



**NOTE DE TRAVAIL**

**DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES**

**Montréal, 23 – 27 novembre 2009**

**Point 2 : Données de trafic des transporteurs aériens et statistiques de courants de trafic**

**DÉFINITION ET IDENTIFICATION DES TRANSPORTEURS À FAIBLES COÛTS**

(Note présentée par le Secrétariat)

**SOMMAIRE**

La nécessité d'identifier les transporteurs à faibles coûts (TFC) dans le Programme statistique de l'OACI est de plus en plus importante en raison de la présence plus marquée de ces transporteurs sur le plan international. L'OACI a déjà établi une définition des TFC dans le contexte de la réglementation économique du transport aérien international, mais d'autres définitions et méthodes d'identification ont cours dans certains États et certaines organisations internationales. La présente note passe en revue différentes méthodes d'identification, ainsi que les problèmes connexes, tels que le compromis entre la quantité limitée de données dans cette catégorie de transporteurs et l'application d'un facteur d'évaluation subjectif pour déterminer la catégorisation. Afin d'intégrer ce nouveau segment de marché dans le Programme statistique de l'OACI, la présente note propose que l'OACI envoie aux États contractants la liste des TFC présentée en appendice pour solliciter leur avis sur la validité de la catégorisation des transporteurs figurant sur cette liste (et d'autres qui n'y figurent pas) de manière à actualiser la liste périodiquement.

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

**1. INTRODUCTION**

1.1 L'augmentation des TFC a eu un impact significatif sur la concurrence aérienne, les modèles de gestion aérienne et le transport aérien en général. Les TFC sont d'abord apparus sur le marché du transport aérien intérieur des États-Unis, avec l'*Airline Deregulation Act* de 1978, avant de s'étendre à d'autres marchés nationaux et internationaux. Au début des années 1990, les TFC ont commencé à se développer en Europe où les marchés du transport aérien avaient été déréglementés avec la mise en œuvre du troisième volet de la libéralisation du marché européen du transport aérien, puis ils se sont étendus au reste du monde.

1.2 La présente note fournit des renseignements de base sur la nécessité d'inclure les TFC dans les statistiques de l'OACI et examine la définition et les méthodes d'identification de ces transporteurs, ainsi que les problèmes qui se rattachent à ces méthodes. L'appendice à la présente note fournit une liste préliminaire de TFC établie par le Secrétariat.

## 2. NÉCESSITÉ D'INCLURE LES TFC

2.1 À l'heure actuelle, les statistiques de l'OACI distinguent les transporteurs aériens selon le type de services qu'ils offrent, à savoir les vols internationaux ou nationaux réguliers ou non réguliers, ainsi que selon leur type de trafic, à savoir le transport de passagers ou de marchandises. Cependant, en raison des récentes modifications structurelles entreprises par l'industrie du transport aérien, il y a un intérêt croissant (et donc un besoin) pour inclure un niveau de classification fondé sur les caractéristiques des modèles de gestion des compagnies aériennes, c'est-à-dire celui des TFC.

2.2 L'incorporation des TFC dans les statistiques de l'OACI gagne de l'importance, car ces transporteurs se sont rapidement développés, non seulement au niveau national, mais, de plus en plus, au niveau international. L'expansion internationale des TFC a été aiguillonnée par les progrès de la libéralisation du transport aérien international. Selon les derniers chiffres de l'OACI sur le trafic aérien, le nombre de passagers transportés sur des vols réguliers (internationaux et nationaux) a augmenté d'environ 4,4 % par an entre 1998 et 2008. Cette augmentation du transport de passagers s'est inégalement répartie entre les transporteurs aériens membres de l'Association du transport aérien international (IATA) et les TFC. La part de marché des TFC a augmenté de manière significative, atteignant 30 % du trafic régulier intérieur et environ 20 % du trafic régulier international dans son ensemble.

## 3. DÉFINITION ET IDENTIFICATION

3.1 L'OACI a établi une définition des TFC dans le contexte de son Objectif stratégique D.4 (libéralisation de la réglementation du transport aérien et efficacité de la gestion de l'infrastructure). Le Chapitre 5.1 du *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) définit un transporteur à faibles coûts comme « un transporteur aérien qui a des coûts relativement bas par rapport à d'autres transporteurs comparables et qui offre des tarifs passagers ou marchandises avantageux. Un tel transporteur peut être indépendant, être une division ou une filiale d'une compagnie majeure ou, dans certains cas, être l'ancienne branche d'exploitation de vols d'affrètement d'un groupe de compagnies aériennes. » Les TFC sont aussi appelés compagnies aériennes à faibles coûts ou compagnies ou transporteurs aériens à services minimums, à rabais, à bas tarifs, économiques ou à prix basés sur la valeur.

3.2 La définition de l'OACI des TFC s'attache à la question des coûts et des tarifs, et ses critères sont similaires à ceux adoptés par le département des Transports des États-Unis (DOT). Dans son rapport de 1996 intitulé *Low Cost Airline Service Revolution*<sup>1</sup>, le DOT a sélectionné les TFC sur la base des éléments suivants :

- a) les coûts d'exploitation unitaires : les coûts d'exploitation ont été estimés par siège-mille disponible pour le service passagers en utilisant le total des dépenses d'exploitation moins les dépenses liées au transport, et en employant la méthode des recettes en déduction de la dépense pour estimer les dépenses non liées aux passagers

---

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

(c'est-à-dire en supposant qu'elles étaient égales aux recettes non liées aux passagers et en réduisant le total des coûts d'exploitation en conséquence) ;

- b) les pratiques tarifaires : les tarifs moyens de chaque nouveau transporteur ont été examinés marché par marché pour déterminer si, avant d'entrer sur un marché de paire de villes, il maintenait invariablement des tarifs bas par rapport aux autres transporteurs aériens.

3.3 Pour sa part, l'Autorité de l'aviation civile (CAA) du Royaume-Uni, dans son rapport intitulé *No-frills Carriers: Revolution or Evolution? A Study by the Civil Aviation Authority* (CAP 770, 2006)<sup>2</sup> définit les TFC qualitativement, c'est-à-dire essentiellement ceux qui ont une seule classe de transport, qui offrent des services minimums à bord et qui ne sont pas connectés aux systèmes de réservations internationaux. La CAA note que le manque relatif de services à bord par rapport aux transporteurs traditionnels a été considéré, du moins par le passé, comme l'une des caractéristiques définissant ce type de transporteur aérien, en même temps les bas tarifs qu'ils offrent. Juger si un transporteur aérien a des coûts élevés ou faibles est à la fois plus compliqué que d'évaluer ses services à bord et potentiellement moins pertinent (si, par exemple, un transporteur aérien recherche un marché à tarifs élevés).

3.4 Une autre façon de distinguer les TFC est d'examiner sous un angle qualitatif les modèles de gestion des transporteurs aériens dans leur ensemble. Le secteur de l'aviation, les organismes de réglementation, les médias et les voyageurs ont une idée générale de ce qu'est un modèle de gestion à faibles coûts et des services que les TFC sont censés offrir, à savoir, avec quelques variantes, des services point à point principalement sur des routes court-courriers, à fréquence élevée, avec des structures tarifaires simples, une seule classe à forte densité avec peu ou pas de services, une dotation en personnel souple avec des frais généraux minimaux et une utilisation intensive du commerce électronique pour le marketing et la distribution. Pour maintenir leurs structures à faibles coûts, ces transporteurs aériens n'exploitent habituellement qu'un seul type d'aéronef dont ils font une utilisation plus élevée. Ils utilisent souvent des aéroports secondaires moins encombrés pour assurer de courtes durées d'escale et une plus grande ponctualité, et pour économiser les coûts liés aux aéroports. Ce sont les faibles coûts d'exploitation qui permettent aux TFC de réserver une large part de leurs sièges aux bas tarifs.

3.5 L'identification des TFC d'après leurs modèles de gestion a été adoptée, notamment, par le rapport sur les *Analyses of the European Air Transport Market: Airline Business Models*<sup>3</sup> (préparé par la Commission européenne), la publication semestrielle d'EUROCONTROL *Low-Cost Carrier Market Update*<sup>4</sup>, ainsi que par la Commission australienne de la concurrence et de la consommation (ACCC) et par la New Zealand Commerce Commission lorsqu'elles ont examiné la candidature de Qantas et d'Air New Zealand à l'alliance qu'elles proposaient<sup>5</sup>. À titre d'exemple, le rapport de la Commission européenne divisait les compagnies aériennes en quatre catégories : transporteurs en réseau à services complets, TFC, transporteurs régionaux et exploitants de vols d'affrètement et vols de vacances. La catégorie des TFC comprend les compagnies aériennes qui offrent des bas prix pour la majorité des vols et qui exploitent principalement des routes court-courriers et moyen-courriers avec des frais généraux faibles et un facteur de charge relativement élevé.

---

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

La CAA a utilisé les termes « à prix réduits » au lieu de « transporteurs à faibles coûts » pour éviter la confusion avec les exploitants de vols d'affrètement qui ont toujours considéré que leurs coûts d'exploitation étaient bas.

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air/doc/abm\\_report\\_2008.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/doc/abm_report_2008.pdf)

<sup>4</sup> [http://www.eurocontrol.int/statfor/public/subsite\\_homepage/homepage.html](http://www.eurocontrol.int/statfor/public/subsite_homepage/homepage.html)

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

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

#### 4. ENJEUX

4.1 Dans le choix de la méthode de sélection appropriée parmi les méthodes décrites ci-dessus, il faudrait tenir compte du compromis entre la quantité limitée de données sur cette catégorie de transporteurs et l'application d'un facteur d'évaluation subjectif pour les catégoriser.

4.2 D'une part, l'évaluation quantitative des coûts et des tarifs pourrait produire une liste plus exacte des TFC, laissant un minimum de place au jugement subjectif. En raison du manque de données immédiatement disponibles, il est cependant très difficile de surveiller les mouvements des tarifs aériens marché par marché et de savoir combien de sièges ont été réservés aux faibles tarifs. Par ailleurs, l'évaluation qualitative des services à bord ou des modèles de gestion pourrait être plus pratique étant donné que l'information est immédiatement disponible, quoiqu'elle laisse une part élevée au jugement subjectif. La multiplication des TFC fera apparaître un plus grand nombre de variantes qui différencieront la quantité et la qualité de leurs services, augmentant de ce fait l'impact du jugement subjectif sur le processus de sélection.

4.3 Il ne faudrait pas oublier non plus qu'à long terme il pourrait se révéler plus difficile de faire une distinction nette entre les TFC et les autres transporteurs en fonction des services qu'ils offrent ou de leurs modèles de gestion, parce les grandes compagnies groupées en réseau (les compagnies traditionnelles) réduisent de plus en plus leurs coûts et modifient leur manière de fonctionner face aux pressions grandissantes des TFC en ce qui concerne les coûts et la concurrence. La convergence croissante des services et des modèles de gestion pourrait en fait finir par invalider l'étiquette TFC.

4.4 Quelles que soient les méthodes retenues, il faudrait effectuer une analyse de routes limitée, car les vols à faibles coûts de certaines compagnies aériennes ne sont exploités que sur des routes spécifiques. Étant donné que les TFC pourraient abandonner ou modifier leurs modèles de gestion et que les compagnies aériennes en réseau pourraient devenir des TFC, il serait aussi nécessaire de réaliser des évaluations périodiques pour mettre à jour la liste des TFC.

4.5 Une question technique sur laquelle il faudrait se pencher dans ce contexte est la façon de distinguer la planification des vols, le trafic et les données financières d'un TFC lorsque celui-ci est établi en tant que « compagnie aérienne au sein d'une compagnie aérienne », à savoir une filiale ou une division d'une grande compagnie aérienne en réseau ou d'un exploitant de vols non réguliers, assurant des vols réguliers sur de courtes distances pour concurrencer les TFC et éviter la menace potentielle de nouveaux venus. Une « compagnie aérienne au sein d'une compagnie aérienne » utilise souvent le même code de transporteur que sa société mère (d'où la difficulté de différencier les vols des TFC de ceux des sociétés mères).

4.6 Compte tenu de ces difficultés, la façon la plus pratique d'inclure les TFC dans les statistiques de l'OACI pourrait être d'envoyer une liste établie par le Secrétariat aux États contractants et de solliciter leur avis sur la validité de la catégorisation des transporteurs figurant sur cette liste (et d'autres qui n'y figurent pas) de manière à actualiser la liste périodiquement.

4.7 *La quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14-1) a recommandé que la définition de TFC établie par l'OACI dans le Manuel de la réglementation du transport aérien international (Doc 9626) soit adoptée, que la liste des TFC jointe en appendice à la note STAP/14-WP/11 soit régulièrement mise à jour par l'OACI en fonction des avis des États, et qu'elle soit amendée par l'insertion des codes de l'OACI au lieu de ceux de l'IATA. Il est cependant proposé de conserver les deux codes afin de pouvoir réaliser les contre-vérifications nécessaires avec des bases de données externes, comme celle de l'OAG.*

5. **SUITE À DONNER PAR LA DIVISION**

5.1 La Division est invitée :

- a) à accepter la définition de TFC établie par l'OACI dans le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) ;
- b) à convenir que l'OACI devrait mettre à jour annuellement la liste des TFC figurant en appendice à la présente note de travail sur la base des informations communiquées par les États contractants ;
- c) à convenir d'ajouter les codes de l'OACI à la liste des TFC pour que ceux-ci soient identifiés à la fois par les codes de l'IATA et les codes de l'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	Sverigeflyg			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			