоящее время оно включено в формы отчетности по воздушному транспорту. Второе определение используется Секретариатом в ходе исследования экономики эксплуатации международных авиакомпаний, которые проводятся с 1976 года в соответствии с добавлением G резолюции A36-15 Ассамблеи (приводится в добавлении A).

1.2 Также с 1 апреля 1997 года любой перевозчик Европейского союза (ЕС) может выполнять внутренние рейсы в страны Европейского союза, не являющиеся основным местом его

базирования, что равноценно каботажу. В рамках настоящего определения, используемого для статистических целей, эти перевозки считаются международными. Однако это положение создает проблемы, поскольку по своему характеру перевозки явно имеют внутренний характер. Дальнейшее включение таких данных в качестве международных перевозок может привести к сбою прогнозов ИКАО в области перевозок, которые она регулярно представляет для внутренних и международных перевозок.

1.3 Целью настоящего документа является обзор вопросов, связанных с определением внутренних перевозок, и обсуждение необходимости определения объема каботажных перевозок внутри Европейского союза.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК

2.1 В рамках статистической программы ИКАО это определение основано на принципе этапа полета. Основные элементы этого определения приводятся ниже, а полное определение этапа полета приводится в добавлении В. Этап полета классифицируется как международный или внутренний в соответствии со следующими определениями:

Международный этап полета. Этап полета с одним или обоими конечными пунктами, расположенными на территории государства, не являющегося тем государством, на территории которого находится основное место коммерческой деятельности авиаперевозчика.

Внутренний этап полета. Этап полета, который не может быть классифицирован как международный. Внутренние этапы полета включают все этапы полетов, которые выполнены между пунктами, расположенными в пределах национальных границ государства, авиаперевозчиком, чье основное место коммерческой деятельности находится на территории этого государства. Этапы полетов между государством и принадлежащими ему территориями, так же как и этапы полетов между двумя такими территориями, следует классифицировать как внутренние. Это положение остается в силе и в том случае, когда этап полета проходит над международными водами или над территорией другого государства.

2.2 С другой стороны, для экономических исследований в области воздушного транспорта, в ходе которых Секретариат собирает данные о расходах и доходах на уровне маршрутной группы (например, в Европе, Европа-Ближний Восток, Северная Атлантика), проводится граница между международными и внутренними перевозками на уровне полета, где полет определяется следующим образом:

Эксплуатация воздушного судна на этапе полета или нескольких этапах полета с одинаковым номером рейса.

2.3 Соответствующим образом, все данные, касающиеся внутренних этапов полета международных рейсов, включаются как *международные* в соответствующую группу маршрутов. Любые перевозки под одним номером рейса передаются в маршрутную группу, которая включает в себя полет из пункта вылета до пункта прибытия^{1,2}.

¹ Например, сообщается, что рейс Цюрих-Женева-Абиджан-Дакар относится полностью к маршрутной группе Европа-Африка, а не разбивается на внутренние этапы полета над Европой, между Европой и Африкой и над Африкой.

² Следует отметить, что для разграничения перевозок в аэропорту международные и внутренние перевозки рассматриваются в привязке к пункту вылета и пункту прибытия для пассажиров, груза и почты и на уровне полета (который может состоять из нескольких этапов полета) для выяснения операций воздушного судна, вне зависимости от национальной принадлежности авиаперевозчика. Однако в этом случае не было отмечено попыток связать объемы с перевозками.

3. ОБСУЖДЕНИЕ

3.1 Проблема с определением, основанным на этапах полета, указанных в формах отчетности по воздушному транспорту, является точно такой же, как и проблема, к которой обратились в ходе экономических исследований, а именно: этапы внутренних полетов международных рейсов и способы отчетности о международных перевозках, если они выполнялись на борту воздушного судна на участке внутреннего полета, который одновременно состоит из внутреннего и международного этапов полета.

3.2 В рамках статистической программы в имеющихся в настоящее время инструкциях говорится, что перевозимое число пассажиров устанавливается с помощью подсчета каждого пассажира на конкретном рейсе (с одним номером рейса), что делается только один раз и не повторяется на каждом отдельном этапе этого полета, с единственным исключением, что пассажира следует отнести как к международному, так и внутреннему этапам маршрута под одним номером рейса в качестве пассажира внутреннего и международного рейса.

3.3 Причина этого исключения заключается в том, что разделение внутренних и международных перевозок осуществляется на уровне этапа полета, на основе которого готовятся все эксплуатационные и связанные с расстоянием полета параметры, такие как выполненные пассажиро-километры, выполненные грузовые тонно-километры, располагаемые кресло-километры и т. д. Однако цифры выполненных пассажиро-километров и грузовых тонно-километров³ готовятся на основе статистических данных о пунктах вылета и прибытия. В связи с этим возникает необходимость повторного пересчета числа пассажиров и тонн груза как на внутренних, так и международных рейсах, в целях соответствия этих данных эксплуатационным данным и данным о перевозках по участкам полета.

3.4 Это исключение создало проблему для некоторых авиакомпаний, которые не желают дважды пересчитывать данные при прямом транзите между внутренними и международными участками полета. Например, когда средний тариф за перевозку пассажира или тонны груза высчитывается отдельно для внутренних и международных перевозок, то к первому из них добавляется элемент двойного подсчета тех пассажиров, которые продолжают свой полет на международном участке того же самого рейса.

3.5 Ни одно из решений не является безупречным. Принятие определения для экономических исследований на основе пунктов вылета и прибытия снимает вопрос двойного пересчета пассажиров в ходе некоторых перевозок на внутреннем участке этого рейса. Однако в этом случае перевозчики будут не только занижать истинное число выполненных на внутреннем маршруте перевозок, но и число выполненных внутренних полетов (с точки зрения посадок воздушного судна, часов полета, километров, которое пролетело воздушное судно, и предложенных объемов перевозок), поскольку они будут считаться неотъемлемой частью полетов по международному маршруту.

3.6 *Рекомендация 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-2).* Группа экспертов обсудила этот вопрос и согласилась, что, поскольку эти два определения внутренних перевозок служат различным целям, их следует сохранить в существующей форме для применения в соответствующих целях (STAP/14-2 а).

³ Где груз означает грузоотправление и почта.

4. КАБОТАЖ

4.1 В соответствии с вышесказанным, каботаж был разрешен в области воздушного транспорта в странах, которые представляют собой часть Европейского союза с 1 апреля 1997 года. Вопрос отчетности о каботажных перевозках обсуждался на совещаниях STAP/13 и STA/9. В то время не было показаний относительно влияния новых правил на внутренние перевозки в странах – членах ЕС. Рассмотренное Специализированным совещанием предложение заключалось в том, чтобы добавить дополнительную колонку к форме отчетности по воздушному транспорту А "Перевозки коммерческих авиаперевозчиков". В то время вывод Специализированного совещания сводился к тому, что "с учетом дополнительных трудностей в отношении отчетности рекомендуется включить каботажные перевозки как "международные" и не выделять их отдельно в форме А".

4.2 В течение ряда лет выяснилось, что у традиционных перевозчиков нет особого желания захватывать в других странах внутренние перевозки, за исключением тех случаев, когда полеты осуществляют местные внутренние/региональные перевозчики, работающие по франчайзингу. Однако похоже, что низкобюджетные перевозчики, такие как "Эр Берлин", "Изиджет" и "Райанэр", воспользовались возможностью, предложенной для выхода на внутренний рынок других крупных государств ЕС.

4.3 В соответствии с данными, взятыми из расписаний "Эр Берлин" (из Германии), "Изиджет" (Соединенное Королевство) и "Райанэр" (Ирландия), приведенных в ОАГ, рассчитывается, что в 2008 году эти три авиакомпании предложат 12 млн пассажирских мест (или около 10 % предназначенных для международных перевозок кресел) для каботажных перевозок в Германии (за исключением "Эр Берлин"), Испании, Италии, Португалии, Соединенном Королевстве (за исключением "Изиджет") и Франции. Поскольку эти и другие низкобюджетные перевозчики (LCC) продолжают свою экспансию в области каботажных перевозок, то возникает растущий риск занижения роста внутренних перевозок в районе ЕС, что в свою очередь нарушит любые прогнозы перевозок на будущее, которые предоставляют в этой области ИКАО и другие учреждения. Перечень возможных LCC в ЕС содержится в добавлении С.

4.4 Хотя в настоящее время этот вопрос оказывает влияние только на небольшое число государств ЕС, тем не менее он может стать более значительным с расширением Союза и в том случае, если в процессе либерализации станут соревноваться другие экономические блоки.

4.5 *Рекомендация 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-2).* Группа экспертов рассмотрела вопрос о том, следует ли рассматривать каботажные перевозки отдельно от международных полетов. В ходе совещания было заявлено, что в учетом либерализации авиатранспортных перевозок в ЕС вопросы статистического мониторинга каботажных прав или даже национальной регистрации перевозчика более не представляют интереса. Поэтому Группа экспертов решила проявить осторожность и не усложнять существующих требований к отчетности за счет отдельного сбора данных о перевозках и провозной емкости каботажных полетов (STAP/14-2 b)).

4.6 Тем не менее Секретариат все еще обеспокоен тем, что если не определить в правильном контексте этот тип перевозок, то прогнозы перевозок в Европе будут искажены. Соответствующим образом, для указания масштабов проблемы Секретариату хотелось бы подчеркнуть, что в форме В – OFOD и форме С – TFS государствам следует отражать все международные полеты, *включая* и каботажные перевозки.

5. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

5.1 Специализированному совещанию предлагается согласиться с тем, что:

- a) оба определения, используемые для подготовки статистических данных о воздушных перевозчиках и экономических исследований (приведенные в пп. 2.1 и 2.3) могут существовать отдельно друг от друга, поскольку они служат различным целям;
- b) государствам необходимо напомнить о том, что они **должны** включать данные о каботажных перевозках в свои сообщения о международных полетах во все соответствующие формы отчетности по воздушному транспорту, в особенности в форму А – Перевозки коммерческих авиаперевозчиков, форму В – OFOD и форму С – TFS.

ДОБАВЛЕНИЕ А

РЕЗОЛЮЦИЯ АССАМБЛЕИ А36-15, ДОБАВЛЕНИЕ G

Экономика авиаперевозчиков

Ассамблея,

принимая во внимание постоянный интерес пользователей, включая международные организации, деятельность которых связана с туризмом, авиацией и торговлей, к уровню международных пассажирских и грузовых тарифов, эксплуатационных расходов авиаперевозчиков и их соответствующих доходов,

принимая во внимание, что результаты объективно проводимых в ИКАО исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта, а также международных пассажирских и грузовых авиатарифов широко используются Договаривающимися государствами и другими международными организациями и содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов,

принимая во внимание, что ИКАО требуются данные о доходах, расходах и эксплуатационной деятельности авиаперевозчиков для оказания помощи Совету в оценке эффективности предлагаемых мер по осуществлению стратегических целей Организации, а также для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и других целей,

1. *предлагает* Совету дать указание Генеральному секретарю выпускать периодически исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать необходимые меры для сведения к минимуму задержек при представлении их международными авиаперевозчиками сведений о расходах, доходах и других данных, требуемых ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ В

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭТАПА ПОЛЕТА

Этап полета воздушного судна с момента взлета до следующей посадки. Этап полета классифицируется как международный или внутренний на основе применения следующих критериев:

***Международный этап полета.** Этап полета с одним или обоими конечными пунктами, расположенными на территории государства, не являющегося тем государством, на территории которого находится основное место коммерческой деятельности авиаперевозчика.*

***Внутренний этап полета.** Этап полета, который не может быть классифицирован как международный. Внутренние этапы полета включают все этапы полетов, которые выполнены между пунктами, расположенными в пределах национальных границ государства, авиаперевозчиком, чье основное место коммерческой деятельности находится на территории этого государства. Этапы полетов между государством и принадлежащими ему территориями, так же, как и этапы полетов между двумя такими территориями, следует классифицировать как внутренние. Это положение остается в силе и в том случае, когда этап полета проходит над международными водами или над территорией другого государства.*

Примечания:

1. В тех случаях, когда несколько государств на партнерских началах владеют международными авиаперевозчиками, данные об объеме перевозок, которые выполнены внутри каждого государства-партнера, следует представлять отдельно как о внутренних перевозках, а о всех других видах перевозок – как о международных.
2. Данные об "иностраных" каботажных перевозках (т. е. перевозках, осуществляемых между парами городов не в том государстве, где находится основное место коммерческой деятельности авиаперевозчика, в отношении которого представляется отчетность) следует включать в данные о международных перевозках.
3. Выполнение технической остановки не должно приводить к тому, чтобы какой-то этап полета классифицировался не так, как он бы классифицировался, если такой технической остановки не было.

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)	
EU	Germany	Air Berlin	BER	AB	1978				Merged with dba in 2007

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
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)	