



NOTA DE ESTUDIO

DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA

Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009

Cuestión 2 del

orden del día: Datos de tráfico de los transportistas aéreos y estadísticas del flujo de tráfico

**DEFINICIÓN E IDENTIFICACIÓN
DE TRANSPORTISTAS ECONÓMICOS**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La necesidad de identificar a los transportistas económicos (LCC) en el Programa de estadísticas de la OACI está cobrando importancia como resultado de la creciente presencia internacional de los mismos. La OACI ya ha desarrollado una definición de transportista económico en el contexto de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, y hay otras definiciones y/o métodos de identificación de los LCC que los Estados y organizaciones internacionales han adoptado. En esta nota de estudio se examinan diversos métodos de identificación de transportistas económicos, así como las cuestiones relacionadas con ellos, tales como la solución de compromiso entre la limitación de los datos sobre esta categoría de transportistas y la aplicación de un elemento de apreciación subjetiva para determinar la categorización. Con el fin de integrar este nuevo segmento de mercado en el programa de estadísticas de la OACI, en la nota se recomienda que la lista de transportistas identificados como LCC, tal como figura en el apéndice de la presente nota de estudio, debería ser enviada por la OACI a los Estados contratantes con objeto de obtener de los mismos información sobre la idoneidad de la categorización de los transportistas que figuran en la lista, a fin de poder actualizar la lista en forma periódica.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El crecimiento de los transportistas económicos ha tenido un impacto significativo en la competencia entre líneas aéreas, los modelos de negocio de las líneas aéreas y los viajes aéreos en general. La aparición de los LCC tuvo lugar inicialmente en el mercado de viajes aéreos nacionales de los Estados Unidos, en relación con la Ley de desreglamentación de las líneas aéreas de 1978, antes de extenderse a otros mercados nacionales e internacionales. A principios del decenio de 1990, los LCC comenzaron a desarrollarse en Europa, donde los mercados de transporte aéreo se habían liberalizado en

ese entonces con la aplicación del tercer paquete de liberalización del mercado europeo de transporte aéreo y, posteriormente se extendieron a gran parte del resto del mundo.

1.2 En la presente nota se proporciona información básica sobre la necesidad de identificar a los transportistas económicos en las estadísticas de la OACI, y se discute la definición y los métodos de identificación de los transportistas económicos, así como las cuestiones relacionadas con tales métodos de identificación. En el apéndice se presenta una lista preliminar de los transportistas económicos que fue compilada de acuerdo con la identificación de los LCC realizada por la Secretaría.

2. NECESIDAD DE IDENTIFICAR A LOS TRANSPORTISTAS ECONÓMICOS

2.1 En la actualidad, las estadísticas de la OACI distinguen a las líneas aéreas en función del tipo de operaciones que ofrecen, es decir, nacionales o internacionales, regulares o no regulares, así como de acuerdo con su tipo de tráfico, es decir, de pasajeros o totalmente de carga. Sin embargo, a raíz de los recientes cambios estructurales sufridos por la industria aérea, ha habido un creciente interés en (y por lo tanto, la necesidad de contar con) otro nivel de clasificación basado en las características de los modelos de negocio de las líneas aéreas, a saber, los LCC.

2.2 La identificación de los transportistas económicos en las estadísticas de la OACI está cobrando importancia ya que los transportistas económicos han crecido rápidamente, no sólo en el plano nacional, sino, cada vez más, a nivel internacional. La expansión internacional de los transportistas económicos se ha visto estimulada por el progreso de la liberalización del transporte aéreo internacional. Según las cifras de tráfico más recientes de la OACI, los pasajeros transportados en servicios aéreos regulares (nacionales más internacionales) aumentó alrededor de un 4,4 % por año entre 1998 y 2008. Este crecimiento del tráfico de pasajeros fue compartido de manera desigual entre las líneas aéreas que son miembros de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y los transportistas económicos. La participación de los transportistas económicos en el mercado aumentó significativamente, alcanzando el 30% del tráfico regular nacional y alrededor del 20% del total del tráfico regular mundial.

3. DEFINICIÓN E IDENTIFICACIÓN

3.1 La OACI ha elaborado una definición de transportista económico en el contexto de su Objetivo estratégico D.4 (liberalización de la reglamentación del transporte aéreo y eficiencia de la gestión de infraestructuras). En el Capítulo 5.1 del *Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional* (Doc 9626) se define a un transportista económico como “aquel que cuenta con una estructura relativamente barata, respecto a otros transportistas comparables y ofrece tarifas económicas de pasajeros y carga. Puede tratarse de un transportista independiente, una filial o división de un transportista importante o, en algunos casos, la antigua división charter de un grupo de líneas aéreas”. Los transportistas económicos también se conocen como líneas aéreas de bajo costo, o transportistas con servicios mínimos, de descuento, de tarifas bajas, de precios módicos o de valor según el costo.

3.2 La definición de la OACI de los LCC se centra en los aspectos de costos y tarifas, y sus criterios son similares a los adoptados por el Ministerio de Transporte (Department of Transportation) de los Estados Unidos (DOT). En su informe de 1996 titulado *Low Cost Airline Service Revolution*¹, el DOT seleccionó a los LCC basándose en los siguientes elementos:

- a) los costos de funcionamiento unitarios: los costos de funcionamiento por asiento-milla disponible para el servicio de pasajeros se calcularon utilizando los gastos totales de funcionamiento, menos los gastos relacionados con el transporte, y mediante el uso de un enfoque de compensación de ingresos para calcular los gastos

¹ <http://ostpxweb.dot.gov/aviation/Data/lowcostrevo.pdf>

no relacionados con los pasajeros (con el supuesto de que los gastos no relacionados con los pasajeros eran iguales a los ingresos no relacionados con los pasajeros, y reduciendo los gastos de funcionamiento totales en consecuencia); y

- b) prácticas de fijación de precios: los precios promedio de cada línea aérea que entre como nuevo explotador sobre una base de mercado por mercado fueron examinados para determinar si la línea aérea era consecuente en mantener las tarifas bajas con respecto a los precios aplicados por otras líneas aéreas, antes de entrar en un mercado de pares de ciudades.

3.3 De modo contrario, la Autoridad de aviación civil (CAA) del Reino Unido identificó cualitativamente a los LCC, en su informe titulado *No-frills Carriers: Revolution or Evolution? A Study by the Civil Aviation Authority* (CAP 770, 2006)², basándose principalmente en el hecho de que tienen una sola clase para los viajes, ofrecen servicios mínimos a bordo y no están conectados con los sistemas internacionales de reservas. La CAA señaló que “los servicios comparativamente mínimos a bordo en contraste con los ofrecidos por las líneas aéreas tradicionales se han considerado, al menos en el pasado, como una de las características definitorias de este tipo de línea aérea, junto con las tarifas bajas que ofrecen. La decisión acerca de si una línea aérea tiene costos altos o bajos es más compleja que la evaluación de los servicios que ofrece a bordo, y posiblemente también sea menos relevante (si, por ejemplo, una línea aérea persigue un mercado de alto precio)”.

3.4 Otra manera de distinguir a los LCC es mediante el examen cualitativo de los modelos de negocio de las líneas aéreas en su conjunto. Existe un entendimiento general en la industria, en los organismos de reglamentación y en los medios de comunicación, acerca de lo que es un modelo comercial de bajo costo y acerca de los servicios que supuestamente han de ofrecer los LCC. Es decir, con algunas variaciones, los servicios de punto a punto centrados sobre todo en rutas de corto recorrido, frecuencia alta, estructura de tarifas simple, clase única de alta densidad con servicios mínimos o sin servicios, con flexibilidad en cuanto a dotación de personal y con gastos generales mínimos, y con una utilización intensiva del comercio electrónico para la comercialización y distribución. A fin de mantener las estructuras de bajos costos, estas líneas aéreas suelen explotar un solo tipo de aeronave, con mayor utilización de las aeronaves. Con frecuencia, los LCC utilizan aeropuertos secundarios menos congestionados, a fin de garantizar la brevedad del tiempo de despacho necesario para el viaje de ida y vuelta, y lograr suma puntualidad, y con objeto de realizar economías respecto a los costos relacionados con los aeropuertos. Estos bajos costos de explotación permiten que los transportistas económicos asignen una gran parte de sus asientos a tarifas bajas.

3.5 La identificación de los transportistas económicos con base en los modelos de negocio fue adoptada, entre otras cosas, por el informe sobre los *Analyses of the European Air Transport Market: Airline Business Models*³ (preparado para la Comisión Europea), el *Low-Cost Carrier Market Update*⁴, que Eurocontrol publica dos veces al año, así como por la Australian Competition and Consumer Comisión (ACCC) y la Comisión de Comercio de Nueva Zelandia en el momento de examinar la solicitud de Quantas y Air New Zealand relativa a su propuesta de alianza⁵. Por ejemplo, en el informe de la Comisión Europea se dividía a las líneas aéreas en cuatro categorías: los transportistas de red de servicio completo, los LCC, los transportistas regionales y los transportistas de vacaciones/compañías chárter. La categoría LCC comprende “las líneas aéreas que ofrecen precios bajos para la mayoría de los

² <http://www.caa.co.uk/application.aspx?catid=33&pagetype=65&appid=11&mode=detail&id=2528>

La CAA empleó la expresión “transportista con servicios mínimos” en lugar de transportista económico en parte para evitar la confusión con los transportistas chárter que siempre se han considerado como transportistas con operaciones de bajo costo.

³ http://ec.europa.eu/transport/air/doc/abm_report_2008.pdf

⁴ http://www.eurocontrol.int/statfor/public/subsite_homepage/homepage.html

⁵ <http://www.accc.gov.au/content/index.phtml/itemId/744584/fromItemId/729983>

<http://www.comcom.govt.nz/BusinessCompetition/Anti-competitivePractices/Applications/airnewzealandquantas.aspx>

vuelos y que funcionan sobre todo en rutas de distancia corta y media, con gastos reducidos y un coeficiente de ocupación relativamente alto”.

4. ASUNTOS SIGNIFICATIVOS

4.1 Al elegir el método de selección adecuando entre los anteriormente descritos, deberían tomarse en consideración un equilibrio entre la limitación de los datos relativos a esta categoría de transportistas y la aplicación de un elemento de apreciación subjetiva para categorizarlos.

4.2 Por una parte, la evaluación cuantitativa de los costos y las tarifas podría producir la lista más exacta de transportistas económicos, dejando poco lugar para el juicio subjetivo. Sin embargo, es muy difícil vigilar los movimientos de las tarifas aéreas sobre una base de mercado por mercado y llegar a conocer asimismo cuántos asientos se asignan a las tarifas bajas, debido a la falta de datos a los que puede accederse con facilidad. Por otra parte, la evaluación cualitativa, ya sea de los servicios a bordo o de los modelos de negocio podría resultar más práctica en vista de la información a la que puede accederse con facilidad, si bien podría existir un alto grado de juicio subjetivo. Como el número de transportistas económicos está creciendo, han de surgir más variantes entre los LCC que diferencien la cantidad y la calidad de sus servicios, aumentando así las consecuencias del juicio subjetivo por lo que respecta al proceso de selección.

4.3 También hay que tener en cuenta que, a largo plazo, resultaría más difícil hacer una distinción definida entre los transportistas económicos y las líneas aéreas de otro tipo, sobre la base de los servicios que ofrecen y/o los modelos de negocio. Ello se debe a que las principales líneas aéreas de red (transportistas establecidos) han cambiado su enfoque para lograr reducciones de costos y modificar el modo en que funcionan, en respuesta a las crecientes presiones ejercidas por los LCC con respecto a costos y competencia. El aumento de la convergencia de servicios y modelos de negocio podría hacer que la etiqueta de LCC deje de ser pertinente en algún momento futuro.

4.4 Independientemente del método elegido, se requeriría un análisis de ruta limitado debido a que los vuelos de bajo costo de algunas líneas aéreas sólo se explotan en rutas específicas. Dado que los LCC podrían dejar de lado o modificar sus modelos de negocio, o que las líneas aéreas de red podrían transformarse en transportistas económicos, también sería necesario realizar evaluaciones periódicas para actualizar la lista de transportistas económicos.

4.5 Una de las cuestiones técnicas que debería abordarse en este contexto es la forma en que el horario de vuelo, los datos de tráfico y los datos financieros correspondientes a un LCC podrían segregarse cuando tal LCC se haya establecido como una “línea aérea dentro de una línea aérea”, es decir, una filial o división de una línea aérea de red principal o de una línea aérea no regular, que realice operaciones regulares en rutas de corto recorrido con el fin de competir con los transportistas económicos y para evitar la amenaza posible de la entrada de nuevos operadores. Una “línea aérea dentro de una línea aérea” a menudo utiliza el mismo código de transportista que el de su compañía matriz (de allí la dificultad para diferenciar los vuelos de los LCC de los de la compañía matriz).

4.6 Teniendo en cuenta estas dificultades, la forma práctica de identificar los transportistas económicos en las estadísticas de la OACI podría consistir en enviar a los Estados contratantes una lista de los LCC compilada por la Secretaría, pidiéndoles que envíen información sobre la idoneidad de la categorización respecto a los transportistas que figuran en la lista, y respecto a otros no enumerados, a fin de actualizar la lista sobre una base regular.

4.7 *La 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-1) recomendó que la definición de transportista económico elaborada por la OACI en el Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626) sea aceptada y que la lista de los LCC que se adjunta en el*

Apéndice de la STAP/14 WP 11 sea actualizada por la OACI sobre una base regular, de acuerdo con la información enviada por los Estados, y que dicha lista debería ser enmendada mediante la inclusión de los códigos de la OACI en lugar de los de la IATA. Sin embargo, se sugiere que ambos códigos se conserven, a fin de poder realizar las comprobaciones necesarias con bases de datos externas, tales como la de la OAG.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

5.1 Se invita a la Reunión departamental a:

- a) convenir en que se acepte la definición de transportista económico (LCC) elaborada por la OACI en el *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626);
- b) convenir en que la OACI debería actualizar anualmente la lista de los LCC, que figura en el Apéndice de la presente nota de estudio, basándose en la información enviada por los Estados contratantes; y
- c) convenir en que los códigos relacionados con cada LCC deberían, de preferencia, mostrar tanto los códigos de la IATA como los de la OACI.

APPENDIX A

LIST OF POSSIBLE LCCs (PRELIMINARY COMPILATION)

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
AF	Morocco	Atlas Blue	BMM	8A	2004		100% Royal Air Maroc (2004-)		
AF	Morocco	Jet4You	JFU	8J	2006		100% TUI AG (min 40%, 2006-)		
AF	South Africa	1Time	RNX	1T	2003				
AF	South Africa	Kulula.com		MN	2001		100% Comair (2001-)		
AF	South Africa	Mango		JE	2006		100% South African Airways (2006-)		
AP	Australia	Compass Airlines		YM	1990	1993			Ceased operations in 1991; Resumed services under SCA in 1992
AP	Australia	Impulse Airlines		VQ	1992	2004	100% Qantas (2001-2003)		Integrated into the QantasLink group of subsidiary airlines in 2001; Impulse brand was replaced by Jetstar in 2004
AP	Australia	Jetstar	JST	JQ	2003		100% Qantas (2003-)		Replaced Impulse Airlines brand in 2004
AP	Australia	Tiger Airways Australia		TT	2007		100% Tiger Aviation (parent company of Tiger Airways)		
AP	Australia	V Australia	VAU	VA	2008		100% Virgin Blue Holdings (parent company of Virgin Blue Airlines)		
AP	Australia	Virgin Blue Airlines	VBH	DJ	1999		25% Virgin Group (max 100%, 1999-)		
AP	China	Spring Airlines	CQH	9S	2004				
AP	China [Hong Kong SAR]	Oasis Hong Kong Airlines		O8	2006	2008			
AP	China [Macao SAR]	Viva Macau	VVM	ZG	2004				
AP	India	Air India Express	AXB	IX	2004		100% Air India (2004-)		
AP	India	GoAir	GOW	G8	2004				
AP	India	IndiGo		6E	2005				
AP	India	Kingfisher Red		IT	1995		100% Kingfisher Airlines (min 26%, 2007-)	Deccan Aviation (1995-2002), Air Deccan (2002-2008)	
AP	India	Spicejet	SEJ	SG	2000			Royal Airways (2000-2005)	
AP	Indonesia	Adam Skyconnection	DHI	KI	2003				

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
		Airlines							
AP	Indonesia	Citilink		GA	2001		100% Garuda Indonesia (2001-)		
AP	Indonesia	Indonesia AirAsia		QZ	1999		49% AirAsia (2004-)	Awair International (1999-2004)	Ceased operations in 2002; Resumed operations in 2004
AP	Indonesia	Lion Airlines	LNI	JT	2000				
AP	Japan	Air Do	ADO	HD	1996		14% All Nippon Airways (2002-)		Bankruptcy protection from 2002 to 2005
AP	Japan	Skymark Airlines	SKY	BC	1996				
AP	Japan	Skynet Asia Airways	SNJ	6J	1997		14.99% All Nippon Airways (2005-)	Pan Asia Airlines (1997-1999)	Operated under Industrial Revitalization Corporation of Japan (IRCJ) from 2004 to 2007
AP	Japan	Star Flyer	SFJ	7G	2002			Kobe Airlines (2002-2003)	
AP	Malaysia	AirAsia	AXM	AK	1993				Tune Air Sdn Bhd's control since 2001
AP	Malaysia	AirAsia X	XAX	D7	2006		16% AirAsia (over majority together with AirAsia related investors, 2007-), 16% Virgin Group (2007-)	FAX Fly Asian Express (2006-2007)	
AP	New Zealand	Freedom Air		SJ	1995	2008	100% Air New Zealand (previously through its subsidiary Mount Cook Airlines, 1995-2008)		
AP	New Zealand	Kiwi Travel International Airlines			1994	1996		Kiwi Travel Air Charters (1994-1995)	
AP	New Zealand	Pacific Blue Airlines	PBN	DJ	2003		100% Virgin Blue (2003-)		
AP	New Zealand	Tasman Express		NZ	2003		a division of Air New Zealand (2003-)		
AP	Pakistan	Aero Asia International	RSO	E4	1993				
AP	Pakistan	Air Blue	ABQ	ED	2003				
AP	Philippines	Air Philippines	GAP	2P	1995		70% Lucio Tan (majority owner of Philippine Airlines, 1999-)		
AP	Philippines	Cebu Pacific Air	CEB	5J	1988				
AP	Philippines	PAL Express		PR	2008		100% Philippine Airlines		
AP	Republic of Korea	Hansung Air	HAN	HS	2005	2008			
AP	Republic of Korea	Jeju Air	JJA	7C	2006				
AP	Republic of Korea	Jin Air	JNA	LJ	2008		100% Korean Air		Planned initial name was Air Korea
AP	Samoa	Polynesian Blue	PBL	DJ	2005		49% Virgin Blue (2005-)		Took over the jet operations of Polynesian Airlines

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
AP	Singapore	Jetstar Asia	JSA	3K	2004		44.5% Qantas (in Orangestar, 2004-), 30.9% Temasek Holdings (Singapore Airlines' majority owner, ditto, 2004-)		Formed in 2004 (49% Qantas, 19% Temasek Holdings); Jetstar Asia and ValuAir was integrated under a holding company Orangestar in 2005
AP	Singapore	Tiger Airways	TGW	TR	2003		49% Singapore Airlines (2003-), 30.9% Temasek Holdings (Singapore Airlines' majority owner, 2003-), 16% family of Ryanair founder (2003-)		
AP	Singapore	ValuAir	VLU	VF	2003		44.5% Qantas (in Orangestar, 2004-), 30.9% Temasek Holdings (Singapore Airlines' majority owner, ditto, 2004-)		Jetstar Asia and ValuAir was integrated under a holding company Orangestar in 2005
AP	Thailand	Nok Air	NOK	DD	2004		39% Thai Airways International (2004-)		
AP	Thailand	One-Two-Go	OTG	OX	2003		100% Orient Thai Airlines (2003-)		
AP	Thailand	Thai AirAsia	AIQ	FD	2003		49% AirAsia (2003-)		
AP	Viet Nam	Jetstar Pacific		BL	1991		86.49% Vietnam Airlines (min 56.49%, 1991-2005), 30% U-Land Airlines (1998-2000), 18% Qantas (with option to increase to 30%, 2007-)	Pacific Airlines (1991-2008)	
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			2002	2004			
EU	France	Aeris		SH	1990	2003		Air Toulouse (1990-1999)	

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
EU	France	Flywest			2004	2005			
EU	France	Virgin Express France			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
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		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)		ST	2003	2005	100% Germania (2003-2005), 100% dba (2005)		Merged into dba in 2005
EU	Germany	Germanwings	GWI	4U	2002		100% Eurowings (2002-2008), 100% Lufthansa (2009-)		
EU	Germany	TUIFly		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		HW	2002				
EU	Ireland	Aer Arann	REA	RE	1970				
EU	Ireland	Eujet		VE	2003	2005			
EU	Ireland	JetMagic		GX	2002	2004			
EU	Ireland	Ryanair	RYR	FR	1985				Merged with Buzz in 2003
EU	Ireland	Virgin Express (Ireland)		TV	1998	2001	100% Virgin Express Holdings (1998-2001)		
EU	Italy	Air Europe		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				
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

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
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			2000	2005	100% Transavia (owned 100% by KLM and then Air France-KLM, 2000-2005)		Merged into Transavia in 2005
EU	Netherlands	Dutchbird		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		VX	2003	2004			
EU	Norway	Color Air			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		4P	2001	2004			
EU	Poland	Centralwings		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		SH	2003	2007			
EU	Sweden	Flynordic		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			2002	2005	a division of Malmo Aviation (2002-2005)		Integrated into Malmo Aviation in 2005
EU	Sweden	Snowflake			2002	2004	a division of SAS (2002-2004)		Integrated into SAS in 2005
EU	Sweden	Sverige-flyg			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	TEA Basel (1988-1998)	

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
							40%, 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			1992	1999		Air Bristol (1992-1995)	Formed in 1992 by a group of former Brymon Airlines
EU	United Kingdom	Air Scotland			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	BMIBaby	BMI	WW	2002		100% Airlines of Britain Group (parent company of BMI British Midland, 2002-)		
EU	United Kingdom	Buzz			1999	2003	100% KLM UK (1999-2003), Ryanair (2003)		Merged into Ryanair in 2003
EU	United Kingdom	Debonair		2G	1995	1999			
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			

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
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		NM	2006				
EU	United Kingdom	Monarch Scheduled		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		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)	
LA	Brazil	Azul Linhas Aereas Brasileiras SA	AZU	AD	2008				
LA	Brazil	BRA Transportes Aéreos	BRB	7R	1999	2007		Brasil Rodo Aéreo (1999-2006)	
LA	Brazil	GOL Transportes Aéreos	GLO	G3	2000				Acquired Varig in 2007 (but continue a separate operation)
LA	Brazil	OceanAir	ONE		2002				
LA	Brazil	Webjet Linhas Aéreas	WEB	WJ	2005				
LA	Columbia	Easy Fly	EFY	EF	2007				
LA	Mexico	AeroCalifornia	SER	JR	1982				
LA	Mexico	Alma de Mexico		C4	2006	2008			
LA	Mexico	Aviacsa	CHP	6A	1990		Aeroexo (1994-)		
LA	Mexico	Avolar	VLI	V5	2005	2008			
LA	Mexico	Azteca Airlines (Lineas Aereas Azteca)	LCD	ZE	2000				Formed in 2000 after TAESA closed down
LA	Mexico	Click Mexicana		QA	1975		100% Mexicana (parent company CINTRA and later Grupo Posada, 1990-)	Aerocaribe (1975-2005)	Re-branded as low-cost operator Click Mexicana in 2005
LA	Mexico	Interjet		4O	2005				
LA	Mexico	Viva Aerobus	VIV	VB	2006				
LA	Mexico	Volaris	VOI	Y4	2005				Formed from proposed low-cost carrier Vuelamex
ME	Kuwait	Jazeera Airways	JZR	J9	2004				

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
ME	Saudi Arabia	NAS Air	KNE	XY	2005				
ME	Saudi Arabia	Sama	SMY	ZS	2006				
ME	United Arab Emirates	Air Arabia	ABY	G9	2003				Based in Sharjah
ME	United Arab Emirates	Fly Dubai	FDB		2008		100% Dubai Government (who owns Emirates)		
NA	Canada	Air Canada Tango			2001	2004	a division of Air Canada (2001-2004)		Dissolved in 2004 (but Air Canada still advertises "Tango" as a type of fare on its regular services)
NA	Canada	CanJet Airlines	CJA	C6	1999				Merged into Canada 3000 in 2001; Restarted in 2002; Became a charter-only operation in 2006
NA	Canada	Harmony Airways		HQ	2002	2007		HMY Airways (2002-2004)	Ceased scheduled operations in 2007
NA	Canada	Jetsgo		SG	2002	2005			
NA	Canada	Sunwing Airlines	SWG	WG	2005				
NA	Canada	Westjet Airlines	WJA	WS	1995				
NA	Canada	ZIP		3J	2002	2004	100% Air Canada (2002-2004)		
NA	Canada	Zoom Airlines	OOM	Z4	2002	2008			
NA	United States	Access Air	CYD	ZA	1996	2001			Chapter 11 bankruptcy protection in 1999
NA	United States	Air South	KKB	WV	1993	1997			
NA	United States	AirTran Airways	TRS	FL	1992		100% AirTran Corp (parent company of Mesaba Airlines, 1994-1995)	Conquest Sun (1992-1994)	AirWays Corporation (holding company) merged with ValuJet and became AirTran Holdings Inc in 1997 (ValuJet became AirTran Airlines)
NA	United States	Allegiant Air	AAY	G4	1997			WestJet Express (1997-1998)	Chapter 11 bankruptcy protection in 2000
NA	United States	ATA Airlines	AMT	TZ	1973	2008		American Trans Air (ATA, 1973-2003)	Chapter 11 bankruptcy protection from 2004 to 2006
NA	United States	Continental Lite		CO	1993	1995	a division of Continental Airlines (1993-1995)		Integrated into Continental Airlines in 1995
NA	United States	Delta Express		DL	1996	2003	100% Delta Air Lines (1996-2003)		Replaced by Song in 2003
NA	United States	Eastwind Airlines	SGR	W9	1993	1999			
NA	United States	Frontier Airlines	FFT	F9	1994		100% Republic Airways Holdings (2009-)		
NA	United States	Go!		YV	2006		100% Mesa Air Group (2006-)		
NA	United States	Independence Air	IDE	DH	1989	2006		Atlantic Coast Airlines (1989-2004)	Atlantic Coast Airlines had been operated as United Express and Delta Connection
NA	United States	JetBlue Airways	JBU	B6	1998		19% Lufthansa (2008-)		
NA	United States	Kiwi International Airlines	KIA	KP	1992	1999			Ceased operations in 1996 and 1999
NA	United States	Laker Airways	LBH		1995	1997			

Area	Country	Airline	ICAO Code	Code	Formed	Ceased	Ownership relations with other airlines	Former names	Notes
NA	United States	Metrojet		US	1998	2001	100% US Airways		Integrated into US Airways in 2001
NA	United States	Midway Airlines	MDW	ML	1976	1991			
NA	United States	Midwest Airlines	MEP	YX	1983		47% Northwest Airlines (through Midwest Air Partners, 2008-)	Midwest Express (1983-2003)	
NA	United States	Morris Air	MSS		1984	1994	100% Southwest Airlines (1993-1994)		Merged into Southwest Airlines in 1994
NA	United States	National Airlines	NAN	N7	1995	2002			
NA	United States	New York Air			1980	1987	100% Texas Air Corporation (1980-1987)		Merged into Continental Airlines in 1987
NA	United States	Pacific Southwest Airlines	PSX	PS	1949	1988	100% USAir (1986-1988)		Merged into USAir in 1988
NA	United States	People Express		PE	1981	1987	100% Texas Air Corporation (1986-1987)		Merged with Frontier Airlines in 1985 and Britt Airways and Provincetown-Boston Airways in 1986; Merged into Continental Airlines in 1987
NA	United States	Pro Air	PSZ	P9	1996	2000			
NA	United States	Reno Air	ROA	QQ	1990	1999			American Airline acquired 100% and absorbed in 1999
NA	United States	Shuttle by United		UA	1994	2001	100% United Airlines (1994-2001)		Dubbed as U-2; Integrated into United Airlines in 2001
NA	United States	Skybus Airlines	SKB	SX	2004	2008			
NA	United States	SkyValue USA		XP	2006	2007			
NA	United States	Song		DL	2002	2006	100% Delta Air Lines (2002-2006)		Integrated into Delta Air Lines in 2006
NA	United States	Southwest Airlines	SWA	WN	1967			Air Southwest (1967-1971)	Merged with Morris Air in 1994
NA	United States	Spirit Airlines	NKS	NK	1980			Charter One (1980-1992)	
NA	United States	Sun Country Airlines	SCX	SY	1982				
NA	United States	Ted		UA	2003	2009	a division of United Airlines (2003-2009)		Integrated into United Airlines in 2009
NA	United States	Tower Air	TOW	FF	1982	2000			
NA	United States	USA 3000	GWY	U5	2001				Brendan Airways d/b/a USA 3000 Airlines
NA	United States	ValuJet	VJA	J7	1993	1997			Merged into AirWays Corp (AirTran Airways) in 1997
NA	United States	Vanguard	VGD	NJ	1994	2002			
NA	United States	Virgin America	VRD	VX	2004		25% Virgin Group (2004-)		
NA	United States	Western Pacific	KMR	W7	1994	1998			