

AFRICA WINGS

AFRAA's Panafriican Journal on Air Transport / No. 46: August - October 2019
Le magazine panafricain de l'AFRAA sur le transport aérien / No. 46: août - octobre 2019

AILES D'AFRIQUE



12 Interview with
Mr. Abdérahmane Berthé
*Entretien avec
M. Abdérahmane Berthé*

42 Collaboration and
strategic partnerships
*La collaboration et les
partenariats stratégiques*

20 Driving connectivity
on the African continent
*Stimuler la connectivité
aérienne en Afrique*

28 Baggage tracking
Traçabilité des bagages

59 AFRAA
Air traffic statistics
Statistiques du transport aérien

AFRICA'S BIGGEST AIRLINE CEO'S CONFERENCE



The African Airlines Association (AFRAA) 51st Annual General Assembly (AGA)



and African Air Transport Summit will take place in Mauritius
from 10-12 November 2019. The AGA will be hosted by Air Mauritius.

Participation is by invitation only

For sponsorship and exhibition opportunities, please contact the AFRAA Secretariat for details.

An integrated and interconnected continent - the Africa we want

*Un continent intégré et interconnecté
- l'Afrique que nous voulons*



In 2013, on the occasion of the 50th anniversary of the African Union (AU), the AU leadership expressed the desire to give a stronger and more ambitious impetus to Africa's socio-economic development and integration agenda. The AU Agenda 2063 was elaborated in which 12 flagship projects were selected and included on the basis of their high potential for substantively changing the face of Africa.

The AU Agenda 2063 sets a strategic framework for Africa for action towards achieving the aspirations of an integrated continent based

on the ideals of Pan-Africanism and the vision of Africa's Renaissance. The AU Agenda 2063 flagship projects that envision an integrated Africa with seamless borders include: the establishment of the Single African Air Transport Market (SAATM), The creation of the African Continental Free Trade Area (AfCFTA) and the Free Movement Protocol for people and goods.

The AfCFTA agreement was adopted and opened for signature on 21 March 2018. The operational phase of the AfCFTA entered into force on 30 May 2019 and was officially launched on 7 July 2019. As at July 2019, all African countries except Eritrea have signed the agreement while 27 States have ratified the agreement.

The speedy entry into force of the AfCFTA is a source of pride for the continent. The agreement will transform Africa into one of the largest free trade areas since the formation of the World Trade Organisation. Whereas major strides have been made on the AfCFTA, SAATM implementation progress has been slower. As at July 2019, 28 States had signed the SAATM solemn commitment. Out of these, ten States had implemented all the SAATM Concrete measures mandated by the African Civil Aviation Commission (AFCAC). Eighteen SAATM member States had signed the Memorandum of Implementation (MoI) that ensures the removal of any air service agreement restrictions that are not in compliance with the Yamoussoukro Decision (YD).

Some of the main hurdles to the implementation progress are the existing divergent views and concerns from the industry on SAATM. One of the major concerns is the regulatory framework of the SAATM that needs to be finalised. AFRAA, as a member of the Monitoring Body of the YD, will continue to play an active role on the follow up and implementation of SAATM.

As we laud the 28 States that have signed the solemn commitment and encourage those that are yet to complete the concrete measures to do so as soon as possible, AFRAA envisages a joint and a phased approach for the effective implementation of SAATM. Successfully implemented, liberalisation of African skies will enhance intra-African connectivity and develop trade and tourism. This will benefit the air transport industry and allow African carriers to dominate African skies.

AFRAA urges States and stakeholders to go a step further to ensure they create an enabling operating environment for airlines so that they may realise maximum potential of SAATM and bring us closer to our common goal of an integrated and prosperous Africa - the Africa we want. ☀

En 2013, à l'occasion du 50^{ème} anniversaire de l'Union africaine (UA), les responsables de l'UA ont exprimé le désir de donner un élan plus vigoureux et plus ambitieux au programme de développement et d'intégration socio-économique de l'Afrique. L'Agenda 2063 de l'UA a été élaboré et douze projets phares ont été retenus et inclus au vu de leur fort potentiel pour réaliser un profond changement de l'Afrique.

L'Agenda 2063 de l'UA définit un cadre stratégique d'action pour l'Afrique qui a vocation à réaliser les aspirations d'un continent intégré basées sur les idéaux du panafricanisme et la vision de la Renaissance de l'Afrique. Parmi les projets phares de l'Agenda 2063 pour une Afrique intégrée avec des frontières sans discontinuité figurent: la mise en place du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA), la création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) et le Protocole relatif à la libre circulation des personnes et des biens.

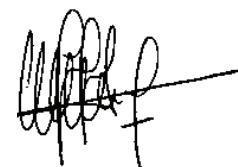
L'accord sur la ZLECA a été adopté et ouvert à la signature le 21 mars 2018. La phase opérationnelle de la ZLECA est entrée en vigueur le 30 mai 2019 et a été officiellement lancée le 7 juillet 2019. Au 31 juillet 2019, tous les pays africains à l'exception de l'Erythrée avaient signé l'accord, tandis que vingt-sept Etats l'avaient ratifié. L'entrée en vigueur rapide de la ZLECA est une source de fierté pour le continent. L'accord transformera l'Afrique en l'une des plus grandes zones de libre-échange depuis la création de l'Organisation mondiale du commerce.

Bien que d'importants progrès aient été accomplis dans le cadre de la ZLECA, la mise en œuvre du MUTAA a été plus lente. Au 31 juillet 2019, l'engagement solennel d'adhésion au MUTAA avait été signé par vingt-huit États. Parmi ceux-ci, dix avaient mis en œuvre toutes les mesures concrètes du MUTAA prescrites par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC). Dix-huit Etats membres du MUTAA avaient signé le protocole de mise en œuvre qui garantit la suppression des restrictions imposées par tout accord de services aériens, et non conformes à la Décision de Yamoussoukro (DY).

Des points de vue divergents et des préoccupations de l'industrie relatives au MUTAA comptent parmi les principaux obstacles à l'avancement de sa mise en œuvre. L'une des principales préoccupations est le cadre réglementaire du MUTAA qui doit être finalisé. L'AFRAA, en tant que membre de l'organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro, continuera à jouer un rôle actif dans le suivi et la mise en œuvre du MUTAA.

Au moment où nous applaudissons les 28 Etats qui ont souscrit à l'engagement solennel tout en encourageant ceux qui n'ont pas encore pris toutes les mesures concrètes pour le faire dans les meilleurs délais, l'AFRAA préconise une approche conjointe et par étapes pour une mise en œuvre effective du MUTAA. Lorsqu'elle sera une réalité, la libéralisation du ciel africain renforcera la connectivité intra-africaine et développera le commerce et le tourisme. Le transport aérien en sortira gagnant et les transporteurs africains pourront dominer le ciel africain.

L'AFRAA exhorte les États et tous les autres acteurs à faire un pas de plus pour créer un environnement d'exploitation favorable aux compagnies aériennes afin qu'elles puissent réaliser le plein potentiel du MUTAA et nous rapprocher de notre objectif commun d'une Afrique intégrée et prospère - l'Afrique que nous voulons. 



Mr. Abdérahmane Berthé
AFRAA Secretary General
Secrétaire Général de l'AFRAA

CONTENTS

SOMMAIRE

August - October 2019

Features / Articles de fond

06

AFRAA stages the 8th Convention

L'AFRAA organise la 8^{ème} Convention

This year's theme: '**winning together**', encapsulated AFRAA's commitment to promote growth and sustainable aviation in Africa through sharing best practices and collaboration.

Le thème de cette année: «**Gagner ensemble**», résume l'engagement de AFRAA à promouvoir une aviation prospère et durable en Afrique par le partage de meilleures pratiques et la collaboration.

12

Interview with

Mr. Abdérahmane Berthé

Entretien avec M. Abdérahmane Berthé

The Secretary General of the African Airlines Association (AFRAA), gives an update on the implementation of SAATM.

Le secrétaire général de l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) fait le point sur la mise en œuvre de SAATM.

20

Driving connectivity on the African continent

Stimuler la connectivité aérienne en Afrique

A profound Air Service Development (ASD) programme has major benefits for a wide range of stakeholders.

Un programme approfondi de développement des services aériens présente des avantages majeurs pour de multiples intervenants.

24

In the palm of your hand

Dans la paume de votre main

Ethiopian Airlines' mobile app boosts customer satisfaction and revenues.

Appli mobile d'Ethiopian Airlines: une plus grande satisfaction des clients et plus de revenus.

28

Baggage tracking

Traçabilité des bagages

The pain of mishandled baggage is shared by the airlines which have in the past incurred heavy costs to recover misplaced bags or reimburse passengers when luggage can't be found.

Les compagnies aériennes qui ont encouru des coûts considérables dans le passé pour retrouver des bagages manquants ou rembourser les passagers lorsque leurs bagages ne pouvaient pas être retrouvés partagent la peine des bagages mal gérés.

32

An overview of CORSIA for African airlines

Un aperçu de CORSIA pour les compagnies aériennes africaines

The adoption of a final resolution introducing the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

L'adoption d'une résolution finale introduisant le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation civile internationale (CORSIA).

42

Collaboration and strategic partnerships

La collaboration et les partenariats stratégiques

Investing in win-win collaborations will ensure that the African aviation sector can meet future demand which is projected to double in the next 20 years.

Investir dans des initiatives de collaboration gagnant-gagnant se traduira par une aviation africaine à même de répondre à la demande future qui devrait doubler au cours des 20 prochaines années.





REGULARS | RÉGULIERS

01

Message from AFRAA's Secretary General

Message du Secrétaire Général de l'AFRAA

40

Aircraft analysis: C919

Analyse des avions: Le C919

Once in service the Chinese C919 jetliner will compete directly with the more popular western-built narrow body aircraft.

Une fois en service, le C919 chinois entrera en concurrence directe avec les avions les plus populaires à fuselage étroit construits en occident.

46

News update

Les brèves

53

AFRAA diary

Journal de l'AFRAA

Welcome to AFRAA's communiqué.

Découvrez les dernières infos de l'AFRAA.

59

AFRAA Air traffic stats

Statistiques du transport aérien

PUBLISHERS | EDITEUR
Camerapix Magazines Limited

EDITORIAL DIRECTOR | DIRECTEUR DE LA RÉDACTION
Rukhsana Haq

MANAGING EDITOR | RÉDACTEUR EN CHEF
Maureen Kahonge

COPY EDITOR | RÉVISEUR
Cecilia Gaitho

SENIOR DESIGNER | CONCEPTEUR PRINCIPAL
Sam Kimani

DESIGNER | CONCEPTEUR
Steve Cichau

PRODUCTION MANAGER | GÉRANTE DE PRODUCTION
Rachel Musyoni

FRENCH TRANSLATION | TRADUCTION FRANÇAISE
Ephrem Kamanzi
Angela Kamanzi

ADMINISTRATION | ADVERTISING | PUBLICITÉ
Azra Chaudhry (UK)
Rose Judha (Kenya)
Stephen Omondi (Kenya)

*Africa Wings is published quarterly for AFRAA by
Camerapix Magazines Limited*

*Africa Wings est publié trimestriellement par
Camerapix Magazines Limited pour le compte de l'AFRAA*

Correspondence on editorial and advertising
matters may be sent to either of these addresses

*Toute correspondance relative à la rédaction et aux annonces
peut être envoyée à l'une des adresses suivantes*

Editorial and Advertising Offices:
Camerapix Magazines Limited
PO Box 45048, 00100, GPO Nairobi, Kenya
Tel: +254 (20) 4448923/4/5
Fax: +254 (20) 4448818 or 4441021
Email: creative@camerapix.co.ke

Camerapix Magazines (UK) Limited
32 Friars Walk, Southgate, London, N14 5LP
Tel: +44 (20) 8361 2942
Mobile: +447756340730
Email: camerapixuk@btinternet.com

afraa@afraa.org

Printed in Nairobi, Kenya

Imprimé à Nairobi, Kenya

© 2019 CAMERAPIX MAGAZINES LTD

All rights reserved. No part of this magazine may be reproduced
by any means without permission in writing from AFRAA.
While every care is taken to ensure accuracy in preparing Africa Wings,
the publishers and AFRAA take no responsibility for any
errors or omissions contained in this publication.

*Tous droits réservés. Aucune partie de ce magazine ne peut être
reproduite sans la permission écrite de l'éditeur. Bien que toutes
les précautions aient été prises pour garantir l'exactitude des
informations au cours de la préparation de Ailes d'Afrique,
les éditeurs et AFRAA n'assument aucune responsabilité pour
les erreurs ou omissions contenues dans cette publication.*

**Africa Wings is also
available online
www.afraa.org**

Go where networks grow

Expand your network with the most connected hub in Asia-Pacific*

With well-established links to more than 40 cities in Southeast Asia, over 35 cities in China and more connections to Australia than any other international airport, Singapore Changi Airport can help your network take off in the world's fastest growing region.

To find out more about how Changi Airport can drive your business' growth, please visit changiairportgroup.com/partnerships

*OAG Megahubs International Index 2018



Gardens By The Bay,
Singapore


CHANGI
airport singapore

AFRAA stages 8th Convention with a call for collaboration to promote growth and sustainable aviation in Africa

L'AFRAA organise la 8^{ème} Convention et appelle à la collaboration pour promouvoir une aviation prospère et durable en Afrique



Hon. Ivan Leslie Collendavello, the deputy Prime Minister of Mauritius, with distinguished guests at the opening ceremony of the Convention
S.E. Ivan Leslie Collendavello, vice-premier ministre de Maurice avec les invités de marque lors de la cérémonie d'ouverture de la Convention

AFRAA held its 8th Aviation Stakeholders Convention from 12-14 May 2019 at the Ravenala Attitude in Mauritius. The Convention which was kindly hosted by Air Mauritius brought together more than 300 delegates from across the globe to stimulate dialogue, build sustainable networks to create a more competitive environment for business and improve the aviation support base on the continent.

This year's theme: '**winning together**', encapsulated AFRAA's commitment to promote growth and sustainable aviation in Africa through sharing of knowledge, experiences, best practices and collaboration.

Representing the government of Mauritius, the deputy Prime Minister, Hon. Ivan Leslie Collendavello, officially opened the event. He noted that Africa must do more to increase air connectivity within Africa. "We must work together or we will fail together," he said. "We want to encourage the reduction

L'AFRAA a tenu sa 8^{ème} Convention des acteurs de l'aviation du 12 au 14 mai 2019 à la Ravenala Attitude à Maurice. La Convention qui a été accueillie par Air Mauritius a réuni plus de 300 délégués venus du monde entier pour promouvoir le dialogue et construire des réseaux durables en vue de créer un environnement plus compétitif pour les entreprises et accroître le nombre d'acteurs qui accompagnent l'aviation sur le continent.

Le thème de cette année: «**Gagner ensemble**», résume l'engagement de AFRAA à promouvoir une aviation prospère et durable en Afrique par le partage de connaissances, d'expériences, de meilleures pratiques et la collaboration.

Représentant le gouvernement mauricien, le vice-premier ministre, S.E. Ivan Leslie Collendavello, a inauguré officiellement l'événement. Dans son allocution d'ouverture, il a noté que l'Afrique doit faire plus pour accroître la connectivité aérienne sur le continent. «Nous devons travailler ensemble ou nous échouerons ensemble», a-t-il déclaré. «Nous

of barriers between African states using approaches that take into account the needs of each country.”

The AFRAA Secretary-General, Mr. Abdérahmane Berthé, noted that air traffic in Africa is forecast to double every 15 years. He called for the need to operate more aircraft to cope with the growing demand and opportunities for airlines, airports, service providers, maintenance and repair organisations and equipment manufacturers to develop their businesses. He further noted that African governments need to put aviation development as a priority.

Presentations by a variety of speakers were made on: Matching capacity and demand; Aircraft financing: leasing v purchasing; What's new in the Single African Air Transport Market; A look at the inevitable modernisation of Emergency Response; An overview of air cargo in Africa and measures to develop the liberalisation of the African air cargo industry; Investing in appropriate and cost-effective infrastructure to support Africa's growing aviation industry; Addressing the aviation skills gap in Africa; and Mitigating the cyber security threat and building cyber resilience.

Distinguished panels of experts also took part in discussions on: What steps should be taken to effectively implement the Single African Air Transport Market; driving cross-border cooperation and intra-African connectivity through alliances and partnerships; Aviation taxes and charges in Africa; Implementing cost-efficient structures for all players; and opportunities and challenges in an increasingly digital industry.

Masterclasses

As part of the event, there were masterclasses where cutting edge ideas, industry best practices, new opportunities and practical solutions were presented and discussed. Key air transport topics were presented by consultants and solution experts in a lively and engaging manner and ample time will be provided for debates, case studies and group discussions.

The following classes were conducted:

i) Airline Retailing Strategy: Shifting from Service Provider to Retailer by ATPCO

One of the greatest hurdles airlines face today is the inability to properly differentiate their products. Airline seats are seen as a commodity however different passengers value each of those seats quite differently. So how are today's airlines finding ways to accommodate these different passengers and their progressing needs? One of the most impactful ways is by turning airline products and services into actual consumer merchandising. This Master Class equipped participants with a clear understanding of the steps needed to turn complicated fare attributes into user friendly consumer content.

ii) Industrialise, Adopt and Evolve your Offers - NDC, Distribution and Traveller of the future by Amadeus

NDC and Distribution industry updates and trends, identifying opportunities and challenges for African Airlines based on needs and priorities, converging towards an Omni-channel traveller experience. The class shared best practices and lessons learned to accelerate the industrialization, adoption and evolution of NDC-based solutions and elaborated on the importance of a collaborative approach.

iii) Fleet Planning and Aircraft Selection by Bombardier

The class discussed factors that airlines should take into consideration when selecting their fleet was with insights and views of the worldwide market

voulons encourager la réduction des barrières entre les Etats africains grâce à des approches qui tiennent compte des besoins de chaque pays.»

S'adressant aux participants, le secrétaire général de l'AFRAA, M. Abdérahmane Berthé, a rappelé que le trafic aérien en Afrique devrait doubler tous les 15 ans. Il a souligné la nécessité d'élargir la flotte pour faire face à la demande et aux opportunités croissantes qui se présentent aux compagnies aériennes, aux aéroports, aux fournisseurs de services, aux organisations d'entretien et de réparation, ainsi qu'aux constructeurs aéronautiques afin de développer leurs activités. Il a en outre noté que les gouvernements africains doivent considérer le développement de l'aviation comme une priorité.

Les présentations par divers intervenants ont abordé les sujets suivants: L'adaptation de la capacité à la demande; Le financement d'avions: location versus achat; Quoi de neuf sur le marché unique du transport aérien africain; Regard sur la modernisation inévitable des interventions en cas d'urgence; Une vue d'ensemble du fret aérien en Afrique et des mesures visant à développer la libéralisation de l'industrie du fret aérien en Afrique; Investir dans les infrastructures appropriées et rentables pour soutenir la croissance de l'industrie de l'aviation en Afrique; Répondre au déficit de compétences aéronautiques en Afrique; et Atténuer la menace à la cybersécurité et renforcer la résilience cybersécuritaire.

Des panels d'éminents experts ont également échangé sur: les mesures à prendre pour une mise en œuvre efficace du Marché unique du transport aérien africain; le renforcement de la coopération transfrontalière et la connectivité intra-africaine par des alliances et partenariats; taxes et redevances aéronautiques en Afrique; mise en œuvre de structures efficaces en termes de coûts pour tous les acteurs; et opportunités et défis au sein d'une industrie de plus en plus numérique.

Masterclasses

Dans le cadre de l'événement, des masterclasses ont été organisées pour aborder des idées novatrices, les meilleures pratiques de l'industrie, de nouvelles opportunités et des solutions pratiques. Divers sujets relatifs au transport aérien ont été présentés par des consultants et des experts en solutions suivant une méthodologie dynamique et interactive, avec suffisamment de temps pour des échanges, des études de cas et des discussions en groupe. Les classes suivantes ont été organisées:

i) Stratégie de vente au détail pour une compagnie aérienne: Passer de fournisseur de service à détaillant, par ATPCO

L'un des plus grands obstacles auxquels les compagnies aériennes font face aujourd'hui est l'incapacité de bien différencier leurs produits. Les sièges sont considérés comme une marchandise quelle que soit la valeur différente que les passagers attribuent à chaque siège. Alors, comment les compagnies aériennes d'aujourd'hui s'organisent-elles pour tenir compte de ces différents passagers et de leurs besoins grandissants? L'un des moyens les plus significatifs consiste à transformer les produits et services d'une compagnie aérienne en marchandisage. Cette masterclasse a permis aux participants de comprendre clairement les étapes nécessaires pour transformer les attributs complexes des tarifs en contenu convivial pour les consommateurs.

ii) Industrialisez, adoptez et faites évoluer vos offres - NDC, distribution et voyageur de l'avenir par Amadeus

Mises à jour et tendances de l'industrie en matière de NDC et de distribution, en identifiant les opportunités et défis pour les compagnies aériennes africaines en fonction des besoins et des priorités, tout en convergeant vers une expérience omnicanale du voyageur. Les participants ont partagé les meilleures pratiques et les enseignements pour accélérer l'industrialisation, l'adoption et l'évolution des solutions NDC et se sont appesantis sur l'importance d'une approche collaborative.

and some interesting aspects of Africa. Some of the main areas of the fleet planning process discussed were: Market, Strategic, Operational and Financial Analysis.

In his valedictory speech, the AFRAA Secretary General Mr. Abdérahmane Berthé said: "I have no doubt that during these two days we learned a lot about the aviation industry and have had various opportunities to share our best practices and develop our business. Let us work together, suppliers and consumers of services to take advantage of the opportunities available on the African continent. We were able to explore the areas we can work in partnerships. The challenge of winning together is now to move forward and implement new ideas to sustain the development of African aviation through collaboration."

On behalf of AFRAA Mr. Berthé expressed his sincere gratitude to the government and people of Mauritius for their hospitality and warm welcome to the delegates of the Aviation Stakeholders Convention and commended the work of the Chief Executive Officer of Air Mauritius and his dedicated team.

The event was kindly sponsored by: The Economic Development Board Mauritius (EDB), Bombardier, Rolls Royce, ABSA, Aeroport de Pierrefonds, Afrasia Bank, Airports of Mauritius (AML), ATNS Air Traffic and Navigation services, Embraer, Jackson Square Aviation LLC, Mauritius Tourism Promotion Authority, Rogers Aviation, Airbus, Kenya Civil Aviation Authority, Amadeus, Sabre, Omnicane, and Air Lease Corporation.

The Convention also provided an outstanding brand visibility and business opportunity for industry partners and suppliers of equipment, components, solutions and services through exhibition.

The 9th edition of the Aviation Stakeholders Convention will be held in Ethiopia in 2020. 



iii) Planification de la flotte et sélection des avions par Bombardier

Cette classe qui a abordé les facteurs que les compagnies aériennes devraient prendre en considération au moment de choisir leur flotte était riche d'idées et d'opinions sur le marché mondial et d'aspects intéressants de l'Afrique. Certains des principaux éléments du processus de planification de la flotte évoqués sont: des analyses de marché, stratégique, opérationnelle et financière.

Dans son discours de clôture, le secrétaire général de l'AFRAA M. Abdérahmane Berthé a déclaré: «Je n'ai aucun doute qu'au cours de ces deux jours, nous avons beaucoup appris sur l'industrie de l'aviation et avons eu plusieurs occasions de partager nos meilleures pratiques pour développer notre activité. Travaillez ensemble, fournisseurs et consommateurs de services, pour tirer parti des opportunités disponibles sur le continent africain. Nous avons pu explorer les domaines que nous pouvons exploiter en partenariat. Le défi d'une réussite collective consiste maintenant à aller de l'avant et mettre en œuvre de nouvelles idées pour maintenir le développement de l'aviation africaine par la collaboration».

Au nom de l'AFRAA, M. Berthé a exprimé sa sincère gratitude au gouvernement et au peuple de Maurice pour l'hospitalité et l'accueil chaleureux réservés aux délégués à la Convention des acteurs de l'aviation et a salué le travail abattu par le directeur général d'Air Mauritius et son équipe dévouée.

La Convention était sponsorisée par: L'Economic Development Board Mauritius (EDB), Bombardier, Rolls Royce, ABSA, Aéroport de Pierrefonds, Afrasia Bank, Airports of Mauritius (AML), Air Traffic and Navigation services (ATNS), Embraer, Jackson Square Aviation LLC, Mauritius Tourism Promotion Authority, Rogers Aviation, Airbus, Kenya Civil Aviation Authority, Amadeus, Sabre, Omnicane et Air Lease Corporation.

La Convention a également été une occasion exceptionnelle de rehausser la visibilité des marques et une opportunité de faire des affaires pour les partenaires de l'industrie et les fournisseurs d'avions, de composants, de solutions et de services lors de l'exposition.

La 9^e édition de la Convention des acteurs de l'aviation se tiendra en Ethiopie en 2020. 





Presentations



CEO's interview



Social events



Masterclasses



GUARANTEE SUCCESS WITH THE RIGHT AFTER-MARKET PARTNER.



AGS is Africa's professional and quality one-stop resource for all your aviation needs: commercial aircraft spare parts, initial parts provisioning, mechanicals, avionics, wheel and brakes, MRO services, GSE, training, and warehouse design. All backed by attractive financing and service reps who speak your language.

www.agssusa.com
Phone: 1-301-590-9200
Fax: 1-301-590-3069
Email: Sales@agsusa.com
AOG@agsusa.com



AMERICAN
GENERAL
SUPPLIES, INC.

Our business is to keep you flying...

Authorized distributors for Honeywell, Textron GSE - TUG and DOUGLAS products, SWITLIK, Summit Aerospace, Clyde Machines, Stinar Corporation, TAM Durabus, TREPEL Airport Equipment Company



Interview with Mr. Abdérahmane Berthé

“To improve their competitiveness, airlines must collaborate”

*Entretien avec M. Abdérahmane Berthé
«Pour améliorer leur compétitivité, les compagnies
aériennes devront collaborer»*

Author | Auteur: Rémy Darras, Jeune Afrique



Introduction

Twenty-eight states have to date signed up to the treaty on the Single African Air Transport Market (SAATM), a crucial component of the African Continental Free Trade Area (AfCFTA). The Secretary General of the African Airlines Association (AFRAA), Abdérahmane Berthé, gives an update on its implementation.

As the African Continental Free Trade Area (AfCFTA) is being put in place, AFRAA is a key player in the implementation of the Single African Air Transport Market, which is one of its key components.

This is because liberalising the African skies is all about lifting restrictions on market access, frequencies, capacity and fares. During his visit to Paris, he took the time to provide updates to *Jeune Afrique* about the progress of the project and the many challenges facing its implementation.

Q: What is the current status of implementation of the single market?

A: The process was initiated in January 2018 by the Heads of State of the African Union. A clear desire was expressed: To fast track liberalisation of traffic rights. But I cannot say when the single market will be effective as this depends on the states - a few of them with reservations are yet to be convinced.

To date, 28 states have signed, with many francophone countries. This is a paradox as traffic is low in those countries despite some high-density routes. Their charges and taxes are also the highest in the continent. Nonetheless, for a long time visas between ECOWAS states have been abolished, which is a special case in Africa.

From signing of the text to its implementation, there are nine immediate actions to be taken. We are in the process of putting in place regulations, particularly on consumer protection and competition rules, as well as a dispute settlement mechanism. In May 2018, a multilateral agreement to remove bilateral restrictions was signed by 17 states.



Q: African skies are operated by a few strong airlines and many fragile ones. Some are supported by their states, others are private ... Is there not at the outset an imbalance between them to be able to compete on the market?

A: The modalities of implementing a number of provisions in the Yamoussoukro Decision must be clearly defined, like rules of government subsidies to airlines, which benefit many of them. These subsidies can be of two kinds: support to start-up airlines and support to those which are struggling. A start-up airline must purchase aircraft, have working capital, ... It is therefore inevitably in deficit and needs a lot of money to start. These funds should be regulated in terms of amounts and duration. In the second scenario, i.e. for airlines which are already operating but which are struggling, there should also be a framework, as subsidies can distort competition.

Q: What are the obstacles to the Single African Air Transport Market?

A: Liberalising traffic rights is not enough. Liberalisation means removing all restrictions on market access, frequencies, capacity and fares. Elements that disrupt competition should be regulated: access to airport slots, visa conditions, and taxes, which vary greatly from one country to another. These could be anywhere between \$50 and \$150, with fares much higher in West and Central Africa, than in Eastern Africa. It is really a hindrance. In Europe, you can fly for less than 100 euros.

Q: Isn't there a concern that the single market will favour the biggest? In this case, Ethiopian Airlines, which has already stake in several carriers?

A: Africa is huge. No single airline can serve the whole continent. The largest African airlines operate 60 to 120 aircraft, which is very little compared to Ryanair or Easyjet for example. At the global level, they are in

fact small players. If we want to improve competitiveness, small and large airlines need to collaborate.

Q: Is this not contradictory to call for liberalisation of the market and at the same time urge players to cooperate?

A: In West Africa, there are today three or four airlines which operate certain routes ... Between 7:00AM and 9:00AM, there are several flights to the same destinations from certain airports and in the afternoon, nothing. Some airlines operate to the same destination, but their flights are not coordinated, which requires you to buy another ticket. Nobody is a winner, and especially the passenger.

We therefore urge airlines to collaborate so as to better optimise their networks. They could also put in place spare parts pools and joint fuel purchase schemes. Beyond the routes, our idea is to create an airline alliance. Liberalisation was abrupt in the United States. In Europe, it took a few years to implement. If we do not want it to be just as brutal as in the US, we must be aware that it will be impossible to have 54 hubs and 54 airlines of critical size in Africa. Consolidation will be necessary, i.e. airlines which come together, either in terms of capital, or in terms of commercial operations. ☺

Introduction

Vingt-huit États ont signé à ce jour le traité sur le Marché unique du transport aérien africain (MUTAA), une composante essentielle de la Zone de libre-échange économique africaine (ZLECA). Le secrétaire général de l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), Abdérahmane Berthé, fait le point sur sa mise en œuvre.

Alors que la zone de libre-échange économique africaine (ZLECA) se met en place, AFRAA est un acteur privilégié de la mise en œuvre du Marché

unique du transport aérien africain, qui en constitue l'un des chapitres les plus importants.

Car au travers de la libéralisation du ciel africain, c'est de la levée de toute restriction sur l'accès au marché, les fréquences, la capacité et les tarifs, dont il est question. De passage à Paris, il a pris le temps de détailler pour Jeune Afrique l'avancement du projet et les nombreux défis que pose encore sa mise en œuvre.

Q: Comment avance le processus de mise en place du ciel unique?

A: Le processus a été engagé en janvier 2018 par les chefs d'État de l'Union africaine. Une volonté claire s'y est exprimée: aller plus vite dans la libéralisation des droits de trafic. Mais je ne peux pas dire quand le marché unique sera effectif, cela dépend des États - car il reste aussi à convaincre certains d'entre eux, qui ont encore des réserves.

À ce jour, 28 États ont signé, notamment des francophones. Ce qui est paradoxal, car le trafic y est faible malgré quelques lignes avec une densité élevée. Les charges et taxes y sont aussi les plus élevées du continent. En revanche, cela fait bien longtemps qu'il n'y a plus de visas entre États de la CDEAO, un cas particulier en Afrique.

Entre la signature du texte et son application, il y a neuf mesures immédiates à mettre en œuvre. Nous sommes en train de mettre en place un cadre législatif, notamment autour de la protection des consommateurs, des règles de concurrence et élaborons un dispositif pour le règlement des disputes. En mai 2018, un accord multilatéral permettant de relever les restrictions bilatérales a été signé par 17 États.

Q: Le ciel africain est constitué de quelques compagnies fortes et de beaucoup de compagnies fragiles. Certaines sont soutenues par leurs États, d'autres sont privées... N'y a-t-il pas dès le départ un déséquilibre entre elles pour affronter le marché?

A: Les modalités d'application d'un certain nombre de dispositions dans la Décision de Yamoussoukro doivent être clairement définies, comme les règles de subvention des États aux compagnies, qui bénéficient à beaucoup d'entre elles. Ces subventions peuvent être de deux ordres: l'assistance aux compagnies qui démarrent et le soutien à celles qui sont en difficulté.



Une compagnie qui démarre doit acheter des avions, disposer de fonds de roulement... Elle est donc nécessairement déficitaire et a besoin de beaucoup de fonds pour démarrer. Il faut que ces fonds soient réglementés en termes de montant et de durée.

Dans le deuxième cas, celui des compagnies déjà lancées qui se trouvent en difficulté, il faut aussi un cadre, car les subventions peuvent devenir une distorsion à la compétition.

Q: Quels sont les freins au marché unique aérien?

A: Libérer les droits de trafic ne suffit pas. La libéralisation, c'est la levée de toute restriction sur l'accès au marché, les fréquences, la capacité et les tarifs. Il faut réguler les éléments qui perturbent la compétition: les accès aux créneaux de vols, les conditions d'obtention de visa... et les taxes, qui varient beaucoup d'un pays à l'autre. Cela peut aller de 50 à 150 dollars, avec des tarifs beaucoup plus élevés en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, qu'en Afrique de l'Est. C'est réellement un frein. En Europe, on peut voler pour moins de 100 euros.

Q: Est-ce que le marché unique ne favorisera pas les ou le plus gros. En l'occurrence, Ethiopian Airlines, qui a déjà pris des parts dans plusieurs transporteurs?

A: L'Afrique est très vaste. Une compagnie à elle toute seule ne peut pas alimenter tout un continent. Les plus grosses compagnies africaines font voler 60 à 120 avions, ce qui est très peu si on compare à Ryanair ou Easyjet. À l'échelle globale, ce sont donc en fait de petits acteurs. Si on veut améliorer la compétitivité, les petites et grandes compagnies devront collaborer.

Q: N'est-ce pas contradictoire de vouloir libéraliser le marché et de vouloir en même temps que les acteurs coopèrent?

A: Quand on voit qu'il y a aujourd'hui trois ou quatre compagnies qui opèrent en Afrique de l'Ouest sur certaines lignes... Au départ de certains aéroports, entre 7 et 9 heures, il y a plusieurs vols sur les mêmes destinations et dans l'après-midi, plus rien. Certaines compagnies opèrent sur la même escale mais les vols ne sont pas coordonnés, ce qui vous oblige à acheter un autre billet. Personne n'est gagnant, et surtout pas le passager.

Nous invitons les compagnies à collaborer pour mieux optimiser leurs réseaux. Elles pourraient aussi mettre en place des pools de pièces de rechange et s'organiser pour l'approvisionnement en carburant. Au-delà des routes, notre idée, c'est de créer une alliance de compagnies aériennes. La libéralisation a été brutale aux États-Unis. En Europe, elle a pris quelques années pour se mettre en place. Si on ne souhaite pas qu'elle soit aussi brutale qu'aux États-Unis, il faut être conscient qu'il sera impossible d'avoir 54 hubs et 54 compagnies de taille critique en Afrique. Il faudra des consolidations, des compagnies qui se mettent ensemble, soit au niveau capitalistique, soit au niveau commercial. 



“Better skies for Africa”

Together, lets build the Africa we want

“ Collaboration between all the stakeholders is important in ensuring the successful operation of the Market and the African Union Commission avails to work with the industry to fly higher this Agenda 2063 flagship project – The Single African Air Transport Market. **”**

DR. AMANI ABOU-ZEID,
Commissioner: Infrastructure and Energy

“ We continue our collaborative efforts towards the successful realisation of the SAATM with the aim of achieving the far sighted vision of a Single African Air Transport market that will help spur the development of African Aviation. **”**

MR. ABDÉRAHMANE BERTHÉ,
AFRAA Secretary General



Why is the SAATM so important?

Africa is not well connected in terms of air services.

In many cases, the only way to get to countries within Africa is to travel for days or through other continents. This lack of connectivity is making Africa lose out immensely on socio-economic benefits and growth opportunities.



The SAATM is therefore a clear path for a more prosperous and secure African future.

What does SAATM mean in practice?

1

Eliminates the need for separate bilateral air service agreements (BASAs) between individual countries.

2

Promotes multilateralism for air transport in Africa, as envisaged under the YD, with a view to making the entire African aviation market a single market.

3

Any current or future air service agreement signed between any or all of the twenty-eight member States, must be YD compliant and must meet the below requirements:

- Free exercises of 1st, 2nd, 3rd, 4th and 5th freedom traffic to Eligible Airlines;
- Liberalized air tariffs;
- Unrestricted frequency and capacity;

- Full liberalization of cargo services;
- Recognition of the Powers and function of the Executing Agency – African Civil Aviation Commission;
- Adhere to the uniform rules for fair competition, consumer protection and other regulations.

“Africa needs to move from the current situation of low choice, high fares and step into a new age of affordable and accessible air transport.”



Essential pillars for a successful SAATM



Continuous improvement in Safety and Security



Optimized infrastructure and establishment of a seamless Airspace Architecture.



Strengthening the capacity of implementing agencies and Member States



The effective operationalization of the Single Africa Air Transport Market (SAATM) through notification of implementation of the SAATM concrete measures.



Ease of intra-African mobility (Visas/customs)



Human capacity development (Skills and personnel pipeline)



Regulatory & policy harmonization.

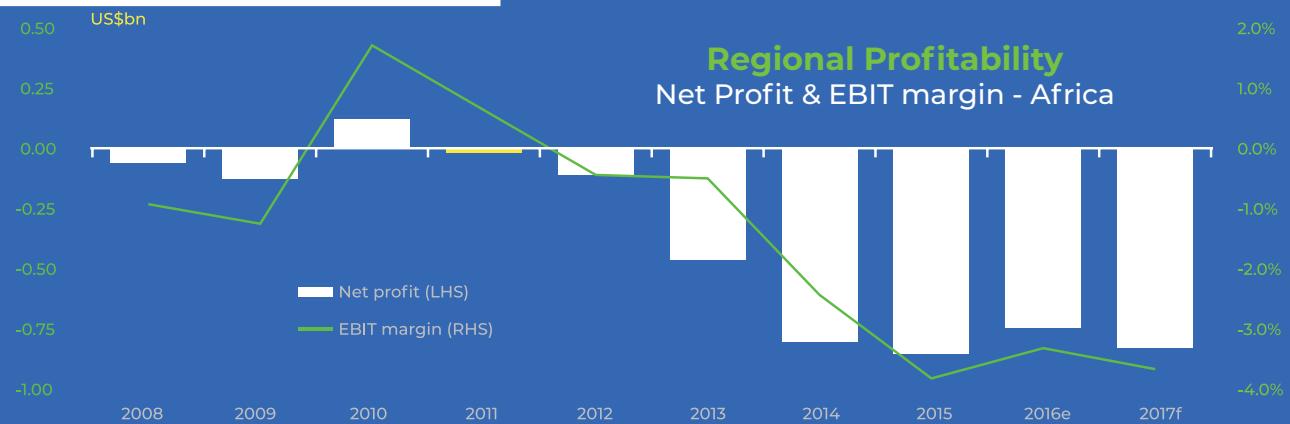


Reduced taxes and charges (Competitiveness)



Multi-sector collaboration (Tourism, Finance, Health, Agriculture, Education etc.)

Implications of SAATM for the growth of African airlines



While the African market has much economic potential, there are considerable challenges that need to be addressed. These include high user charges and taxes, inadequate airport infrastructure, unfavourable regulatory environment, under-capitalization of African airlines and insufficient management expertise. These factors, amongst others, have contributed significantly to the low profitability of African airlines.

With the implementation of SAATM, intra-African connectivity will develop and there will be more growth opportunities for African airlines. As a result, aviation's role as an economic driver will grow significantly.

July 2019 Progress on SAATM IMPLEMENTATION BY STATES

28 countries

have signed the Solemn Commitment: **Benin, Botswana, Burkina Faso, Cameroon, Cabo Verde, Central African Republic, Chad, Republic of Congo, Côte d'Ivoire, Egypt, Ethiopia, Gabon, The Gambia, Ghana, Guinea, Kenya, Lesotho, Liberia, Mali, Mozambique, Niger, Nigeria, Rwanda, Sierra Leone, South Africa, Swaziland, Togo and Zimbabwe.**



10 out of 28

SAATM States have implemented all the SAATM concrete measures mandated by AFCAC: **Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Ghana, Mozambique, Niger, Republic of Congo, Rwanda, The Gambia and Togo.**



18 SAATM

member states

have also signed a **Memorandum of Implementation (MoI)** to remove any air service agreement restrictions that are contrary to the Yamoussoukro Decision: **Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Central African Republic, Côte d'Ivoire, Ethiopia, Ghana, Guinea, Liberia, Mali, Mozambique, Niger, Nigeria, Republic of Congo, Rwanda, Sierra Leone, The Gambia and Togo.**



The 28 SAATM States

- **Constitute 51% of the AU member States**
- **Total population is more than 750 million people**
- **Account for 61% of the population on the African continent**
- **Combined Gross Domestic Product (GDP) slightly above USD 1500 billion in 2018, representing approximately 65% of Africa's GDP**



A joined up approach is essential

The SAATM will be more successful when all stakeholders work together to actualise its objectives. There is need to address existing concerns by States and Airlines.

Governments need to work closely with airlines and other aviation stakeholders to formulate, promote or implement policies that support air transport growth.

Civil Aviation Authorities have the responsibility for maintaining minimum interim standards of safety and security as recommended by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and in accordance with their national laws.

This will greatly accelerate airline cooperation and collaboration as all parties (particularly passengers) are assured of uniformity across the continent.

The progress made under the SAATM thus far has been as a result of collaboration by various groups of stakeholders. These have been a combination of "Specialised Technical Committees", "Monitoring Bodies" and "Ministerial Working Groups". Without the strong collaboration across these entities, the implementation of the SAATM would not have progressed as much as it has now. **Collaboration works!**

Allez là où les réseaux se développent

Élargissez votre réseau via le hub le plus connecté en Asie-Pacifique*

Avec des liaisons bien établies vers plus de 40 villes en Asie du Sud-Est, plus de 35 villes en Chine et plus de connexions aériennes vers l'Australie que tout autre aéroport international, l'aéroport Changi de Singapour peut aider votre réseau à décoller dans la région connaissant la croissance la plus rapide du monde.

Pour en savoir plus sur le rôle moteur que l'aéroport Changi peut jouer dans la croissance de votre entreprise, veuillez visiter le site [changiairportgroup.com /partnerships](http://changiairportgroup.com/partnerships)

*OAG Megahubs International Index 2018



Gardens By The Bay
à Singapour


CHANGI
airport singapore

Driving connectivity on the African continent

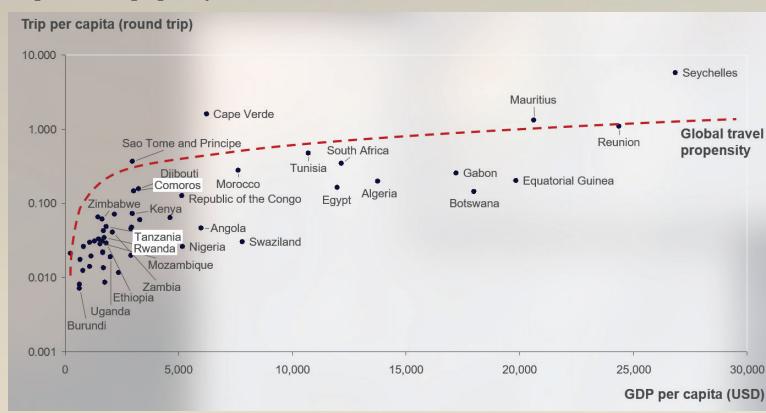
Stimuler la connectivité aérienne en Afrique: les avantages d'un programme approfondi de développement des services aériens

The African continent's economy is known for its immense growth rates over the last decades. The aviation industry is a clear beneficiary of this development with a passenger volume increase of 4.7% annually during the last 10 years. This sector clearly outran the continent's gross domestic product (GDP) growth, which rose by only 2.9% per annum in the same period.

With regards to air services, the continent, however, is massively underserved when comparing the GDP with the trips per capita. Graph 1 illustrates the travel propensity in Africa compared to the world. The global trend line clearly shows that the more income available the higher the willingness to spend funds on air travel. Nevertheless, with the exception of certain island states being naturally positioned above the trend line, all African countries have a lower propensity to travel than they could have based on their level of GDP per capita. One reason for this is a weak development of air services on the continent.

A profound Air Service Development (ASD) programme has major benefits for a wide range of stakeholders. Internally, increased air traffic directly generates more aeronautical revenue for the airport operator and indirectly enhances the non-aeronautical income. The airport's shareholders profit from increased shareholder value and return on investment whilst also preserving the sustainability of the airport strategy. External stakeholders are beneficiaries of an ASD programme as well. Such programmes raise airlines' awareness of new market opportunities to extend their route network and ultimately to sell more tickets. Passengers embrace having greater connectivity to the world allowing them to travel to more destinations in a flexible manner. They also profit from lower ticket prices due to increased competition. The local government, as a major stakeholder, is interested in the sustainable connectivity of its region and a higher employment rate, which boosts tax revenues.

Graph 1: Travel propensity in Africa 2018



Source: Lufthansa Consulting



Author | Auteur:

Luisa Grasshoff,
Consultant,
Lufthansa
Consulting

Unlocking this potential is challenging since airports' business development opportunities are driven by airline network decision making. A lack of airline network management skills, relevant traffic data and respective time and resources are additional obstacles faced by airports when developing their air services. Anecdotal evidence from various airlines, furthermore, suggests that airports often do not sufficiently speak the airlines' language. They focus on different KPIs than airlines making encounters with airlines ineffective or even redundant.

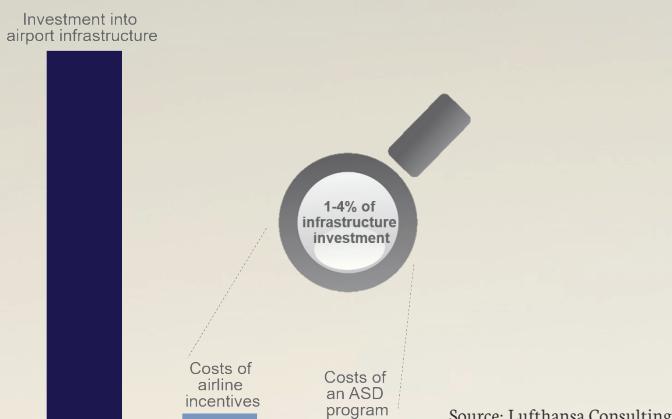
A further aspect which is often neglected by airports is the conservation of present traffic. Part of an effective ASD programme is not only the launch of new routes and the growth of existing capacity, such as a frequency increase or the use of larger aircraft on a current route, but also the sheer retention of these air services. Since it is easily measurable and more prestigious, airport operators often concentrate their traffic development initiatives on the two former aspects. As a result, a new route or capacity increase may cannibalise existing flights.

In this regard, partnerships between a region's traffic development stakeholders and the granting of incentives play a major role. Various airports do not make use of these opportunities. They either do not grant incentives at all or do so in an ineffective manner defeating the purpose of developing their route portfolio on a sustainable basis. Double-dipping, i.e. granting incentives for the same air service more than once, can also be the result of an unaligned approach among traffic development stakeholders.

However, airlines need airports' support. Carriers are reluctant to invest in new routes and markets with uncertain potential. They require local market insights and support to optimize their route network and establish new routes.

It may take three years until an air service becomes viable. This business risk should be shared between the airports on either side of the route and the operating airline, e.g. in form of agreeing on incentives. These discounts, payments and/or investments should be granted to airlines until the route performance improves. Airports often miss the opportunity of establishing such risk-sharing models when summing up the cost of this support. Nevertheless, incentives should be considered as an investment into an airport's sustainable traffic development, which usually amortises within a limited period of time. In addition, the cost of a profound ASD programme only makes up a very small percentage of airport infrastructure investments. Catrin Drawer, Associate Partner at Lufthansa Consulting, elaborates on this: "During my two decades of business experience on the African continent and beyond, I have seen a multitude of airport operators constructing ultra-modern airport facilities for hundreds of million US dollars. Once the airports are ready, traffic stagnates, though, because the investment in an Air Service Development programme has not been considered in the budget."

Graph 2: Illustrative comparison of cost for airport infrastructure, incentive payments and an ASD programme



With long-standing experience in traffic retention, growing existing air services and launching new routes since 1988, Lufthansa Consulting has offered its Network and Fleet Management expertise to airline customers as well as its distinctive knowledge in Air Service Development to airports. Scientific tailor-made solutions are prepared by a team of highly qualified experts, bringing with them a wealth of experience in airline network management.

Air Service Development programmes are customised for the client but they are typically divided into three phases. Initially, the airport's market potential is assessed by identifying the true demand for air services and the respective unserved and underserved routes. For this purpose, the aviation consultancy's data is calibrated with the client's data and enriched by the Gravity Model, which reveals invisible demand due to the lack (or non-existence) of current services. A comprehensive traffic forecast conducted by a specific in-house traffic tool discloses the full market potential.

In the route development strategy definition phase, potential destinations are shortlisted and target airlines identified allowing for the creation of Route Studies. A Route Study is a powerful tool tailor-made for an airline on a specific route. It summarises all necessary KPIs to convince an airline to launch a route or enhance capacity. The comprehensive document contains an in-depth market overview, marketing support options, a route potential analysis as well as a route simulation conducted by advanced airline network planning software. In addition to the creation of Route Studies, an incentive scheme is developed customised to the kind of traffic the airport clients want to attract. In parallel, a strategy for retaining current air services is defined to ensure traffic growth and to avoid potential cannibalisation.

In the implementation phase, Lufthansa Consulting and its client jointly approach airlines to present the Route Studies and convince the carriers about the market potential. Once an airline has communicated its willingness to operate, the contract negotiations between the parties are supported.

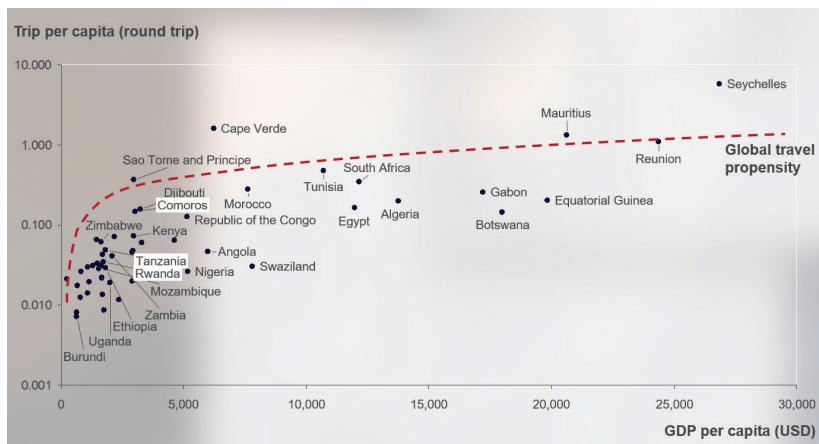
Airlines appreciate that the aviation consultancy understands and speaks the airlines' language. Airport clients profit from the company's deep understanding of airlines' requirements and decision parameters. Analysis and route potential simulations are conducted from an airline perspective which also permits the evaluation of the strategy fit for the target airline's network strategy.

Catrin Drawer summarises the aviation experts' strengths: "Besides having airline network planning expertise with state-of-the-art databases and network simulation tools, our clients benefit from our objective analysis which allows the establishment of a trustworthy basis for discussion with our client's (potential) airline customers all over the world. We are very realistic about a route's commercial potential which makes our ASD approach industry-proven."

The African aviation industry has great potential. According to the Airbus Global Market forecast, growth rate of the number of trips per capita will continue to outrun the GDP per capita growth rate in Africa until 2037. The former will develop by 3.6% per annum while GDP per capita increases by 1.5% per year. These growth rates indicate significant changes to Africa's aviation market. Airports can cater for this enhanced propensity to travel with an Air Service Development programme.

L'économie du continent africain a été caractérisée par un taux de croissance considérable au cours de ces dernières décennies. L'industrie de l'aviation a nettement bénéficié de ce développement avec une augmentation du volume de passagers de 4,7% par an au cours des dix dernières années. La croissance de ce secteur était nettement supérieure au produit intérieur brut du continent (PIB), qui n'a progressé que de 2,9% par an au cours de la même période. En ce qui concerne les services aériens cependant, le continent est sévèrement mal desservi quand on compare le PIB aux déplacements par habitant. Le graphique 1 illustre la propension au voyage en Afrique par rapport au reste du monde. La tendance mondiale montre clairement que la disposition à dépenser sur les voyages aériens est proportionnelle à la disponibilité des revenus. Néanmoins, à l'exception de quelques États insulaires naturellement positionnés au-dessus de la ligne de tendance, tous les pays africains affichent une moindre propension à voyager qu'ils ne devraient à cause de leur niveau de PIB par habitant. L'une des raisons étant un faible développement des services aériens sur le continent.

Graphique 1: Propension au voyage en Afrique - 2018



Source: Lufthansa Consulting

Un programme approfondi de développement des services aériens présente des avantages majeurs pour de multiples intervenants. En interne, l'augmentation du trafic aérien génère directement plus de revenus aéronautiques pour l'exploitant de l'aéroport et améliore indirectement les revenus non aéronautiques. Les actionnaires de l'aéroport tirent profit de l'accroissement de la valeur boursière et du retour sur investissement tout en préservant la viabilité de la stratégie de l'aéroport. Les acteurs externes bénéficient également d'un programme de développement du service aérien. Ces programmes attirent l'attention des compagnies aériennes sur de nouvelles opportunités de marché pour étendre leurs réseaux et, in fine, vendre plus de billets. Pour les passagers, une plus grande connectivité au reste du monde permet de voyager vers plus de destinations d'une manière souple. Ils profitent également de la baisse des prix de billets en raison d'une concurrence accrue. Le gouvernement local, en tant qu'acteur principal, désire une connectivité durable de la région et un taux d'emploi plus élevé pour booster les recettes fiscales.

Il est difficile de réaliser ce potentiel puisque les opportunités de développement de l'activité aéroportuaire dépendent des décisions relatives aux réseaux des compagnies aériennes. Un manque de compétences en gestion du réseau aérien, de données de trafic pertinentes, et de temps et de ressources respectives, représente un obstacle supplémentaire auquel les aéroports sont confrontés dans le développement de leurs services aériens. Des témoignages de différentes compagnies aériennes, en outre, indiquent que les aéroports ne parlent pas suffisamment le langage des compagnies aériennes. Ils mettent l'accent sur des indicateurs de performance clés autres que ceux des compagnies aériennes, rendant l'expérience avec ces dernières inefficace, voire superflue.

Un autre aspect souvent négligé par les aéroports est la conservation du trafic actuel. Un programme efficace de développement des services aériens consiste non seulement au lancement de nouvelles routes et en la croissance des capacités existantes, telles qu'une augmentation des fréquences ou l'utilisation d'avions plus gros sur une ligne actuelle,

mais aussi au maintien même de ces services aériens. Comme ils sont faciles à mesurer et plus prestigieux, les exploitants d'aéroports focalisent souvent leurs initiatives de développement du trafic sur les deux premiers aspects. Par conséquent, une nouvelle route ou amélioration de la capacité risque de cannibaliser les vols existants.

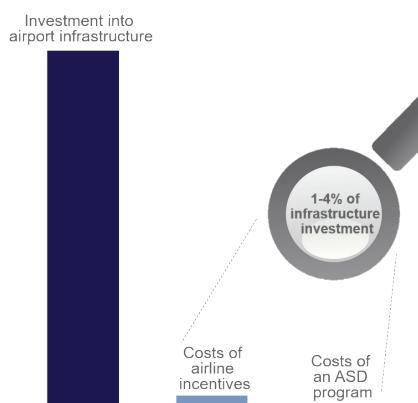
À cet égard, des partenariats entre les acteurs du développement du trafic d'une région et l'octroi d'incitatifs peuvent jouer un rôle important. Beaucoup d'aéroports n'exploitent pas ces possibilités. Ils n'octroient pas d'incitatifs du tout, ou ils le font d'une manière inefficace, allant ainsi à l'encontre de l'objectif de développer leur portefeuille de routes de façon durable. Cumuler les avantages, à savoir octroyer des incitatifs pour le même service aérien plus d'une fois,

peut également être le résultat d'une approche non harmonisée entre les acteurs du développement du trafic.

Cependant, les compagnies aériennes ont besoin du soutien des aéroports. Les transporteurs hésitent à investir dans de nouvelles lignes aériennes et marchés à potentiel incertain. Ils ont besoin d'informations du marché local et de soutien pour optimiser leur réseau et établir de nouvelles routes. Une nouvelle ligne peut prendre jusqu'à trois ans avant de s'avérer viable. Les aéroports de chaque bout de la ligne et la compagnie aérienne qui l'exploite devraient partager ce risque commercial, par exemple en se mettant d'accord sur les incitatifs. Ces remises, paiements et/ou investissements devraient être accordés aux compagnies aériennes jusqu'à ce que la performance de la nouvelle liaison s'améliore. En faisant la synthèse du coût de ce soutien, les aéroports manquent souvent l'occasion d'établir de tels modèles de partage de risques. Toutefois, les incitatifs devraient être considérés comme un investissement dans le développement durable du trafic d'un aéroport, qui s'amortit habituellement dans une période de temps limitée. De plus, le coût d'un programme approfondi de développement du service aérien ne

représente qu'un très faible pourcentage des investissements dans les infrastructures aéroportuaires. Catrin Drawer, Associate Partner chez Lufthansa Consulting, revient sur ce point: «Au cours de mon expérience professionnelle de deux décennies sur le continent africain et au-delà, j'ai vu une multitude d'exploitants d'aéroports construire des installations aéroportuaires ultra-modernes pour des centaines de millions de dollars. Cependant, une fois que les aéroports sont prêts, le trafic stagne parce que l'investissement dans un programme de développement des services aériens n'a pas été pris en compte dans le budget».

Graphique 2: Comparaison indicative entre les coûts des infrastructures aéroportuaires, le paiement d'incitatifs et le programme de développement des services aériens



Source: Lufthansa Consulting

Avec une expérience de longue date en conservation de données relatives au trafic, croissance des services aériens existants et lancement de nouvelles routes depuis 1988, Lufthansa Consulting a offert son expertise en gestion de réseaux et de flottes aux compagnies aériennes clientes; et ses connaissances spécifiques en matière de développement du service aérien aux aéroports. Les solutions scientifiques sur mesure sont préparées par une équipe d'experts hautement qualifiés, dotés d'une riche expérience en gestion de réseau des compagnies aériennes.

Les programmes de développement des services aériens sont personnalisés pour le client, mais ils sont généralement divisés en trois phases. Dans un premier temps, le potentiel du marché de l'aéroport est évalué en identifiant la demande réelle de services aériens et les routes respectives non desservies ou mal desservies. Pour ce faire, les données de la société de conseils en aviation sont calibrées avec les données du



client et enrichies par le modèle gravitationnel, qui révèle la demande invisible en raison de l'absence (ou la non-existence) des services actuels. Une prévision de trafic exhaustive faite par un outil de trafic spécifique en interne révèle tout le potentiel du marché.

Dans la phase de définition de la stratégie de développement du réseau, des destinations potentielles sont présélectionnées et des compagnies aériennes cibles identifiées permettant la création d'études de routes. Une étude de route est un outil puissant fait sur mesure pour une compagnie aérienne pour un itinéraire spécifique. Elle résume tous les indicateurs de performance clés nécessaires pour convaincre une compagnie aérienne de lancer une route ou d'améliorer la capacité. Le document complet contient un aperçu approfondi du marché, des options de soutien au marketing, une analyse du potentiel de la route ainsi qu'une simulation de la route menée par un logiciel avancé de planification du réseau de transport aérien. En plus de la création d'études de routes, un système d'incitatifs est développé spécifiquement pour le type de trafic que les clients de l'aéroport veulent attirer. Parallèlement, une stratégie de rétention des services aériens actuels est définie pour assurer la croissance du trafic et éviter toute cannibalisation potentielle.

Pour la phase de mise en œuvre, Lufthansa Consulting et son client approchent conjointement les compagnies aériennes pour présenter les études de routes et convaincre les transporteurs du potentiel du marché. Une fois qu'une compagnie aérienne a fait part de sa volonté d'opérer, Lufthansa Consulting accompagne les négociations contractuelles entre les parties.

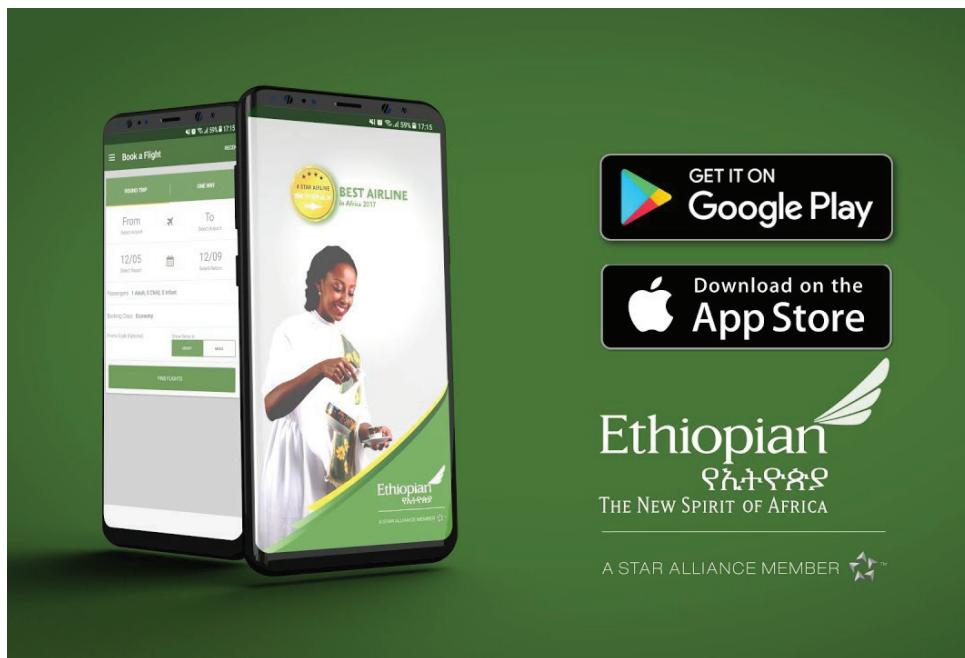
Les compagnies aériennes apprécient le fait que la société de conseils en aviation comprend et parle leur langage. Les aéroports clients tirent profit du fait que les consultants disposent d'une connaissance approfondie des besoins et des paramètres des décisions des compagnies aériennes. Les analyses et simulations de lignes potentielles sont réalisées du point de vue de la compagnie aérienne, ce qui permet également l'évaluation de leur compatibilité stratégique avec la stratégie de réseau de la compagnie aérienne concernée.

Catrin Drawer offre un résumé des atouts des experts de l'aviation: «Hormis une expertise en planification de réseau de transport aérien avec des bases de données et des outils de simulation de réseau ultra modernes, nos clients bénéficient de nos analyses objectives qui permettent la mise en place d'une base fiable de discussion avec les compagnies aériennes clientes (potentielles) de nos clients partout dans le monde. Nous sommes très réalistes en ce qui concerne le potentiel commercial d'une route, notre approche de développement des services aériens étant ainsi éprouvée par industrie».

L'industrie de l'aviation africaine possède un fort potentiel. Selon les prévisions d'Airbus Global Market, le taux de croissance du nombre de voyages par habitant continuera de dépasser le PIB par habitant en Afrique jusqu'en 2037. Le premier progressera de 3,6% par an alors que le PIB par habitant augmentera de 1,5% par an. Ces taux de croissance indiquent des changements importants sur le marché de l'aviation de l'Afrique. Les aéroports peuvent répondre à cette propension accrue à voyager avec un programme de développement de services aériens. ●

In the palm of your hand

Dans la paume de votre main



Most people these days don't leave home without their smartphone. In fact, most people don't go anywhere without some type of smart device. We have become accustomed to using our smart devices to glean a variety of information wherever we are, whenever we want or need it.

Airline customers are no different. They have come to rely on their smart devices to guide them through their entire travel journey.

At Ethiopian Airlines, we want to be on that journey every step of the way with our customers. Therefore, in a quest to boost the overall customer experience and improve direct sales, in late 2017, we set out to introduce a mobile app with numerous

local and international payment options, along with many other customer-centric, self-service features.

From the start, we outlined specific criteria for the initiative:

1. It would be built on top of a platform as one of the pillars of Ethiopian's ICT (information and communication technologies) strategy.
2. The platform would be based on orchestrated, open, discrete application programming interfaces (APIs).
3. The open APIs must be easy to understand and ready for accelerated innovation cycles by in-house technical resources, especially with customer-facing products.



Author | Auteur:
Miretab Teklaye,
Director Digital,
Ethiopian Airlines

After a thorough examination of potential solutions, we decided to develop the mobile app using our in-house technical team. However, we lacked the technology necessary to build the app, therefore, we turned to our technology partner, Sabre, for assistance.

Finding the right solution

While traditional web services proved to be complex and required a steep learning curve, our project team found another method to develop the mobile app. Through our partnership with Sabre, we learned about SabreSonic Digital Connect.

API-based Digital Connect enabled us to achieve faster speed to market with new digital experiences. It offers streamlined API management and flexibility and can easily enable optimised and personalised customer experiences across all digital points of sale including web, mobile web and mobile apps.

The solution is an orchestrated service that exposes key capabilities of Sabre's e-commerce platform as APIs while abstracting its underlying architecture and infrastructure.

Simply put, it enabled us to develop our own user interface, leveraging the capabilities offered by Digital Connect APIs.

For us, Digital Connect was a most-awaited platform that provided a foundation to execute our digital-solution strategies. It enabled our developers to build a robust mobile app that delivers a seamless customer experience. It is open, well documented and orchestrated with a

light-weight message format. It covers all key customer touchpoints across the entire customer journey including booking, payment, ticketing, management of bookings and check-in services. The services are discrete, which enable us to create a self-organised, agile team for similar future developments.

Building the app

We wanted to develop a mobile app with basic services that would accept conventional credit cards. At the same time, we wanted to give our customers a high-quality, easy-to-navigate experience. Using our app, they can easily book flights, check-in and download their boarding pass, manage their trip from beginning to end and make purchases through simple and easily manageable payment options.

It took two months to build, which we believe is the fastest any airline has developed a commercial application from scratch. The Digital Connect platform helped us significantly reduce time to market and define the customer experience without any dependency from an external party. The services are straight forward, and we haven't had problems, even when we assigned less-experienced employees. As we state on our website, one of our most valuable missions is to ensure Ethiopian Airlines is the airline of choice to its customers, the employer of choice to its employees and the investment of choice to its owners. Building our mobile app helps us stay true to our mission, as well as helps

solidify our position as 'The Best Airline in Africa,' a prestigious award we have received from AFRAA for seven consecutive years.

The benefits

The platform enabled us to launch new distribution channels through the mobile app, with speedy time to market, increased revenue and improved customer satisfaction.

In terms of revenue, the mobile app achieves up to 7 percent of the monthly penetration of systemwide sales.

Customers are enjoying the experience, which has been incrementally deployed with potential features to continually improve the customer experience. The number of downloads since the launch of the app has reached more than 400,000.

The platform gives us the freedom and flexibility to integrate various payment options. In fact, we were the first Africa-based airline to integrate Alipay, the largest mobile and online payment platform in China.

Future innovations

We positioned Digital Connect as a core for innovation of various initiatives, especially to quickly adopt technology



Ethiopian Airlines' mobile app boosts customer satisfaction and revenues.

The airline is among the first to use Sabre's one-of-a-kind technology for mobile experiences.

and address business trends related to customer experience. Our airline innovation programme projects, which are designed on top of Digital Connect, include airline-domain-based chatbots for booking, check-in and the contact centre; as well as NDC-based APIs for potential corporate customers, aggregators and online travel agencies.

In addition, our equity partners and subsidiaries that share the same host system will also leverage the API ecosystem for their mobile applications. Our technical team developed Malawian Airlines' mobile application by reusing the existing APIs, which is economical and quick to market.

Basically, as a result of our mobile app, almost anything our customers need during their travels with us is in the palm of their hand. 



De nos jours très peu de gens quittent leur domicile sans leur smartphone. En fait, la plupart des gens ne se déplacent pas sans un appareil intelligent quelconque. Nous nous sommes habitués à utiliser nos appareils intelligents pour glaner des informations variées partout où nous sommes, à chaque fois que nous voulons ou en cas de besoin.

Les clients des compagnies aériennes ne sont pas différents. Ils comptent sur leurs appareils intelligents pour les guider tout au long de leur voyage.

A Ethiopian Airlines, nous voulons être à chaque étape de ce voyage avec nos clients. Ainsi, pour stimuler l'expérience globale du client et d'améliorer les ventes directes, à la fin de 2017, nous avons décidé d'introduire une application mobile dotée de nombreuses options de paiement locales et internationales, ainsi que plusieurs autres caractéristiques libre-service centrées sur le client.

D'entrée de jeu, nous avons défini des critères spécifiques pour l'initiative:

1. Elle serait construite sur une plate-forme comme l'un des piliers de la stratégie des TIC (technologies d'information et de communication) d'Ethiopian.
2. La plate-forme serait fondée sur des interfaces de programmation d'applications (API) organisées, ouvertes et discrètes.
3. Les API ouvertes doivent être faciles à comprendre et s'apprêter à des cycles d'innovation accélérée effectués par des ressources techniques en interne, en particulier en ce qui concerne les produits destinés aux clients.

Après un examen approfondi des solutions possibles, nous avons décidé de développer l'appli mobile à l'aide de notre propre équipe technique. Cependant, comme la technologie nécessaire pour construire l'appli



faisait défaut, nous nous sommes tournés vers Sabre, notre partenaire technologique, pour assistance.

Trouver la bonne solution

Les services Web traditionnels s'étant révélés complexes et nécessitant une courbe d'apprentissage abrupte, notre équipe de projet a trouvé une autre méthode pour développer l'appli mobile.

Grâce à notre partenariat avec Sabre, nous avons pris connaissance de SabreSonic Digital Connect.

Digital Connect étant basé sur des API, cela nous a permis de réduire considérablement les délais de mise en marché avec de nouvelles expériences numériques. Il offre une gestion et une flexibilité simplifiées de l'API et peut facilement permettre une expérience client optimisée et personnalisée à travers tous les points de vente, dont le web, le web mobile et les applis mobiles.

La solution est un service organisé qui met en avant les capacités majeures de la plate-forme cybercommerce de Sabre comme API tout en abstrayant son architecture et infrastructure sous-jacentes.

Autrement dit, il nous a permis de développer notre propre interface utilisateur, en tirant parti des possibilités offertes par les API de Digital Connect.

Pour nous, Digital Connect était une plate-forme très attendue qui

a un service de base à la mise en œuvre de nos stratégies de solutions numériques. Il a permis à nos développeurs de créer une application mobile robuste qui offre une expérience client harmonieuse. Il est ouvert, bien documenté et organisé avec un format de messagerie léger. Il couvre tous les points de contact importants pour le client tout au long de son parcours, y compris la réservation, le paiement, la billetterie, la gestion des réservations et les services d'enregistrement. Les services sont discrets, ce qui nous permet de créer une équipe auto-organisée agile pour des développements similaires à l'avenir.

Mise au point de l'appli

Nous voulions développer une application mobile avec des services de base qui acceptent les cartes de crédit conventionnelles. En même temps, nous voulions donner à nos clients une expérience de haute qualité et une interface facile à naviguer. Grâce à notre application, ils peuvent facilement réserver des vols, procéder à l'enregistrement et télécharger

leur carte d'embarquement, gérer leur voyage du départ à l'arrivée et faire des achats grâce à des options de paiement simples et faciles à gérer.

Appli mobile
d'Ethiopian
Airlines une plus
grande satisfaction
des clients et
plus de revenus.

La compagnie
aérienne est parmi
les premières
à utiliser la
technologie unique
de Sabre pour
des expériences
mobiles.

Le développement a pris deux mois, soit, à notre avis, la période la plus courte qu'ait pris la création, à partir de zéro, d'une application commerciale pour une compagnie aérienne.

La plate-forme Digital Connect nous a permis de réduire considérablement les délais de commercialisation et de définir l'expérience client sans aucune dépendance d'une partie externe. Les services sont simples, et nous n'avons pas eu de problèmes, même lorsque nous avons assigné des tâches à des employés moins expérimentés.

Comme nous l'indiquons sur notre site, une de nos missions les plus précieuses est de veiller à ce qu'Ethiopian Airlines soit la compagnie aérienne de choix pour ses clients, l'employeur de choix pour ses employés et l'investissement de choix pour ses propriétaires. Disposer de notre appli mobile nous permet de rester fidèles à notre mission, tout en contribuant à consolider notre position de «meilleur transporteur aérien en Afrique», prix prestigieux que nous avons reçu de l'AFRAA pour sept années consécutives.

Les avantages

La plate-forme nous a permis de lancer de nouveaux canaux de distribution via l'appli mobile, avec un temps de mise sur le marché rapide, une augmentation des revenus et une meilleure satisfaction de la clientèle. En termes de revenus, l'appli mobile représente jusqu'à 7% des ventes mensuelles à l'échelle du système.

Les clients apprécient l'expérience, qui a été progressivement déployée avec des fonctionnalités potentielles pour améliorer sans cesse l'expérience client. Le nombre de téléchargements depuis le lancement de l'appli a dépassé 400.000.

La plate-forme nous donne la liberté et la flexibilité d'intégrer diverses options de paiement. En fait, nous sommes la première compagnie aérienne basée en Afrique à intégrer Alipay, la plus grande plate-forme de paiement mobile et en ligne en Chine.

Futures innovations

Nous avons placé Digital Connect au cœur de diverses initiatives d'innovation, notamment pour adopter rapidement la technologie et répondre aux tendances commerciales liées à l'expérience client. Nos projets dans le cadre de notre programme d'innovation, dont la conception est fondée sur Digital Connect, comprennent des agents conversationnels attachés au nom de domaine de la compagnie pour la réservation, le check-in et le centre de contact; ainsi que des API basées sur NDC pour de potentiels clients institutionnels, des agrégateurs et des agences de voyages en ligne.

En outre, nos partenaires et filiales qui partagent le même système hôte pourront également exploiter l'écosystème API pour leurs applications mobiles. Notre équipe technique a développé l'application mobile de Malawian Airlines en réutilisant les API existantes, une option économique et permettant une mise sur le marché rapide.

Essentiellement, grâce à notre application mobile, nos clients trouvent des réponses à la plupart de leurs besoins tout au long de leurs voyages avec nous, dans la paume de leur main. ☺



Best in class AIR SERVICE DEVELOPMENT

✈ Airline network planning expertise

✈ We speak the airline language

✈ Industry proven data sources and state-of-the-art network simulation tools

✈ Unprejudiced and realistic analysis from airlines' perspective to assess true route potential

Accelerate your aviation business



Lufthansa Consulting

Your Business Runway

Baggage tracking

Traçabilité des bagages

Many of us have been there at some point or another. Stood at the airport carousel with a slow sense of hopelessness as the last piece of baggage arrives and yours is nowhere to be found. Your dream holiday has got off on the wrong foot, or you've arrived home exhausted after a recent business trip with nothing to show. These trials and tribulations can be of great frustration to passengers all over the world.

The pain of mishandled baggage is shared by the airlines which have in the past incurred heavy costs to recover misplaced bags or reimburse passengers when luggage can't be found.

But the good news is that these type situations have been in steady decline as airlines have become better at handling baggage. This has been led by steady investment in new IT infrastructure and processes improvements, that has seen the rate of mishandling more than half over the past decade.

According to the recently released SITA 2019 Baggage IT Insights report, in the past decade alone, there has been a

significant drop in baggage mishandling. The total number of bags mishandled each year fell 47% from 46.9 million in 2007 to 24.8 million in 2018.

Thanks to investments by airlines, the global airline industry has cut the cost of mishandled bags from \$4.22 billion in 2007 to \$2.4 billion last year, our latest study has found.

Yet, in the past three years, the mishandling rate has stabilised at around 5.7 bags per thousand passengers. Airlines are now looking to do more to further reduce the rate of mishandling. Key among these investments is into new technology that it allows them to track bags across their entire journey.

One of the key challenges the industry faces over the coming years is the ever-growing number of passengers travelling globally. In 2018, 4.36 billion travellers checked in more than 4.27 billion bags. Of course, more bags make things more challenging for us, but everyone across the industry needs to look beyond the process improvements made in the past decade and instead adopt the latest technology methods. This includes tracking

end to end which will help make the next big cut in the rate of mishandled bags.

In 2018 the International Air Transport Industry Association introduced a new resolution that required airlines to track bags at four key points in the journey - at check-in, loading onto the aircraft, transfer from one airline or aircraft to another, or at arrival. An increasing number of airlines and airports have started to introduce tracking at these key points in a passenger's journey, all with the aim of improving baggage management and further reducing the chances of a bag being mishandled.

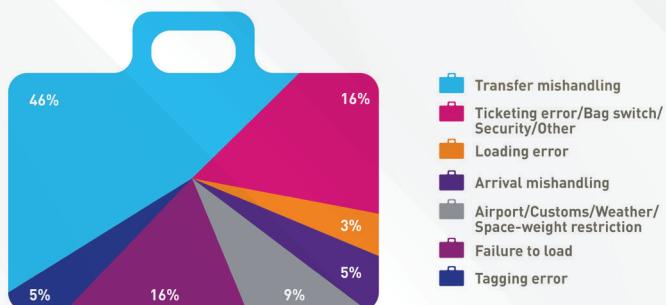
SITA's research provides the first glimpse of the success of this tracking. It reveals that where bags were being tracked when loaded onto the aircraft, the rate of improvement ranged between 38% and 66% which can be attributed to the level of operating processes and systems currently in place.

I am convinced that baggage tracking is fundamental in driving more accurate bag delivery across the entire passenger journey.

Most airlines are expected to have achieved some level of Resolution 753 compliance by the end of 2018, with a quarter forecasting compliance will extend beyond their hubs across at least half of their networks. I firmly believe that as the level of compliance increases so will the rate of mishandling decline.

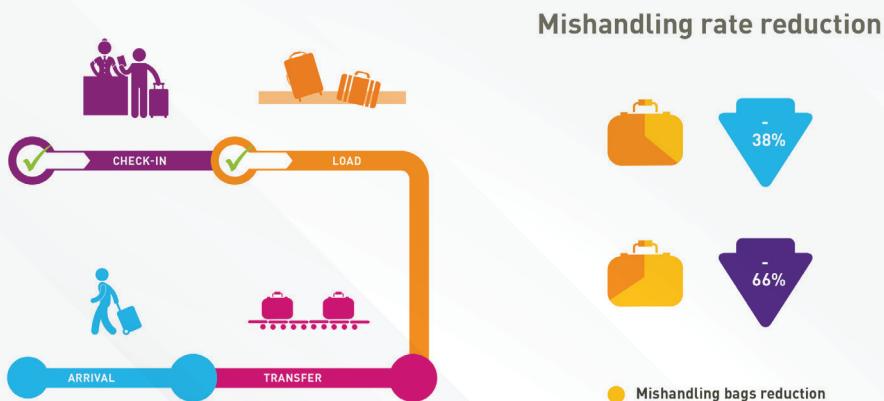
To share another statistic, transferred bags accounted for 46% of all mishandled luggage. Quite simply, baggage transfer is by far the most difficult stage in the baggage journey as there are multiple airlines and airports involved. By introducing tracking at this step in the journey, both airlines and airports will have a far clearer view on where exactly passengers' baggage is at each step in the journey and could drive a sharp improvement in the mishandling rate overall.

REASONS FOR DELAYED BAGS



Author | Auteur:
Peter Drummond,
Portfolio Director
for Baggage SITA

TRACKING LEADS TO A DECREASE IN THE MISHANDLING RATE



There is an added benefit of tracking bags. While the focus has been on improvement the operation efficiency of baggage handling systems in airports globally, this information can be shared with passengers – something travellers are increasingly demanding from airlines and airports. SITA's research shows that 26% of travellers received baggage collection notifications via their mobile devices last year. As this tracking data is still fairly new, the proportion of travellers accessing this technology is still limited but we expect a sharp increase in these numbers in the years ahead, as more and more travellers realise the benefit of using such services.

The benefits are stark with those passengers who confirmed that they use the technology,

reporting 8.6% higher satisfaction rates than those relying on screen or public announcements. Almost two thirds of respondents to a SITA survey said they would definitely track their bags on mobile apps, use bag collection information at arrivals and use their mobiles to report mishandled bags.

Aside from improving the everyday lives of airline passengers, investment in tracking technology will ensure sustainable aviation growth. By treating baggage as an integrated process, baggage tracking has the potential to make bottlenecks more visible and therefore avoidable. Technology will be critical to delivering future step-change improvements to both the overall baggage mishandling rate and tackling the transfer bottleneck – all while providing a better passenger experience.

Nous sommes nombreux à avoir connu cette expérience à un moment donné. Debout près du carrousel à bagages à l'aéroport avec un sentiment de désespoir grandissant à l'arrivée du dernier bagage, le vôtre manquant. Vos vacances de rêve commencent mal, ou vous arrivez à la maison épuisé et les mains vides, après un voyage d'affaires. Ces vicissitudes sont une source de frustrations profondes pour les passagers du monde entier.

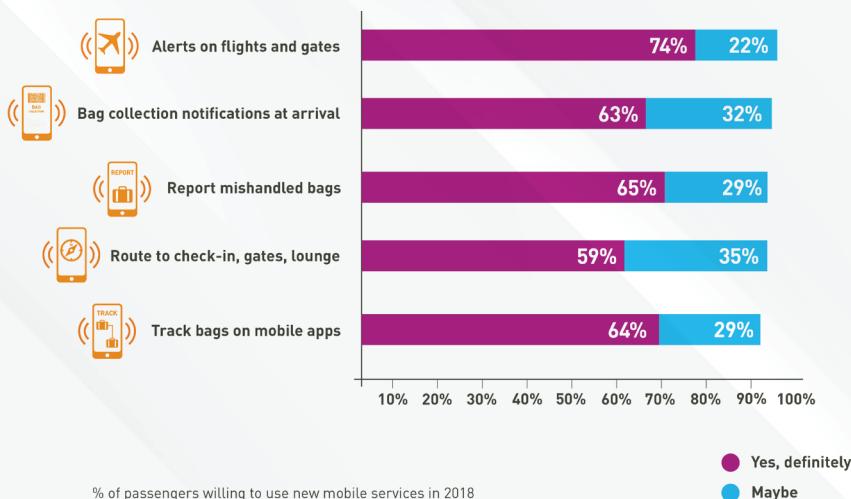
Les compagnies aériennes qui ont encouragé des coûts considérables dans le passé pour retrouver des bagages manquants ou rembourser les passagers lorsque leurs bagages ne pouvaient pas être retrouvés partagent la peine des bagages mal gérés. Cependant il faut se réjouir du fait que des situations de ce genre soient en déclin car les compagnies aériennes ont amélioré leurs capacités de gestion des bagages. Des investissements constants en nouvelles infrastructures et processus informatiques ont conduit à la réduction du taux de mauvaise gestion des bagages de plus de la moitié au cours de la dernière décennie.

Selon une récente étude intitulée SITA 2019 Baggages IT Insights, une baisse significative de la mauvaise gestion des bagages a été observée rien qu'au cours de la dernière décennie. Le nombre total de bagages mal gérés chaque année a chuté de 47 pour cent, passant de 46,9 millions en 2007 à 24,8 millions en 2018.

Grâce aux investissements consentis par les compagnies aériennes, l'industrie mondiale du transport aérien a réduit le coût des bagages mal gérés de 4,22 milliards de dollars en 2007 à 2,4 milliards de dollars l'an dernier, selon notre étude récente.

Cependant, le taux de mauvaise gestion s'est stabilisé autour de 5,7 bagages par mille passagers au cours des trois dernières années. Les compagnies aériennes cherchent de meilleures solutions pour réduire davantage le taux de mauvaise gestion. Parmi ces investissements, signalons une nouvelle technologie qui permettrait aux passagers un suivi continu des bagages tout au long de leur voyage.

PASSENGER DEMAND FOR BAG NOTIFICATIONS



BREAKDOWN OF MISHANDLED BAGS

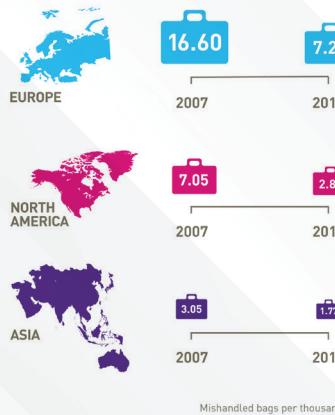


Au cours des années à venir, l'industrie devra faire face au nombre sans cesse croissant de passagers à l'échelle mondiale, un défi majeur. En 2018, 4,36 milliards de voyageurs ont enregistré plus de 4,27 milliards de bagages en soutes. Bien sûr, un plus grand nombre de bagages complique davantage les choses pour nous, mais au-delà des améliorations des processus réalisés au cours de la dernière décennie, l'industrie dans son ensemble devrait adopter les méthodes technologiques les plus récentes. On peut citer entre autres la traçabilité de bout en bout dont le résultat sera la prochaine baisse significative du taux des bagages mal gérés.

En 2018, l'Association internationale du transport aérien a pris une nouvelle résolution qui demande aux compagnies aériennes d'assurer la traçabilité des bagages à quatre étapes clés du voyage - à l'embarquement, au chargement dans l'avion, au transfert d'une compagnie aérienne ou d'un avion à un autre et à l'arrivée. Un nombre croissant de compagnies aériennes et d'aéroports ont commencé à utiliser des méthodes de

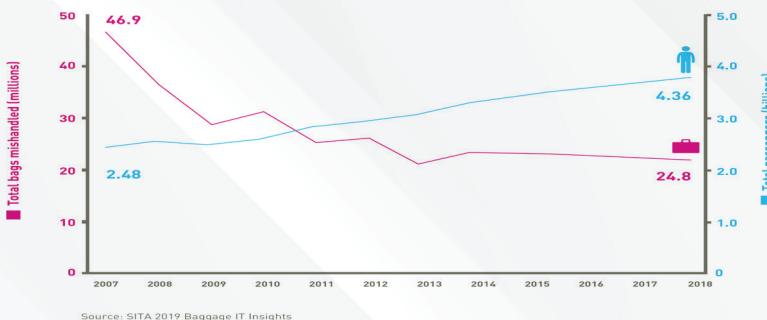
traçabilité à ces points clés du voyage, afin d'améliorer la gestion des bagages et de réduire davantage les bagages manquants. L'étude de SITA offre un premier aperçu de la réussite de ce suivi. Elle révèle que la traçabilité lors du chargement des bagages permet d'obtenir un taux d'amélioration situé entre 38% et 66%, qui peut être attribué à la qualité des processus et systèmes d'exploitation actuellement en place.

LONG-TERM IMPROVEMENTS IN REGIONAL PERFORMANCE



aériennes et les aéroports auront ainsi une visibilité plus claire sur la position exacte des bagages des passagers à chaque étape du voyage et pourraient nettement améliorer le taux global de mauvaise gestion. Le suivi des bagages présente un avantage

LONG TERM DECREASE IN BAGGAGE MISHANDLING



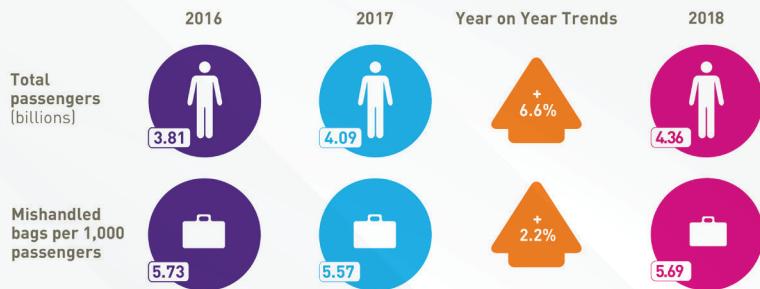
Je suis convaincu que le suivi des bagages est un élément fondamental pour permettre une livraison plus précise pendant tout le voyage.

La plupart des compagnies aériennes devaient avoir atteint un certain niveau de conformité de la résolution 753 à la fin de 2018, les prévisions du trimestre étant que la conformité se prolongera au-delà de leurs hubs, couvrant au moins la moitié de leurs réseaux. Je crois fermement qu'à mesure que le niveau de conformité augmente, le taux de mauvaise gestion des bagages va décliner.

Pour partager d'autres statistiques, 46% des bagages mal gérés étaient des bagages transférés. Tout simplement, le transfert des bagages est de loin l'étape la plus difficile du voyage des bagages car plusieurs compagnies aériennes et aéroports sont concernés. En introduisant des mesures de traçabilité à ce niveau, les compagnies

supplémentaire. Bien que l'accent ait été mis sur l'amélioration de l'efficacité des systèmes de gestion des bagages aux aéroports à l'échelle mondiale, ces informations peuvent être partagées avec les passagers - chose qu'ils exigent de plus en plus de la part des compagnies aériennes et des aéroports. L'étude de SITA montre que 26% des voyageurs ont reçu des notifications de collecte des bagages via leurs appareils mobiles l'an dernier. Ces données de traçabilité étant encore relativement

SHORT TERM BAGGAGE MISHANDLING RATE PLATEAUING



Source: SITA 2019 Baggage IT Insights

nouvelles, la proportion de voyageurs ayant accès à cette technologie est encore limitée, mais nous prévoyons une forte amélioration de ces chiffres au cours des années à venir, à mesure que le nombre de voyageurs qui réalisent l'avantage d'utiliser ces services augmente.

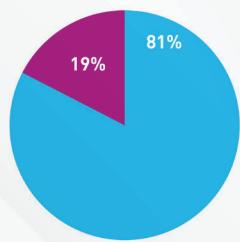
Les avantages sont frappants pour les passagers qui ont confirmé qu'ils utilisent cette technologie, signalant un taux de satisfaction de 8,6 pour cent plus élevé que celui de ceux qui dépendent des annonces à l'écran ou publiques. Près des deux tiers des répondants à une enquête ont affirmé qu'ils suivraient certainement leurs bagages par applis mobiles, qu'ils utiliserait l'information relative à la collecte des

bagages à l'arrivée et leur mobile pour signaler des bagages manquants. Outre l'amélioration du quotidien des voyageurs aériens, l'investissement dans la technologie de traçabilité permettra d'assurer une croissance durable de l'aviation. En traitant les bagages comme un processus intégré, leur suivi a le potentiel d'exposer les goulots d'étranglement et de les rendre évitables. La technologie sera essentielle aux futures améliorations notables tant pour la réduction du taux global de mauvaise gestion des bagages que pour la relaxation du goulot d'étranglement qu'est le transfert des bagages – tout en offrant une meilleure expérience de voyage aux passagers. ●

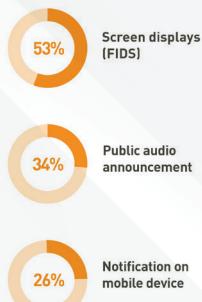
TODAY'S BAGGAGE EXPERIENCE FOR PASSENGERS

4.36 billion

Bags carried in 2018



● Carry on
● Checked bags



% of passengers having obtained bag collection information in 2018



CORSIA



An overview of CORSIA for African airlines

Un aperçu de CORSIA pour les compagnies
aériennes africaines



Author | Auteur:
Beata Kusova,
Aviation & Airports
Director



Author | Auteur:
Julien Dufour,
CEO,
Verifavia





After 3 years of negotiations since the ICAO 38th Assembly in October 2013, the ICAO Member States agreed on 6 October 2016 to implement a Global Market-Based Measure (GMBM) to compensate post-2020 emissions growth from international aviation. The Plenary session of the UN aviation's 39th assembly recommended adoption of a final resolution introducing the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA).

Background

Aviation accounts for about 2% of global emissions, and international aviation represents 1.3%. In 2010, ICAO adopted two sectoral aspirational goals, 2% annual fuel efficiency improvement and carbon neutral growth from 2020.

The 38th Session of the ICAO Assembly adopted Resolution A38-18, which resolved that ICAO and its Member States, with relevant organisations, would work together and strive to achieve a collective medium term global aspirational goal of keeping the global net CO₂ emissions from international aviation after 2020 at the same level.

The Assembly also defined a basket of measures designed to help to achieve the ICAO's global aspirational goal. This basket includes improved aircraft technologies and procedures such as lighter airframes, higher engine performance and new certification standards, operational improvements and sustainable aviation fuels.

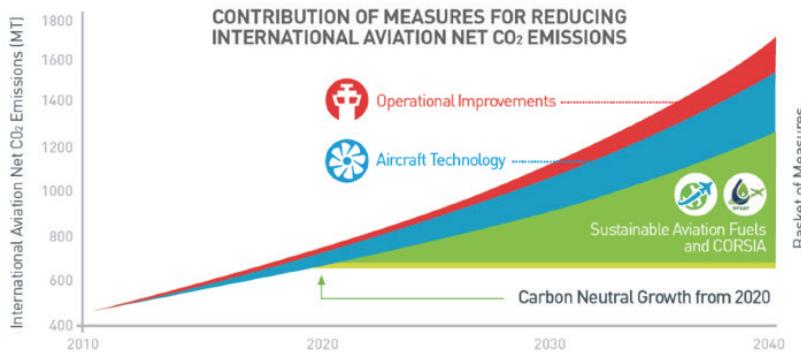


Figure 1: ICAO's basket of measures (source: ICAO)

Unfortunately, these initiatives are largely surpassed by the predicted growth of aviation sector. In order to achieve its goal ICAO focussed in the past six years on the last measure of the basket - the GMBM -, which is a preferred approach to local and regional initiatives. Moreover, ICAO had to consider the 2015 UNFCCC Paris agreement and complement its ambitions as the Paris agreement includes only domestic aviation and international aviation emissions are under ICAO's responsibility.

How does CORSIA work?

ICAO agreed that the GMBM would be an offsetting scheme rather than a cap and trade system. This scheme will therefore require airlines to offset some of their emissions but not necessarily reduce their own emissions.

According to the Assembly Resolution, the average level of CO₂ emissions from international aviation covered by the scheme between 2019 and 2020 represents the basis for carbon neutral growth from 2020, against which emissions in future years are compared. In any year starting from 2021, international aviation CO₂ emissions covered by the scheme exceeding the average baseline emissions of 2019 and 2020 will make up the sector's offsetting requirement for the year.

A phased-in implementation

ICAO has decided on a phase-in implementation to accommodate special circumstances and respective capabilities (SCRC) of contracting States. The scheme will be voluntary at the beginning, followed by participation of all States except the exempted States.

- Pilot phase (2021-2023) and First phase (2024-2026) apply to States that have volunteered to participate.
- Second phase (2027-2035) applies to all States except the exempted States unless they volunteer to participate.



Figure 2: Phased-in Implementation of CORSIA (source: ICAO)

Exempted states

Exempted states are all States that have an individual share of international aviation activities in RTKs in year 2018 below 0.5% of total RTKs or whose cumulative share in the list of States from the highest to the lowest amount of RTKs is less than 90% of total RTKs. Exempted States are also Least Developed Countries (LDCs), Small Island Developing States (SIDS) and Landlocked Developing Countries (LLDCs).

States that decide to volunteer to participate may do so by joining from the January 1st of a given year and notifying ICAO of their decision. As of 6 May 2019, 80 States intend to voluntarily participate in CORSIA from its beginning.

Technical exemptions

The CORSIA does not apply to low levels of international aviation activity with a view to avoiding administrative burden:

- Aeroplane operators emitting less than 10,000 tonnes of CO₂ emissions from international aviation per year

- Aeroplane with less than 5,700 kg of Maximum Take Off Mass (MTOM)
- Humanitarian, medical and firefighting operations.

This scheme applies only to 'civil' aviation and as such any State flights are excluded from its scope. This includes presidential, police, military or customs flights. Helicopters are excluded too!

A route-based approach

To ensure a level playing field between all airlines flying on the same route, the coverage of the scheme is defined on a route-by-route basis. A route is covered by the scheme if both States connecting the route are participating in the scheme. A route is not covered if at least one of the States connecting the route is not participating in the scheme. Emissions from international routes not covered by the scheme will not be redistributed. Coverage of routes can change over time as States decide to volunteer (or opt-out) and once the scheme becomes mandatory.

Once participation of States and routes covered by CORSIA in a given year are set, the offsetting requirements - the emissions which need to be offset, i.e. the emissions increased above the baseline - will be calculated by ICAO. Baseline for CORSIA is determined as average emissions from the years 2019 and 2020. The offsetting requirements are then distributed among aeroplane operators as per formula defined by the Resolution.

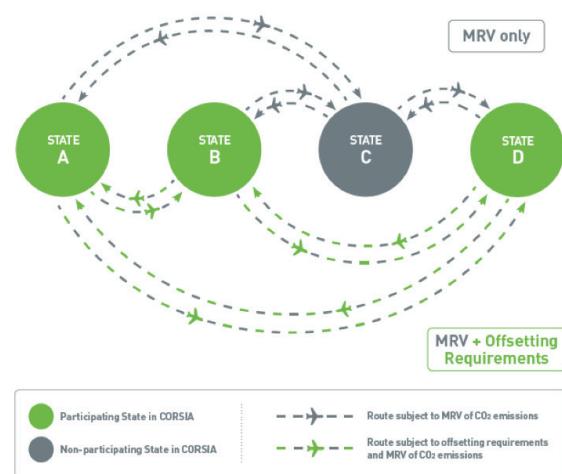


Figure 3: Route-based approach (source: ICAO)



Figure 4: Sectoral vs. individual growth factor (source: ICAO)

Sectoral vs. individual growth factor

In order to calculate the offsetting requirement on an aeroplane operator, there are two growth factors to be considered. The ‘sectoral’ represents the international aviation sector’s global average growth factor of emissions in a given year, while the ‘individual’ represents an individual operator’s growth factor of emissions in a given year. The sectoral approach favours fast-growing airlines in emerging markets over more mature, slower-growth airlines, but does not reward individual airline environmental performance. Airlines who take steps to decrease their own emissions will be able to profit from individual rates from 2030.

MRV

The rules for Monitoring, Reporting and Verification (MRV) are the backbone of any MBM scheme. MRV ensures accountability, transparency and the overall credibility of any MBM. ICAO has agreed on the set of the MRV rules to be followed by aeroplane operators subject to CORSIA compliance in the Standards and Recommended Practices (SARPs) edition as Annex 16, Volume IV, Chapter 2.

It is important to note that the obligation to comply with MRV applies to all Member States whether they are participating in the scheme or not. Similarly, all aeroplane operators performing international flights above the 10,000t of CO₂ threshold must monitor, report and verify their emissions regardless of their Administering State.

Monitoring and reporting will be done by the aeroplane operators. However, the Verification is a 3-stage process performed by 3 different stakeholders. Internal pre-verification is carried out by the aeroplane

operator, independent verification is undertaken by a third-party accredited verification body and the order of magnitude check is performed by the State.

There are several ways to calculate an aeroplane operator’s emissions. ICAO proposes two tiers of calculation. Tier 1 will be used for calculation of big volumes of CO₂ and Tier 2 for low volumes of CO₂. These are the allowed methodologies for Tier 1:

- Method A
- Method B
- Block-off / Block-on
- Fuel Uplift
- Fuel Allocation with Block Hour

Tier 2 is simplified and provides only estimation methodology. The approved tool developed by ICAO is the CERT (CO₂ Estimation and Reporting Tool).

Reporting is mandatory for all aeroplane operators subject to MRV. The first report to be prepared by the aeroplane operators must be submitted by 31st May 2020 and covers the 2019 emissions.

The monitored and reported information will have to be verified to ensure completeness, accuracy, fairness and level play field. An aeroplane operator should also voluntarily develop its internal audit process and implement those in its Emissions Monitoring Plan (EMP).

The aeroplane operator must contract an accredited external verification body (VB). The VB will conduct independent verification of the annual Emissions Report before the submission deadline. The VB must be accredited to ISO 14065: 2013 and the SARPs by a national accreditation body. An aeroplane operator may engage a verification body accredited in another State.

Once all three steps of the verification are completed, the aeroplane operators may prepare for their offsetting requirement compliance and the next Emissions Report.

Offsetting requirements

A carbon offset is a reduction in emissions of carbon dioxide or other greenhouse gases made in order to compensate for emissions made elsewhere, in this case in international aviation. Aeroplane operators, or more precisely the States, will calculate their offsetting requirement considering reductions delivered with CORSIA eligible fuels. Then every 3-years operators will be required to meet their final offsetting requirement by purchasing and cancelling offset credits from carbon markets. The emission units (one unit equals to 1 tonne of CO₂) represent emissions reduction generated by approved offset projects elsewhere in the world.

The technical quality criteria of the emissions units used in CORSIA are crucial. These criteria need to make sure that a tonne of CO₂ emitted by an aeroplane operator will really equal to a tonne of CO₂ saved somewhere else. In March 2019, ICAO has published its document on said criteria, however, these are for the moment very general. It will be decided by the Technical Advisory Body at ICAO which of the available projects and credits do meet these criteria.

CORSIA for African airlines

As of 6 May 2019, a total of 12 African countries intend to voluntarily participate in CORSIA from its outset. Those countries are Botswana, Burkina Faso, Cameroon, Democratic Republic of the Congo, Equatorial Guinea, Gabon, Ghana,

Kenya, Namibia, Nigeria, Uganda and Zambia.

When CORSIA becomes mandatory from the Second Phase (2027), it is expected that at least South Africa will also have to participate because of its high level of international aviation activity. Other large African countries may also have to participate because of their aviation activity exceeding the threshold. Of course, other African countries may have decided to voluntarily join CORSIA by then.

It is important to remind African airlines that the MRV requirements are mandatory every year from 2019, regardless of whether the country they are in is participating in CORSIA or not. The participation of a country in CORSIA only has influence on offsetting requirements and not on MRV requirements.

The African Airlines Association (AFRAA) comprises of 40 members from 28 African countries. These airlines collectively operate more than 650 aircrafts on more than 800 international routes. The smaller airlines are recommended to first assess their eligibility to CORSIA by estimating their annual emissions on international flights using CERT. If the annual emissions are below 10,000 tCO₂, the airlines may be exempt from CORSIA. Airlines emitting more than 10,000 tCO₂ and less than 500,000 tCO₂ on international flights must report their emissions starting from 2019 and have a choice to use either the CERT (tier 2) or any other five fuel use monitoring methods (tier 1) to monitor fuel consumption.

African airlines can select any accredited verifier worldwide. Airlines are strongly recommended to ensure the verifier is duly accredited as per the ISO 14065 and the SARPs. The verifier must be able to show upon request its valid certificate of accreditation showing CORSIA.

African airlines operators operating international flights should be in contact with their State by now. The monitoring of fuel consumption on these flights should have already started in January 2019.

Timeline representation of the most important dates and actions to be taken by the African airlines are shown in figure 5:

A près trois années de négociations depuis la 38^{ème} Assemblée de l'OACI en octobre 2013, les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont convenus le 6 octobre 2016 de mettre en œuvre un mécanisme mondial basé sur une mesure de marché (GMBM) pour compenser la croissance des émissions de l'aviation internationale après 2020. La 39^{ème} session plénière de l'OACI a recommandé l'adoption d'une résolution finale introduisant le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation civile internationale (CORSIA).

Contexte

L'aviation représente environ 2% des émissions mondiales, tandis que l'aviation internationale représente 1,3%. En 2010, l'OACI a adopté deux objectifs sectoriels ambitieux, à savoir: l'amélioration de l'efficacité énergétique annuelle de 2% et une croissance neutre en carbone à partir de 2020.

La 38^{ème} Session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A38-18, aux termes de laquelle l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020.

L'Assemblée a également défini «un panier de mesures» destinées à aider à atteindre l'objectif mondial ambitieux de l'OACI. Ce panier comprend des technologies et procédures aéronautiques améliorées, telles que des fuselages plus légers, de meilleures

performances des moteurs et de nouvelles normes de certification, des améliorations opérationnelles et des carburants durables pour l'aviation.

Malheureusement, ces initiatives sont largement dépassées par la croissance prévue du secteur aéronautique. Afin d'atteindre son objectif, l'OACI s'est concentrée au cours des six dernières années sur la dernière mesure du panier, le GMBM, qui est une approche préférée aux initiatives locales et régionales. En outre, l'OACI a dû examiner l'accord de Paris de 2015 des parties à la CCNUCC et compléter ses ambitions étant donné que l'accord de Paris couvre les émissions de l'aviation nationale, alors que l'aviation internationale est sous la responsabilité de l'OACI.

Comment fonctionne le CORSIA?

L'OACI a décidé que le GMBM serait un régime de compensation plutôt qu'un plafond et un système d'échange. Ce régime exigera donc que les compagnies aériennes compensent une partie de leurs émissions, mais sans nécessairement réduire leurs propres émissions.

Aux termes de la résolution de l'Assemblée, le niveau moyen des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale couverte par le régime entre 2019 et 2020 représente la base d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020, par rapport à laquelle les émissions des années à venir seront comparées. En une année à partir de 2021, les émissions internationales de CO₂ de l'aviation couvertes par le régime dépassant les émissions de référence moyennes de 2019 et 2020 constituent les exigences de compensation du secteur pour l'année.



Figure 5: Timeline representation of Corsia 2019-2020 (source: Verifavia)

Une mise en œuvre par étapes

L'OACI a décidé la mise en œuvre par étapes pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives (SCRC) des États contractants. La participation au régime sera volontaire au début, et obligatoire pour tous les États par la suite, sauf les États exemptés.

- La phase pilote (2021-2023) et la première phase (2024-2026) s'appliquent aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime.
- La deuxième phase (2027-2035) s'appliquera à tous les États, sauf les États exemptés à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase.

États exemptés

Les États exemptés sont tous ceux dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes kilomètres payantes (TKP) en 2018 est inférieure à 0,5% du total des TKP ou dont la part cumulée dans la liste en ordre décroissant des États représente moins de 90% du total des TKP. Les États exemptés sont aussi les pays les moins avancés (PMA), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL).

Les États qui décident de se porter volontaires pour participer au régime ne peuvent le faire qu'à partir du 1er janvier de toute année donnée et notifier leur décision à l'OACI. Au 6 mai 2019, 80 États avaient l'intention de participer volontairement à CORSIA dès son lancement.

Exemptions techniques

Le CORSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif.

- les exploitants d'aéronefs émettant par an moins de 10.000 tonnes métriques de CO₂ de l'aviation internationale;
- les aéronefs de moins de 5.700 kg de masse maximale au décollage (MTOM);

- les aéronefs participant aux opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie.

Ce régime est applicable uniquement à l'aviation « civile » et, à ce titre, les vols d'État sont exclus de son champ d'application. Il s'agit notamment des vols présidentiels, militaires, de police ou de douane.

Les hélicoptères sont exclus aussi!

Une approche fondée sur les routes

Pour garantir des conditions de concurrence équitables entre toutes les compagnies aériennes exploitant la même route, la couverture du régime est définie selon une approche fondée sur les routes. Une route est couverte par le régime si les deux États reliés par cette route y participent. Une route n'est pas couverte si au moins un des États reliés par cette route ne participe pas au programme. Les émissions des routes internationales non couvertes par le régime ne seront pas redistribuées. La couverture des routes peut changer au fur et à mesure que les États décident d'adhérer volontairement (ou de se retirer) et une fois que la participation au régime deviendra obligatoire.

Une fois que la participation des États et les routes couvertes par CORSIA au cours d'une année donnée sont définies, les exigences de compensation - les émissions qui doivent être compensées, à savoir les émissions qui ont augmenté au-dessus du niveau de référence - seront calculées par l'OACI. Les émissions moyennes des années 2019 et 2020 déterminent les données de base de référence pour CORSIA. Les exigences de compensation sont ensuite réparties entre les opérateurs d'avions selon la formule définie par la Résolution.

Facteur de croissance sectorielle versus individuelle

Pour calculer les exigences de compensation à attribuer à un exploitant d'avions, il y a deux facteurs de croissance à considérer. La partie « sectorielle » représente le facteur moyen de croissance des émissions mondiales du secteur de l'aviation

internationale dans une année donnée, alors que la partie « individuelle » représente un facteur de croissance des émissions de chaque exploitant dans une année donnée. L'approche sectorielle favorise les compagnies aériennes à croissance rapide des marchés émergents par rapport aux compagnies plus matures, à faible croissance, mais ne récompense pas la performance environnementale d'une compagnie aérienne individuelle. Les compagnies aériennes qui prennent des mesures pour réduire leurs propres émissions seront en mesure de bénéficier de taux individuels à partir de 2030.

MRV

Les règles de suivi, de déclaration et de vérification (MRV) sont l'épine dorsale de tout régime MBM. Le MRV assure la responsabilité, la transparence et la crédibilité globale de toute MBM. L'OACI est convenue de l'ensemble des règles MRV à suivre par les exploitants d'avion sous réserve du respect de CORSIA dans l'édition des normes et pratiques recommandées (SARP) en tant qu'Annexe 16, volume IV, chapitre 2.

Il est important de noter que l'obligation de se conformer aux règles MRV s'applique à tous les États membres qu'ils participent au régime ou non. De même, tous les exploitants d'avions effectuant des vols internationaux au-dessus du seuil de 10.000 tCO₂ doivent assurer le suivi, la déclaration et la vérification de leurs émissions.

Le suivi et la déclaration seront effectués par les exploitants d'avions. Cependant, la vérification est un processus en 3 étapes effectuées par 3 différents intervenants.

La pré-vérification interne est faite par l'exploitant d'avion; la vérification indépendante par un organisme de vérification tiers accrédité; et la vérification de l'ordre de grandeur par l'État.

Il y a plusieurs façons de calculer les émissions d'un exploitant d'avion. L'OACI propose deux niveaux de calcul. Le niveau 1 sera utilisé pour le calcul de grands volumes de CO₂ et le niveau 2 pour les niveaux faibles de CO₂.

Voici les méthodes autorisées pour le niveau 1:

- Méthode A
- Méthode B
- Cale à cale
- Combustible embarqué
- Allocation de carburant par temps cale à cale

Le niveau 2 est simplifié et ne fournit que la méthode d'estimation. L'outil approuvé, élaboré par l'OACI est le CERT (Estimation et déclaration d'émissions de CO₂).

La déclaration est obligatoire pour tous les exploitants d'avion soumis au MRV. Le premier rapport établi par les exploitants d'avions doit être soumis le 31 mai 2020 et couvre les émissions de 2019.

Les informations surveillées et déclarées devront être vérifiées pour assurer l'exhaustivité, l'exactitude, l'équité et les règles du jeu communes. Un exploitant d'avion doit également développer volontairement son processus d'audit interne et mettre en œuvre ceux de son plan de surveillance des émissions (EMP).

L'exploitant d'avion doit engager un organisme de vérification externe accrédité (VB). Le VB procédera à une vérification indépendante du rapport annuel d'émissions avant la date butoir de sa soumission. L'organisme de vérification doit être accrédité par un organisme national d'accréditation selon la norme ISO 14065: 2013 et les SARP. Un exploitant d'avion peut engager un organisme de vérification accrédité dans un autre État.

Une fois que les trois étapes de la vérification sont effectuées, les exploitants d'avions peuvent commencer à préparer leur conformité aux exigences de compensation et leur prochaine déclaration des émissions.

Exigences de compensation

Une compensation carbone est une réduction des émissions de dioxyde de carbone ou d'autres gaz à effet de serre effectuée afin de compenser les émissions produites ailleurs, en l'occurrence dans l'aviation internationale. Les exploitants d'avions, ou plus précisément les États, calculent leurs exigences de compensation

compte tenu des réductions résultant de l'utilisation des carburants admissibles CORSIA. Ensuite, tous les 3 ans les exploitants seront tenus de répondre à leurs exigences de compensation finales par l'achat et l'annulation des crédits de compensation sur les marchés de carbone. Les unités d'émission (une unité est égale à 1 tonne de CO₂) représentent la réduction des émissions générées par des projets de compensation approuvés ailleurs dans le monde.

Les critères de qualité technique des unités d'émission utilisés dans CORSIA sont cruciaux. Ces critères doivent faire en sorte qu'une tonne de CO₂ émise par un exploitant d'avion soit véritablement égale à une tonne de CO₂ économisée ailleurs. En mars 2019, l'OACI a publié son document sur lesdits critères, mais ceux-ci sont pour le moment très généraux. Le Conseil consultatif technique de l'OACI décidera des projets et des crédits disponibles qui répondent à ces critères.

CORSIA pour les compagnies aériennes africaines

Au 6 mai 2019, 12 pays africains avaient l'intention de participer volontairement à CORSIA dès son début. Ces pays sont le Botswana, le Burkina Faso, le Cameroun, République démocratique du Congo, la Guinée équatoriale, le Gabon, le Ghana, le Kenya, la Namibie, le Nigeria, l'Ouganda et la Zambie.

Lorsque CORSIA deviendra obligatoire à partir de la deuxième phase (2027), l'on s'attend à ce qu'au moins l'Afrique du Sud participe également au régime en raison de son niveau élevé d'activité de l'aviation internationale. D'autres grands pays africains pourraient aussi participer car leur activité aérienne dépasse le seuil. Bien entendu, d'autres pays africains auront peut-être décidé de participer volontairement à CORSIA d'ici là.

Il est important de rappeler aux compagnies aériennes africaines que les exigences de MRV sont obligatoires chaque année à partir de 2019, que le pays dans lequel elles se trouvent participe à CORSIA ou non.

La participation d'un pays au régime n'influe que sur les exigences de compensation et non sur les exigences de MRV.

L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) est composée de 40 membres issus de 28 pays africains. Ces compagnies aériennes exploitent collectivement plus de 650 avions sur plus de 800 routes internationales. Il est recommandé aux petites compagnies d'évaluer d'abord leur admissibilité à CORSIA en estimant leurs émissions annuelles provenant des vols internationaux grâce à l'outil CERT. Si les émissions annuelles sont inférieures à 10.000 tonnes de CO₂, les compagnies aériennes concernées peuvent être exemptées de CORSIA. Les compagnies aériennes qui émettent plus de 10.000 tonnes de CO₂ et moins de 500.000 tonnes de CO₂ provenant des vols internationaux doivent déclarer leurs émissions à partir de 2019 et ont le choix d'utiliser CERT(niveau 2) ou toute autre des cinq méthodes de suivi de l'utilisation de carburant (niveau 1) pour surveiller la consommation de carburant.

Les compagnies aériennes africaines peuvent engager tout vérificateur accrédité dans le monde entier. Il est fort recommandé aux compagnies de s'assurer que le vérificateur est dûment accrédité selon la norme ISO 14065 et les SARP. Le vérificateur doit pouvoir produire sur demande son certificat d'accréditation CORSIA en cours de validité.

Les compagnies aériennes africaines opérant des vols internationaux devraient être déjà en contact avec leurs États respectifs maintenant. La surveillance de la consommation de carburant sur ces vols était censée commencer en janvier 2019.

Le chronogramme présentant les dates et les actions les plus importantes à mener par les compagnies aériennes africaines est indiqué ci-dessous à la Figure 5: 

LET'S MOVE THE WORLD, TOGETHER

SITA
SEVENTYEARS

From day one, our members have believed in the power of collaboration and cooperation. Again and again, this philosophy has brought to life the visions of the air transport industry. At every turn, we've evolved to provide easy air travel, every step of the way for our customers and passengers across the world. As we turn 70, we thank our founders for their idea. We thank our members for their commitment. And we thank the industry for connecting people and places. Here's to many more years of success.

www.sita.aero





Once in service the Chinese C919 jetliner will compete directly with the more popular western-built narrow body aircraft.

Launched in 2008, the C919 is being developed by the Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC) and is China's first significant entry into the modern commercial jetliner market. The C919 made its first flight in May 2017 and initial deliveries to launch customer China Eastern Airlines are expected in 2021. The initial standard variant has a range of 2,200 nautical miles ('nm') to be complemented by a longer-range 3,000 nm variant. The aircraft represents a significant advance on COMAC's earlier commercial jet transport, the ARJ21-700 and is the initial model of what is anticipated to be a family of aircraft that may include a widebody variant developed with Russia's UAC for service entry in 2025, and currently dubbed the CR929.



Author | Auteur:
Keith Mwanalushi

The C919 makes extensive use of western manufacturers - via joint ventures with local Chinese manufacturers - for many of the major systems such as Honeywell (APU, Flight Management Systems), Liebherr (Landing Gear), and CFM International ('CFMI') (powerplant). As originally envisaged, composites were expected to comprise about 15% of the airframe by structural weight, but this level has gradually been reduced over time as a risk-mitigation exercise. The final composition of airframe materials is not known, but it is believed that aluminum-lithium is expected to be used for part of the fuselage.

The C919 is to be powered by a pair of CFMI LEAP-1C engines with AVIC Commercial Aircraft Engines (ACAE) acting as the local JV partner. This LEAP engine variant was officially launched in December 2009 when COMAC selected

the LEAP-1C for the C919. The engine incorporates a unique fully integrated Nexcelle propulsion system (IPS), which includes the engine, nacelle, and thrust reverser, and is jointly produced by GE, Safran's Aircelle, and AVIC. The IPS, along with the pylon - developed by COMAC - were designed in conjunction with each other, which has resulted in improved aerodynamics, reduced weight, and what is expected to be easier maintenance. An alternative Chinese powerplant, the ACAE CJ-1000A is planned for service entry by 2025.

The C919 is expected to compete in the 160-180 seat single-aisle market segment. Compared with the AJR21, the C919 incorporates a high degree of leading western technologies and it is clear from over 300 firm orders from Chinese airlines, lessors, banks and financial institutions and, indeed, US lessor GECAS,

that the C919 will enjoy considerable success in Chinese domestic markets. However, deployment of additional test aircraft and subsequent delays in the flight test programme will likely lead to production and service entry delays, already five years late, which may be exacerbated by US punitive tariff and trade embargoes in the future, and challenges with US FAA certification. This advantage will militate against the widespread Western orders necessary for overall global programme success which are unlikely until COMAC can demonstrate reliable and economic in-service performance as well as the robust service/support network Western airlines have come to expect.

The dimensions of the C919 are quite like those of the Airbus A320; its fuselage is 3.96 metres (13.0 ft) wide and 4.166 metres

occident. La construction par la Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC) du C919 lancée en 2008 est toujours en cours; et c'est la première percée d'envergure de la Chine sur le marché de l'aviation commerciale moderne. Le C919 a effectué son vol inaugural en mai 2017 et les premières livraisons à China Eastern Airlines, client de lancement, sont prévues pour 2021. La première variante standard dispose d'un rayon d'action de 2.200 milles marins ("nm") et sera complétée par une variante d'un rayon d'action plus grand de 3.000 nm. Cet avion est beaucoup plus avancé que l'avion commercial initial de COMAC, l'ARJ21-700. Il constitue le modèle initial de ce qui devrait être une famille d'avions comprenant une variante à fuselage large développée en collaboration avec l'UAC de Russie devant entrer en service en 2025, et actuellement appelée CR929.

Le C919 fait largement appel à des fabricants occidentaux - par le biais de coentreprises avec des entreprises chinoises locales - pour la plupart des systèmes majeurs tels que Honeywell (APU, systèmes

(13.67 ft) high with a 12.915 square metres (139.02 sq ft) cross-section. This may allow for a common unit load device to be used for both aircraft. It has a 33.6 metres (110 ft) wingspan with 35.4 metres (116 feet) winglets. The aircraft's intended payload capacity will be 20.4 tonnes. The design calls for cruise at Mach 0.785 (450 kn; 834 km/h) with an operating ceiling of 12,200 metres (39,800 feet). There will be two variants: the standard version with a 4,075 kilometres (2,200 nmi) range, and a 5,555 kilometres (2,999 nmi) extended-range version. The C919 is a cautious design, like the 30 years older A320.

Both Pratt & Whitney and CFM International offered to provide the engines for the aircraft, the former offering the PW1000G and the latter the LEAP-1C; [53] which was ultimately selected.[54]

Une fois en service, le C919 chinois entrera en concurrence directe avec les avions les plus populaires à fuselage étroit construits en

de gestion de vol), Liebherr (train d'atterrissement) et CFM International («CFMI») (moteurs). À l'origine, des matériaux composites devaient représenter environ 15% du poids structurel de la cellule, mais ce niveau a progressivement baissé au fil du temps pour réduire les risques. La composition finale de la cellule n'est pas connue, mais on pense que l'aluminium-lithium sera utilisé pour une partie du fuselage.

Le C919 sera équipé d'une paire de moteurs CFMI LEAP-1C, Aircraft Engines AVIC Commercial (ACAE) agissant comme partenaire local dans le cadre d'une coentreprise. Cette variante du moteur LEAP a été officiellement lancée en décembre 2009, lorsque COMAC a retenu le LEAP-1C pour le C919.

Le moteur comporte un système de propulsion Nexcelle entièrement intégré (IPS), composé d'un moteur, d'une nacelle et d'un inverseur de poussée, et il est produit conjointement par GE, Safran, Aircelle et AVIC. L'IPS et le mât - développés par la COMAC - ont été conçus conjointement, ce qui a entraîné une meilleure aérodynamique, un poids réduit, et un entretien facile. L'entrée en service de l'ACAE CJ-1000A, un moteur chinois alternatif, est prévue pour 2025.

Le C919 devrait entrer dans l'segment des monocouloirs à 160-180 sièges. Par rapport à l'ARJ21, le C919 comprend un niveau élevé de technologies occidentales de pointe. Les 300 commandes fermes de la part des compagnies aériennes, loueurs, banques et institutions financières chinoises, ainsi que même de la part du loueur d'avions américain GECAS, témoignent du succès considérable dont jouira le C919 sur les marchés intérieurs chinois.

Cependant, le déploiement d'un avion d'essai supplémentaire et des retards ultérieurs du programme d'essais en vol entraîneront probablement des retards de production et d'entrée en service, qui connaît déjà cinq ans de retard, ce qui pourrait à l'avenir être aggravé par des tarifs punitifs et embargos commerciaux des États-Unis, ainsi que des problèmes de certification avec la FAA. Cet avantage l'empêchera de

recevoir des commandes occidentales

nécessaires à la réussite ultime d'un programme mondial et qui ne sont pas susceptibles de venir tant que COMAC n'aura pas fait preuve d'une performance en service fiable et économique, ainsi que d'un réseau de service/appui robuste auquel les compagnies occidentales sont habituées.

Les dimensions du C919 sont semblables à celles de l'Airbus A320, son fuselage est de 3,96 mètres (13,0 pieds) de largeur et 4,166 mètres (13,67 pieds) de hauteur avec une section transversale de 12,915 mètres carrés (139,02 pieds carrés). Cela peut permettre l'utilisation d'une unité de chargement ordinaire commune aux deux appareils. L'avion mesure 33,6 mètres (110 pieds) d'envergure (35,4 mètres (116 pieds) avec ailettes). La capacité de charge utile prévue de l'avion sera de 20,4 tonnes. Sa vitesse de croisière est de 0,785 mach (450 kn; 834 kmh) avec une altitude maximale de 12.200 mètres (39.800 pieds). Il y aura deux variantes : la version standard d'un rayon d'action de 4.075 km (2.200 milles marins), et une version étendue d'un rayon d'action de 5.555 km (2.999 milles marins). Le C919 est d'une conception prudente, comme l'A320, son ainé de 30 ans.

Pratt & Whitney et CFM International ont proposé de fournir des moteurs pour l'avion, le premier offrant le PW1000G et le second le LEAP-1C [53], ce dernier a fini par gagner le marché[54].

Collaboration and strategic partnerships hold much promise for the African air transport industry

La collaboration et les partenariats stratégiques sont très prometteurs pour l'industrie du transport aérien en Afrique

One easily notices that it is less expensive to travel within Europe, to the Middle East, or even between cities in North America than it is to travel within the African continent. For comparable distances, air tickets in Africa cost twice as much as for similar comparable distances in Europe or in the USA and up to three times more in India. Consequently, when aggregated with the GDP per capita, an African middle-class citizen can afford only 1.1 trips by air per year while their counterparts on other continents can respectively afford 5.4 trips in Latin America, 6 in Asia Pacific, 11 in the Middle East, 26.4 in Europe and 33 in North America. Stakeholders must engage in addressing the fact that African citizens have the lowest GDP, yet they are the ones to pay the highest fares to travel by air. There is a desperate need to find a way to change this sad state of affairs.

High cost of doing business

African airlines face many challenges such as high fees, taxes and charges. They contend with high finance/insurance costs for their aircraft acquisitions. Add to that the dismally poor intra-Africa connectivity, market access limitations and high cost of jet fuel. In Africa, jet fuel accounts for over 35% of the total airline operating costs and a significant part of the jets fuel costs is levied by the authorities in one form or another. The aviation industry is a capital-intensive business requiring high cost capital input for the acquisition of equipment such as aircraft and technical infrastructure for the Maintenance Repairs and Overhaul facilities. While the bulk of revenue is generated in local currencies which are weak compared to foreign currencies, the majority of the overheads – capital, financing, lease rentals, fuel uplift at foreign airports, and airport charges are often incurred in the stronger currencies.

As a result, the African aviation sector operates in one of the highest cost environments in the world. These conditions negatively impact on the ability of African airlines to grow their footprint. They are unable to offer competitive fares to passengers. Unless these challenges are addressed, escalating costs will derail the prospects of developing the aviation sector in many African countries.

Partnerships and alliances to unlock Africa's full potential

African airlines as a whole are not profitable. In its mid-year airline industry forecast, the International Air Transport Association (IATA) predicted that just like in 2018, African airlines will collectively make a loss of \$100 million in 2019.

There is an opportunity to address the African aviation industry's unprofitability on two fronts: cost reduction and increase in revenues. One sure way to achieve both of these goals is through enhanced cooperation among African airlines at a commercial level.

Commercial cooperation among African airlines will lead to higher yields and higher load factors thus enabling African carriers to lower



fares, attract more passengers, increase revenues and reclaim market share from foreign carriers that currently dominate the African skies.

Globally, the aviation industry has benefited from strategic alliances that have allowed a number of airlines to address common solutions by working in synergy. Alliances offer significant scale to their members. One global branded alliance, for instance, consists of 27 member airlines serving more than 1,300 airports in 193 countries, while another such alliance brings together 19 carriers from five continents with a cargo alliance operation which includes 10 carriers. The third-largest global alliance, serves about 1,000 airports in more than 158 countries.

The African Airlines Association (AFRAA) is engaging and encouraging its members to take up the initiative of cooperating and coordinating their efforts on various fronts. AFRAA is coordinating various task teams in this regard to address common objectives such as aeropolitical, fuel purchasing, taxes and Charges, training, distribution, cargo and technical operations. The ultimate objective is no doubt the creation of an African Airlines Alliance as the culmination of the Route Network Coordination project that has seen 23 interline agreements implemented and 11 codeshare agreements signed among AFRAA members. The African Airlines Alliance project will positively impact intra-African connectivity, trade and tourism. An alliance provides a structure for a

network of codeshares between members as well as providing them with synergies on the cost side such as joint procurement or savings in shared facilities.

In addition to passenger operations, air cargo forms an essential component of air transport and international trade. However, the bulk of freight within the African continent is transported by rail or road. Through collaboration, stakeholders can address the issues constraining the development of air cargo in Africa for proper coordination and functioning of this important component of air transport. AFRAA Cargo Committee seeks to identify areas where African airlines could cooperate to reduce costs and enhance revenues in collaboration with other relevant stakeholders. The Committee further identifies areas to lobby authorities to facilitate smarter regulations, reduction in industry costs, development of e-freight and the improvement of cargo infrastructure. There are also other forms of collaboration and resource sharing among airlines which AFRAA is addressing. These initiatives include coordinating the utilisation of existing training centres and experienced trainers on the continent, shared maintenance facilities and pooling of resources. Such forms of collaboration will not only ensure survival of the airlines, but will also promote the industry's viability and sustainability.

If carriers in the African region were to focus on commercial co-operation as a key area

of development, this would result in many more people being able to afford travel by air due to lower fares, increased frequencies on existing routes and growth in new routes. All this will signal an end to the inconvenient itineraries that involve connecting flights even on short distances within the region.

'Winning together'

One of the key areas emphasized at the African Airlines Association recently concluded 8th Aviation Stakeholder's Convention held in Mauritius in May 2019, which brought together more than 300 delegates from across the continent and internationally was the need to enhance collaboration for accelerated growth.

Investing in win-win collaborations will ensure that the African Aviation sector can meet future demand which is projected to double in the next 20 years. It is clear from the impressive results observed in other regions of the world that a stronger commitment to collaborative approaches will deliver the kind of air transport market that benefits airlines, passengers and local economies. 

1 est notamment moins cher de voyager à l'intérieur de l'Europe, vers le Moyen-Orient, ou même entre les villes nord-américaines que de voyager à l'intérieur du continent africain.



Pour des distances comparables, les billets d'avion en Afrique coûtent deux fois plus que pour des distances similaires en Europe ou aux Etats-Unis et jusqu'à trois fois plus qu'en Inde. Par conséquent, un agrégat basé sur le PIB par habitant révèle qu'un citoyen de la classe moyenne africaine ne peut se permettre que 1,1 voyage par avion par an, alors que ses homologues sur d'autres continents peuvent se permettre respectivement 5,4 voyages en Amérique Latine, 6 en Asie-Pacifique, 11 au Moyen-Orient, 26,4 en Europe et 33 en Amérique du Nord. Les acteurs doivent collaborer pour résoudre le paradoxe que les citoyens africains ont le PIB le plus faible, mais paient les tarifs les plus élevés pour voyager par avion. Il est urgent de trouver une solution à ce triste état de choses.

Le coût élevé de faire des affaires

Les compagnies aériennes africaines font face à de nombreux défis tels que des frais, taxes et redevances élevés. Elles font face à des coûts financiers / d'assurance élevés pour leurs acquisitions d'avions. Ajoutez à cela la connectivité intra-Africaine extrêmement faible, les limitations d'accès aux marchés et le coût élevé du carburant aviation. En Afrique, le carburant aviation représente plus de 35% du coût total d'exploitation des compagnies aériennes et une partie significative de ce coût du carburant est imposée par les autorités sous une forme ou une autre. L'industrie aéronautique est très capitaliste nécessitant des apports en capital élevés pour l'acquisition d'équipements tels que les avions et l'infrastructure technique pour l'entretien, les réparations et la révision générale. Bien que la majeure partie des revenus soient générés en monnaies locales qui sont faibles par rapport aux devises étrangères, la majorité des frais généraux - capitaux, financement, location, ravitaillement en carburant dans les aéroports étrangers et redevances aéroportuaires, sont souvent engagés en devises fortes.

Par conséquent, le secteur de l'aviation africaine opère dans l'un des environnements

les plus couteux au monde. Ces conditions ont un impact négatif sur la capacité des compagnies aériennes africaines à développer leur présence. Elles sont incapables d'offrir des tarifs compétitifs aux passagers. À moins de relever ces défis, la flambée des coûts compromettra les perspectives de développement du transport aérien dans de nombreux pays africains.

Des partenariats et des alliances pour libérer tout le potentiel de l'Afrique

Les compagnies aériennes africaines dans leur ensemble ne sont pas rentables. Dans ses prévisions semestrielles pour l'industrie, l'Association internationale du transport aérien (IATA) a prédit que, comme ce fut le cas en 2018, les compagnies aériennes africaines perdront collectivement 100 millions de dollars en 2019.

C'est une occasion d'attaquer le problème du manque de rentabilité du secteur aérien africain sur deux fronts: la réduction des coûts et l'augmentation des revenus. Une coopération commerciale renforcée entre les compagnies aériennes africaines constitue un moyen sûr d'atteindre ces deux objectifs.

Cette coopération conduira à des recettes unitaires et des coefficients de remplissage plus élevés, permettant ainsi aux transporteurs africains d'abaisser les tarifs, d'attirer plus de passagers, d'augmenter les revenus et de récupérer des parts de marché détenues par des transporteurs étrangers qui dominent actuellement le ciel africain.

À l'échelle mondiale, l'industrie a bénéficié des alliances stratégiques qui ont permis à un certain nombre de compagnies aériennes de trouver des solutions communes en travaillant en synergie. Les alliances offrent des économies d'échelle substantielles à leurs membres. A titre d'exemple, il y a une alliance mondiale de marque est composée de 27 compagnies aériennes membres desservant plus de 1.300 aéroports dans 193 pays, tandis qu'une autre alliance similaire regroupe 19 transporteurs de cinq continents avec une alliance fret qui comprend dix transporteurs. La troisième alliance mondiale majeure dessert environ 1.000 aéroports dans plus de 158 pays.

L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) engage et encourage ses membres à prendre l'initiative de coopérer et de coordonner leurs efforts sur plusieurs fronts. L'AFRAA coordonne divers groupes de travail à cet égard pour répondre aux objectifs communs tels que l'aéropolitique, les achats groupés de carburant, les taxes et redevances, la formation, la distribution, le fret et les opérations techniques. Le but ultime est sans aucun doute la création d'une alliance de compagnies aériennes africaines comme aboutissement du projet de coordination du réseau aérien qui a été le précurseur de la mise en œuvre de 23 accords interligne et de la signature de 11 accords de partage de codes entre des membres de l'AFRAA. Le projet d'une alliance des compagnies aériennes africaines aura un impact positif sur la connectivité intra-africaine, le commerce et le tourisme. Une alliance offre une structure pour un réseau de codeshares entre compagnies membres et crée des synergies entre elles sur le plan des coûts, tels que des achats en commun ou des économies sur des installations communes.

Outre l'activité passage, le fret aérien constitue une composante essentielle du transport aérien et du commerce international. Néanmoins, les marchandises sont, en majeure partie, transportées par chemin de fer ou par route à l'intérieur du continent africain. Par la collaboration, les acteurs peuvent résoudre les problèmes entravant le développement du fret aérien en Afrique en faveur d'une bonne coordination et d'un bon fonctionnement de cet aspect important du transport aérien. Le Comité fret de l'AFRAA cherche à identifier les domaines dans lesquels les compagnies aériennes africaines pourraient coopérer pour réduire les coûts et augmenter les recettes en collaboration avec d'autres acteurs. Le Comité identifie également les domaines dans lesquelles il peut faire pression sur les autorités pour faciliter une réglementation plus intelligente, une réduction des coûts de l'industrie, le développement de l'e-fret et l'amélioration des infrastructures de fret.

L'AFRAA travaille également sur d'autres formes de collaboration et de partage de ressources entre compagnies aériennes. Au nombre de ces initiatives, l'on peut citer la coordination de l'utilisation des centres de formation existants et des formateurs expérimentés sur le continent, des installations d'entretien partagées et la mise en commun des ressources. Ces formes de collaboration vont non seulement garantir la survie des compagnies aériennes, mais aussi promouvoir la viabilité et la durabilité de l'industrie.

Si les transporteurs de la région Afrique mettaient au cœur de leurs priorités la coopération commerciale comme domaine clé de leur développement, l'on assisterait à une baisse des tarifs, une augmentation des fréquences sur les lignes existantes et un accroissement de nouvelles routes comme corollaire dont l'effet serait un plus grand nombre de personnes capables de s'offrir un voyage par avion. Ainsi verrait-on la fin des itinéraires peu pratiques qui impliquent des vols de correspondance même sur de courtes distances dans la région.

«Gagner ensemble »

L'un des éléments essentiels qui furent soulignés lors de la 8^{ème} Convention des acteurs de l'aviation de l'Association des compagnies aériennes africaines, qui s'est récemment tenue à Maurice en mai 2019, et qui a réuni plus de 300 délégués des quatre coins du continent et du reste du monde, est l'impératif de renforcer la collaboration pour une croissance accélérée.

Investir dans des initiatives de collaboration gagnant-gagnant se traduira par l'émergence d'une aviation africaine à même de répondre à la demande future qui devrait doubler au cours des 20 prochaines années. Il ressort des résultats impressionnantes observés dans d'autres régions du monde qu'un engagement plus fort en faveur des approches de collaboration garantit le type de marché du transport aérien qui profite à la fois aux compagnies aériennes, aux voyageurs et aux économies locales. 



Air Seychelles to introduce Veuve S7-Vev to its fleet in 2019

Air Seychelles: Veuve S7-Vev rejoint sa flotte en 2019

Air Seychelles has taken delivery of a new A320neo aircraft in July 2019.

Remco Althuis, Chief Executive Officer of Air Seychelles said: "To shed more light on the ongoing efforts to protect the Seychelles natural habitat, we have opted to name our new A320neo aircraft 'Veuve' to further help in raising awareness about the protection of the endemic species locally as well as across our network."

In other developments, Air Seychelles expanded its codeshare partnership agreement with South African Airways to Perth and Windhoek effective May 2019 as a step towards expanding its global reach.

Air Seychelles prendra livraison d'un nouvel avion A320neo en juillet 2019.

Remco Althuis, DG d'Air Seychelles a déclaré: «Afin d'éclairer davantage les efforts déployés actuellement pour protéger l'habitat naturel des Seychelles, nous avons choisi de baptiser notre nouvel A320neo «Veuve» pour améliorer notre contribution à la sensibilisation en faveur de la protection des espèces endémiques tant au niveau local que sur notre réseau.»

En outre, Air Seychelles a étendu son accord de partenariat de partage de code avec South African Airways sur Perth et Windhoek à compter de mai 2019, une étape vers l'élargissement de sa portée mondiale. Source: Air Seychelles

Air Botswana integrates Embraer E-170 into service

Air Botswana met Embraer E-170 en service

After a very intense assessment process carried out by both Civil Aviation Authority of Botswana (CAAB) and the South African Civil Aviation Authority (SACAA), Air Botswana announced that its Embraer (E170) Jet was successfully licensed and will immediately be integrated into service. This milestone for the airline paved the way for the airline to recover its schedule and deliver its promise, of a more stabilized and expanded operations to its valued customers.

Après un processus d'évaluation rigoureux mené conjointement par l'autorité de l'aviation civile du Botswana (CAAB) et l'autorité de l'aviation civile d'Afrique du Sud (SACAA), Air Botswana a annoncé que son aéronef Embraer (E170) a passé les épreuves d'accréditation et sera immédiatement mis en service. Cette importante étape a ouvert la voie au rétablissement de l'horaire de vols de la compagnie aérienne et lui a permis de tenir sa promesse d'une exploitation plus stable au profit de ses clients estimés. Source: Air Botswana

Ethiopian Airlines adds JFK to its global network

Ethiopian Airlines ajoute JFK à son réseau mondial

Ethiopian Airlines launched its thrice weekly flights to John F. Kennedy (JFK) Airport in New York via Abidjan in June 2019. With the addition of the new thrice weekly service to JFK Airport to the already operating 4 weekly service to Newark via Lome, Ethiopian will operate to New York daily. In other news, the Ethiopian Group CEO, Mr. GebreMariam was re-appointed to the IATA (International Air Transport Association) Board of Governors for a three year-term at the 75th Annual General Meeting held in Seoul, Republic of Korea. Mr. GebreMariam has also served as a member on the High-level Advisory Group on Sustainable Transport (HLAG-ST) with United Nations Secretary General Ban Ki-moon, as an Executive Committee member of the African Airlines Association (AFRAA), A Board member of the Airlink Advisory Council, A member of Board of Directors of Africa Travel Association (ATA).

Ethiopian Airlines a lancé ses trois vols hebdomadaires à destination de l'aéroport John F. Kennedy (JFK) à New York via Abidjan en juin 2019. Avec l'ajout des trois nouveaux vols hebdomadaires à destination de l'aéroport JFK aux quatre vols hebdomadaires à destination de Newark via Lomé déjà opérationnels, Ethiopian proposera désormais une desserte quotidienne sur New York. Par ailleurs, M. GebreMariam, a été reconduit au Conseil des gouverneurs de l'IATA (Association internationale du transport aérien) pour un mandat de trois ans lors de la 75^{ème} assemblée générale annuelle qui s'est tenue à Séoul, République de Corée. M. GebreMariam a également été membre du Groupe consultatif de haut niveau sur le transport durable (HLAG-ST) avec Ban Ki-moon, secrétaire général des Nations Unies, membre du Comité exécutif de l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), membre du Conseil consultatif d'Airlink et membre du conseil d'administration de Africa Travel Association (ATA).

Source: Ethiopian Airlines

ASKY starts daily service to Johannesburg, South Africa

ASKY lance des vols quotidiens vers Johannesburg

ASKY announced the launch of daily flights from its Lome hub to Johannesburg effective June 2019.

Johannesburg, South Africa will be connected to ASKY's vast network of 23 other destinations within West and Central Africa with a daily service via Douala and Libreville. Douala will have 3 direct weekly flights to Johannesburg and Libreville will have 4 direct weekly flights to Johannesburg and vice versa.

ASKY a annoncé le lancement de vols quotidiens vers Johannesburg (Afrique du Sud) à partir de son hub de Lomé dès juin 2019.

Johannesburg sera relié au vaste réseau de ASKY de 23 autres destinations en Afrique occidentale et centrale par un vol quotidien via Douala et Libreville. Sont prévus 3 vols directs hebdomadaires Douala-Johannesburg-Douala et 4 vols directs hebdomadaires Libreville-Johannesburg-Libreville. Source: ASKY

EgyptAir to resume its flights to Abidjan

EgyptAir reprend ses vols sur Abidjan

Egyptair announced the re-operation of Abidjan route via Accra with two flights a week starting on 20 June 2019. The Chairman and Chief Executive Officer of EgyptAir Holding Ahmed Adel said that the re-operation of flights to Abidjan coincided with the launch of the 2019 Africa Cup of Nations (AFCON) in June.

EgyptAir is the official carrier of AFCON, set for Egypt from 21 June to 19 July 2019.

Egyptair a annoncé la réouverture de la route Abidjan via Accra avec deux vols par semaine à partir du 20 juin 2019. Ahmed Adel, directeur général d'EgyptAir Holding a déclaré que la reprise des vols vers Abidjan a coïncidé avec le lancement de la Coupe d'Afrique des Nations 2019 (CAN) en juin.

EgyptAir était le transporteur officiel de la CAN, qui s'est déroulée en Egypte du 21 juin à 19 juillet. Source: Egyptair; Egypt Today

Air Mauritius starts operations to Seychelles

Air Mauritius démarre ses vols sur les Seychelles

Air Mauritius will be starting operations to Seychelles in July 2019. The flights will be operated twice weekly by the Airbus A319. Chief Executive Officer Somas Appavou stated: "This new destination will reinforce our regional service and provide enhanced connectivity onto our global network. Our two countries are world class tourist destinations but as islands we also share similar challenges like the size of our home markets and our geographical remoteness. Bringing our islands closer through better air connectivity is key to overcoming such challenges."

Flight schedules for the Mauritius-Seychelles service have been designed to optimize connecting possibilities for passengers through the Mauritius hub. This includes the flux of business and leisure traffic to and from Madagascar, Reunion, South Africa and Australia. Reinforced air services between Mauritius and Seychelles also offer the possibility to combine these two destinations into two-centre holiday packages.

Air Mauritius va démarrer ses opérations aux Seychelles en juillet 2019. Les vols seront opérés deux fois par semaine par un Airbus A319. Somas Appavou, DG, a déclaré: «Cette nouvelle destination renforcera notre service régional et offrira une connectivité améliorée sur notre réseau mondial. Nos deux pays sont des destinations touristiques de classe mondiale, mais comme entités insulaires nous partageons aussi des défis similaires, comme la taille de nos marchés et notre éloignement géographique. Le rapprochement accentué de nos îles grâce à une meilleure connectivité aérienne est essentiel pour surmonter ces défis.»

Les horaires de vols pour la rotation Maurice-Seychelles ont été conçus afin d'optimiser les opportunités de correspondance pour les voyageurs transitant par le hub de Maurice. Le flux du trafic d'affaires et de loisirs entre Madagascar, La Réunion, l'Afrique du Sud et l'Australie est pris en compte. De meilleurs services aériens entre Maurice et les Seychelles offrent également la possibilité de combiner ces deux destinations en forfait vacances sur deux centres.



Air Tanzania to revive flights to South Africa in June 2019

Air Tanzania relance ses vols vers l'Afrique du Sud en juin 2019

Looking to attract tourists from South African and other business travellers, Air Tanzania Company Ltd (ATCL) is set to revive its passenger schedule route connecting four major airports in Tanzania with the OR Tambo International Airport in Johannesburg, starting June 2019.

The four direct flights per week will use ATCL's recently-acquired Boeing 787-8 Dreamliner jet, which has the capacity to carry 262 passengers and replaced by an Airbus A220-300 from July 2019.

This past week, ATCL public affairs spokesman, Josephat Kagirwa, stated that the four local airports to introduce South African connections are Julius Nyerere International Airport in Dar es Salaam, Zanzibar International Airport, Kilimanjaro International Airport in northern Tanzania, and Mwanza International Airport.

En vue d'attirer des touristes d'Afrique du Sud et des voyageurs d'affaires, Air Tanzania Company Ltd (ATCL) prévoit de relancer son service passager régulier reliant quatre grands aéroports en Tanzanie à l'aéroport international OR Tambo à Johannesburg, à partir de juin 2019.

Les quatre vols directs hebdomadaires seront effectués par le Boeing 787-8 Dreamliner récemment acquis par ATCL, qui a une capacité de 262 sièges et qui sera remplacé par un Airbus A220-300 dès juillet 2019.

La semaine dernière, Josephat Kagirwa, porte-parole de l'ATCL a déclaré que les quatre aéroports tanzaniens concernés par les dessertes sud-africaines sont l'aéroport international Julius Nyerere à Dar es Salaam, l'aéroport international de Zanzibar, l'aéroport international du Kilimandjaro dans le nord de la Tanzanie et l'aéroport international de Mwanza. Source: The East African

South African Airways partners with Alaska Airlines

South African Airways en partenariat avec Alaska Airlines

South African Airways (SAA) and Alaska Airlines announced that they established a new interline partnership, which provides new and convenient flight options for both SAA and Alaska's customers travelling between North America and Africa. With immediate effect, customers would be able to purchase a single itinerary for travel on flights of both carriers in one simple transaction and enjoy connections via New York John F. Kennedy International Airport and Washington-Dulles International Airport between Alaska Airlines' expansive North American network and over 75 destinations in Africa served by SAA and its regional partners.

South African Airways (SAA) et Alaska Airlines ont annoncé qu'ils ont établi un nouveau partenariat interligne, qui offre des options de vol nouvelles et pratiques pour les clients de SAA et d'Alaska Airlines qui voyagent entre l'Amérique du Nord et l'Afrique. Avec effet immédiat, les clients seront en mesure d'acheter un seul itinéraire de voyage sur les vols des deux transporteurs dans une transaction simple et profiter de connexions via l'aéroport international John F. Kennedy à New York et l'aéroport international Dulles à Washington grâce au vaste réseau nord-américain d'Alaska Airlines et aux plus de 75 destinations en Afrique desservies par SAA et ses partenaires régionaux. Source: Attn.aero

Kenya Airways expands network with launch of two strategic routes to Europe

Kenya Airways étend son réseau avec l'inauguration de deux dessertes stratégiques en Europe

Kenya Airways increased its route offering by launching flights to Rome, Italy and Geneva, Switzerland. The introduction of these routes is part of Kenya Airways' network expansion strategy steered towards growing its market share, increasing revenues and financial turnaround.

The airline will operate the new routes four times weekly using its flagship aircraft Boeing 787-8 Dreamliner.

Kenya Airways a élargi son offre d'itinéraires en lançant des vols à destination de Rome en Italie et de Genève en Suisse. L'introduction de ces routes fait partie de la stratégie d'expansion du réseau de Kenya Airways orientée vers une croissance de sa part de marché, une augmentation des revenus et un redressement financier.

Avec son fleuron le Boeing 787-8 Dreamliner, la compagnie aérienne exploitera les nouvelles routes quatre fois par semaine. Source: Kenya Airways

Royal Air Maroc launches a new connection between Casablanca and Boston

Royal Air Maroc lance une nouvelle liaison entre Casablanca et Boston

As part of the expansion of the Royal Air Maroc network and the consolidation of its strategy around its hub Casablanca, the national company will open a direct route from Casablanca to Boston. This new route will be operational in June 2019 with three flights scheduled every week and operated by Boeing 787 Dreamliner. This new route promises to strengthen the company's network in America as it will be the fourth city served by Royal Air Maroc in the United States, after New York, Washington and Miami. Source: Royal Air Maroc

In other developments, Royal Air Maroc (RAM) is celebrating the delivery of two additional GEnx-1B-powered Boeing 787-9 Dreamliner aircraft. The deliveries bring RAM's GEnx-powered B787 Dreamliners to nine aircraft.

Dans le cadre de l'expansion du réseau de Royal Air Maroc et du renforcement de sa stratégie autour de son hub de Casablanca, la compagnie nationale ouvrira une liaison directe Casablanca-Boston. Cette nouvelle route est opérationnelle depuis juin 2019 avec trois vols hebdomadaires exploités par un Boeing 787 Dreamliner. Cette nouvelle ligne va potentiellement renforcer le réseau de l'entreprise en Amérique, Boston étant la quatrième ville desservie par Royal Air Maroc aux Etats-Unis après New York, Washington et Miami.

Source: Royal Air Maroc

Par ailleurs, Royal Air Maroc (RAM) célèbre la ré de deux nouveaux Boeing 787-9 Dreamliner équipés de moteurs GEnx-1B. Ces livraisons portent à neuf le nombre de B787-Dreamliner de RAM équipés de GEnx.

Source: GE Aviation

RwandAir to fly to Tel Aviv

RwandAir commence une desserte sur Tel Aviv



RwandAir, the national carrier of the Republic of Rwanda commenced direct flights, three times a week to Tel Aviv, the economic and technology centre of Israel, from its Kigali hub in June 2019. The new route is operated by a Boeing 737 - 800 NG. Tel Aviv will be the 29th destination of RwandAir and its second destination in the Middle East after Dubai.

RwandAir, le transporteur national de la République du Rwanda a commencé des vols directs, trois fois par semaine à Tel Aviv, le centre économique et technologique d'Israël, de son hub de Kigali, en juin 2019. La nouvelle route est exploitée par un Boeing 737-800 NG. Tel Aviv sera la 29^e destination de RwandAir et sa deuxième destination au Moyen-Orient après Dubaï.

Source: RwandAir

TAAG Angola Airlines orders six Dash 8-400s

TAAG - Angola Airlines passe une commande de six avions Dash 8-400

TAAG Angola ordered for six Dash 8-400s aircraft. The ceremonial signing event was held at a press conference during the 53rd International Paris Air Show with The Honourable Ricardo Viegas D'Abreu, Minister of Transportation, Angola; David Curtis, Chairman of Longview Aviation Capital and Todd Young, Chief Operating Officer of De Havilland Canada present.

"TAAG is looking to the future of our fleet and the market opportunities where the Dash 8-400 aircraft will be an important part of our growth strategy. The acquisition of these new aircraft is important to support a stronger domestic network and support our regional and international network," said Rui Carreira, Chairman, TAAG Angola Airlines.

TAAG Angola a passé une commande de six avions Dash 8-400. La cérémonie de signature a eu lieu lors d'une conférence de presse au cours du 53^{ème} Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget en présence de son excellence Ricardo Viegas d'Abreu, ministre angolais des Transports; David Curtis, président de Longview Aviation Capital; et Todd Young, chef d'exploitation de De Havilland Canada.

«TAAG prend en considération l'avenir de notre flotte et les opportunités de marché où le Dash 8-400 jouera un rôle primordial dans notre stratégie de croissance. L'acquisition de ces nouveaux appareils est essentielle pour le soutien d'un réseau domestique plus fort et de notre réseau régional et international», a déclaré Rui Carreira, président de TAAG Angola Airlines. Source: TAAG Angola; www.prnewswire.com

Air Algérie signs for CHAMPS TRAXON cargoHUB

Air Algérie s'inscrit au TRAXON cargoHUB de CHAMP

Air Algérie signed for CHAMP's TRAXON cargoHUB for its supply chain integration needs. The host-to-host solution is used for automated electronic data exchange and enables the airline to seamlessly communicate digitally with forwarders and other air cargo supply chain partners worldwide - regardless of message type and protocols used.

Air Algérie est devenue membre de TRAXON cargoHUB de CHAMPS pour les besoins d'intégration de sa chaîne d'approvisionnement. La solution hôte à hôte est utilisée pour l'échange automatisé de données électroniques et permet une communication numérique harmonieuse entre la compagnie aérienne et les transitaires et autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement de fret aérien dans le monde entier - quel que soit le type de message et les protocoles utilisés. Source: CHAMP Cargosystems

MTU Aero Engines takes stake in the new Silent Air Taxi hybrid-electric small aircraft

MTU Aero Engines prend une participation au nouveau petit avion électrique hybride Silent Air Taxi



On the first day of this year's International Paris Air Show, e.SAT GmbH and MTU Aero Engines signed a letter of intent (LoI). The parties agreed that Germany's leading engine manufacturer will take a stake in the development and production of the unique hybrid-electric powertrain for the new aircraft and acquire shares in the recently founded company. e.SAT GmbH plan to bring a Silent Air Taxi that is a hybrid, safe and practically noiseless to the market. The new air taxi is capable of carrying five passengers.

Conceivable fuel options include the use of synthetic (electricity-based) fuels and fuel cells to leverage further optimization potentials and pave the way towards emission-free air traffic.

Au premier jour du Salon du Bourget de cette année, e.SAT GmbH et MTU Aero Engines ont signé une lettre d'intention. Les parties sont convenues que le plus grand motoriste allemand participera au développement et à la production de l'unique groupe motopropulseur hybride électrique pour le nouvel avion et acquerra des actions dans la nouvelle société. e.SAT GmbH projette de commercialiser un Silent Air Taxi hybride, sûr et pratiquement silencieux. Le nouveau taxi aérien a une capacité de cinq passagers.

Les options de carburant plausibles comprennent l'utilisation de carburants de synthèse (électricité) à base de piles à combustible pour tirer parti de possibilités d'optimisation supplémentaires et ouvrir la voie à la circulation aérienne sans émissions. Source: MTU Aero Engines

Successful cooperation between Lufthansa Systems and GE Aviation | First demo presentation at the Electronic Flight Bag (EFB) Users Forum in Chicago

Une coopération réussie entre Lufthansa Systems et GE Aviation | Première présentation de démonstration au forum des utilisateurs d'Electronic Flight Bag (EFB) à Chicago

Lufthansa Systems and GE Aviation are the first providers in the aviation market to offer a solution that allows for the inflight synchronisation of the flight plan between the GE Aviation flight management system (FMS) and Lufthansa Systems' Lido pilot applications directly on-aircraft.

Flight crews rely on flight-operational information available in their EFB devices in various applications, which today is typically entered manually into the FMS. Inflight, the FMS manages the flight plan by computing an optimal trajectory and provides pilots with guidance along the computed trajectory. The manual entering of data into the FMS during pre-flight preparations or inflight can lead to partially hazardous consequences if entered incorrectly.

Lufthansa Systems et GE Aviation sont les premiers fournisseurs sur le marché de l'aviation à offrir une solution qui permet la synchronisation en vol du plan de vol entre le système de gestion de vol GE Aviation (FMS) et les applications de pilotage Lido de Lufthansa Systems directement à bord.

Le personnel navigant dépend des informations relatives aux opérations en vol accessibles via leurs appareils EFB sous forme d'applications diverses, qui aujourd'hui sont généralement entrées manuellement dans le FMS. A bord, le FMS gère le plan de vol en calculant une trajectoire optimale et en guidant les pilotes le long de la trajectoire calculée. La saisie manuelle des données dans le FMS lors de la préparation du vol ou en vol peut entraîner des conséquences dangereuses si elle est incorrecte. Source: Lufthansa Systems

Swissport and SITA seek to unlock new data insights to make air travel easier

Swissport et SITA: Nouvelles perspectives de données pour faciliter le voyage aérien

Swiss ground service and air cargo handling group, Swissport International, and SITA have joined forces to develop a new model which will unlock the value of the vast range of air transport data available to deliver enriched, predictive analytics for the entire industry.

This initiative is aimed not only at providing Swissport with the right data to make intelligent, proactive decisions on their day-to-day operations, but also to develop a framework of how this information can be shared across the industry. Key to the success of this industry data model is to ensure all stakeholders - airlines, airports and ground service providers - have access to the same information. By collecting and combining different sets of data, services can be designed based on the individual customer needs and processes will become even more efficient.

Using SITA's Aviation Blockchain Sandbox, Swissport and SITA are also working with a range of airlines and airports to explore how blockchain can be used to securely share this common data.

Le groupe suisse d'assistance en escale et de traitement de fret aérien, Swissport International, et SITA, ont joint leurs forces pour développer un nouveau modèle qui valorisera le large éventail disponible de données de transport aérien afin de fournir des analyses de prévision enrichies à l'ensemble de l'industrie.

Cette initiative vise non seulement à fournir à Swissport des données correctes pour la prise de décisions proactives et intelligentes pour leurs opérations quotidiennes, mais également en vue d'élaborer un cadre de partage de cette information au sein de l'industrie. La clé du succès de ce modèle de données de l'industrie est de veiller à ce que tous les acteurs - compagnies aériennes, aéroports et fournisseurs d'assistance en escale - aient accès aux mêmes informations. En recueillant et en combinant des ensembles de données divers, les services peuvent être conçus en fonction des besoins individuels des clients et les processus seront davantage améliorés.

En se servant de l'Aviation Blockchain Sandbox de SITA, Swissport et SITA collaborent également avec un nombre de compagnies aériennes et d'aéroports pour explorer l'utilisation de la blockchain pour un partage sécurisé de données communes. Source: SITA

Hithit granted an NDC Level 4 status by IATA Hithit reçoit de l'IATA un statut NDC Niveau 4

Hithit, one of the top 5 PSS providers in aviation and travel IT systems, was granted an NDC Level 4 by the International Air Transport Association (IATA). New Distribution Capability (NDC) is an XML-based data standard that enables the travel industry, from airlines to travel retailers, to enhance travel content, distribution, and merchandising. Hithit has been an NDC Deployment Partner since 2016 and has broad experience with NDC development and implementation.

Hithit, l'un des cinq principaux fournisseurs de PSS pour les systèmes informatiques de l'aviation et du tourisme, a obtenu un statut NDC Niveau 4 de l'Association internationale du transport aérien (IATA). La Nouvelle capacité de distribution (NDC) est une norme de données de format XML qui permet à l'industrie du tourisme, des compagnies aériennes aux voyagistes, d'améliorer le contenu, la distribution et le merchandising du voyage. Hithit est un partenaire de déploiement de la NDC depuis 2016 et possède une vaste expérience dans le développement et la mise en œuvre de la NDC. Source: Hithit Computer Services

GE Aviation sets \$55 billion order record at the Paris Air Show

GE Aviation reçoit une commande record de 55 milliards de dollars au Salon du Bourget

GE Aviation and its joint venture company CFM International, a 50/50 joint company between GE and Safran Aircraft Engines, announced a record setting \$55 billion in jet engines, services, avionics and digital offerings at the Paris Air Show.

The GE9X engine made its debut at this year's Paris Air Show. The world's largest commercial jet engine has already booked more than 700 orders with eight customers.

GE Aviation et sa joint-venture CFM International, une société commune contrôlée à parts égales par Safran et GE Aviation, a annoncé une commande record de 55 milliards de dollars pour des moteurs à réaction, services, avioniques et offres numériques au Salon du Bourget.

Le moteur GE9X a fait ses débuts au Salon du Bourget cette année. Le plus gros moteur d'avions commerciaux du monde a déjà reçu plus de 700 commandes de la part de huit clients. Source: GE Aviation

Boeing, Qatar Airways announce new commitment for Five 777 Freighters

Boeing et Qatar Airways annoncent un nouvel engagement pour cinq avions cargo 777

Qatar Airways committed to purchase five additional 777 Freighters from Boeing. The deal was unveiled at the Paris Air Show and signed in the presence of His Excellency Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti, Qatari Minister of Transport and Communications.

In addition Air Lease Corporation to purchase five Boeing 787-9 Dreamliners during the Paris Air show.

Qatar Airways s'est engagée à acheter cinq avions cargo 777 supplémentaires de Boeing. L'accord a été dévoilé lors du Salon du Bourget et signé en présence de Son Excellence Jassim Saif Ahmed Al-Sulaiti, ministre qatari des Transports et des communications.

En outre, Air Lease Corporation va acquérir cinq Boeing 787-9 Dreamliner pendant le Salon du Bourget. Source: Boeing

TIACA launches a sustainability programme for the air cargo industry with support from CHAMP Cargosystems TIACA lance un programme de développement durable pour l'industrie du fret aérien avec le soutien de CHAMP Cargosystems

The International Air Cargo Association (TIACA) established a new working group to define and deliver a Sustainability Programme for the air cargo industry. To support the initiative, TIACA signed a long-term partnership agreement with CHAMP Cargosystems.

To accomplish that, TIACA and CHAMP will work with members, partners, and industry representatives to establish a common vision on sustainability. Together they will develop, promote, and support several campaigns to tackle challenges connected to the three pillars of sustainability which are environment, economic and social.

L'Association internationale du fret aérien (TIACA) a créé un nouveau groupe de travail pour définir et fournir un programme de développement durable pour l'industrie du fret aérien. TIACA a signé un accord de partenariat à long terme avec CHAMP Cargosystems pour soutenir l'initiative.

Pour y parvenir, TIACA et CHAMP vont œuvrer en collaboration avec les membres, partenaires et représentants de l'industrie afin d'établir une vision commune sur le développement durable. Ensemble, ils vont développer, promouvoir et soutenir plusieurs campagnes pour relever les défis liés aux trois piliers du développement durable qui sont l'environnement, l'économie et le social. Source: CHAMP Cargosystems

Embraer launches Predictive Maintenance System IKON with Big Data and Analytics based on Amazon Web Services Cloud

Embraer lance le système de maintenance prédictive IKON avec analyse de données massives domicilié sur Amazon Web Services Cloud

Embraer announced at the 53rd International Paris Air Show the launch of IKON, a cloud system for capturing, storing and analyzing high volume data for the predictive maintenance of the E-Jets family. The new system is totally based on the Amazon Web Services (AWS) platform and was developed by Embraer, with the support of the suppliers AWS ProServe and Claranet, using Big Data and Analytics technologies to deliver 96% productivity gains in the aircraft analysis and data processing, setting new standards in aeronautical services and support. Using AWS's set of analytics services, this new technology identifies data patterns, and has the ability to pinpoint and solve potential aircraft issues before they occur.

Lors du 53^{ème} Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget, Embraer a annoncé le lancement de IKON, un système de nuage informatique pour saisir, stocker et analyser un volume important de données pour l'entretien prédictif de la famille des E-Jets. Le nouveau système est entièrement domicilié sur la plate-forme Amazon Web Services (AWS) et a été développé par Embraer, avec l'assistance d'AWS ProServe et Claranet, avec des technologies big data et d'analytique en vue de réaliser des gains de productivité de 96% dans l'analyse d'avions et traitement des données, établissant ainsi de nouvelles normes pour les services aéronautiques et de soutien. Grâce à l'ensemble des services d'analytique d'AWS, cette nouvelle technologie identifie les configurations de données, et a la capacité d'identifier et de résoudre les problèmes potentiels d'avion avant qu'ils ne se produisent. Source: Embraer

Mitsubishi Heavy Industries to acquire Canadair Regional Jet Programme from Bombardier Inc.

Mitsubishi Heavy Industries prévoit d'acquérir de Bombardier Inc. le Programme des avions à réaction de transport régional de Canadair

Mitsubishi Heavy Industries, Ltd and Bombardier Inc have entered into a definitive agreement, whereby MHI will acquire Bombardier's regional jet programme. Pursuant to the agreement, MHI will acquire the maintenance, support, refurbishment, marketing, and sales activities for the CRJ Series aircraft, including the related services and support network located in Montréal, Québec, and Toronto, Ontario, and its service centres located in Bridgeport, West Virginia, and Tucson, Arizona, as well as the type certificates.

This acquisition is complementary to MHI's existing commercial aircraft business, in particular the development, production, sales and support of the Mitsubishi SpaceJet commercial aircraft family. The maintenance and engineering capabilities of the CRJ programme will further enhance critical customer support functions, a strategic business area for MHI in the pursuit of future growth.

Mitsubishi Heavy Industries Ltd et Bombardier Inc ont conclu un accord définitif, selon lequel MHI acquerra le programme de biréacteur régional de Bombardier. Aux termes de l'accord, MHI va acquérir les services d'entretien, de soutien, de remise à neuf, de marketing et d'activités de vente pour les avions de la série CRJ, y compris les services connexes et le réseau de soutien situés à Montréal, au Québec et à Toronto, en Ontario, ainsi que ses centres de services situés à Bridgeport, en Virginie occidentale, et à Tucson, en Arizona, ainsi que les certificats de type.

Cette acquisition vient en complément à l'activité actuelle avions commerciaux de MHI, notamment le développement, la production, la vente et le soutien de la famille d'avions commerciaux Mitsubishi Spacejet. Les capacités techniques et de maintenance du programme CRJ permettront d'améliorer davantage les fonctions essentielles de soutien à la clientèle, un secteur d'activité stratégique pour la croissance future de MHI. Source: Bombardier

Airbus sees strong demand for its new commercial aircraft products at Paris Air Show 2019

Airbus: Forte demande pour ses nouveaux avions commerciaux au Salon du Bourget de 2019



During the 2019 Paris Air Show, Airbus achieved new business for 363 commercial aircraft, comprising 149 firm orders and 214 commitments. In addition to these totals, airlines and lessors also converted 352 existing aircraft orders - mostly from the A320 single-aisle aircraft up to the larger A321neo and also to the new A321XLR. This clearly reflects Airbus successful strategy in offering customers longer-range aircraft in this segment. Moreover, Le Bourget saw successes for the A220 which won new business for 85 aircraft, and for the widebody A330neo for which Airbus received orders and commitments for 24 new aircraft.

Lors du Salon du Bourget de 2019, Airbus a réalisé de nouvelles affaires pour 363 avions commerciaux, dont 149 commandes fermes et 214 engagements. A ces totaux s'ajoutent 352 commandes d'avions existantes, converties par des compagnies aériennes et des loueurs, constituées principalement du monocouloir A320, de l'A321neo qui est plus gros et du nouveau A321XLR.

Une représentation claire de l'efficacité de la stratégie d'Airbus d'offrir aux clients des long-courrier dans ce segment. Par ailleurs, les succès de l'A220 qui a enregistré de nouvelles commandes pour 85 avions, et du gros porteur A330neo pour lequel Airbus a reçu des commandes et engagements pour 24 nouveaux avions étaient des moments forts notables du Salon du Bourget.

Source: Airbus

Amadeus announces travel app on Salesforce AppExchange, the world's leading enterprise cloud marketplace

Amadeus annonce une application de voyage sur Salesforce AppExchange, le meilleur marché du monde de services cloud professionnels

Amadeus announced a service optimizer application on Salesforce AppExchange that empowers airlines to connect with their customers, partners and employees in entirely new ways. The application will integrate and extend the capabilities of both Salesforce and Amadeus platforms, enabling airlines to maximize their combined value by sharing insights and data in order to have one complete view of the traveller.

This AppExchange application can tackle the pain point of flight disruptions, enabling airlines to provide personalised recovery from delays and cancellations and empower the agent to evaluate the passengers' situations, allowing fast rebooking and a differentiated service.

Amadeus a annoncé une application d'optimisation de service sur Salesforce AppExchange qui permet aux compagnies aériennes de communiquer avec leurs clients, partenaires et employés par des voies entièrement nouvelles. L'application va intégrer et étendre les fonctionnalités des plates-formes de Salesforce et d'Amadeus, permettant aux compagnies aériennes d'optimiser leur valeur combinée par la mise en commun des connaissances et des données en vue d'avoir une image complète du voyageur.

L'application AppExchange répond au souci majeur des perturbations de vol, permettant aux compagnies aériennes de fournir une récupération personnalisée suite à des retards et annulations, et d'autoriser l'agent à évaluer la situation des passagers, ce qui permet un changement de réservation rapide et un service différencié. Source: Amadeus

Safety: More efforts needed to attain world-class levels of safety

Sécurité: Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour atteindre un niveau de sécurité de classe mondiale

Globally, safety performance of the commercial airline industry shows progressive safety improvements; however, 2018 recorded an increase in accidents compared to 2017.

According to IATA, the all accident rate measured in accidents per 1 million flights was 1.35, which was the equivalent of one accident for every 740,000 flights. This was an improvement over the all accident rate of 1.79 for the previous 5-year period (2013–2017), but a decline compared to 2017's record performance of 1.11. There were 11 fatal accidents with 523 fatalities among passengers and crew. This compares with an average of 8.8 fatal accidents and approximately 234 fatalities per year in the previous 5-year period (2013–2017). In 2017, the industry experienced 6 fatal accidents with 19 fatalities, which was a record low.

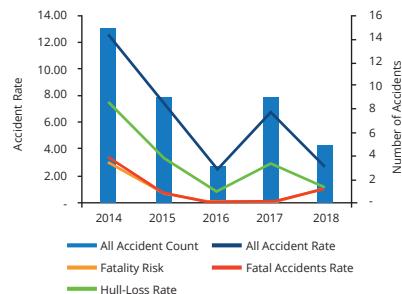
Progress in Africa

For 2016 and 2017, African airlines experienced zero jet hull losses and zero fatalities in jet operations. For 2018 however, Africa recorded a fatal accident rate of 1.08. The all accident rate for the continent in 2018 was 2.71, a significant improvement over the rate of 6.80 for the previous five years. Africa was the only region to see a decline in the all-accident rate compared to 2017.

Africa's Accident Rate (2014–2018)

World-class safety standards are a prerequisite for African aviation industry to thrive. Africa has seen remarkable improvements in safety in the recent years which need to be kept up to avoid complacency. AFRAA encompasses initiatives to support more African airlines to get the IATA Operational Safety Audit (IOSA) and the IATA Standard Safety Assessment (ISSA). AFRAA is also dedicated to work with African governments to accelerate the implementation of ICAO's safety-related standards and recommended practices (SARPS).

Accidents per Million Sectors



Source: IATA 2018 Safety Report

World Airline Fatal Accidents in 2018

| # | Date | Type | Operator | Fatalities | Flight type | Location | Country | Category (unconfirmed) |
|--------------|------------|---------------------------------------|----------------------|------------|-----------------------------------|--|-----------------|------------------------|
| 1 | 11/02/2018 | Antonov An-148-100B | Saratov Airlines | 71 | Domestic Scheduled Passenger | near Stepanovskoye, Ramenskoye District | Russia | Loss of control |
| 2 | 18/02/2018 | ATR 72-212 | Iran Aseman Airlines | 66 | Domestic Scheduled Passenger | near Yasuj Airport (YES) | Iran | CFIT |
| 3 | 12/03/2018 | de Havilland Canada DHC-8-402Q Dash 8 | US-Bangla Airlines | 51 | International Scheduled Passenger | Kathmandu-Tribhuvan Airport (KTM) | Nepal | Runway excursion |
| 4 | 17/04/2018 | Boeing 737-7H4 (WL) | Southwest Airlines | 1 | Domestic Scheduled Passenger | 105 km NW of Philadelphia, PA | USA | |
| 5 | 16/05/2018 | Cessna 208B Grand Caravan | Makalu Air | 2 | Cargo | Simikot Pass | Nepal | CFIT |
| 6 | 18/05/2018 | Boeing 737-201 Adv. | Cubana de Aviación | 112 | Domestic Scheduled Passenger | near Havana-José Martí International Airport (HAV) | Cuba | Loss of control |
| 7 | 05/06/2018 | Cessna 208B Grand Caravan | Fly-SAX | 10 | Domestic Scheduled Passenger | near Njabini | Kenya | |
| 8 | 24/06/2018 | Let L-410UVP | Eagle Air (Guinea) | 4 | Cargo | Souguéta, Kindia | Guinea | |
| 9 | 10/07/2018 | Convair CV-340 | Rovos Air | 1 | Domestic Non-Scheduled Passenger | near Pretoria-Wonderboom Airport (PRY) | South Africa | |
| 10 | 04/08/2018 | Junkers Ju-52/3mng4e | Ju-Air | 20 | Domestic Non-Scheduled Passenger | Piz Segnas | Switzerland | Loss of control |
| 11 | 09/09/2018 | Let L-410UVP | Slaver Company | 20 | Passenger | Yirol Airport | South Sudan | |
| 12 | 28/09/2018 | Boeing 737-8BK (WL) | Air Niugini | 1 | International Scheduled Passenger | off Chuuk/Weno International Airport (TKK) | Micronesia | CFIT |
| 13 | 29/10/2018 | Boeing 737 MAX 8 | Lion Air | 189 | Domestic Scheduled Passenger | off Tanjung Bungin | Indonesia | Loss of control |
| 14 | 11/09/2018 | Boeing 757-200 | Fly Jamaica Airways | 1 | International Scheduled Passenger | Georgetown-Cheddi Jagan International Airport | Guyana | Runway excursion |
| 15 | 20/12/2018 | Antonov An-26 | Gomair | 7 | Cargo | near Kinshasa | Dem. Rep. Congo | |
| TOTAL | | | | 556 | | | | |

Source: Aviation Safety Network

À l'échelle mondiale, la performance de l'aviation commerciale en termes de sécurité montre des améliorations continues; bien que 2018 ait enregistré une augmentation du nombre d'accidents par rapport à 2017.

Selon l'IATA, le taux «tous accidents» mesuré en nombre d'accidents par million de vols était de 1,35, soit un accident par 740 000 vols. Une amélioration par rapport au taux «tous accidents» de 1,79 de la période des 5 années précédentes (2013–2017), mais une baisse par rapport à la performance record de 2017 de 1,11. Il y a eu 11 accidents mortels avec 523 décès parmi les passagers et les membres d'équipage. Comparativement à une moyenne de 8,8 accidents mortels et environ 234 décès par an durant la période précédente de 5 ans (2013–2017). En 2017, l'industrie n'a connu que 6 accidents mortels avec 19 décès, une baisse record.

Des progrès en Afrique

Pour 2016 et 2017, les compagnies aériennes africaines n'ont enregistré aucune perte de coque et aucun décès lié à un accident d'avion. Pour 2018 cependant, l'Afrique a enregistré un taux d'accidents mortels de 1,08. Le taux «tous accidents» du continent pour 2018 était de 2,71, une amélioration marquée par rapport au taux de 6,80 des cinq années précédentes. L'Afrique était la seule région à avoir enregistré une baisse du taux «tous accidents» par rapport à 2017.

Taux d'accidents (2014–2018) en Afrique

Le respect des normes de sécurité mondiales est une condition sine qua non pour le développement de l'aviation en Afrique. L'Afrique a connu des avancées remarquables en matière de sécurité ces dernières années qui doivent être maintenues pour éviter toute complaisance. L'AFRAA a lancé des initiatives visant à accompagner davantage de compagnies aériennes africaines pour qu'elles puissent passer les audits IOSA (IATA Operational Safety Audit) et ISSA (IATA Standard Safety Assessment). L'AFRAA tient également à œuvrer de concert avec les gouvernements africains à l'accélération de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées par l'OACI en matière de sécurité (SARP).

AFRAA and Hermes - Air Transport Organisation sign MoU to promote aviation

AFRAA et Hermes - Air Transport Organisation signent un protocole d'accord visant à promouvoir l'aviation



Mr. Abdérahmane Berthé - Secretary General of AFRAA (left) and Dr. Kostas Iatrou - Director General of Hermes (right) in Seoul, South Korea - June 2019

The African Airlines Association (AFRAA) and Hermes - Air Transport Organisation, have signed a Memorandum of Understanding (MoU) to deepen their cooperation. The MoU was signed by Mr. Abdérahmane Berthé - Secretary General of AFRAA and Dr. Kostas Iatrou - Director General of Hermes - Air Transport

Organisation at the 75th IATA Annual General Meeting held in Seoul, South Korea from the 1 - 3 June 2019.

AFRAA's strategic objectives focus on a safe, secure and reliable air transport, industry best practices, sustainable air transport services in Africa, human resource development, cooperation among African airlines and data intelligence. Hermes - Air Transport Organisation aims to contribute to development of aviation in international, regional and national economies and societies and find ways to further improve the sector. The agreement lays the groundwork for a mutually beneficial framework that will benefit the African aviation industry.

L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et Hermes - Air Transport Organisation, ont signé un protocole d'accord visant à approfondir leur coopération. Le protocole d'accord a été signé par M. Abdérahmane Berthé, secrétaire général de l'AFRAA et Dr Kostas Iatrou, directeur général d'Hermes - Air Transport Organisation lors de la 75^e Assemblée générale de l'IATA qui s'est tenue à Séoul, en Corée du Sud du 1er au 3 juin 2019.

Les objectifs stratégiques de l'AFRAA mettent l'accent sur un transport aérien sûr et fiable, les meilleures pratiques de l'industrie, des services de transport aérien durables en Afrique, le développement des ressources humaines, la coopération entre les compagnies aériennes africaines et l'exploitation des données. Hermes - Air Transport Organisation vise à contribuer au développement de l'aviation au sein d'économies et entreprises internationales, régionales et nationales et à trouver des moyens d'améliorer davantage le secteur. L'accord jette les bases d'un cadre mutuellement bénéfique qui profitera à l'industrie aérienne africaine.

AFRAA calls for greater price transparency on Jet Fuel Pricing at the 78th IATA Aviation Fuel Forum

78^{ème} Forum IATA sur le carburant: L'AFRAA plaide en faveur d'une plus grande transparence dans la fixation des prix du fuel

The African Airlines Association's Secretary General Mr. Abdérahmane Berthé, made a presentation on **'Bringing Greater Transparency to Opaque Jet Fuel Markets'** specifically tackling case studies from Africa at the 78th IATA Aviation Fuel forum. The forum is the premier industry meeting for the world's aviation fuel community. The forum is a unique platform allowing airline representatives, fuel suppliers and IATA strategic partners to discuss the industry's priorities and agree on actions to enhance efficiency and productivity.

Opaque jet fuel markets are defined by price rigidity which means prices do not follow normal market fluctuations as published by independent Price Reporting Agencies (PRAs). In this case, prices are not broken down into components: base price, fees, taxes and supplier's margin.

The Secretary General pointed out that jet fuel prices in Africa constitute over 35% of the total operating cost for airlines in Africa. This high cost poses a threat to the growth and development of aviation on the continent. He emphasised the need for a clear and transparent jet fuel pricing structure in the industry.



Mr. Abdérahmane Berthé - AFRAA Secretary General

Challenges identified in this area include: Lack of cooperation by relevant agencies and stakeholders, government interference with established pricing frameworks, lack of capacity and understanding of the benefits of aviation among other factors.

He indicated that one of the ways to expedite jet fuel price transparency in Africa is to increase awareness of the contribution and potential positive impact of aviation on economic growth as well as encourage and create incentives that facilitate fuel suppliers to enter into monopoly markets which would boost competition and as a result make jet fuel pricing more transparent and competitive.

It was agreed that AFRAA will continue to work closely with industry partners like IATA, to push for reduction of prices and removal of taxation policies that are against Article 24 of the ICAO - Chicago Convention which emphasises exempting any form of taxation borne by jet fuel sold to airlines operating international flights.

Le secrétaire général de l'Association des compagnies aériennes africaines, M. Abdérahmane Berthé, a fait une présentation sur l'**«Amélioration de la transparence des marchés opaques du fuel»**, évoquant spécifiquement des études de cas d'Afrique au 78^{me} Forum de l'IATA sur le carburant. Le Forum est la principale rencontre de l'industrie pour la communauté mondiale des acteurs de la filière carburant aviation. C'est une plate-forme unique permettant aux représentants des compagnies aériennes, fournisseurs de carburant et partenaires stratégiques de l'IATA de discuter des priorités de l'industrie et de convenir des mesures à prendre pour améliorer l'efficacité et la productivité.

Les marchés opaques du carburant aviation sont caractérisés par une rigidité des prix, ce qui signifie que les prix ne suivent pas les fluctuations normales du marché publiées par les agences spécialisées de suivi des prix.

Dans ce cas, les prix ne sont pas ventilés en leurs principales composantes, à savoir: prix de base, frais, taxes et marge du fournisseur.

Le secrétaire général a souligné qu'en Afrique le carburant représente plus de 35% du coût d'exploitation total pour les compagnies africaines. Ce coût élevé représente une menace pour la croissance et le développement de l'aviation sur le continent. Il a souligné la nécessité d'une structure claire et transparente des prix du fuel au sein de l'industrie.

Les défis identifiés dans ce domaine comprennent le manque de coopération des organismes et acteurs compétents, l'imixtion des gouvernements dans les cadres de prix établis, le manque de capacité et de compréhension des avantages de l'aviation entre autres facteurs.

Il a indiqué que l'un des moyens d'accélérer la transparence des prix du carburant en Afrique serait d'accroître la sensibilisation à la contribution et de l'impact positif potentiel de l'aviation sur la croissance économique, ainsi que d'encourager et de créer des incitations qui faciliteraient l'entrée des fournisseurs de carburant sur les marchés monopolistiques, ce qui pourrait stimuler la concurrence et par conséquent rendre les prix du fuel plus transparents et compétitifs.

Il a été convenu que l'AFRAA maintiendra une collaboration étroite avec les partenaires de l'industrie comme l'IATA, pour prôner la réduction des prix et la suppression des politiques fiscales contraires à l'article 24 de la Convention de Chicago de l'OACI qui prévoit l'exemption de toute forme d'imposition du carburant aviation vendu aux compagnies aériennes exploitant des vols internationaux.

AFRAA hosts a CORSIA workshop in Nairobi

L'AFRAA accueille un atelier CORSIA à Nairobi

AFRAA, in conjunction with IATA hosted a CORSIA workshop in Nairobi from 18-19 June 2019 at the AFRAA headquarters. The objective of the workshop was to help airline operators prepare for the verification of their emissions data in order for them to be able to successfully submit their emissions reports. The workshop comprised of well thought out thorough presentations as well as interactive group discussions. These activities were intended to enable participants to fully comprehend the main requirements of CORSIA thereby equipping them to identify potential risks related to the collection and reporting of emissions data. The workshop also provided airline operators with the latest CORSIA information based on ongoing discussions within ICAO and offered insight on IATA's FRED+ tool.

In order to help operators develop their emissions monitoring plan and prepare for the monitoring of emissions, AFRAA is involved in initiatives such as workshops dedicated to emissions monitoring plans, fuel use monitoring methodologies and fuel efficiency improvement measures.

L'AFRAA, en collaboration avec l'IATA a accueilli un atelier sur le CORSIA à Nairobi du 18 au 19 juin 2019 au siège de l'AFRAA. L'atelier avait pour objectif d'aider les exploitants d'avions à se préparer pour la vérification des données de leurs émissions afin de pouvoir soumettre leurs rapports d'émissions sans encombre. L'atelier comprenait des présentations bien conçues et approfondies, ainsi que des discussions de groupe interactives. Ces activités avaient pour but de permettre aux participants de bien comprendre les principales exigences de CORSIA, leur permettant ainsi d'identifier les risques potentiels liés à la collecte et à la déclaration des données relatives aux émissions. L'atelier a également fourni aux exploitants d'avion les informations les plus récentes sur CORSIA basées sur les discussions en cours au sein de l'OACI et a offert un aperçu de FRED+, l'outil de l'IATA.

Dans le souci d'aider les opérateurs à développer leur plan de surveillance des émissions et de se préparer à la surveillance de celles-ci, l'AFRAA participe à des initiatives telles que des ateliers consacrés aux plans de surveillance des émissions, des méthodes de suivi de la consommation de carburant et des mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique.



Participants at the CORSIA workshop, AFRAA headquarters - June 2019

AFRAA hosts a workshop in Nairobi on Aviation Taxes and User Charges

L'AFRAA accueille un atelier sur les taxes et redevances d'usage aéronautiques à Nairobi



Participants at the Aviation Taxes and User Charges workshop, AFRAA headquarters – June 2019

AFRAA, in conjunction with IATA and ICAO hosted a workshop on Aviation Taxes and User Charges in Nairobi from 12-13 June 2019 at the AFRAA headquarters.

For the first time airports, ANSPs, airlines and regulators got together to discuss and exchange their experiences with the sole objective of finding a common understanding on the way of sustaining the current air traffic growth which is projected to double by 2036. The sustainability is possible when there is collaboration among stakeholders for the creation of an enabling environment for competitiveness of the aviation industry. Excessive taxes, charges, surcharges and fees make African airlines less competitive since these levies have significant impact on the financial performance of airlines operating in a high cost environment. Air transport is an enabler of the economic development as it creates jobs, develops tourism and trade, and contributes to GDP growth.

ACI, AFRAA, ICAO and IATA will explore the outcomes of the deliberations and make sure that they are taken to appropriate international forum. The outcomes

will contribute to the improvement of the current international policy and regulatory framework specific to charges. The Workshop agreed on the need for the implementation of the ICAO required Collaborative Decision Making process and a joint approach for aviation stakeholders to coordinate and align strategies that will address issues identified.

L'AFRAA, en collaboration avec l'IATA et l'OACI a tenu un atelier sur les taxes et redevances d'usage aéronautiques les 12 et 13 juin 2019 à son siège à Nairobi.

Pour la première fois, les aéroports, les prestataires de services de la navigation aérienne (PSNA), les compagnies aériennes et les organismes de réglementation se sont réunis pour discuter et échanger leurs expériences dans l'unique objectif de trouver un accord commun sur la méthode de

maintenir la croissance du trafic aérien qui devrait doubler d'ici 2036. La durabilité est possible quand une collaboration existe entre les intervenants pour la création d'un environnement favorable à la compétitivité de l'industrie de l'aviation. Des taxes, redevances, suppléments et frais élevés rendent les compagnies aériennes africaines moins compétitives car ces prélèvements ont un impact significatif sur les résultats financiers de ces transporteurs opérant dans un contexte de coûts élevés. Le transport aérien est un catalyseur du développement économique car il crée des emplois, développe le tourisme et le commerce, et contribue à la croissance du PIB.

L'ACI, l'AFRAA, l'OACI et l'IATA étudieront les résultats des délibérations et veilleront à ce qu'ils fassent l'objet de discussions lors du forum international approprié. Les résultats contribueront à l'amélioration de la politique internationale et du cadre réglementaire actuels spécifiques aux redevances. L'atelier est convenu de la nécessité de mise en œuvre du processus de l'OACI de Prise de décision collaborative et d'une approche commune pour les acteurs de l'aviation afin de coordonner et harmoniser des stratégies qui répondront aux questions identifiées.

AFRAA supports the development of postal activities in Africa

L'AFRAA soutient le développement des activités postales en Afrique

On the occasion of the 38th Ordinary Session of the Pan African Postal Union (PAPU) Governing Council held in Ouagadougou on 17 June 2019, the Association of African Airlines (AFRAA) joined other key continental stakeholders to support PAPU's initiatives to promote the development of postal activities in Africa.

AFRAA and PAPU recently signed a revised MoU to strengthen their collaboration in order to facilitate the movement of postal parcels in Africa and beyond.

African airlines and postal companies now face a common challenge, namely, digital transformation. Innovations in the field of digital transformation are revolutionising

traditional habits and enhancing the efficiency of processes by simplifying them.

Through the International Air Transport Association (IATA), the airline industry is already working with stakeholders such as airports and handling companies to embed Radio Frequency Identification chips (RFID) in all baggage tags. This innovation will facilitate real-time identification and location of all baggage and parcels using radio frequency.

Similarly, the Universal Postal Union's efforts to digitize postal networks and to create e-commerce platforms as well as online administrative services will improve service to



(Left to right): Mr. Bishar Abdirahman Hussein – Director General of the Universal Postal Union (UPU), Mr. Abdérhmane Berthé – Secretary General of the African Airlines Association (AFRAA), Mr. Younous Djibrine – Secretary General of the Pan African Postal Union (PAPU) and Mr. Charles Millogo Tontama – Chairman of the Administration Council of the Pan African Postal Union (PAPU)

postal service customers. It was noted that air freight transport will have to undergo transformation as a result of an increased number of small postal packages resulting from e-commerce.

Speaking at the event, the AFRAA Secretary General Mr. Abdérhmane Berthé said: "AFRAA has 42 member companies representing more than 85 of the air transport market in Africa and has a special role to play with PAPU in furthering the economic and social integration of the continent within the framework of African Union's Agenda 2063."

He added that consumers requiring prompt delivery, as well as e-commerce providers need an air transport infrastructure that guarantees greater connectivity and cargo capacity in order to address the need to diversify the places of origin and destination of goods.

A l'occasion de la 38^{ème} session ordinaire du Conseil d'administration de l'Union panafricaine des postes (UPAP) qui s'est tenue à Ouagadougou le 17 juin, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) s'est jointe aux autres principaux acteurs continentaux pour soutenir les initiatives de l'UPAP de promouvoir le développement des activités postales en Afrique.

L'AFRAA et l'UPAP ont récemment signé un protocole d'accord révisé visant à renforcer leur collaboration pour faciliter le mouvement des colis postaux en Afrique et au-delà.

Les compagnies aériennes africaines et les entreprises postales font maintenant face à un défi commun, à savoir la transformation numérique. Les innovations numériques sont en train de bouleverser les habitudes traditionnelles et d'améliorer l'efficacité des processus en les simplifiant.

Grâce à l'Association internationale du transport aérien (IATA), l'industrie du transport aérien est en collaboration avec des acteurs tels que les aéroports et les entreprises d'assistance en escale pour intégrer des puces d'identification par radiofréquence (RFID) dans toutes les étiquettes de bagages. Cette innovation facilitera l'identification en temps réel et l'emplacement de tous les bagages et colis en utilisant de la fréquence radio.

De même, les efforts de l'Union postale universelle pour numériser les réseaux postaux et créer des plates-formes e-commerce ainsi que des services administratifs en ligne permettront d'améliorer la prestation aux clients des services postaux. On a remarqué que le transport de fret aérien devra subir une transformation à la suite d'un nombre croissant de petits colis postaux acheminés dans le cadre du commerce électronique.

Prenant la parole lors de l'événement, le secrétaire général de l'AFRAA M. Abdérhmane Berthé a déclaré: «L'AFRAA regroupe 42 entreprises membres représentant plus de 85% du marché du transport aérien en Afrique et a un rôle particulier à jouer avec l'UPAP pour favoriser l'intégration économique et sociale du continent dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'Union africaine.»

Il a ajouté que les consommateurs nécessitant une livraison rapide, ainsi que les fournisseurs de commerce électronique ont besoin d'une infrastructure de transport aérien qui garantit une connectivité et une capacité de chargement plus grandes afin de répondre à la nécessité de diversifier les lieux d'origine et destination des marchandises.

New appointments Nouvelles nominations



Mr. Aaron Munetsi

Mr. Aaron Munetsi has been appointed as AFRAA Director - Government, Legal & Industry Affairs. Aaron. He comes to AFRAA with a wealth of knowledge and experience of aviation in Africa where he was the Regional General Manager - Africa & Middle

East, for South African Airways (SAA). He has been with SAA for more than 20 years and has spent this time in the Africa and Middle East region in various positions. His career in the aviation industry spans almost 40 years and he is passionate about the development and growth of African aviation in general and cherishes the opportunity to play a role in AFRAA.

Aaron rose through the ranks at SAA in various roles in South Africa, UAE and later in Nigeria where he served as SAA Country Manager for four years. During that time, Aaron's passion for developing and growing the SAA brand was insatiable and he motivated for the establishment of the Dakar route. He also motivated and obtained buy-in for the first ever commercial agreement between African airlines, which enabled SAA and Nigeria Airways to cooperate on the Lagos to New York route, which proved to be a very successful venture.

Demand for his experience and knowledge of the continent saw Aaron take senior positions, such as Executive Manager for East Africa & West Africa, where he coordinated the growth and expansion of SAA's footprint in countries such as Ethiopia, Uganda, Tanzania and Kenya. He took up the challenge of Regional Manager for North, West and Central Africa where he managed the commencement of services to Gabon and Cameroon. He further proposed and led the negotiation with various host governments for the introduction of intra-African operations, such as Libreville to Douala as well as Libreville to Cotonou and the Accra to Abidjan route. Aaron and his team have been the force behind the establishment of several new SAA routes in Africa and they are proud to have ensured the success of the SAA relationship with Africa World Airlines in Ghana. An avid reader, Aaron enjoys coaching and mentoring young aviators and is keen to ensure that the African aviation sector continues to develop the youth into the leaders of the industry.

M. Aaron Munetsi a été nommé directeur Relations avec les gouvernements et l'industrie, et affaires juridiques de l'AFRAA. Il apporte à l'AFRAA une richesse de connaissances et une vaste expérience de l'aviation en Afrique, acquises lors de son mandat en tant que directeur général régional - Afrique et Moyen-Orient chez South African Airways. Il a passé plus de 20 ans à SAA et a occupé divers postes dans la région Afrique et Moyen-Orient durant cette période. Sa carrière dans l'industrie de l'aviation s'étend sur près de 40 ans et il est passionné par le développement et la croissance de l'aviation africaine en général et se réjouit de l'opportunité de jouer un rôle au sein de l'AFRAA.

Aaron a gravi les échelons à SAA occupant divers postes en Afrique du Sud, aux Emirats Arabes Unis et plus tard

au Nigeria où il a servi en qualité de directeur national de SAA pour quatre ans. En cette période, la passion d'Aaron pour le développement et la croissance de la marque SAA était insatiable et il a poussé pour la mise en place de la desserte de Dakar. Il a également sollicité et obtenu l'approbation pour le premier accord commercial entre compagnies aériennes africaines, facilitant une coopération entre SAA et Nigeria Airways sur la route de Lagos-New York, une entreprise très réussie.

La demande pour son expérience et sa connaissance du continent a vu Aaron occuper des postes de haute responsabilité, comme directeur exécutif pour l'Afrique de l'Est et de l'Ouest, où il a coordonné la croissance et l'expansion de l'emprise de SAA en Ethiopie, en

Ouganda, en Tanzanie et au Kenya. Il a occupé le poste de directeur régional pour l'Afrique du Nord, de l'Ouest et centrale, où il a guidé le début des dessertes sur le Gabon et le Cameroun. Il a en outre proposé et a dirigé les négociations avec divers gouvernements hôtes pour la mise en place d'opérations intra-africaines, comme les routes Libreville-Douala, Libreville-Cotonou et Accra-Abidjan. Aaron et son équipe étaient la force derrière la création de plusieurs nouvelles routes de SAA en Afrique et ils sont fiers d'avoir assuré le succès de la relation de SAA avec Africa World Airlines du Ghana. Lecteur avide, Aaron aime participer à l'encadrement et au mentorat de jeunes aviateurs et souhaite avec ferveur que le secteur de l'aviation africaine continue à former les jeunes pour le leadership de l'industrie.



Mr. Dominic Morara Simba

Mr. Simba is a holder of Masters in Business Administration degree from the University of Nairobi and Bachelor of Commerce (Finance Option) degree from the Catholic University of East Africa. He also has CPA (K) from Strathmore University and is a member of the Institute of Certified Public Accountants of Kenya (ICPAK).

He has over 20 years' experience in the field of Finance, Audit and Administration in both private and NGO sectors. He joins AFRAA from Children International Kenya where he was the Acting Country Director and Accounting Manager running the Kenya and Uganda Programmes. Mr. Simba has worked as the Regional Finance Manager of Sense International East Africa - an NGO whose headquarters are in London UK where he managed the Administration and Finance function for the African region. He also worked as a senior accountant at Population Services International and Uchumi Supermarkets as an Accounts assistant. He started off his career in 1997 as Audit assistant at Benson and Associates. Dominic hopes to add value in the area of Finance, Human Resource and Administration to the AFRAA family with a commitment and dedication for the benefit of AFRAA member airlines.

M. Simba est titulaire d'un MBA de l'Université de Nairobi et d'une licence en commerce (option finance) de la Catholic University of East Africa. Il est également

expert-comptable diplômé de Strathmore University et membre de l'institut des experts-comptables du Kenya (ICPAK).

Il a plus de 20 ans d'expérience dans le domaine des finances, audit et administration dans le privé et les ONG. Il rejoint l'AFRAA en provenance de Children International Kenya, où il était directeur national des opérations par intérim et directeur comptable chargé de l'exécution des programmes au Kenya et en Ouganda. M. Simba a été responsable financier régional de Sense International East Africa, une ONG basée à Londres au Royaume-Uni où il était chargé de l'administration et des finances pour la région africaine. Il a également travaillé comme comptable principal à Population Services International et assistant comptable à Uchumi Supermarkets. Il a débuté sa carrière en 1997 comme assistant d'audit à Benson and Associates. Dominic espère contribuer à l'amélioration des performances dans les domaines des finances, des ressources humaines et de l'administration au sein de la famille AFRAA, avec engagement et dévouement au profit des compagnies aériennes membres de l'Association.

AFRAA Training

Formations AFRAA

Courses conducted May - July 2019

i) Weight and Balance (29 April - 1 May 2019) and (20 - 24 May 2019)

AFRAA conducted two Weight and Balance courses for Air Botswana in Gaborone from 29 April - 1 May and from 20-24 May 2019. The two courses, which are mainly targeted for airline/ground handling agent's staff, were attended by a total of 30 participants. Participants enhanced their knowledge on preparation of aircraft load documents.

ii) Security Audit and Quality Control (13 - 17 June 2019)

AFRAA conducted a Security Audit and Quality Control course for RwandAir

Cours dispensés de mai à juillet 2019

i) Masse et centrage (29 avril-1 mai 2019) et (20-24 mai 2019)

L'AFRAA a dispensé deux cours sur la masse et le centrage au profit d'Air Botswana à Gaborone du 29 avril au 1er mai et du 20 au 24 mai 2019. 30 participants au total ont assisté aux deux cours, qui sont principalement destinés au personnel de compagnies aériennes et de sociétés d'assistance en escale. Les participants ont enrichi leurs connaissances sur la préparation des documents de chargement des avions.

ii) Audit de sûreté et contrôle de la qualité (13-17 juin 2019)

L'AFRAA a organisé une formation à l'audit de sûreté et contrôle de la qualité

in Kigali from 13 – 17 June 2019. The course equipped the airline personnel with knowledge on how to conduct airport security audits, implement quality control processes such as checklists and communication of results, Understand ICAO requirements and apply them to their audit programmes. Participants were also trained on how to apply surveys and inspections to maintain quality in security operations. The course was attended by 13 participants.



Participants at the Security Audit and Quality Control course, 13 – 17 June – Rwanda

iii) Cargo Business Strategy and Planning Management (6 – 9 June 2019)

AFRAA conducted a Cargo Business Strategy and Planning Management course for RwandAir in Kigali from 6 – 9 June 2019. The course equipped the airline personnel with fundamentals of product positioning and strategies, how to make a strategic plan, the way to measure employee performance, problem solving techniques, fundamentals of product positioning and strategies, pricing strategy and tools and right time to review pricing. The course was attended by 15 participants.

iv) Cargo claim and complain handling (10 – 11 June 2019)

AFRAA conducted a cargo claim and complain handling course for RwandAir in Kigali from 10 – 11 June 2019 where six participants participated in the course. This course equipped the airline personnel with the knowledge of the current crucial legal aspects of carriage of cargo by air. Areas covered included: Effective cargo claims handling and loss prevention, identification of legal instruments in the air cargo industry, processing of cargo claims, creation of more effective and efficient claims and identification of obligations and rights claimants.

v) Dangerous Goods Regulations (22 – 23 July 2019)

AFRAA conducted a Dangerous Goods Regulations recurrent course for Air Botswana in Gaborone from 22 – 23 July 2019. The course equipped the airline personnel with the knowledge to understand what substances and articles constitute dangerous goods and the limitations applicable to the transport of dangerous goods by air and to identify and store correctly dangerous goods in accordance with stipulated procedures. The course was attended by 40 participants.

Forthcoming Courses

The following courses are scheduled to be conducted from August – October 2019. For registration and/ more information, please contact Mr. Riadh Bouaouni (rbouoni@afraa.org)

pour le compte de RwandAir à Kigali du 13 au 17 juin 2019. Cette formation a renforcé les capacités du personnel de la compagnie rwandaise sur la conduite d'audits de sûreté à l'aéroport, la mise en œuvre des processus de contrôle de la qualité tels que les listes de contrôle et la communication des résultats, la compréhension des exigences de l'OACI et les mettre en pratique dans leurs programmes d'audit. Les participants ont également été formés à la conduite des sondages et des inspections afin de maintenir la qualité des opérations de sûreté. Le cours a réuni 13 participants.

iii) Gestion de la stratégie et planification de l'activité cargo (6-9 juin 2019)

L'AFRAA a dispensé un cours de gestion de la stratégie et planification de l'activité cargo au profit de RwandAir à Kigali du 6 au 9 juin 2019. Le personnel de la compagnie a été formé sur les principes fondamentaux du positionnement et de la stratégie de produits, l'élaboration d'un plan stratégique, la mesure du rendement des employés, les techniques de résolution des problèmes, la stratégie des prix et les outils et temps opportun de révision de la tarification. 15 participants ont suivi la formation.

iv) Traitement de requêtes et plaintes relatives au fret (10-11 juin 2019)

L'AFRAA a organisé une formation sur le traitement de requêtes et plaintes relatives au fret pour RwandAir à Kigali les 10 et 11 juin 2019, avec la participation de 6 agents. La formation a porté sur les aspects juridiques essentiels actuels du transport de fret par voie aérienne. Les domaines abordés sont: le traitement efficace de plaintes relatives au fret et prévention de pertes, identification d'instruments juridiques relatifs à l'industrie du fret aérien, traitement des plaintes relatives au fret, création de réclamations plus efficaces et identification des obligations et droits des requérants.

v) Règlements sur le transport des marchandises dangereuses (22-23 juillet 2019)

L'AFRAA a dispensé une formation périodique relative au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pour Air Botswana à Gaborone les 22 et 23 juillet 2019. Le cours a permis au personnel de la compagnie de comprendre les substances et les articles qui sont considérés comme marchandises dangereuses, les restrictions applicables au transport des marchandises dangereuses par voie aérienne et l'identification et le stockage corrects des marchandises dangereuses conformément aux procédures prescrites. 40 participants ont suivi la formation.

Prochaines formations

Les formations suivantes sont prévues pour les mois d'août à octobre 2019. Pour s'inscrire et/obtenir de plus amples informations, veuillez contacter M. Riadh Bouaouni (rbouoni@afraa.org)

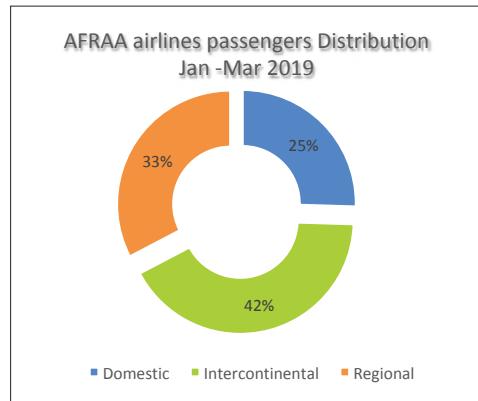
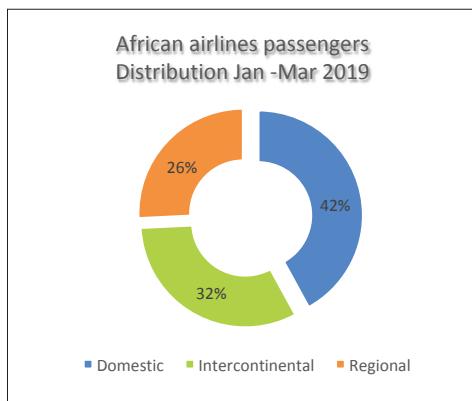
| \ | Training session | Date | Venue |
|---|-----------------------------------|-------------------------|--------------|
| 1 | Cyber Security | 5 -7 August 2019 | AFRAA HQ |
| 2 | Cargo Management | 19-23 August 2019 | AFRAA HQ |
| 3 | Revenue Management | 26-30 August 2019 | AFRAA HQ |
| 4 | Fraud Prevention | 2-6 September 2019 | AFRAA HQ |
| 5 | Quality Management System | 23-26 September 2019 | AFRAA HQ |
| 6 | Route Forecasting and Development | 30 Sept- 3 October 2019 | AFRAA HQ |
| 7 | Safety Management System | 21-25 October 2019 | AFRAA HQ |

AFRAA AIR TRAFFIC STATS



Statistiques du transport aérien

Passenger distribution

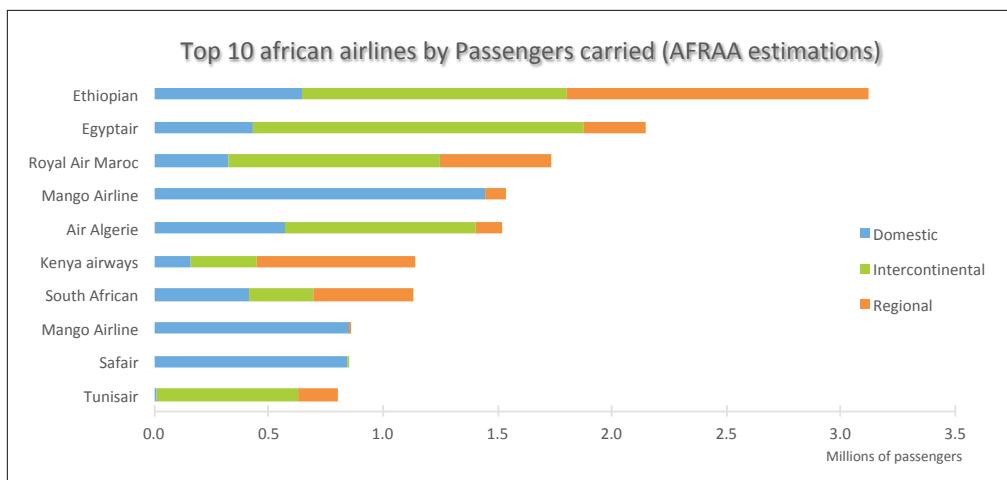


Source: AFRAA / Planet Optimum

For AFRAA member airlines, the intercontinental traffic is dominant with 42% as most of the major carriers are members, carrying an important part of the intercontinental traffic. When considering all African airlines, the domestic traffic is the most important with companies like Comair, Safair and Mango airlines, carrying more than 3.43 million passengers on South African domestic market in this first quarter.

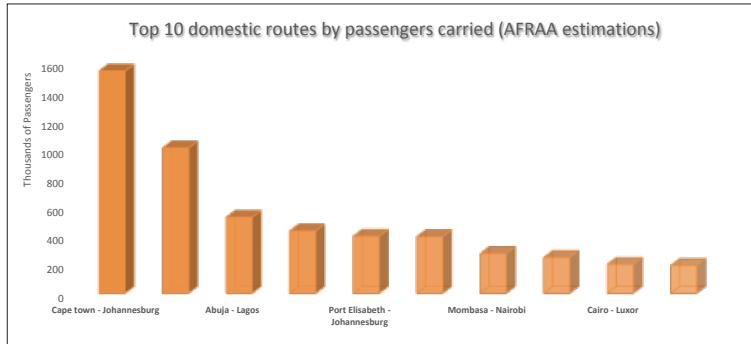
Pour les compagnies AFRAA, le trafic intercontinental domine, soit 42% car la plupart des grands transporteurs sont membres, acheminant une importante partie du trafic intercontinental. Lorsque l'on considère toutes les compagnies aériennes africaines, le trafic domestique est le plus important avec des entreprises telles que Comair, Safair et Mango ayant transporté plus de 3,43 millions de passagers sur le marché intérieur sud-africain au cours du premier trimestre.

African airlines ranking by traffic (Jan - Mar 2019)



Source: AFRAA / Planet Optimum

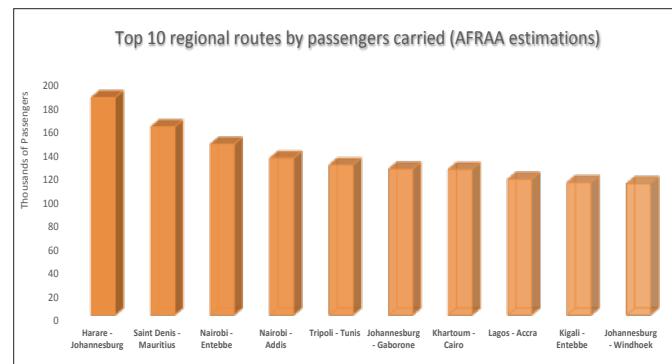
Routes ranking by traffic (Jan - Mar 2019)



7 of the 10 busiest domestic routes in Africa are within South Africa showing the strength of this market. Western Africa is represented with the route Abuja - Lagos.

Sept des dix lignes domestiques les plus fréquentées en Afrique sont en Afrique du Sud, ce qui indique l'importance de ce marché. L'Afrique de l'Ouest est représentée par la liaison Abuja - Lagos.

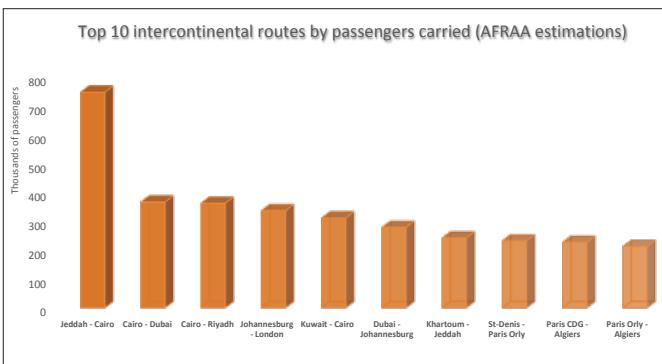
Source: AFRAA / Planet Optimum



Source: AFRAA / Planet Optimum

Eastern and Southern Africa are performing in terms of regional passenger traffic. WCAF francophone countries are not represented in this ranking.

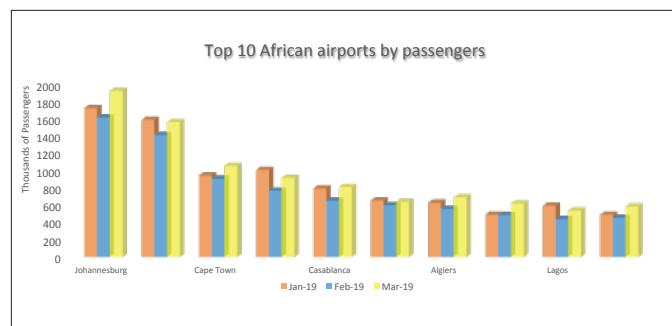
Les performances en termes de trafic passagers régional est évidente en Afrique orientale et australe. Les pays francophones WCAF ne sont pas représentés dans ce classement.



This top 5 shows the strength of traffic between North-Africa and Middle-East, particularly from Cairo. Egyptair is the leading carrier on these routes.

Ce peloton de tête de 5 montre la robustesse du trafic entre l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient, particulièrement à partir du Caire. Egyptair est le transporteur principal sur ces itinéraires.

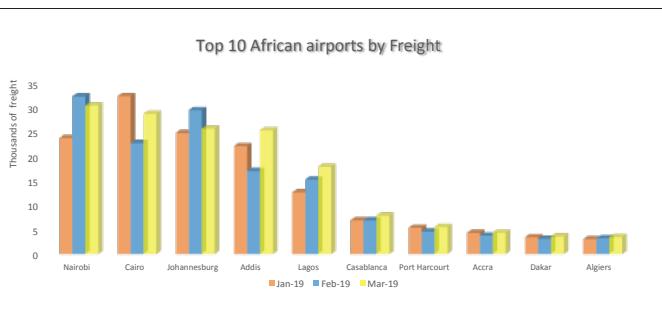
Airport ranking by passengers traffic (Jan - Mar 2019)



Source: AFRAA / ACI AFRICA

Johannesburg and Cairo are the busiest airports in Africa, handling respectively 287 and 175 flights daily. Addis Ababa and Nairobi are also part of the top ranking carrying more than 5 million passengers every year. The only WCAF airport in this top 10 is Lagos.

Johannesburg et Le Caire sont les aéroports les plus fréquentés en Afrique, traitant respectivement 287 et 175 vols par jour. Addis-Abeba et Nairobi font également partie du peloton de tête, accueillant plus de 5 millions de passagers chaque année. Le seul aéroport WCAF parmi les top 10 est Lagos.



Source: ACI AFRICA

From January to March 2019, Nairobi Jomo Kenyatta airport handled more than 85 thousand tonnes of freight. Cairo and Johannesburg are following with respectively 82 thousand and 78 thousand tonnes each.

De janvier à mars 2019, l'aéroport Jomo Kenyatta de Nairobi a traité plus de 85 mille tonnes de fret. Le Caire et Johannesburg suivent avec 82 mille tonnes et 78 mille tonnes respectivement.

LA PLUS GRANDE CONFERENCE AFRICAINE DES DIRIGEANTS DE COMPAGNIES AÉRIENNES



**Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA)
51^{ème} Assemblée Générale Annuelle (AGA)**

**et Sommet africain du transport aérien
Maurice du 10 au 12 novembre 2019
L'AGA sera accueillie par Air Mauritius.**



La participation est sur invitation uniquement

Pour plus de détails sur les possibilités de sponsoring et d'exposition, prière de contacter le Secrétariat de l'AFRAA



Your Passport to Paradise



*"Mauritius was made first, and then heaven;
and that heaven was copied after Mauritius."*

Mark Twain



Indian Ocean's
Leading Airline



AIR MAURITIUS
Made in
Mauritius

AIR MAURITIUS
HOLIDAYS

TRAVEL
ESCAPE
ENJOY

airmauritius.com