



## **AFRAA 13th Aviation Stakeholders Convention and 2nd African Safety & Operations Summit Kigali – Rwanda 11 May 2025 – 15 May 2025**

.....

**AFRAA : 13ème Convention des Parties  
Prenantes de l'Aviation et Deuxième Sommet  
Africain sur la Sécurité et les Opérations  
Kigali-Rwanda, 12 mai 2025 - 15 mai 2025**



# 13<sup>th</sup> AVIATION STAKEHOLDERS CONVENTION

11-13 May 2025 | Kigali, Rwanda



## THE AFRICAN AVIATION SAFETY & OPERATIONS SUMMIT



### Platinum



**RwandAir**  
Fly the dream of Africa



**Ethiopian**  
የኢትዮጵያ

A STAR ALLIANCE MEMBER



**Collins Aerospace**  
An RTX Business

### Gold



### Silver

**AIRBUS**



**GE Aerospace**



**Aero Industrial Sales Company**  
ONE CROSS ISLAND PLAZA, ROSEDALE, NY 11492  
TEL: 718 949 2400 • FAX: 718 949 9893  
WWW.AEROINDUSTRIALSALES.COM

### Bronze

**accelya**



## Sommaire / contents

### ASC 2025 Event Overview

#### ACTU IN-EVENTS

- 9.** | **Kigali's Role in African Aviation Unity: Recap of AFRAA ASC 2025 and AASOS/ Kigali, capitale de la coopération aérienne : Rétrospective de l'AFRAA ASC 2025 et du Sommet AASOS**
- 11.** | **Strengthening Cooperation Among African Airlines: A Key to Sustainable Growth/ Renforcer la coopération entre compagnies aériennes africaines : une nécessité pour une croissance durable**
- 14.** | **From Dialogue to Action: African Aviation Embraces Innovation and Cooperation/ Du dialogue à l'action : l'aviation africaine mise sur l'innovation et la coopération**
- 18.** | **Between Green Skies and Ground Realities: African Aviation's Journey Toward Sustainable Transition/ Entre ciel vert et défis de terrain : l'aviation africaine face à la transition durable**
- 21.** | **Enhancing African Air Connectivity: Infrastructure, Fleet Optimization, and Visa Policies at the Heart of the Debate/ Améliorer la connectivité aérienne africaine : infrastructures, flottes et politiques de visas au coeur des débats**
- 24.** | **Reinventing Air Travel in Africa: The Time for Collective Action Is Now/ Réinventer le voyage aérien en Afrique : l'heure de l'action collective**
- 28.** | **Building Africa's Next Aviation Workforce: Innovation, Inclusion & Investment at the Core/ Former l'Afrique aéronautique de demain : entre innovation, inclusion et financement**
- 21.** | **Steven Polmans (TIACA) advocates for a broader vision of sustainability in air cargo/ Steven Polmans (TIACA) appelle à une vision élargie de la durabilité dans le fret aérien**
- 34.** | **Rwanda: An Emerging African Hub Strengthened by Investment and Connectivity/ Le Rwanda : un hub africain qui se consolide grâce à l'investissement et à la connectivité**

#### AFRAA NEWS

- 36.** | **Free Route Airspace: Full Implementation on Track for West and Central Africa by End of 2025 Free Route Airspace / Free Route Airspace : vers une implémentation complète en Afrique centrale et de l'Ouest d'ici fin 2025**
- 39.** | **Blocked Revenues of Airlines: An Ongoing Battle / Revenus bloqués des compagnies aériennes : une bataille encore inachevée**
- 42.** | **AFRAA Secretary General Reaffirms Commitment to SAATM /Le Secrétaire général de l'AFRAA réaffirme l'engagement en faveur du MUTAA**
- 45.** | **AFRAA Strengthens its Safety Response with the Official Launch of a Safety Group / L'AFRAA structure sa réponse à la sécurité avec le lancement officiel d'un Safety Group**
- 48.** | **Inspiring the Next Generation: AFRAA, Collins Aerospace and RwandAir Host Youth-Focused CSR Initiative in Kigali/L'AFRAA met la jeunesse à l'honneur lors d'un événement RSE en partenariat avec RwandAir et Collins Aerospace**

#### MEMBERS NEWS

- 50.** | **Qatar Airways' Stake in RwandAir Takes Shape ( CEO)/ L'entrée de Qatar Airways dans le capital de RwandAir se précise**
- 53.** | **Kenya's JamboJet Leads the Evolution of Low-Cost Carriers in Africa/JamboJet, pionnier kenyan du low-cost, trace la voie en Afrique**

### 2nd AFRICAN SAFETY & OPERATIONS SUMMIT – THE GIST

#### PHOTOTHEQUE

# ASC 2025 Event Overview / Aperçu du ASC 2025



**+350**  
attendees



**+45**  
nationalities

## “ Executive punchline: Sustainability. Collaborate. Innovate

- **Mr. Eric Ntagengerwa**, Head of Transport and Mobility – African Union Commission
- **Mr. Steven Polmans**, Board Chairman – the International Air Cargo Association (TIACA)
- **Mr. Aaron Munetsi**, Chief Executive Officer – Airlines Association of Southern Africa (AASA)

**Moderator:** Raphael Kuuchi – AFRAA Consulting Director Government, Legal & Industry Affairs



**07**  
Presentations

## “ Presentation 1 :

**Transforming Rwanda into a global hub through investment, innovation and enhanced connectivity / Transformer le Rwanda en un hub mondial grâce à l'investissement, l'innovation et une connectivité renforcée**

- **Ms. Irene Murerwa**, Chief Tourism Officer at the Rwanda Development Board  
Rwanda Development Board

“ **Presentation 2 :**

**Airline Partnerships as a Catalyst of Growth for African Carriers/***Les partenariats aériens comme catalyseur de croissance pour les compagnies africaines*

- **Mr. Arvind Chandrasekhar**, Consulting, Training, and Leadership – Lufthansa Consulting

“ **Presentation 3 :**

**Airline Payment Maturity Index – The status of airline payments in Africa /***Indice de Maturité des Paiements Aériens – État des lieux des paiements des compagnies aériennes en Afrique*

- **Ms. Sandy Samaan**, Vice President, Head Of Visa Consulting & Analytics for Sub-Saharan Africa-Visa

“ **Presentation 4 :**

**How is low cost landscape evolving and what are the key trends emerging when it comes to predicting demand, digital transformation, GEN AI, supply chain issues and passenger experience? /***Comment évolue le paysage du transport low-cost et quelles sont les grandes tendances émergentes en matière de prévision de la demande, transformation numérique, intelligence artificielle générative, problèmes de chaîne d’approvisionnement et expérience passager ?*

- **Mr. Karanja Ndegwa**, Chief Executive Officer- Jambojet

“ **Presentation 5 :**

**Enhancing airline profitability through effective Direct Operating Cost management /***Améliorer la rentabilité des compagnies aériennes grâce à une gestion efficace des coûts d’exploitation directs*

- **Mr Jean –Marc Perreaux**, Sales Director- Maureva

“ **Presentation 6 :**

**Airport Sustainability: Cutting emissions, limiting waste and changing mindsets /***Durabilité des aéroports : Réduction des émissions, limitation des déchets et changement des mentalités*

- **Mr. Steve Robinson** – Global Business Development for Airports, Air Traffic Solutions and Border Management- Collins Aerospace

“ **Presentation 7 :**

**Taking flight towards greener skies: Air Cargo Sustainability /***Prendre son envol vers un ciel plus vert : La durabilité du fret aérien*

- **Mr. Steven Polmans**, Board Chairman – the International Air Cargo Association (TIACA)



# 03

## Panel Discussions

### “ Panel 1 :

**Seamless and efficient air travel experience in Africa through harmonized cross-sectorial approach** / *Une expérience de voyage aérien fluide et efficace en Afrique grâce à une approche harmonisée et intersectorielle*

- **Mr. Shahab Matin**, Managing Director, Commercial Marketing – Africa & Middle East, Boeing
- **Mr. Ali Tounsi**, Secretary General – ACI Africa
- **Prof. Dr. Eyden Samunderu**, Managing Partner – AMENA Aviation (EU EASA SAATM Expert)
- **Ms. Eva Nishimwe**, Deputy Managing Director – Rwanda Airports Company

**Moderator:** Mr. Raphael Kuuchi, Consulting Director, Government, Legal & Industry Affairs – AFRAA

### “ Panel 2 :

**CIOs roundtable – Strategies to enhance and innovate end-to-end travel experience in Africa** / *Table ronde des DSI – Stratégies pour améliorer et innover l'expérience de voyage de bout en bout en Afrique*

- **Ms. Francine Mukeshimana**, Strategy & Performance Director – Afrijet/FlyGabon
- **Mr. Getaneh D. Woldemicheal**, Director Commercial – RENAC
- **Mr. Jonathan Newman**, VP Business Development – Accelya
- **Mr. Fouad Caunhye**, Chief Commercial Officer – RwandAir
- **Mr. Lampros Brianas**, Director, Subsaharan Africa Airlines – Amadeus IT Group

**Moderator:** Mr. Ibra Wane, Business Development Director – APG

### “ Panel 3 :

**Focus on the NextGen aviation professionals for Sustainable aviation in Africa** / *Mettre l'accent sur les professionnels de nouvelle génération pour une aviation durable en Afrique*

- **Mr. Tom Kok**, Director, AviAssist Foundation
- **Mr. Albert Aidoo Taylor**, Director, Rwanda Civil Aviation Training Center

**Moderator:** Prof. Silas Lwakabamba, Regional Director, Coventry University Africa Hub



**03**  
Master Classes

“ **Masterclass 1 :**

**Airline Revenue Maximization: Modern Retailing Strategies from NDC to OOSD**

- Mr. Giuseppe Candela (AE) – VP Global Sales
- Mr. Kristiaan VanDijken – VP Product Management (Airline)

“ **Masterclass 2 :**

**Capturing rising Africa travel demand – how to capitalize on the continent’s potential and mitigate infrastructure challenges**

- Ms. Sajedah Rustom, Chief Executive Officer – AviaPro

“ **Masterclass 3 :**

**Aviation Insurance: Flight Safety, Incidents and Claims Handling from an Insurance Perspective**

- Mr. Denis Kulikov, Deputy CEO AI12

**One ASC Industry Leader Keynote Interview / Entretien avec les Leaders de l’Industrie :**

- Ms. Yvonne Makolo – CEO, RwandAir
- Mr. Allan Kilavuka – CEO, Kenya Airways

**Moderator :** Maureen Kahonge – Head of Business Development at the African Airlines Association (AFRAA)

**One Workshop**

**The moment to act for African airlines: distribution freedom today, retailer tomorrow**

- Mr. Jonathan Newman, VP Business Development – Accelya

## Kigali's Role in African Aviation Unity: Recap of AFRAA ASC 2025 and AASOS



From May 11 to 13, 2025, the African Airlines Association (AFRAA), in collaboration with the Rwanda Ministry of Infrastructure, RwandAir, and the Rwanda Civil Aviation Authority (RCAA), successfully organized the 13th edition of the Aviation Stakeholders Convention (ASC).

This was followed on May 14 by the 2nd edition of the African Aviation Safety & Operations Summit (AASOS), held in partnership with the Flight Safety Foundation (FSF). Hosted at the Kigali Convention Centre, the event brought together over 300 aviation professionals, decision-makers, and industry stakeholders from 45 Africa countries and beyond.

Held under the high patronage of His Excellency Édouard Ngirente, Prime Minister of the Republic of Rwanda, the Kigali gathering reaffirmed Africa's collective resolve to build a safer, smarter, and more connected air transport industry.

### Opening Ceremony Highlights Continental Cooperation

The opening ceremony on 12 May featured insightful addresses from distinguished leaders, including: Mr. Abdérahmane Berthé, AFRAA Secretary General ; Ms. Yvonne Makolo, RwandAir CEO ; and H.E. Edouard Ngirente, Prime Minister of the Republic of Rwanda who officially inaugurated the event. He underscored Rwanda's steadfast commitment to advancing air connectivity and regional integration through aviation.

### ASC 2025: Shaping Africa's Aviation Agenda

The 13th ASC edition focused on three priority themes: **sustainability, Collaboration and Innovation**. The two-day agenda featured: High-level presentations from Visa, Lufthansa Consulting, RDB, Collins Aerospace, and Jambojet ; CEO pan-

els with leaders from Kenya Airways, RwandAir, and key organizations such as ACI-Africa, ICAO ESAF, ECOWAS, Boeing, and Amadeus ; Masterclasses on travel demand trends, distribution evolution, and aviation insurance ; A dynamic exhibition area showcasing cutting-edge solutions and facilitating B2B networking The Convention culminated in a gala evening, celebrating partnerships and excellence within Africa's aviation value chain.

### AASOS 2025: Safety Takes Center Stage

Held on 13-14 May , the 2nd African Aviation Safety & Operations Summit (AASOS) offered a platform to assess progress since its inaugural edition in 2024. Key topics included: Updates on the Abuja Safety Targets (AFCAC) ; AFI region safety trends from RASG-AFI (ICAO) ; Data on top operational safety risks (runway excursions, CFIT, fatigue) presented by FSF, EASA ; The growing importance of safety culture within airlines and civil aviation authorities .

Speakers from AFRAA, ASECNA, Boeing, CAS-SOA, Collins Aerospace, EASA, the Flight Safety Foundation, GE Aerospace, ICAO, Kenya Airways, Rwanda Airports Company, Rwanda Civil Aviation Authority, and RwandAir emphasized the need for collaborative, data-driven approaches to enhance operational safety across the continent.

### A Corporate Social Responsibility (CSR) Commitment

On 15 May, a dedicated CSR Day, co-organised by AFRAA, RwandAir and Collins Aerospace, underlined , the sector's commitment to sustainable, inclusive development and the empowerment of the Next Gen Aviation Professionals.

### Heading to the city of gold-Johannesbourg

The next venue is set for May 2026 in South Africa for the 14th edition of the Aviation Stakeholders Convention (ASC) and the 3rd edition of the African Aviation Safety & Operations Summit (AASOS), which will be hosted by South African Airways.



## Kigali, capitale de la coopération aérienne : Rétrospective de l'AFRAA ASC 2025 et du Sommet AASOS

**D**u 11 au 13 mai 2025, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), en collaboration avec le Ministère des Infrastructures du Rwanda, RwandAir et l'Autorité de l'Aviation Civile du Rwanda (RCAA), a organisé avec succès la 13e édition de l'Aviation Stakeholders Convention (ASC). Suivi le 13 et 14 mai, par la 2e édition de l'African Aviation Safety & Operations Summit (AASOS) en partenariat avec la

Flight Safety Foundation (FSF). Tenu au Kigali Convention Centre, l'événement a rassemblé plus de 300 professionnels de l'aviation, décideurs et acteurs du secteur venus de 45 pays d'Afrique et d'ailleurs.

Placé sous le haut patronage de Son Excellence M. Édouard Ngirente, Premier ministre de la République du Rwanda, ce rassemblement a réaffirmé l'engagement

collectif de l'Afrique à bâtir une industrie du transport aérien plus sûre, plus intelligente et mieux connectée.

### **Cérémonie d'ouverture : une volonté commune de coopération continentale**

La cérémonie d'ouverture, le 12 mai, a été marquée par les allocutions de personnalités éminentes, dont :

- **M. Abdérahmane Berthé, Secrétaire général de l'AFRAA**
- **Mme Yvonne Makolo, Directrice générale de RwandAir**
- **Colonel Silas Udahemuka, Directeur général de la RCAA**

L'événement a été officiellement inauguré par le Premier ministre Ngirente, qui a souligné l'engagement constant du Rwanda en faveur de la connectivité aérienne et de l'intégration régionale.

### **ASC 2025 : structurer l'agenda aérien du continent**

La 13e édition de l'ASC a porté sur quatre trois stratégies : durabilité, collaboration et innovation. Durant deux jours, les participants ont assisté à : Des interventions d'acteurs majeurs comme Visa, Lufthansa Consulting, RDB, Collins Aerospace ou encore Jambojet ; Des panels de PDG avec les dirigeants de Kenya Airways, RwandAir, ainsi que des représentants d'ACI-Africa, ICAO ESAF, CEDEAO, Boeing et Amadeus ; Des sessions pratiques (masterclasses) sur la demande de voyage, la distribution et les assurances aéronautiques

- Un espace d'exposition et de rencontres B2B promouvant les innovations du

secteur

### **AASOS 2025 : la sécurité opérationnelle au cœur des débats**

Tenue les 14 et 15 mai, la deuxième édition de l'AASOS a permis de faire le point sur les avancées depuis l'édition inaugurale de 2024. Les échanges ont porté sur : L'évolution des cibles de sécurité d'Abuja (AFCAC) ; Les tendances de la sécurité dans la région AFI (RASG-AFI/ICAO) ; Les risques opérationnels critiques : excursions de piste, CFIT, fatigue (FSF, EASA) ; et le rôle clé de la culture de la sécurité au sein des compagnies et autorités de régulation

Des experts de l'AFRAA, l'ASECNA, Boeing, la CASSOA, Collins Aerospace, l'EASA, la Flight Safety Foundation, GE Aerospace, l'OACI, Kenya Airways, Rwanda Airports Company, l'Autorité de l'aviation civile du Rwanda et RwandAir ont souligné la nécessité d'approches collaboratives et fondées sur les données pour renforcer la sécurité opérationnelle sur le continent.

### **Une journée dédiée à la Responsabilité Sociétale (CSR Day)**

Le 15 mai, une journée spéciale CSR co-organisée par l'AFRAA, RwandAir et Collins Aerospace a mis en lumière l'engagement du secteur à promouvoir un développement durable et inclusif pour la Next-Gen des professionnels de l'aviation.

### **Cap sur la Ville de l'Or - Johannesburg**

Rendez-vous est pris en mai 2026 en Afrique du Sud pour la 14 édition de l'Aviation Stakeholders Convention (ASC) et la 3e édition de l'African Aviation Safety & Operations Summit (AASOS), qui sera accueillie par South African Airways.

## Strengthening Cooperation Among African Airlines: A Key to Sustainable Growth



Speaking during an exchange with national and international media, Mr. Abdérahmane Berthé, Secretary General of AFRAA, emphasized that despite a shared will, concrete cooperation initiatives among carriers remain scarce. This situation hampers the development of an integrated, competitive, and accessible air network across the continent.

*"We talk a lot about collaboration, but in practice, we still see too few coordinated actions. Yet, it is an essential lever for building a strong and sustainable African aviation industry,"* Mr. Berthé stated.

AFRAA has nonetheless multiplied efforts in this regard. Several structuring projects have been launched, including the network coordination committee and the distribu-

tion working group, whose work aims to optimize operations among member airlines. Thanks to a study conducted in partnership with Milanamos, a company specializing in travel data and analytics for the aviation community, it was possible to identify routes with strong untapped traffic potential, as well as segments where overcapacity is negatively impacting airline profitability.

*"This type of analysis allows us to provide our members with a solid decision-making foundation so they can consider code-sharing agreements or joint ventures on strategic routes,"* the Secretary General explained.

The absence of coordination among airlines translates directly into limited con-

tinental connectivity, unmanaged operational costs, and unnecessary competition in saturated markets. In this context, Mr. Berthé stressed the importance of resource pooling: fleet, maintenance, distribution, and digital infrastructure.

*"It's not about flooding the same routes with metal, but about thinking collectively. Some routes can be efficiently served through interline agreements, enabling better coverage while reducing costs,"* he noted.

In light of these findings, AFRAA reaffirms its

commitment to supporting its members in implementing strategic partnerships. The creation of regional coordination mechanisms, market data sharing, and technical support are among the Association's top priorities.

*"Yes, we are making progress, but the pace remains too slow. It's time for action. Africa needs a connected and integrated aviation industry, and this can only be achieved through sincere and structured collaboration among its airlines,"* Mr. Berthé concluded.

## Renforcer la coopération entre compagnies aériennes africaines : une nécessité pour une croissance durable

**P**renant la parole à l'occasion d'un échange avec la presse nationale et internationale, Monsieur Abdérahmane Berthé, Secrétaire Général de l'AFRAA, a rappelé que malgré une volonté partagée, les initiatives de coopération concrète entre transporteurs restent trop peu nombreuses. Cette situation freine le développement d'un réseau aérien intégré, compétitif et accessible à tous les Africains.

*« Nous parlons beaucoup de collaboration, mais dans la pratique, nous constatons encore trop peu d'actions coordonnées. Pourtant, il s'agit d'un levier essentiel pour bâtir une aviation africaine forte et durable »*, a souligné M. Berthé.

L'AFRAA a pourtant multiplié les efforts en ce sens. Plusieurs projets structurants ont été lancés, notamment le comité de coordination du réseau et celui dédié à la distribution, dont les travaux visent à optimiser les opérations des compagnies membres.

Grâce à une étude menée en partenariat avec Milanamos, entreprise spécialiste des données de voyage et des analyses à la communauté aéronautique, il a été possible d'identifier des routes présentant un fort potentiel de trafic encore inexploité, ainsi que des segments où la surcapacité pénalise la rentabilité des opérateurs.

*« Ce type d'analyse nous permet de fournir à nos membres une base décisionnelle solide, afin qu'ils puissent envisager des accords de partage de code ou des projets conjoints sur des routes stratégiques »*, a expliqué le Secrétaire Général.

L'absence de coordination entre compagnies se traduit directement par une connectivité continentale limitée, des coûts d'exploitation non maîtrisés, et une concurrence inutile sur certains marchés déjà saturés. Dans ce contexte, M. Berthé a insisté sur l'intérêt de la mutualisation des

ressources : flotte, maintenance, distribution ou encore infrastructure numérique.

*« Il ne s'agit pas de multiplier les appareils sur les mêmes liaisons, mais de penser collectif. Certaines routes peuvent être desservies efficacement via des accords interlignes, permettant une meilleure couverture tout en réduisant les charges »,* a-t-il précisé.

Face à ces constats, l'AFRAA réaffirme son engagement à accompagner ses membres dans la mise en œuvre de partenariats

stratégiques. La création de mécanismes de coordination régionale, le partage de données de marché et le soutien technique figurent parmi les priorités de l'Association.

*« Nous progressons, certes, mais à un rythme insuffisant. Il est temps de passer à l'action. L'Afrique a besoin d'une aviation connectée, intégrée, et cela ne se fera que par une collaboration sincère et structurée entre ses compagnies aériennes »,* a conclu M. Berthé.

## From Dialogue to Action: African Aviation Embraces Innovation and Cooperation



**O**n Monday, May 12, 2025, the first day of a strategic panel at the AFRAA ASC brought together key stakeholders in African aviation to discuss critical priorities: enhancing intra-African connectivity, fostering innovation, and boosting airline profitability. Moderated by Raphael Kuuchi, AFRAA’s Director of Government, Legal, and Industry Affairs, the panel featured prominent figures, including Eric Ntagengerwa, Head of Transport and Mobility - African Union Commission ; Steven Polmans, Chairman of The International Air Cargo Association (TIACA); and Aaron Munetsi, CEO of the Airlines Association of Southern Africa (AASA).

**Intra-African Connectivity: Overcoming regulatory barriers** The discussions underscored the urgent need to improve

connectivity across African countries, hindered by restrictive traffic rights and rigid visa policies. Eric Ntagengerwa highlighted progress under the Single African Air Transport Market (SAATM), noting that “18 new fifth freedom traffic rights” were secured in 2024. However, he acknowledged the lack of universal adoption, proposing a phased approach through “clustering of countries” with similar regulatory environments to champion SAATM’s implementation.

Aaron Munetsi sharply criticized restrictive visa policies, stating, “Some African countries are so poor at policy, all they have is visa policy.” He decried excessive requirements. Munetsi urged engagement with foreign affairs ministers to dismantle these barriers, noting that “only five countries in

Africa allow other Africans to come to their country's visa-free. He emphasized, "Once you ease your visa and travel, you'll be able to get what traffic your tourism sector will grow," citing Rwanda's efficient immigration processes as a model for facilitating seamless travel and boosting tourism.

### Air Cargo: An underutilized economic catalyst

The economic potential of air cargo was a key focus. Steven Polmans emphasized that relaxed traffic rights, as practiced in Europe and Asia, stimulate logistics flows, stating, "You create business opportunities, new business opportunities that were not existing." Eric Ntagengerwa announced the African Union's forthcoming continental air cargo strategy, aimed at "mapping the corridors, identifying bottlenecks, and fostering integration with the African Continental Free Trade Area (AfCFTA)" to enhance infrastructure and streamline cargo movement.

### Regional Collaboration: Bridging the Gap

The lack of cooperation among African airlines emerged as a critical gap. Aaron Munetsi lamented the absence of many airline CEOs at the event, noting, "If airlines themselves don't engage, how can we expect governments to?" He criticized the fear of competition that prevents airlines from embracing SAATM, arguing that such attitudes ultimately benefit non-African carriers. "When two grasshoppers fight, the crow is the winner," he said, calling for greater collaboration, even on modest initiatives like code-sharing.

Eric Ntagengerwa noted that initiatives

such as AFRAA's Africa Lab already offer platforms for dialogue and cooperation among carriers. He also shared examples of coordination among African ministers toward harmonized aviation policies. He added that regulatory harmonization efforts are underway, particularly around consumer protection and fair competition.

### Innovation and Profitability: Thinking Differently, Acting Locally

Panelists emphasized that innovation in Africa is not only about technology—it also requires a shift in mindset. Aaron Munetsi advocated celebrating local success stories using modern tools such as TikTok. He cited the Kavango-Zambezi initiative, which enables free movement through a single visa, as a replicable model.

On the tech front, Eric Ntagengerwa underlined the importance of innovation to cut costs and boost revenue. He referenced AFRAA's 2026–2030 strategic plan, which incorporates AI, as well as initiatives to optimize distribution networks and reduce fuel costs through air cargo programs. The panel also discussed how technology enhances customer experience with online ticketing, automated check-in, and bundled services (flights, hotels, car rentals), currently in beta testing.

On profitability, the consensus was clear: a dual approach is required—boosting revenue through interline agreements and code-sharing, and cutting costs via digitalization and optimized logistics.

Steven Polmans likened African aviation's development to a marathon, requiring consistent small steps and mutual trust. "It's not about dividing the current 1,000

passengers; it's about creating 1,500 or 2,000 new ones through collaboration," he said. The panelists agreed that innovation

lies as much in changing mindsets as in adopting technology—and that the solutions must be proudly African.



## Du dialogue à l'action : l'aviation africaine mise sur l'innovation et la coopération

Lundi 12 mai, au premier jour des travaux, à l'occasion d'un premier panel stratégique, les parties prenantes du transport aérien africain ont engagé un dialogue de haut niveau sur les priorités du secteur : renforcer la connectivité intra-africaine, stimuler l'innovation, et améliorer la rentabilité des compagnies aériennes.

Modéré par Raphael Kuuchi, Directeur des affaires gouvernementales, juridiques et industrielles de l'AFRAA, le panel a réuni plusieurs figures de proue de l'écosystème aérien africain : Eric Ntagengerwa, Responsable des transports et de la mobilité à la Commission de l'Union africaine ; Steven Polmans, Président du conseil d'administration de The International Air Cargo Association (TIACA) ; et Aaron Munetsi, CEO de l'Airlines Association of Southern Africa (AASA).

### Connectivité intra-africaine : lever les obstacles réglementaires

Les échanges ont souligné l'urgence d'accroître la connectivité entre les pays africains, encore entravée par des restrictions sur les droits de trafic et des politiques de visas rigides.

Eric Ntagengerwa a mis en lumière les progrès réalisés dans le cadre du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA/SATAM), notant que 18 nouveaux droits de cinquième liberté ont été obtenus en

2024. Il a cependant relevé le manque d'adhésion unanime au projet, proposant une mise en œuvre graduelle à travers le clustering de pays partageant des caractéristiques réglementaires similaires.

De son côté, Aaron Munetsi a critiqué les politiques de visas restrictives, qui entravent la libre circulation des personnes. « Certains pays sont si pauvres en politiques qu'ils n'ont que leur politique de visas », a-t-il lancé, dénonçant les exigences excessives, comme la demande de documents absurdes pour obtenir un visa. Il a appelé à impliquer les ministres des affaires étrangères pour lever ces barrières, notant que seulement cinq pays africains offrent une entrée sans visa aux autres Africains, et quelques uns proposent des visas à l'arrivée. « En ouvrant nos frontières, nous stimulerons le tourisme et l'économie », a-t-il ajouté, citant le Rwanda comme modèle avec ses formalités d'immigration rapides et efficaces.

### Le fret aérien : un catalyseur économique sous-exploité

Le potentiel économique du transport aérien de marchandises a également été mis en avant. Steven Polmans a souligné que l'assouplissement des droits de trafic, tel que pratiqué en Asie ou en Europe, permet de stimuler les flux logistiques. Il a affirmé : « Créer des capacités permet de générer du fret là où il n'en existait pas au-

paravant. »En réponse, Eric Ntagengerwa a annoncé le lancement imminent d'une stratégie continentale du fret aérien par l'Union africaine.

Cette initiative vise à cartographier les corridors commerciaux, identifier les goulots d'étranglement et favoriser une meilleure intégration avec la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF).

### Collaboration régionale : le chaînon manquant

Le manque de collaboration entre les compagnies aériennes africaines a été un point de friction. Aaron Munetsi a déploré l'absence de nombreux PDG de compagnies à cet événement, soulignant que « *si les compagnies elles-mêmes ne s'engagent pas, il est difficile de convaincre les gouvernements* ».

Il a critiqué la réticence de certains dirigeants à soutenir le MUTAA par peur de la concurrence, arguant que cette attitude profite aux compagnies non africaines. « *Quand deux sauterelles se battent, le corbeau est heureux* », a-t-il illustré, appelant à une coopération accrue entre transporteurs africains, même sur des projets modestes comme le partage des codes.

Eric Ntagengerwa a rappelé que des initiatives telles que l'Africa Lab de l'AFRAA permettent déjà aux compagnies de se réunir pour discuter de coopération.

Il a également partagé des exemples de coordination entre ministres africains sur l'harmonisation des politiques aéronautiques. De son côté, Arthemon Ndikumana a mis en avant les efforts d'harmonisation réglementaire, notamment sur les questions de protection des consommateurs et de concurrence loyale.

### Innovation et rentabilité : penser différemment, agir localement

Les intervenants ont souligné que l'innovation en Afrique ne se limite pas à la technologie : elle implique aussi un changement de paradigme. Aaron Munetsi a plaidé pour une valorisation des réussites locales à travers des outils modernes de communication comme TikTok. Il a cité l'initiative Kavango-Zambezi, qui permet la libre circulation grâce à un visa unique, comme un modèle reproductible.

Sur le plan technologique, Eric Ntagengerwa a souligné l'importance de l'innovation pour réduire les coûts et augmenter les revenus. Il a mentionné l'intégration de l'intelligence artificielle dans le plan stratégique 2026-2030 de l'AFRAA, ainsi que des projets comme l'optimisation des réseaux de distribution et la réduction des coûts de carburant via le programme de fret aérien. Aussi, les panélistes ont évoqué comment la technologie améliore l'expérience client, avec des solutions comme l'achat de billets en ligne, l'enregistrement automatique et des offres combinées (billets, hôtels, voitures), récemment lancées en version bêta.

Concernant la rentabilité, les intervenants ont insisté sur la nécessité d'un double levier : augmentation des revenus via l'interconnexion et le partage de codes, et réduction des coûts grâce à la digitalisation et l'optimisation de la chaîne logistique.

Steven Polmans a comparé le développement de l'aviation africaine à un marathon, nécessitant des petits pas constants et une confiance mutuelle. « *Il ne s'agit pas de diviser les 1 000 passagers existants, mais de créer 1 500 ou 2 000 nouveaux passagers grâce à la collaboration* », a-t-il déclaré. Les panélistes ont convenu que l'innovation réside autant dans un changement de mentalité que dans l'adoption de technologies, appelant à valoriser les solutions africaines.

## Between Green Skies and Ground Realities: African Aviation’s Journey Toward Sustainable Transition



**A**t the panel moderated by Maureen Kahonge, Head of Business Development at the African Airlines Association (AFRAA), the CEOs of RwandAir, Yvonne Makolo, and Kenya Airways, Allan Kilavuka, shared their visions for a sustainable future in African aviation. Confronted with growth challenges, high operational costs, and global carbon neutrality targets by 2050, they unveiled innovative strategies aimed at balancing expansion with environmental responsibility.

Accounting for only 2% of global aviation emissions, African airlines face a dual challenge: boosting air travel demand—which remains low at just 1.1 trips per capita annually—while adopting sustainable practices. *“We must reduce our carbon footprint without compromising accessibility or growth,”* stated Mr. Kilavuka. Ms. Makolo

emphasized the need for solutions tailored to Africa’s economic realities, where high costs currently hinder widespread adoption of Sustainable Aviation Fuels (SAF), crucial to cutting 65% of remaining emissions.

Kenya Airways stands out with an innovative partnership to locally produce SAF by rehabilitating 6,000 acres of degraded mining land for raw material cultivation. *“This long-term project integrates SAF production while restoring ecosystems,”* explained Mr. Kilavuka. Facing similar challenges, RwandAir advocates for government policies that encourage SAF production and subsidies to prevent prohibitive ticket price increases.

Kenya Airways has also launched concrete sustainability initiatives. Mr. Kilavu-

ka highlighted a reforestation program aiming to plant 202 million trees annually across 200 hectares, alongside a facility converting plastic waste into “pyro diesel” – a cleaner fuel that reduces carbon and sulfur emissions by 50%. These efforts contribute to achieving 35% of emissions reduction targets through operational improvements. RwandAir, meanwhile, is exploring partnerships to improve SAF accessibility, underscoring the critical role of subsidies to protect passengers from cost shocks.

### Balancing Growth and Sustainability

Both CEOs underscored the tension between stimulating demand and meeting environmental imperatives. High taxes and expensive infrastructure continue to hinder African aviation’s growth. Mr. Kilavuka proposed regional “domestication” of air travel within blocs such as the East African Community, reducing international taxes to

make intra-African flights more affordable. *“If we can shift even half of the 500 nightly bus passengers traveling between Kampala and Nairobi to air travel, we will boost the economy while remaining sustainable,”* he noted.

The leaders also criticized the wholesale adoption of global net-zero targets. *“Copy-pasting net-zero goals risks stifling Africa’s growth,”* warned Mr. Kilavuka, calling for context-specific policies and SAF subsidies. Ms. Makolo advocated for regional dialogue to align sustainability with development priorities.

By combining innovation with pragmatism, Kenya Airways and RwandAir are leading the way with initiatives such as reforestation, waste management, and SAF production. As Ms. Kahonge concluded, *“African airlines are not merely following global trends; they are shaping a future where sustainability and accessibility go hand in hand.”*



## Entre ciel vert et défis de terrain : l’aviation africaine face à la transition durable

Lors du panel animé Maureen Kahonge, responsable du développement commercial à l’Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), les PDG de RwandAir, Yvonne Makolo, et de Kenya Airways, Allan Kilavuka, ont partagé leurs visions pour une aviation africaine durable. Face aux défis de croissance, de coûts élevés et d’objectifs mondiaux de neutralité carbone d’ici 2050, ils ont dévoilé des stratégies innovantes pour concilier expansion et responsabilité environnementale.

Contribuant à seulement 2 % des émissions mondiales de l’aviation, les compagnies africaines doivent relever un double défi : stimuler la demande de voyages aériens, encore faible avec 1,1 voyage par an par habitant, tout en adoptant des pratiques durables. *« Nous devons réduire notre empreinte carbone sans compromettre l’accessibilité ou la croissance »*, a déclaré M. Kilavuka. Mme Makolo a insisté sur la nécessité de solutions adaptées au contexte économique africain, où les coûts élevés limitent l’adoption de car-

burants d'aviation durables (SAF), essentiels pour réduire 65 % des émissions restantes.

Kenya Airways se distingue par un partenariat innovant pour produire du SAF localement, en réhabilitant 6 000 acres de terres dégradées par l'exploitation minière pour cultiver des matières premières. « *Ce projet à long terme intègre le SAF tout en restaurant les écosystèmes* », a expliqué M. Kilavuka. RwandAir, confrontée aux mêmes obstacles, plaide pour des politiques gouvernementales favorisant la production et la subvention du SAF, afin d'éviter une hausse prohibitive des prix des billets.

Kenya Airways mène des actions concrètes pour la durabilité. M. Kilavuka a présenté un programme d'afforestation visant à planter 202 millions d'arbres par an sur 200 hectares, ainsi qu'une usine de conversion des déchets plastiques en « *pyro diesel* », un carburant plus propre réduisant de 50 % les émissions de carbone et de soufre. Ces initiatives contribuent à atteindre 35 % des objectifs de réduction des émissions via des améliorations opérationnelles. RwandAir, de son côté, explore des collaborations pour rendre le SAF plus accessible, tout en soulignant l'importance de subventions pour éviter de pénaliser les passagers.

### Concilier croissance et durabilité

Les deux PDG ont mis en lumière la tension entre la stimulation de la demande et les impératifs environnementaux. Les taxes élevées et les infrastructures coûteuses freinent l'essor de l'aviation africaine. M. Kilavuka a proposé, par exemple de « *domestiquer* » les voyages au sein de blocs régionaux comme la Communauté de l'Afrique de l'Est, réduisant les taxes internationales pour rendre les vols intra-africains plus abordables. « *Si nous transférons ne serait-ce que la moitié des 500 passagers nocturnes de bus entre Kampala et Nairobi vers l'avion, nous stimulerons l'économie tout en restant durables* », a-t-il ajouté.

Les deux dirigeants ont critiqué l'adoption aveugle des objectifs mondiaux. « *Copier-coller les cibles net-zéro risque d'étouffer la croissance africaine* », a averti M. Kilavuka, appelant à des politiques adaptées et à des subventions pour le SAF. Mme Makolo a plaidé pour un dialogue régional afin d'aligner durabilité et développement.

En combinant innovation et pragmatisme, Kenya Airways et RwandAir montrent la voie avec des initiatives comme l'afforestation, la gestion des déchets et la production de SAF. Comme l'a conclu Mme Kahonge, « *les compagnies africaines ne se contentent pas de suivre les tendances mondiales ; elles façonnent un avenir où durabilité et accessibilité vont de pair* ».

## Enhancing African Air Connectivity: Infrastructure, Fleet Optimization, and Visa Policies at the Heart of the Debate



A high-level panel held the audience's attention with compelling insights into the challenges and opportunities facing African air transport. Moderated by Mr. Raphael Kuuchi, Director of Government, Legal, and Industry Affairs Consultancy at AFRAA, the session brought together several influential leaders from the African and global aviation sectors.

Panelists included Mr. Shahab Matin, Vice President, Commercial Sales and Marketing for Africa and the Middle East at Boeing; Prof. Dr. Eyden Samunderu, SAATM expert at AMENA Aviation; Mr. Ali Tounsi, Secretary General of ACI Africa; and Ms. Eva Nishimwe, Deputy CEO of Rwanda Airports Company. Together, they examined the structural and policy levers necessary to

enhance the efficiency and fluidity of air travel across the continent.

### **A strong consensus emerged around a central issue: insufficient intra-African connectivity.**

Mr. Matin pointed to the low levels of regional commercial cooperation as a contributing factor, while Prof. Samunderu underscored the regulatory fragmentation among the continent's eight Regional Economic Communities (RECs), which impedes the implementation of the Single African Air Transport Market (SAATM).

Underutilized airport infrastructure was also flagged as a critical constraint. Mr. Tounsi noted that 80% of African airports

handle fewer than one million passengers per year, limiting their attractiveness to investors. Ms. Nishimwe proposed targeted digital solutions—such as widespread adoption of online check-in—to maximize existing infrastructure usage without the need for substantial new investments.

The optimization of aircraft fleets was another key theme. Mr. Matin cautioned against excessive fleet diversity, which drives up maintenance and training costs, and advocated for fleet standardization around proven families like the Boeing 737. He also highlighted the role of original equipment manufacturers (OEMs) in supporting emerging carriers, including through financial mechanisms such as Exim Bank facilities.

From a regulatory standpoint, restrictive visa policies were identified as significant barriers to mobility. Prof. Samunderu called for the development of a digital pan-African visa system to ease travel and

promote regional integration, while also acknowledging the legal and immigration complexities that would need to be addressed. Mr. Tounsi lamented the disproportionate constraints faced by African travelers compared to international visitors.

Finally, the panel emphasized the importance of sustainability and social inclusion. Ms. Nishimwe shared initiatives by Rwanda Airports Company to involve local communities in the aviation value chain, reinforcing both the environmental and socio-economic sustainability of the industry.

In conclusion, the panel reaffirmed that transforming African air transport requires cross-sector collaboration. Achieving this vision depends on advancing regulatory harmonization, fleet rationalization, digital innovation, and more open mobility policies—key pillars for unlocking the full potential of African aviation.

## Améliorer la connectivité aérienne africaine : infrastructures, flottes et politiques de visas au cœur des débats

Un autre panel de haut niveau a captivé l'auditoire. Animé par M. Raphael Kuuchi, Directeur de la Consultation pour les affaires gouvernementales, juridiques et industrielles de l'AFRAA, ce panel a rassemblé plusieurs figures influentes du secteur aérien africain et international. Parmi les intervenants figuraient M. Shahab Martin, Directeur Commercial Afrique et Moyen-Orient chez Boeing ; le Prof. Dr. Eyden Samunderu, expert SAATM chez AMENA

Aviation ; M. Ali Tounsi, Secrétaire Général d'ACI-Afrique ; ainsi que Mme Eva Nishimwe, Directrice Générale Adjointe de la Rwanda Airports Company. Ensemble, ils ont exploré les principaux défis et les leviers à activer pour renforcer la fluidité et l'efficacité du transport aérien sur le continent africain.

**Un consensus s'est dégagé sur la problématique clé : la connectivité in-**

**tra-africaine insuffisante.**

M. Matin a mis en perspective les impacts du faible niveau de coopération commerciale régionale sur cette connectivité, tandis que le Prof. Samunderu a souligné les difficultés liées à la fragmentation réglementaire entre les huit communautés économiques régionales (REC), freinant la mise en œuvre du Ciel Unique Africain (SAATM).

Les infrastructures aéroportuaires, souvent sous-exploitées, ont été identifiées comme un levier essentiel à renforcer. M. Tounsi a attiré l'attention sur le fait que 80 % des aéroports africains accueillent moins d'un million de passagers par an, limitant ainsi leur attractivité pour les investisseurs. Mme Nishimwe a proposé des pistes concrètes via la digitalisation des services – notamment le déploiement du check-in en ligne – afin d'accroître l'utilisation efficace des infrastructures existantes, sans nécessiter de lourds investissements.

L'optimisation des flottes a aussi été un sujet central. M. Matin a critiqué la diversité excessive des types d'appareils, qui alourdit les coûts opérationnels et les charges de formation, et a recommandé une homogénéisation autour de familles d'avions éprouvées, telles que le Boeing 737, pour accroître la compétitivité des compagnies aériennes africaines. Il a également rappelé le soutien des fabricants (OEM) aux acteurs émergents, notamment

via des facilités financières telles que celles proposées par l'Exim Bank.

Sur le volet réglementaire, la question des politiques de visas restrictives a été mise en exergue. Le Prof. Samunderu a plaidé pour la mise en place d'un système de visa panafricain numérique, facilitant les déplacements et favorisant l'intégration régionale, tout en relevant les défis complexes liés aux réglementations nationales et à la gestion de l'immigration. M. Tounsi a déploré les contraintes disproportionnées auxquelles sont confrontés les voyageurs africains, comparativement à leurs homologues internationaux.

Enfin, le panel a mis l'accent sur la durabilité et l'inclusion sociale, avec Mme Nishimwe partageant les initiatives de la Rwanda Airports Company visant à intégrer les communautés locales dans la chaîne de valeur de l'aviation, renforçant ainsi la dimension socio-économique et environnementale du secteur.

En conclusion, ce panel a réaffirmé que la transformation du transport aérien africain passe par une collaboration intersectorielle étroite. La réussite de cette dynamique repose sur une harmonisation réglementaire accrue, une rationalisation des flottes, la digitalisation des opérations et l'adoption de politiques de mobilité plus ouvertes, afin de libérer pleinement le potentiel de l'aviation africaine.

# Reinventing Air Travel in Africa: The Time for Collective Action Is Now



The first day of discussions concluded with a compelling panel on transforming the passenger experience in Africa. Held under the theme “*Strategies to Enhance and Innovate the End-to-End Travel Experience in Africa*,” the session was moderated by Ibra Wane (Commercial Development Director – APG) and featured leading voices in the industry: Francine Mukeshimana (Afrijet/FlyGabon), Getaneh D. Woldemichael (RENAC), Jonathan Newman (Accelera), Fouad Caunhye (RwandAir), and Lampros Brianas (Amadeus).

The session opened with a shared recognition: Africa is undergoing a major transformation, driven by a dynamic youth population, a growing middle class, and increasingly demanding travelers. In a

post-COVID world marked by digital acceleration, the travel and aviation sector must keep pace with these shifts.

Moderator Ibra Wane emphasized that the travel experience now extends far beyond the moment of ticket purchase. It begins with the information search and booking process and continues well after the return home. This evolution presents a strategic opportunity to boost customer loyalty, increase revenue, and elevate the continent’s image.

## Building a Seamless, Connected, and Contextual Journey

As Africa enters this new chapter, the path forward is clear: creating a seamless,

digitally connected, and contextualized travel experience. According to Francine Mukeshimana, this requires a unified digital platform that integrates airlines, hotels, ground transportation, and airport services. *“The data exists, but it is too often siloed. We need to connect it to simplify the customer journey,”* she noted.

Getaneh D. Woldemicheal expanded on this point, emphasizing travelers’ growing expectations for contextual information—weather updates, customs requirements—and simplified processes, such as biometric systems to reduce wait times.

Jonathan Newman highlighted the importance of adopting open standards like NDC (New Distribution Capability), which not only lower distribution costs but also enable real-time personalized offers. *“Digital is no longer optional—it’s an operational and economic imperative,”* he stated.

### Mobile-First Approach and Localized Payment Solutions

The panel unanimously recognized the central role of mobile technology in Africa. Speakers underscored the need for agnostic mobile solutions, empowering airlines to deliver dynamic services from booking to ancillary management. These innovations, built on modern standards, are enhancing the African traveler’s journey, with mobile penetration serving as a key enabler.

Given the continent’s low banking penetration, payment solutions must reflect local realities. Fouad Caunhye pointed to regulatory hurdles limiting the use of mobile money—particularly in Central Afri-

ca—and called for deeper engagement with authorities to advance financial inclusion and stimulate demand.

Echoing this, Lampros Brianas emphasized the need for strong public-private partnerships to build effective ecosystems. He cited Dubai as an example of successful collaboration between government and tourism stakeholders and applauded Rwanda’s investment in modern infrastructure to support a thriving travel ecosystem.

### Simplification and Digital Sovereignty

Another critical focus was simplifying travel procedures. Woldemicheal welcomed progress on e-visa initiatives while advocating for regional harmonization—akin to the Schengen model. He also stressed the importance of digitizing health certificates, a pressing issue in the post-pandemic landscape.

The conversation also turned to cloud adoption, artificial intelligence, and voice technologies. Panelists outlined the potential of AI to personalize services using high-quality data tailored to Africa’s diverse cultural and linguistic landscape, including natural language processing tools. However, Lampros Brianas cautioned against overreliance on external technology providers: *“Africa must go beyond consuming innovation—it must produce and adapt it to its unique needs.”*

Beyond the insights shared, the panel put forward a collective ambition: to make travel in Africa modern, inclusive, and sustainable. In closing, Ibra Wane delivered a powerful message: *“Ideas are not in short supply. What we lack is the will to collaborate. Airlines, governments, and tech players must unite to shape the future of African travel.”*

## Réinventer le voyage aérien en Afrique : l'heure de l'action collective

La première journée des travaux s'est conclue par un dernier panel consacré à la transformation de l'expérience passager en Afrique. Placée sous le thème :

« *Stratégies pour améliorer et innover l'expérience de voyage de bout en bout en Afrique* », cette session, animée par Ibra Wane (Directeur du Développement Commercial – APG), a réuni plusieurs figures de proue du secteur : Francine Mukeshimana (Afrijet/FlyGabon), Getaneh D. Woldemichael (RENAC), Jonathan Newman (Accelya), Fouad Caunhye (RwandAir) et Lampros Brianas (Amadeus).

Le panel s'est ouvert sur un constat unanime : l'Afrique est en pleine transformation, portée par une jeunesse dynamique, une classe moyenne croissante et des voyageurs aux attentes toujours plus exigeantes. Le secteur du voyage et de l'aviation doit s'adapter à cette évolution, notamment dans un monde post-COVID où la digitalisation accélère les changements.

M. Ibra Wane, modérateur, a souligné que l'expérience voyage ne se limite plus à l'achat d'un billet d'avion. Elle commence bien avant le départ, avec la recherche d'informations et la réservation, et se prolonge après le retour. Cette évolution représente un enjeu stratégique pour fidéliser les clients, générer des revenus et rehausser l'image du continent.

Ainsi face à un continent en pleine mutation, la priorité est claire : bâtir une expérience voyage fluide, connectée et contextualisée. Pour Francine Mukeshimana, la réponse passe par une plateforme

numérique unifiée, intégrant compagnies aériennes, hôtels, transport terrestre et services aéroportuaires. « *Les données sont là, mais trop souvent cloisonnées. Il faut les connecter pour simplifier le parcours client* », a-t-elle affirmé. M. Woldemichael a enrichi ce point en soulignant les attentes des voyageurs, qui recherchent des informations contextualisées (météo, douanes...) et des processus simplifiés, comme la biométrie pour éviter les files d'attente.

Dans cette logique d'intégration, Jonathan Newman a plaidé pour l'adoption de standards ouverts comme le NDC, qui permettent non seulement de réduire les coûts de distribution, mais surtout de proposer des offres personnalisées en temps réel. « *Le digital n'est plus une option, c'est un impératif économique et opérationnel.* »

### Mobile first et paiements adaptés

Les intervenants ont unanimement reconnu le rôle stratégique du mobile en Afrique. Ils ont insisté sur l'importance des solutions mobiles agnostiques, permettant aux compagnies aériennes de proposer des services dynamiques, de la réservation à la gestion des ancillaires. Ces innovations, ancrées dans des standards modernes, enrichissent le parcours du voyageur africain, où la pénétration mobile est un levier majeur. Avec un taux de bancarisation faible, les solutions de paiement doivent s'ancrer dans les réalités locales. Fouad Caunhye a souligné les freins réglementaires qui entravent l'usage du mobile

money, notamment en Afrique centrale. Il a appelé à un dialogue renforcé avec les autorités pour accélérer l'inclusion financière et stimuler la demande. Allant dans le même sens, M. Lampros Brianas a souligné l'importance des partenariats public-privé pour orchestrer ces écosystèmes, citant l'exemple de Dubaï où les autorités collaborent avec les acteurs du tourisme, et saluant au passage les efforts du Rwanda, qui investit dans des infrastructures modernes pour soutenir cet écosystème collaboratif.

### Simplification et souveraineté numérique

Autre point névralgique : la fluidité des formalités. Getaneh D. Woldemicheal a salué les efforts en matière d'e-visas, tout en plaidant pour une harmonisation régionale à l'image de l'espace Schengen. Il a également insisté sur la digitalisation des certificats de santé, un enjeu devenu central à l'ère post-COVID.

Le passage au cloud, à l'intelligence artificielle et aux technologies vocales a été longuement discuté. Les panelistes ont mis en avant le potentiel de l'IA pour personnaliser les services, en s'appuyant sur des données de qualité pour répondre à la diversité culturelle et linguistique africaine, notamment via des outils de traitement du langage naturel. Au demeurant, Lampros Brianas a mis en garde contre le risque de dépendance technologique : « *L'Afrique ne doit pas seulement consommer l'innovation, elle doit la produire et l'adapter à ses besoins.* »

Au-delà des constats, le panel a esquissé une ambition partagée : faire du voyage en Afrique une expérience à la fois moderne, inclusive et durable. En guise de synthèse, Ibra Wane a lancé cet appel vibrant : « *Les idées ne manquent pas. Ce qui nous manque, c'est la volonté de collaborer. Les compagnies aériennes, les gouvernements et les acteurs tech doivent unir leurs efforts pour construire le voyage africain de demain.* »

## Building Africa's Next Aviation Workforce: Innovation, Inclusion & Investment at the Core



**A**t the heart of the “Next Gen Aviation” session, experts gathered to address a pressing challenge: how can Africa equip itself with a future-ready aviation workforce?

The panel featured Mr. Tom Kok, Director of the AviAssist Foundation, and Mr. Albert Aidoo Taylor, Director of the Rwanda Civil Aviation Training Center, with moderation by Prof. Silas Lwakabamba, Regional Managing Director of Coventry University Africa Hub.

Africa’s aviation industry is expected to triple in activity over the next 15 years. Yet the shortage of pilots, air traffic controllers, engineers, and aviation technicians poses a significant threat to that growth. “Without

a highly skilled workforce, there is no safe, competitive, or sustainable aviation industry in Africa,” warned Prof. Lwakabamba in his opening remarks.

When asked about the adoption of emerging technologies—AI, drones, and digital twins—Albert Taylor acknowledged progress was still limited, mainly due to regulatory gaps and insufficient infrastructure. However, micro-learning modules and tech-integrated solutions are being piloted to accommodate professionals with tight schedules.

“It’s not just about introducing technology, but aligning it with the actual needs of African airlines and aviation service providers,” he emphasized.

Tom Kok highlighted Rwanda as a stand-out example, citing its widespread use of drones, smart transport systems, and the Aviation Safety Promotion Centre at the University of Rwanda—an initiative supported by Airbus, Boeing, and ATR.

*“Africa’s aviation training transformation must be rooted in bold partnerships between academia, regulators, and industry players,”* he said.

The panel also tackled the ongoing challenge of gender imbalance and youth underrepresentation in aviation. Albert Taylor cited Ghana’s *“Take a Girl Child to Work”* program as a promising way to expose young women to technical careers. He also stressed that government policies must be intentional and properly funded to drive real change.

Tom Kok added, *“We keep talking about the next generation, but they’re often not in the room. We need to bring them in—not just in our words, but in our teams.”*

### Financing & Regional Coordination: Still the Missing Links

Speakers were united in pointing out the fragmented training ecosystem across the continent and the tendency to send students abroad, often driven by per diem incentives and prestige.

Key proposals included: Establishing a continental aviation training fund ; Developing regional centers of excellence (e.g., maintenance, pilot training, ATC); Strengthening industry-academia alignment through relevant curricula and internships

In closing, both panelists emphasized that Africa is not short on talent or ambition—it simply needs strategic investment and collaboration to train and retain its own aviation professionals.

*“Training in Africa isn’t a luxury—it’s a strategic necessity. It’s time to stop consuming and start producing,”* concluded Albert Taylor.

## Former l’Afrique aéronautique de demain : entre innovation, inclusion et financement

À l’occasion de la session « *Next Gen Aviation* », un panel d’experts a exploré les leviers clés pour bâtir une nouvelle génération de professionnels africains dans le secteur aérien. À la tribune : M. Tom Kok, directeur de la Fondation AviAssist, M. Albert Aidoo Taylor, directeur du Rwanda Civil Aviation Training Center, sous la modération du Pr Silas Lwakabamba, directeur régional de Coventry University Africa Hub.

Pendant plus d’une heure, les intervenants ont partagé diagnostics lucides, propositions concrètes et appels à l’action pour relever les défis croissants liés à la formation, à la rétention des talents, à l’inclusion

des jeunes et des femmes, ainsi qu’à l’intégration technologique dans l’écosystème éducatif aéronautique africain.

La pénurie de pilotes, de contrôleurs aériens, de techniciens et d’autres profils critiques est désormais une réalité globale, qui touche de plein fouet l’Afrique. Or, comme l’a rappelé le Pr Lwakabamba en ouverture : *« Sans une main-d’œuvre qualifiée, il n’y a pas d’aviation sûre, durable et compétitive en Afrique. »*

Interrogé sur l’intégration de technologies comme l’intelligence artificielle, les drones ou les jumeaux numériques dans

les programmes africains, Albert Taylor a reconnu une intégration encore limitée, notamment en raison du manque de cadre normatif et de connectivité dans certaines régions. Néanmoins, il a souligné des avancées prometteuses, comme l'usage de micro-learning pour adapter les formations aux contraintes des professionnels déjà en poste.

Pour Tom Kok, le Rwanda incarne un modèle à suivre. Entre l'usage avancé des drones à grande échelle, les infrastructures digitales de transport (type "tap-and-go") ou encore le Centre de promotion de la sécurité aérienne à l'Université du Rwanda, il y voit une base solide pour tisser des ponts entre la formation technique et les enjeux de sécurité.

L'un des points forts du panel a été l'évocation de la place des femmes et des jeunes dans l'écosystème aérien. Pour Albert Taylor, « *sans volonté politique forte, les politiques de genre restent des vœux pieux* ». Il cite l'exemple du Ghana, où le programme « *Take a Girl Child to Work* » expose les jeunes filles aux métiers techniques de l'aérien.

Tom Kok, quant à lui, a plaidé pour une représentation active des jeunes dans les discussions de fond : «

*On parle souvent de la future génération, mais elle est rarement présente dans la salle. Nous devons faire de la place aux jeunes, y compris dans nos équipes.* »

### **Financement et coordination : le grand défi**

Le débat a également mis en lumière les limites du modèle actuel, marqué par une prolifération non coordonnée de centres de formation à travers le continent et une tendance à envoyer les étudiants se former à l'étranger — souvent pour des raisons de prestige ou de primes journalières (per diem).

Les deux intervenants ont plaidé pour : une meilleure coordination régionale via des centres d'excellence ; des mécanismes de financement structurés, notamment un fonds continental pour la formation aéronautique ; une coopération renforcée entre industrie et universités, pour rapprocher les contenus des réalités de terrain.

En conclusion, le panel a souligné que l'Afrique ne manquait ni de talents, ni de ressources, mais de vision collective et de volonté politique ferme pour investir dans sa propre relève. « *Ce n'est pas un luxe de former ici. C'est une urgence stratégique. Il est temps d'arrêter de consommer et de commencer à produire* », a lancé Albert Taylor.

## Steven Polmans (TIACA) advocates for a broader vision of sustainability in air cargo



**S**peaking at the presentation “*Taking Flight Towards Greener Skies*,” Steven Polmans, Chairman of the Board at The International Air Cargo Association (TIACA), delivered a compelling appeal for the industry to rethink sustainability as more than just an environmental concern.

“We should stop talking about sustainability when we are talking about environment. Sustainability is not environmental. Environmental is only a part of sustainability,” he emphasized.

Citing the UN definition—“meeting the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own”—Polmans argued that sustainability should equally address people, plan-

et, and prosperity.

“It’s not only decarbonization or buying new aircraft. We can do a lot that doesn’t cost money—or even saves money,” he noted, referencing an initiative involving biodegradable plastics that proved both eco-friendly and cost-effective for cargo operators.

TIACA has developed a roadmap built on eight action pillars: decarbonization, waste reduction, biodiversity, community support, employee well-being, operational efficiency, talent retention, and partnership building. These, he said, form the foundation of TIACA’s sustainability programs.

The BlueSky program, a free self-assess-

ment tool, enables companies to evaluate their sustainability maturity. *"It's about recognition, transparency, capacity building, and market intelligence,"* said Polmans. Firms can also request a remote audit for a full scorecard and improvement roadmap, now used in ESG reports by several European and North American companies.

Polmans also promoted the TIACA Sustainability Awards, which highlight innovations in green logistics, emerging tech, and social impact. *"Sometimes companies are surprised how good they are at sustainability*

*because they still think it's only about the environment."*

He acknowledged that changing mindsets remains a challenge: *"95% of people still think of sustainability as environmental first."* Encouragingly, Chief Financial Officers are beginning to view it as a strategic opportunity rather than a cost.

*"Let's take small steps. Maybe not 10 kilometers tomorrow, but a walk today, a jog next week. These little steps will make the difference,"* he concluded.

With that, Polmans called on the air cargo community to become confident ambassadors of a broader, action-driven sustainability vision.

## Steven Polmans (TIACA) appelle à une vision élargie de la durabilité dans le fret aérien



Lors de la présentation intitulée "Taking Flight Towards Greener Skies", Steven Polmans, Président du Conseil d'administration de TIACA (The International Air Cargo Association), a présenté une approche structurée et ambitieuse de la durabilité

dans l'industrie du fret aérien. À travers une intervention engageante, il a repositionné la durabilité comme un enjeu global qui dépasse la seule question environnementale.

Pour lui, le secteur doit s'affranchir d'une

vision trop étroite centrée sur la seule écologie. « *Il est temps d'arrêter d'associer systématiquement la durabilité à l'environnement. L'environnement n'est qu'un volet. La durabilité, c'est aussi les gens, l'économie, et la capacité à créer un futur viable pour tous,* » a-t-il rappelé, citant la définition des Nations Unies : « *répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.* »

Steven Polmans a articulé son propos autour d'un triptyque clair : People, Planet, Prosperity. Il a défendu une durabilité intégrée, reposant autant sur les impacts environnementaux que sur les dimensions sociales, économiques et opérationnelles. Il a souligné que nombre de pratiques durables – telles que l'utilisation de plastiques biodégradables dans le fret – sont à la fois responsables et économiquement viables, générant des économies tout en réduisant l'empreinte carbone.

### Une feuille de route opérationnelle pour les acteurs du secteur

TIACA a construit une feuille de route sectorielle autour de huit axes d'action prioritaires : Décarbonation, Réduction des déchets, Préservation de la biodiversité, Soutien aux communautés locales, Bien-être des employés, Efficacité opérationnelle, Attractivité RH, Renforcement des partenariats. Chacun de ces axes fait l'objet de programmes spécifiques visant

à guider les entreprises dans la structuration et la mise en œuvre de leurs engagements RSE.

TIACA propose également BlueSky, un outil d'auto-évaluation gratuit permettant aux entreprises du fret aérien d'analyser leur niveau de maturité en matière de durabilité. Cette évaluation peut être enrichie par un audit à distance, donnant accès à un score global, un tableau de bord comparatif et des pistes d'amélioration concrètes. L'initiative est déjà intégrée aux rapports ESG de plusieurs entreprises européennes et nord-américaines.

Chaque année, TIACA organise les Sustainability Awards, qui récompensent les projets innovants du secteur – qu'ils concernent la logistique verte, l'innovation sociale ou les technologies émergentes. Des startups comme des entreprises établies sont encouragées à candidater.

Selon les études de TIACA, 95 % des acteurs du secteur associent encore « *durabilité* » à l'écologie seule. Mais les mentalités évoluent. Pour la première fois, les directeurs financiers (CFOs) commencent à voir la durabilité comme un levier stratégique, et non plus comme un simple coût. Polmans a encouragé l'industrie à agir avec pragmatisme : « *On n'a pas besoin de courir un marathon demain. Il suffit de commencer par une marche aujourd'hui, puis un jogging demain. Ce sont ces petits pas qui feront toute la différence.* »

## Rwanda: An Emerging African Hub Strengthened by Investment and Connectivity



Speaking at the event, Ms. Irene Murerwa, Chief Tourism Officer at the Rwanda Development Board (RDB), outlined Rwanda’s ambitious vision to position itself as a global hub through targeted investment, innovation, and enhanced connectivity. Aligned with Rwanda Vision 2050, this strategy seeks to transform the country into a high-income economy by mid-century, with a strong focus on job creation, poverty reduction, improved education, and increased exports.

### Dynamic Economic Growth

Between 2003 and 2023, Rwanda’s GDP increased fourteenfold—from RWF 1.15 billion to over RWF 16 billion, Ms. Murerwa noted.

The services sector, representing 44% of the economy, is driven by tourism, aviation, and agriculture—the latter employing 70% of the workforce. Tourism has made remarkable strides, recently surpassing one million visitors, up from 500,000 in 2020, and generating approximately USD 650 million in revenue. Rwanda is now targeting USD 1.1 billion in tourism receipts and aims to reach 30,000 hotel rooms by the end of 2025.

According to Ms. Murerwa, aviation remains a strategic driver of Rwanda’s development. The Kigali Airport City project includes integrated residential, commercial hubs and a modern cargo terminal to enhance exports. Supporting tourism infrastructure, including hotels and amuse-

ment parks, has attracted international investors such as Marriott and Radisson—underscoring the growing confidence in Rwanda’s economic climate. The country is also boosting connectivity through free trade agreements with AfCFTA and the European Union, alongside policies promoting mobility, such as visa-free entry for African nationals.

### Collaboration and Innovation

Ms. Murerwa emphasized the importance of regional collaboration in addressing aviation sector challenges, including high operating costs and limited infrastructure. Rwanda, ranked second in Africa for ease of doing business, is leveraging innovation

and large-scale MICE events—such as the UCI Cycling World Championships, for the first time in Africa, which is expected to draw 15,000 delegates in September in Kigali—to elevate its international profile. Strategic partnerships with airlines are also enhancing operational efficiency.

Today, Rwanda stands as a model for African aviation development, advocating for strong political will and greater cooperation across the continent. As Ms. Murerwa concluded, *“Explore Kigali, discover our energy, and share in this vision.”* Rwanda invites aviation stakeholders to draw inspiration from its integrated approach to building a connected, prosperous future.

## Le Rwanda : un hub africain qui se consolide grâce à l’investissement et à la connectivité

**P**renant la parole lors des travaux, Mme Irene Murerwa, Chief Tourism Officer au Rwanda Development Board (RDB), a dévoilé la vision ambitieuse du Rwanda pour devenir un hub mondial à travers l’investissement, l’innovation et une connectivité renforcée. S’inscrivant dans la Rwanda Vision 2050, cette stratégie vise à transformer le pays en une économie à revenu élevé d’ici 2050, en priorisant la création d’emplois, la réduction de la pauvreté, l’amélioration de l’éducation et la stimulation des exportations.

### Une croissance économique dynamique

Entre 2003 et 2023, le PIB rwandais a été multiplié par 14, passant de 1,15 milliard à

plus de 16 milliards de francs rwandais, indique-t-elle. Le secteur des services, représentant 44 % de l’économie, est porté par le tourisme, l’aviation et l’agriculture, qui emploie 70 % de la population active. Le tourisme a connu une forte progression, avec plus d’un million de visiteurs récemment, contre 500 000 en 2020, générant environ 650 millions USD de revenus. Le Rwanda ambitionne d’atteindre 1,1 milliard USD, avec un objectif de 30 000 chambres hôtelières d’ici fin 2025.

A l’en croire, l’aviation est un moteur clé du développement rwandais. Le projet Airport City à Kigali intègre des hubs résidentiels, commerciaux et un terminal cargo de pointe pour booster les exportations. Des infrastructures touristiques, incluant hôtels et parcs d’attractions, attirent des in-

vestisseurs internationaux comme Marriott et Radisson, reflétant la confiance dans l'environnement économique du Rwanda. Le pays promeut la connectivité grâce à des accords de libre-échange avec l'AfCFTA et l'UE, ainsi que des politiques facilitant la mobilité, comme l'accès sans visa pour les citoyens africains.

### Collaboration et innovation

Dans son développement, Mme Murerwa a souligné l'importance de la collaboration régionale pour surmonter les défis du secteur aérien, tels que les coûts élevés et les infrastructures limitées. Le Rwanda, classé deuxième en Afrique pour la facilité de faire des affaires, mise sur l'innovation

avec des événements MICE d'envergure, comme le Championnat du monde de cyclisme UCI, qui pour la première fois se tiendra en terres africaines et prévoit de drainer près de 15 000 délégués en septembre prochain à Kigali. Des partenariats avec des compagnies aériennes optimisent l'efficacité opérationnelle.

Le Rwanda se positionne aujourd'hui comme un modèle pour l'aviation africaine, plaidant pour une volonté politique forte et une collaboration accrue. Comme l'a déclaré Mme Murerwa, « *explorez Kigali, découvrez notre dynamisme et partagez cette vision* ». Le pays invite les acteurs de l'aviation à s'inspirer de son approche pour bâtir un avenir connecté et prospère.

## Free Route Airspace: Full Implementation on Track for West and Central Africa by End of 2025 Free Route Airspace



**A**frica is taking a decisive step toward more efficient airspace management. Following over a year of pilot testing, the Free Route Airspace (FRA) concept is now poised for full operational rollout across West and Central Africa by the end of 2025. The announcement was made by Abderahmane Berthe, Secretary General of the African Airlines Association (AFRAA), during a press briefing held on the sidelines of the event.

*"We are already seeing positive results. Several airlines have joined the trials, and the savings in fuel and emissions are real. The goal is to expand and fully operationalize FRA across West and Central Africa by the end of 2025,"* Berthe stated. He also confirmed that a technical and regulatory workshop will take place in July, bringing together key stakeholders to lay the groundwork for regional-scale implementation.

### Promising Results from the Pilot Phase

Launched in November 2023 in partnership with IATA, ICAO, CANSO, African Air Navigation Service Providers (ANSPs), and AFREX-IMBANK, the FRA pilot project has marked several milestones. Ethiopian Airlines and Kenya Airways pioneered the initiative with FRA-enabled flights on the Addis Ababa–Abidjan and Nairobi–Accra routes. Since then, four more airlines—including RwandAir and EgyptAir—have joined the program.

In 2024 alone, Ethiopian and Kenya Airways have reported average daily savings of 1,258 kg of fuel and 3,975 kg of avoided CO<sub>2</sub> emissions. Extrapolated over a year, this translates to approximately 459 tonnes of fuel saved, 1,450 tonnes of CO<sub>2</sub> emissions avoided, and cost savings exceeding USD 850,000.

According to AFRAA, scaling this perfor-

mance to 20 FRA flights per day across the region could yield over USD 1.2 million in annual savings and cut the continent's carbon footprint by more than 5,000 metric tonnes.

At its core, FRA represents a shift from fixed airways to optimized, user-preferred routing between defined entry and exit points within controlled airspace.

These direct flight paths, while remaining under air traffic control supervision, reduce flight time, fuel consumption, and emissions.

AFRAA positions FRA as one of the five key pillars of the African Aviation Sustainability Laboratory, launched in 2022. The initiative aligns with Africa's twin ambitions: to lower airline operating costs and contribute to ICAO's 2050 carbon neutrality target.

## Free Route Airspace : vers une implémentation complète en Afrique centrale et de l'Ouest d'ici fin 2025

L'Afrique avance vers une gestion plus efficiente de son espace aérien. Après plus d'un an d'expérimentation, l'Espace aérien en libre parcours (Free Route Airspace – FRA) s'apprête à franchir une nouvelle étape : son déploiement opérationnel total en Afrique de l'Ouest et du Centre d'ici la fin 2025. Cette annonce a été faite par Abderahmane Berthe, Secrétaire général de l'AFRAA, lors du point de presse donnée en marge des travaux de l'ASC. Il a confirmé la tenue, en juillet prochain, d'un atelier réunissant les parties prenantes en vue d'établir les bases techniques et réglementaires d'un basculement à l'échelle régionale.

« Nous avons déjà de bons résultats. Plusieurs compagnies participent aux essais, et les économies en carburant et émissions sont réelles. L'objectif est d'élargir et d'opérationnaliser le FRA sur toute l'Afrique de l'Ouest et centrale d'ici fin 2025 », a-t-il affirmé.

### Des résultats prometteurs

Lancé en novembre 2023 en partenariat avec l'IATA, l'OACI, CANSO, des ANSP africains et AFREXIMBANK, le projet pilote a vu Ethiopian Airlines et Kenya Airways réaliser les premiers vols FRA sur les

routes Addis-Abeba-Abidjan et Nairobi-Accra. Depuis, quatre autres compagnies ont rejoint l'expérimentation, parmi lesquelles RwandAir et EgyptAir.

En 2024, Ethiopian et Kenya Airways ont économisé en moyenne 1 258 kg de carburant par jour, évitant l'émission de 3 975 kg de CO<sub>2</sub>. Sur une année, cela représenterait 459 tonnes de carburant, 1 450 tonnes de CO<sub>2</sub> évitées et une économie de plus de 850 000 USD.

Selon l'AFRAA, si ces performances étaient extrapolées à 20 vols FRA par jour, le continent pourrait économiser plus de 1,2 million USD et réduire de 5 millions de tonnes métriques son empreinte carbone annuelle.

Le principe du FRA repose sur une logique simple : **remplacer les routes aériennes fixes par des trajectoires optimisées, plus directes, librement choisies entre un point d'entrée et un point de sortie dans l'espace aérien, tout en restant sous supervision du contrôle aérien.**

Pour l'AFRAA, le FRA est l'un des cinq piliers du Laboratoire africain de durabilité de l'aviation, lancé en 2022. L'initiative s'inscrit dans la double ambition de l'Afrique : réduire les coûts d'exploitation des transporteurs aériens tout en contribuant à l'objectif de neutralité carbone de l'OACI à l'horizon 2050.

## Blocked Revenues of Airlines: An Ongoing Battle



In the context of a dynamic recovery in the African aviation sector, the issue of blocked revenues remains a major challenge for carriers operating on the continent. During the press briefing, Abderrahmane Berthe, Secretary General of the African Airlines Association (AFRAA), and Yvonne Manzi Makolo, CEO of RwandAir, addressed this persistent problem, highlighting both the progress made and the obstacles that remain.

Blocked revenues — funds that airlines cannot repatriate due to restrictions imposed by certain African governments —

continue to undermine the financial viability of carriers. According to Mr. Berthe, although improvements have been recorded in some countries, such as Nigeria, which recently released funds, the problem persists elsewhere. *“Blocked funds fluctuate from country to country, depending on the economic situation and the availability of foreign currency at central banks,”* he explained. This instability acts as a brake on the growth of airlines, which rely on these revenues for their operations and investments.

According to the International Air Transport Association (IATA), as of December 2024,

approximately USD 1 billion in aviation funds remained blocked and unrepatriated in African countries, representing about 59% of the global total.

Among the countries affected, Algeria and Ethiopia have nonetheless succeeded in reducing their blocked amounts.

Meanwhile, the XAF zone (+84 million USD), Mozambique (+84 million USD), and the XOF zone (+73 million USD) have seen the largest increases.

**[1]** The XAF zone includes Cameroon, Central African Republic, Chad, Republic of Congo, Equatorial Guinea, and Gabon.

**[2]** The XOF zone includes Benin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinea-Bissau, Mali, Niger, Senegal, and Togo.

As the voice of African airlines, AFRAA plays a key role in defending the interests of its members. Mr. Berthe emphasized that the association is actively advocating in countries where funds remain blocked, working directly with governments and central banks to expedite their release. These efforts have yielded results in some cases, but progress remains uneven. *"We are closely monitoring the situation and continue to engage with stakeholders to find sustainable solutions,"* he added.

## Revenus bloqués des compagnies aériennes : une bataille encore inachevée

**D**ans un contexte de reprise dynamique du secteur aérien africain, la question des revenus bloqués des compagnies aériennes reste un défi majeur pour les transporteurs opérant sur le continent. Lors du point de presse, Abderahmane Berthe, Secrétaire Général de l'Association des Compagnies Aériennes Africaines (AFRAA), et Yvonne Manzi Makolo, PDG de RwandAir, ont abordé ce problème persistant, soulignant à la fois les progrès réalisés et les obstacles qui demeurent.

Les revenus bloqués, c'est-à-dire les fonds que les compagnies aériennes ne peuvent rapatrier en raison des restrictions imposées par certains gouvernements africains, continuent d'entraver la viabilité financière des transporteurs. Selon M. Berthe, bien que des améliorations aient été enregistrées dans certains pays,

comme le Nigeria, qui a récemment libéré des fonds, le problème persiste ailleurs.

*« Les fonds bloqués évoluent d'un pays à un autre, en fonction de la situation économique et de la disponibilité des devises au niveau des banques centrales »,* a-t-il expliqué. Cette instabilité constitue un frein à la croissance des compagnies aériennes, qui dépendent de ces revenus pour leurs opérations et leurs investissements.

Selon l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), au décompte de décembre 2024, environ 1 milliard de dollars de fonds d'aviation étaient bloqués et non rapatriés dans des pays africains, ce qui représente environ 59 % du total mondial. Parmi les pays concernés, l'Algérie et l'Éthiopie ont néanmoins réussi à réduire ce montant bloqué. Parallèlement, la zone XAF (+84 millions de dollars), le Mozambique (+84

millions) et la zone XOF (+73 millions) ont enregistré les plus fortes augmentations.

**[1]** La zone XAF comprend : Cameroun, République Centrafricaine, Tchad, République du Congo, Guinée Équatoriale et Gabon.

**[2]** La zone XOF comprend : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo.

L'AFRAA, en tant que porte-voix des compagnies aériennes africaines, joue un

rôle clé dans la défense des intérêts de ses membres. M. Berthe a souligné que l'association mène des actions de plaidoyer dans les pays où les fonds restent bloqués, travaillant directement avec les gouvernements et les banques centrales pour accélérer leur libération. Ces efforts ont porté leurs fruits dans certains cas, mais le rythme des progrès reste inégal. « *Nous suivons la situation de près et continuons de dialoguer avec les parties prenantes pour trouver des solutions durables* », a-t-il ajouté.

## AFRAA Secretary General Reaffirms Commitment to SAATM



**A**FRAA Secretary General Abderahmane Berthe reaffirmed the Association’s commitment to the Single African Air Transport Market (SAATM), emphasizing the initiative’s ongoing relevance within Africa’s aviation development agenda.

*“This isn’t failure—it’s unfinished business,”* Berthe stated, responding to concerns over the pace of implementation. While acknowledging delays, he underscored that tangible progress has been made and reaffirmed that the path to fully liberalized African skies remains a priority. *“We are moving forward, and there are visible signs of progress. We’ve never said it would be easy or quick,”* he added.

SAATM, launched in 2018 under the African Union’s broader Agenda 2063 framework,

aims to liberalize intra-African air travel and foster seamless cross-border connectivity. However, implementation has faced huge political, regulatory, and competitive headwinds.

Berthe pointed to new initiatives such as the West/Central Africa Free Airspace Project, set to launch by December 2025, which aims to reduce flight times between Accra and Lagos by 20 minutes. The time savings are expected to translate into \$12 million in annual fuel savings for airlines operating in the corridor.

AFRAA, Berthe clarified, does not control SAATM’s enforcement but acts as a key stakeholder supporting implementation. He highlighted ongoing collaborative efforts with the African Civil Aviation

Commission (AFCAC), including a recent meeting held in Addis Ababa in March under the auspices of UNECA.

These talks focused on pushing the SAATM agenda forward, with renewed momentum expected under UNECA's new Executive Secretary.

To date, 38 countries have signed up to the SAATM: Benin, Botswana, Burkina Faso, Cabo Verde, Cameroon, Central African Republic, Congo Brazzaville, Cote d'Ivoire, Egypt, Ethiopia, Equatorial Guinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea (Bissau), Guinée, Kenya, Lesotho, Liberia, Mali, Morocco, Mozambique, Namibia, Niger, Nigeria, Democratic Republic of Congo, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, South Africa, Swaziland, Tchad, Togo, Zimbabwe. According to AFCAC, 20 countries now permit fifth-freedom rights under SAATM-PIP, an initiative

aimed at accelerating the implementation of the YD and SAATM, with 98 million passengers transported across Africa in 2024.

Berthe admitted there are bottlenecks but emphasized that change in African aviation has historically been slow-moving. "SAATM is a marathon, not a sprint," he said.

He urged stakeholders to remain engaged and to hold member states accountable for implementing regulatory reforms and providing access to their markets.

Berthe also encouraged the industry to leverage tools such as the African Civil Aviation Commission's new Freedom of Air Dashboard to monitor progress in real time. He also invited stakeholders to join the upcoming AFRAA Advocacy Summit scheduled for June 2025 in Addis Ababa, where implementation hurdles will be further unpacked.

## Le Secrétaire général de l'AFRAA réaffirme l'engagement en faveur du MUTAA

Le Secrétaire général Abderahmane Berthe a réaffirmé l'importance stratégique du Marché unique du transport aérien en Afrique (SAATM), insistant sur les avancées concrètes du projet malgré les défis rencontrés.

Pour lui, qualifier le MUTAA d'échec est prématuré et ne reflète pas la réalité : « Ce n'est pas un échec, c'est un chantier en cours

», a-t-il déclaré en réponse aux interrogations sur le rythme d'exécution du projet. Tout en reconnaissant une mise en œuvre progressive, il a souligné que des progrès mesurables sont visibles et que l'engagement des parties prenantes demeure intact. « Nous avançons, et les signes de progrès sont là. Nous n'avons jamais dit que ce serait facile ou rapide »,

a-t-il ajouté.

Lancé en 2018 dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine, le MUTAA vise à libéraliser le transport aérien intra-africain pour faciliter la connectivité et stimuler le développement économique régional.

Malgré des avancées encore modestes – seulement 28 % des liaisons aériennes africaines relient des villes du continent, contre 60 % en Europe et 45 % en Asie du Sud-Est – plusieurs initiatives récentes témoignent d'une dynamique positive.

Parmi celles-ci, le projet West/Central Free Route Airspace ( FRA) prévu pour décembre 2025, ambitionne de réduire de 20 minutes le temps de vol entre Accra et Lagos, générant ainsi près de 12 millions de dollars d'économies annuelles en carburant pour les compagnies aériennes.

Le rôle d'AFRAA, a précisé M. Berthe, n'est pas d'assurer la mise en œuvre directe du MUTAA mais de soutenir ses membres et de collaborer étroitement avec les instances telles que la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC).

Une récente réunion à Addis-Abeba, sous l'égide de la CEA (Commission Économique pour l'Afrique), a ravivé les efforts collectifs autour du projet, avec une impulsion renouvelée attendue sous la nouvelle direction exécutive de la CEA.

À ce jour, 38 pays africains ont adhéré au MUTAA, dont le Bénin, le Botswana, le Cameroun, l'Égypte, l'Éthiopie, le Kenya, le Maroc, le Nigeria, l'Afrique du Sud et le Zimbabwe. Par ailleurs, 20 États autorisent désormais les droits de cinquième liberté via le programme SAATM-PIP, favorisant l'accélération de l'ouverture des marchés

et ayant permis le transport de 98 millions de passagers en 2024.

Abderahmane Berthe a reconnu l'existence de difficultés structurelles mais a rappelé que toute réforme majeure dans le secteur aérien africain a toujours été un processus long : « *Le SAATM est une course de fond, pas un sprint.* »

Il a invité les parties prenantes à poursuivre leur engagement et à exercer une vigilance accrue envers les États membres pour garantir la mise en place des réformes réglementaires nécessaires et l'ouverture effective des marchés.

Enfin, il a encouragé l'utilisation des nouveaux outils digitaux, notamment le Freedom of Air Dashboard de la CAFAC, pour suivre en temps réel les progrès réalisés. Il a également convié les acteurs de la filière à participer au prochain AFRAA Advocacy Summit, qui se tiendra en juin 2025 à Addis-Abeba, afin de poursuivre le dialogue et lever les obstacles à l'implémentation du marché unique.

Berthe also encouraged the industry to leverage tools such as the African Civil Aviation Commission's new Freedom of Air Dashboard to monitor progress in real time. He also invited stakeholders to join the upcoming AFRAA Advocacy Summit scheduled for June 2025 in Addis Ababa, where implementation hurdles will be further unpacked.

## AFRAA Strengthens its Safety Response with the Official Launch of a Safety Group



One year after the inaugural Safety and Operations Summit held in Addis Ababa, the African Airlines Association (AFRAA) has turned one of its key recommendations into action: the creation of a collaborative group dedicated to strengthening aviation safety, now officially named the AFRAA Safety Group, chaired by Kenya Airways.

On May 13, 2025, during the opening of the second edition of the Summit in Kigali, AFRAA Secretary General Mr. Abderrahmane Berthé officially announced the establishment of the group, whose terms of reference were recently approved by AFRAA's Executive Committee. He stated that the Safety Group will meet on a quarterly basis to analyze safety trends, share relevant data, and propose corrective ac-

tions at the continental level.

### A Strong Commitment to Turning Recommendations into Action

At the 2024 summit, stakeholders from across the African aviation sector unanimously called for enhanced regional cooperation and the creation of sustainable structures to ensure data sharing, proactive risk monitoring, and continuous training. The establishment of a Safety Group was identified as a strategic priority to foster coordinated and collective responses to the region's safety challenges.

The Safety Group is characterized by its inclusive composition, bringing together member airlines, regulatory authorities, and other key stakeholders across the opera-

tional chain. Its goal is to establish an open and technical dialogue among all actors involved.

The group's work will be supported by thematic workshops—at least one per quarter—covering topics such as: Accident and incident investigations ; Human factors management; Emergency planning ; Runway incursions ; Fatigue management for operational personnel. "A positive safety culture must be established at all levels of the organization, from the top down to the grassroots," emphasized Mr. Berthé.

This new collaborative framework aims to consolidate best practices regionally and align African efforts with the objectives of ICAO's Global Aviation Safety Plan (GASP), while addressing the specific realities of the continent. As Mr. Berthé emphasized: "The Safety Group is not a symbolic body, but a continuous action platform dedicated to the safety of all." With this initiative, AFRAA reaffirms its leadership role in building a safer, more resilient, and more cooperative African aviation sector.

## L'AFRAA structure sa réponse à la sécurité avec le lancement officiel d'un Safety Group

Un an après le Sommet inaugural sur la sécurité et les opérations aériennes organisé à Addis-Abeba, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) concrétise l'une de ses recommandations phares : la création d'un groupe collaboratif dédié au renforcement de la sécurité, désormais baptisé AFRAA Safety Group.

Le 13 mai 2025, en ouverture de la deuxième édition du Sommet, tenue à Kigali, le Secrétaire général de l'AFRAA, M. Abderahmane Berthé, a annoncé la mise en place officielle de ce groupe, dont les termes de référence ont été validés par le comité exécutif de l'organisation.

Il a précisé que le Safety Group se réunira désormais de manière trimestrielle afin d'analyser les tendances en matière de sécurité, d'échanger des données pertinentes et de proposer des mesures correctives à l'échelle du continent.

Un engagement fort pour transformer les recommandations en actions

Lors du sommet de 2024, les parties prenantes du secteur aérien africain avaient unanimement appelé à un renforcement de la collaboration régionale et à la mise en place de structures pérennes pour garantir le partage des données, la surveillance proactive des risques et la formation continue. La création du Safety Group était alors identifiée comme une priorité stratégique, répondant à l'urgence d'une coordination renforcée et de réponses communes aux défis de sécurité.

Le Safety Group se distingue par sa composition inclusive, réunissant les compagnies aériennes membres, les autorités de régulation ainsi que d'autres acteurs clés de la chaîne opérationnelle. Son objectif : instaurer un dialogue technique ouvert entre tous les intervenants concernés.

Des ateliers thématiques – au minimum un par trimestre – viendront appuyer les travaux du groupe. Ces sessions porteront notamment sur : l'enquête sur les accidents et incidents, la gestion des facteurs humains, la planification d'urgence, les incursions sur piste, et la gestion de la fatigue du personnel opérationnel. « Une culture positive de la sécurité doit être implantée à tous les niveaux de l'organisation, du sommet à la base », a insisté M. Berthé.

Ce nouveau cadre de collaboration vise à consolider les bonnes pratiques au niveau régional et à aligner les actions africaines sur les objectifs du Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) de l'OACI, tout en tenant compte des spécificités du continent. Comme l'a souligné M. Berthé : « *Le Safety Group n'est pas un organe symbolique, mais une plateforme d'action continue, au service de la sécurité de tous.* »

## Inspiring the Next Generation: AFRAA, Collins Aerospace and RwandAir Host Youth-Focused CSR Initiative in Kigali



On the sidelines of the event, the African Airlines Association (AFRAA) organized, on May 15, a Corporate Social Responsibility (CSR) event focused on youth development, in collaboration with RwandAir and Collins Aerospace.

Held at Kigali International Airport, the event brought together dozens of students from local schools for a day of inspiring presentations, technology showcases, and interactive discussions with aviation professionals. The initiative aimed to spark interest in aviation careers among young Africans and raise awareness about opportunities in the sector.

AFRAA Head of Business Development, Maureen Kahonge – Head of Business Development emphasized the importance

of engaging Africa's youth in shaping the future of aviation: "Investing in young people is investing in the sustainability of our industry. Initiatives like this one show our partners' strong belief in the future of African air transport."

Representatives from RwandAir and Collins Aerospace also reiterated their commitment to education, innovation, and inclusion. Students had the opportunity to explore aviation equipment, engage with industry experts, and leave with renewed motivation and a clearer vision of possible career paths.

The event reflects AFRAA's ongoing efforts, alongside its member airlines and partners, to create a positive social impact by supporting education and youth empowerment across the continent.

## L'AFRAA met la jeunesse à l'honneur lors d'un événement RSE en partenariat avec RwandAir et Collins Aerospace

Comme à l'accoutumée, lors de ses rendez vous, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) a organisé une activité de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) axée sur le développement de la jeunesse, en collaboration avec RwandAir et Collins Aerospace.

L'événement, qui s'est tenu à l'aéroport international de Kigali, a rassemblé plusieurs dizaines d'élèves et d'étudiants issus d'établissements scolaires locaux. Au programme : des présentations inspirantes, des démonstrations technologiques et des échanges enrichissants avec des professionnels du secteur aérien. Objectif affiché : éveiller des vocations, encourager les jeunes talents africains à envisager une carrière dans l'aviation, et

mieux faire connaître les métiers de l'aérien.

Maureen Kahonge, Directrice du Développement commercial à l'AFRAA, a souligné l'importance d'impliquer la jeunesse dans la transformation du transport aérien africain.

« Investir dans la jeunesse, c'est investir dans la durabilité de notre industrie. Ce type d'initiative montre concrètement que nos partenaires croient en l'avenir du transport aérien africain », a-t-elle déclaré.

Les représentants de RwandAir et de Collins Aerospace ont également partagé leur engagement en faveur de l'éducation, de l'innovation et de l'inclusion. Les jeunes participants ont pu découvrir de près des équipements aéronautiques, poser leurs questions aux experts présents, et repartir avec une motivation renouvelée.



## Qatar Airways' Stake in RwandAir Takes Shape (CEO)



The merger between RwandAir and Qatar Airways appears close to fruition after several years of complex negotiations. During the press briefing at the 13th AFRAA Aviation Stakeholders Convention in Kigali, RwandAir's CEO confirmed that the agreement with Qatar Airways remains underway and is expected to be finalized in the coming months.

*"The partnership with Qatar Airways is still ongoing. We had hoped to sign a month ago, but the process is somewhat complex when negotiating with an active airline. There is extensive due diligence involved,"* explained Yvonne Makolo. *"However, we remain confident that the deal will be concluded in the near future in few months,"* the RwandAir CEO reassured.

This strategic partnership, publicly announced in February 2020, involves Qatar Airways acquiring a 49% stake in RwandAir, with the Rwandan government retaining the majority share. According to Ms. Makolo, the acquisition process is intricate, though last year she clarified that the challenges encountered were not political in nature.

Qatar Airways, already an investor in the new Bugesera International Airport currently under construction, is expected to accelerate the expansion and modernization of RwandAir's fleet. Today, the airline operates 14 aircraft, including Airbus A330s, Boeing 737s, as well as regional jets CRJ900 and Dash 8-Q400. The goal is to harmonize aircraft types to optimize operational efficiency. While the CRJ900s will be the first to be

phased out, the final fleet composition will be determined collaboratively with Qatar Airways once the deal is completed.

Strategically, RwandAir aims to strengthen its position as a leading African aviation hub. Rwanda, one of the few African countries offering visa-free access, intends to connect African nations by positioning Kigali as a regional hub, bringing passengers from across the continent and routing them onwards to key global destinations such as Doha, Dubai, London, Brussels, and Paris.

Ms. Makolo also acknowledged certain challenges currently affecting network expansion, notably the overflight ban imposed by the Democratic Republic of

Congo, which led to the suspension of some routes including Brazzaville, Abuja, and Cotonou. *“We are reallocating capacity to eastern and southern corridors, increasing frequencies on existing routes, and considering new routes in the short term. As long as these restrictions remain, our focus will stay on the east and south corridors,”* she noted.

On the financial front, RwandAir continues on a promising growth trajectory, nearing pre-pandemic levels with an expected 1.1 million passengers for the current fiscal year ending June 2025, compared to 1.2 million in 2019. Profitability remains a key objective, considering the significant investments required to sustain growth and modernize the airline.

## L'entrée de Qatar Airways dans le capital de RwandAir se précise

La fusion entre RwandAir et Qatar Airways semble proche d'aboutir, après plusieurs années de négociations complexes. Lors du récent point de presse donné en marge des travaux, la PDG de RwandAir a confirmé que l'accord avec Qatar Airways est toujours en cours et devrait être finalisé dans les mois à venir.

« *Le partenariat avec Qatar Airways est toujours en cours. Nous espérons avoir signé il y a déjà un mois, mais le processus est un peu compliqué lorsqu'on négocie avec une compagnie aérienne en activité. Il y a beaucoup de due diligence à effectuer* », a expliqué Yvonne Makolo. « *Nous restons toutefois confiants quant à la conclusion de cet accord dans les mois à venir.* », rassure la patronne de RwandAir.

Ce partenariat stratégique, révélé publiquement en février 2020, concerne la prise de participation de 49% de Qatar Airways dans RwandAir, l'État rwandais étant actionnaire principal. Selon la PDG, le processus d'acquisition est complexe mais les obstacles rencontrés ne sont pas d'ordre politique, indiquait-elle déjà l'an dernier.

L'arrivée de Qatar Airways, déjà investisseur dans l'aéroport international de Bugesera actuellement en construction, devrait accélérer l'expansion et la modernisation de la flotte de RwandAir. Celle-ci se compose aujourd'hui de 14 avions, incluant des Airbus A330, Boeing 737, ainsi que des avions régionaux CRJ900 et Dash8-Q400. L'objectif est d'harmoniser les types d'appareils pour optimiser l'efficacité opérationnelle. Si les CRJ900 seront les premiers à être retirés, la

future composition de la flotte sera définie en étroite collaboration avec Qatar Airways une fois l'accord finalisé.

Sur le plan stratégique, RwandAir veut continuer à renforcer sa position comme plateforme africaine. L'objectif du Rwanda, rare nation du continent à accès sans visa, est de connecter les pays africains, en faisant de Kigali un hub régional capable de rassembler les passagers du continent et de les acheminer vers le reste du monde, notamment vers Doha, Dubaï, Londres, Bruxelles ou Paris.

Mme Makolo a toutefois reconnu que l'expansion du réseau fait face aujourd'hui à certains défis, notamment l'interdiction de survol du territoire de la RDC qui a conduit à la suspension de certaines liaisons, telles

que Brazzaville, Abuja et Cotonou. « Nous réaffectons ces capacités sur les routes à l'est et au sud, en augmentant les fréquences existantes et en envisageant l'ouverture de nouvelles routes à court terme. Tant que ces restrictions perdurent, notre focus reste sur les corridors est et sud », a-t-elle précisé.

Sur le plan financier, RwandAir poursuit une trajectoire de croissance encourageante, se rapprochant des niveaux d'avant la pandémie avec près de 1,1 million de passagers attendus pour l'exercice fiscal en cours, qui se clôture en juin 2025, contre 1,2 million en 2019. La rentabilité demeure néanmoins un objectif à atteindre, compte tenu des investissements conséquents nécessaires pour soutenir la croissance et la modernisation de la compagnie.

## Kenya's JamboJet Leads the Evolution of Low-Cost Carriers in Africa



**J**amboJet, a leading low-cost carrier (LCC) and a subsidiary of Kenya Airways, celebrates its 11th anniversary this year. On May 12, the carrier outlined its forward-looking strategy during the AFRAA Aviation Stakeholders Conference in Kigali.

Chief Executive Officer Karanja Ndegwa presented a bold vision anchored in digital transformation, artificial intelligence, supply chain resilience, and a customer-first mindset. *"If we don't listen to the customer, we should do something else,"* Ndegwa stated, highlighting the importance of aligning operations with evolving passenger expectations in a market where Africa still accounts for just 2% of global air traffic.

Despite its potential, Africa's aviation mar-

ket remains significantly underdeveloped. LCCs account for only 9% of passengers across the continent, compared to more than 30% in Europe and Asia. According to Ndegwa, *"The cost of doing business is high,"* referencing persistent challenges such as expensive infrastructure, regulatory bottlenecks, and limited market liberalization.

Nonetheless, JamboJet has successfully expanded access, increasing annual passenger volumes in Nairobi from 40,000 to 350,000. *"We're able to stimulate the market,"* he said, noting the airline's role in linking underserved regions and fostering mobility.

To support this growth, JamboJet is leveraging artificial intelligence and digital tools to enhance forecasting and operational ef-

iciency. *“The system is able to predict,”* Ndegwa explained, citing its ability to anticipate peak travel seasons like April and December as well as daily travel patterns favoring early and late departures.

This data-driven approach allows the airline to optimize flight schedules and plan maintenance during low-demand windows, such as Tuesday afternoons. Predictive maintenance also plays a critical role by identifying potential mechanical issues in advance and ensuring key parts are available—minimizing costly delays.

This operational agility is underpinned by a broader digital transformation strategy. *“Seventeen percent of our customers are using the web and the app,”* Ndegwa noted, with more than half of all payments processed through M-Pesa, Kenya’s leading mobile money platform.

Meanwhile, the use of Electronic Flight Bags and cloud-based systems has yielded a 4–6% reduction in fuel costs, which typically represent 24% of JamboJet’s operating expenses. Moreover, real-time disruption management platforms improve communication with passengers, building trust and enhancing the travel experience.

Expanding on this digital foundation, JamboJet is also exploring the potential of generative AI. According to Ndegwa, the airline is focused on *“ensuring that [AI] is ethically used... in a way that is beneficial both to the customer and to the organization.”* Current and future applications include automating disruption responses, personalizing engagement, managing revenue, and optimizing maintenance—ensuring smarter, faster, and more reliable service.

### Nevertheless, global supply chain issues remain a major obstacle.

Aircraft and component delivery delays can disrupt operations, but JamboJet adopts a proactive stance. *“We manage our schedule today,”* Ndegwa said, highlighting the importance of adjusting flight plans weeks in advance to mitigate risks.

Despite these challenges, the airline maintains a robust annual growth rate of 15%, thanks to a streamlined operational model centered on a single fleet type—eight Dash 8-400 aircraft. These serve a half-dozen domestic routes within Kenya as well as international connections to Zanzibar and (formerly) Goma in the DRC, though the latter route is currently suspended.

At the heart of JamboJet’s success is its commitment to the passenger experience. *“Our top customer had flown over 200 times last year,”* Ndegwa revealed, portraying these frequent flyers as brand ambassadors. From intuitive booking systems to clean cabins and a comprehensive loyalty program, every touchpoint is designed to foster retention.

*“Customer service, easy booking process, past experience... those three... touch on customer experience,”* he added, reflecting on the airline’s customer-centric values.

Looking ahead, JamboJet is keenly aware of its responsibility to balance growth with sustainability. The airline has introduced fuel-efficient practices and is exploring greener technologies to reduce its environmental footprint.

With 50% of its clientele under the age of 32, JamboJet is aligning its values with a younger, environmentally conscious generation. *“How are you able to consistently make a profit, ensure that you have enough cash to run the business?”* Ndegwa asked, emphasizing the airline’s commitment to long-term financial and environmental resilience.

## JamboJet, pionnier kenyan du low-cost, trace la voie en Afrique

JamboJet célèbre son 11e anniversaire cette année. Lors de l'AFRAA ASC, la filiale de Kenya Airways, a partagé sa vision stratégique pour l'avenir des transporteurs à bas coût (LCC) en Afrique.

Son Directeur Général, Karanja Ndegwa, a, dans une présentation captivante, exposé les piliers de cette ambition : innovation numérique, intelligence artificielle, amélioration de l'expérience passager et résilience logistique.

« Si nous n'écoutons pas le client, alors nous devrions faire autre chose », a-t-il déclaré d'emblée, soulignant l'importance d'une approche centrée sur les besoins des passagers africains.

Cependant, malgré cette ambition, le contexte reste difficile. L'Afrique, avec plus de 1,4 milliard d'habitants, ne représente encore que 2 % du trafic aérien mondial. Quant aux compagnies low-cost, elles ne captent que 9 % des parts de marché, contre 30 % en Europe et en Asie.

Pour M. Ndegwa, cette faiblesse s'explique par « des coûts élevés, des infrastructures limitées et des obstacles réglementaires persistants ».

JamboJet a toutefois démontré qu'il était possible de stimuler la demande. À Nairobi, le nombre de passagers annuels est passé de 40 000 à 350 000 en quelques années. « Nous connectons des régions mal desservies, rendant les voyages accessibles », souligne le dirigeant.

Pour répondre à cette demande croissante, JamboJet s'appuie sur la puissance

de l'intelligence artificielle et les algorithmes d'apprentissage automatique.

« Nos systèmes identifient les pics saisonniers, comme avril ou décembre, ainsi que les tendances quotidiennes », explique M. Ndegwa. « Cela nous permet d'optimiser les horaires de vol et de planifier les maintenances pendant les jours creux ».

Grâce à la maintenance prédictive, les coûts sont réduits et la disponibilité des avions améliorée. La compagnie stocke aussi des pièces critiques à l'avance pour éviter toute immobilisation.

### La transformation numérique est aussi en marche

Aujourd'hui, 17 % des réservations sont effectuées en ligne, tandis que 56 % des paiements passent par M-Pesa, un service mobile très répandu en Afrique de l'Est.

JamboJet a également adopté les dossiers de vol électroniques, réduisant la consommation de carburant – qui représente 24 % des coûts d'exploitation – de 4 à 6 %.

Des systèmes de gestion des perturbations informant les passagers en temps réel améliorent quant à eux l'expérience client.

Allant plus loin, JamboJet intègre désormais l'intelligence artificielle générative à ses processus. Cette technologie est utilisée pour automatiser certaines tâches, comme la gestion des perturbations ou l'optimisation des revenus, tout en personnalisant les interactions avec les passagers. « Nous utilisons l'IA de manière éthique, pour qu'elle

*bénéficie à la fois à nos clients et à notre entreprise », insiste le CEO. « Cela concerne la gestion des revenus, le service client et la maintenance. »*

Malgré des défis logistiques persistants, notamment des retards de livraison d'avions ou de pièces détachées, JamboJet parvient à conserver une croissance annuelle de 15 %.

Cette performance est rendue possible grâce à un modèle opérationnel simple et réactif, basé sur une flotte homogène composée de huit Dash 8-400. « Nous ajustons nos plannings plusieurs semaines à l'avance pour minimiser les perturbations », indique M. Ndegwa.

Cette croissance serait impossible sans un lien fort avec les clients. Chez JamboJet, la fidélisation repose sur la qualité du service plus que sur les prix. Cabines propres, processus de réservation simplifiés, programme de fidélité attractif : tout est pensé pour que le voyageur revienne. « Certains clients voyagent plus de 200 fois par an avec nous. Ce sont nos meilleurs ambassadeurs », se félicite M. Ndegwa.

Enfin, la durabilité constitue un axe stratégique incontournable.

JamboJet adopte des pratiques plus écologiques et explore des technologies plus vertes pour réduire son empreinte carbone.

Ce choix stratégique résonne particulièrement auprès de sa jeune clientèle – dont la moitié a moins de 32 ans – pour qui les enjeux environnementaux et sociaux sont prioritaires.

« Écouter le client est essentiel si l'on veut connecter l'Afrique de manière abordable, durable et inclusive », conclut le CEO, résumant ainsi l'essence même du projet JamboJet.

Depuis sa création en 2014, la compagnie dessert aujourd'hui une demi-douzaine de routes domestiques au Kenya et opère à l'international vers Zanzibar et, de façon temporairement suspendue, vers Goma en RDC.

Malgré les défis, JamboJet continue d'incarner une alternative viable et innovante pour une meilleure connectivité aérienne en Afrique.

## 2nd AFRICAN SAFETY & OPERATIONS SUMMIT – THE GIST



### Operation, Action, and Shared Ambitions

Co-hosted by the Flight Safety Foundation (FSF) and the African Airlines Association (AFRAA), the second African

Safety and Operations Summit brought together key stakeholders with a shared objective : to strengthen cooperation, enhance safety standards, and build momentum toward a safer African sky.

Held in Kigali, the Summit, which followed Addis Abeba Edition, served as a premier platform to address the region’s most pressing operational safety challenges, exchange best practices, and define the next steps toward long-term improvement in African aviation safety. A broad range of actors contributed—airlines, regulators, international experts, manufacturers, and regional organizations—marking a vibrant moment of continental collaboration.

### AFRAA Safety Group Officially Launched: A Strategic Milestone

One of the summit’s most significant announcements was the official launch of the AFRAA Safety Group. This task force will convene quarterly to analyze safety trends, exchange critical data, and propose corrective actions at a regional level. “The Safety Group is not a symbolic body, but an active platform committed to driving continuous improvements in safety,” emphasized Mr. Abderahmane Berthé, AFRAA Secretary General.



### Concerning Data and Urgent Calls to Action

Mr. Mark Millam, representing FSF, shared the 2024 African safety dashboard: 16 recorded accidents, with 10 related to runway excursions. Alarmingly, 63% of investigation reports from 2023 remain unfinished, severely hindering organizational learning and safety improvements. He urged for greater professionalization of investigation teams and improved data reporting mechanisms.



### Abuja Safety Targets: Tracking Progress Toward Global Standards

Mr. James Danga of AFCAC presented the latest updates on the Abuja Safety Targets, now structured into three implementation phases (2025–2026, 2027–2028, 2029–2030). While the Effective Implementation (EI) score has reached 62.2%, field awareness remains limited. “We cannot implement what we do not understand,” Danga stated, calling for stronger advocacy and training for front-line practitioners.



### Strategic Panel: Modernisation, Cooperation, and Skills Development

A standout panel featuring Prosper Zo’o Minto’o (ASECNA) and Charles Habonimana (Rwanda Airports Company), moderated by Maureen Kahonge (AFRAA), demonstrated the benefits of structured regional integration. Rwanda’s 2024 entry into ASECNA has already enhanced skill sharing, harmonized practices, and boosted efficiency in airspace management. “There can be no safety without personnel who are trained, qualified, and prepared to face the challenges of tomorrow,” emphasized Prosper Zo’o Minto’o, the newly elected Director General of the Agency for Aerial Navigation Safety in Africa and Madagascar (ASECNA).



### Leadership and Safety Culture: A Sector in Transformation

Another key session underscored the role of leadership in fostering a lasting safety culture. Industry leaders from Boeing, RwandAir, CASSOA, and Rwanda CAA shared initiatives focused on accountability, data-driven decision-making (FDM), and regulatory harmonization..

### Final Reflections: Collective Responsibility at the Forefront

In the closing session, Maureen Kahonge offered a synthesis of the day's insights, highlighting a firm shift "from words to action." Key priorities identified include runway safety, Abuja Targets, and human factors.

She urged better compliance with SOPs, often undermined by local or cultural constraints, and stressed the need for pragmatic alignment of global practices with regional realities. Only 12 African countries have achieved ICAO's 75% compliance threshold—an urgent call for adaptation.

Recommendations also included investing in fatigue prevention, incorporating local cultures into safety policies, and adopting predictive analysis tools.



### Appreciation and Outlook

The organizers extended heartfelt thanks to technical and industry partners including Airbus, GE Aerospace, and Collins Aerospace, for their support in training, risk management, and GNSS anti-spoofing technologies.

"You have been patient, committed, and we hope this summit has provided you with practical tools. This is not the end—it marks the beginning of a cycle of continuous improvement," concluded moderator Maureen Kahonge.



# Coopération, action et ambitions partagées...

Organisé conjointement par la Flight Safety Foundation (FSF) et l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), le deuxième sommet africain sur la sécurité et les opérations aériennes a rassemblé, le 15 mai, les acteurs clés du secteur autour du thème "xxxxx". L'objectif : renforcer la coopération, améliorer les standards de sécurité, et catalyser une dynamique continentale en faveur d'un ciel africain plus sûr.

### Une plateforme d'échange et d'engagement régional

Le sommet, tenu à Kigali, après le rendez-vous d'Addis Abeba en 2024, a offert une tribune de haut niveau pour aborder les principaux défis opérationnels, partager les bonnes pratiques et définir les prochaines étapes dans l'amélioration durable de la sécurité aérienne en Afrique. Compagnies aériennes, autorités de régulation, experts internationaux, industriels et organisations régionales ont contribué à cette réflexion collective.



### Création du Safety Group de l'AFRAA : un signal fort

Parmi les annonces marquantes, la création officielle du AFRAA Safety Group a été saluée comme une étape structurante. Ce groupe de travail, qui se réunira chaque trimestre, aura pour mission d'analyser les tendances, de partager des données critiques et de proposer des actions correctives à l'échelle régionale. "Le Safety Group n'est pas un organe symbolique, mais une plateforme d'action continue, au service de la sécurité de tous", a déclaré M. Abderahmane Berthé, Secrétaire général de l'AFRAA.



### Des données préoccupantes et des appels à l'action

M. Mark Millam, représentant la FSF, a présenté le tableau de bord 2024 de la sécurité aérienne africaine : 16 accidents enregistrés sur le continent, dont 10 dus à des sorties de piste. Plus inquiétant encore, 63 % des rapports d'enquête de 2023 n'étaient

toujours pas finalisés, entravant l'apprentissage organisationnel et les actions correctrices. Il a plaidé pour une professionnalisation accrue des cellules d'enquête et une meilleure remontée des données.

### Les cibles d'Abuja : vers un alignement sur les standards mondiaux

Le sommet a également permis à M. James Danga (CAFAC) de faire un point sur la mise en œuvre des Abuja Safety Targets, désormais structurées en trois phases (2025–2026, 2027–2028, 2029–2030). L'indice de mise en œuvre effective (EI) a progressé à 62,2 %, mais la sensibilisation reste limitée sur le terrain. "On ne peut pas appliquer ce que l'on ne connaît pas", a-t-il martelé, appelant les autorités à renforcer le plaidoyer et la formation des praticiens.

### Panel stratégique : modernisation, coopération et montée en compétence

Lors d'un panel clé, Prosper Zo'o Minto'o (ASECNA) et Charles Habonimana (Rwanda Airports Company) ont illustré, aux côtés de Maureen Kahonge (AFRAA), les effets positifs d'une intégration régionale structurée. L'entrée du Rwanda dans l'ASECNA a permis un partage renforcé des compétences, une harmonisation des pratiques et des gains en efficacité dans la gestion de l'espace aérien.

*"Il ne peut y avoir de sécurité sans personnel formé, qualifié et préparé aux défis de demain", a souligné Prosper Zo'o Minto'o, Directeur général, nouvellement élu de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).*



### Leadership et culture sécurité : une transformation en cours

Une autre session majeure a souligné le rôle du leadership dans le développement d'une culture de sécurité durable. Des représentants de Boeing, RwandAir, CASSOA et Rwanda CAA ont partagé des initiatives concrètes fondées sur la responsabilisation, la gestion par les données (FDM), et l'harmonisation des réglementations.

### Synthèse finale : une responsabilisation collective en ligne de mire

En conclusion des travaux du 15 mai, la responsable de l'AFRAA, Maureen Kahonge, a livré une synthèse des grands enseignements de cette édition,

insistant sur le passage attendu « *du discours à l'action* ». La sécurité des pistes, les cibles d'Abuja et les facteurs humains figurent parmi les axes prioritaires identifiés. Des appels ont été lancés pour renforcer la conformité aux SOP (procédures opérationnelles standardisées), souvent mise à mal par des contraintes locales ou culturelles.

Un message fort a également été adressé aux États membres : seuls 12 pays africains ont actuellement atteint le seuil de conformité de 75 % fixé par l'OACI, ce qui appelle une adaptation pragmatique des pratiques globales aux réalités régionales. Il a été recommandé d'investir davantage dans la prévention de la fatigue, l'intégration des cultures locales dans les politiques de sécurité, et l'adoption d'outils d'analyse prédictive.

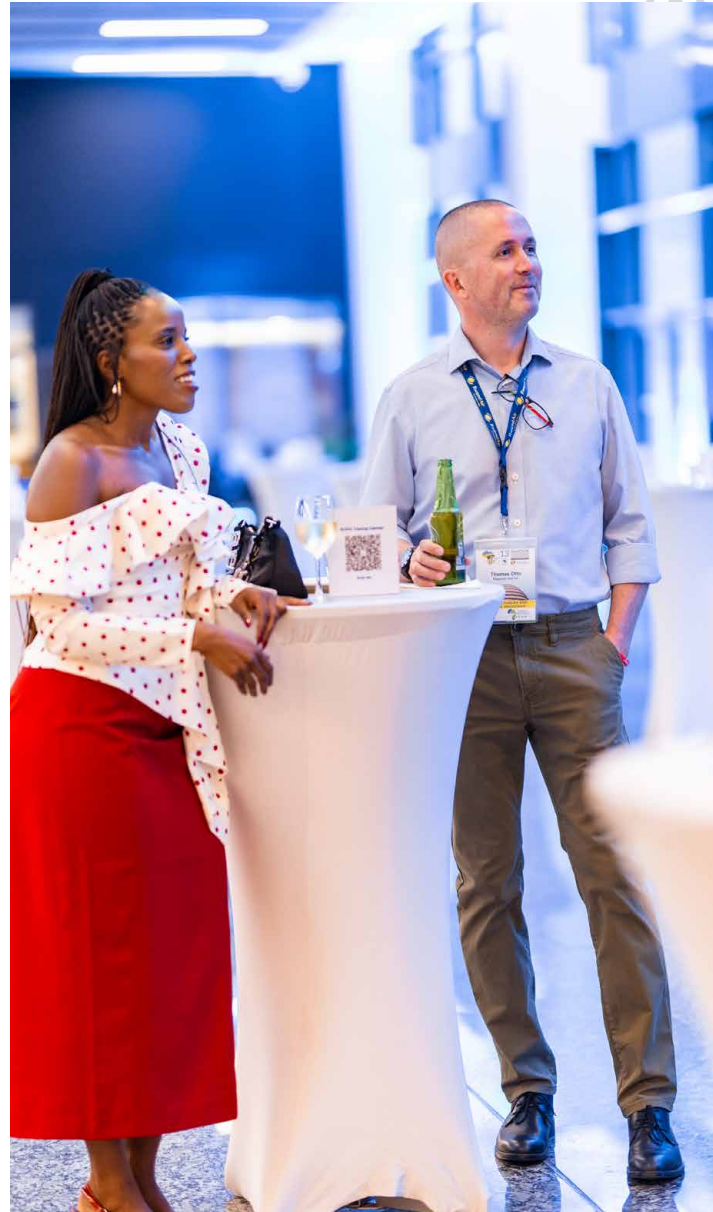


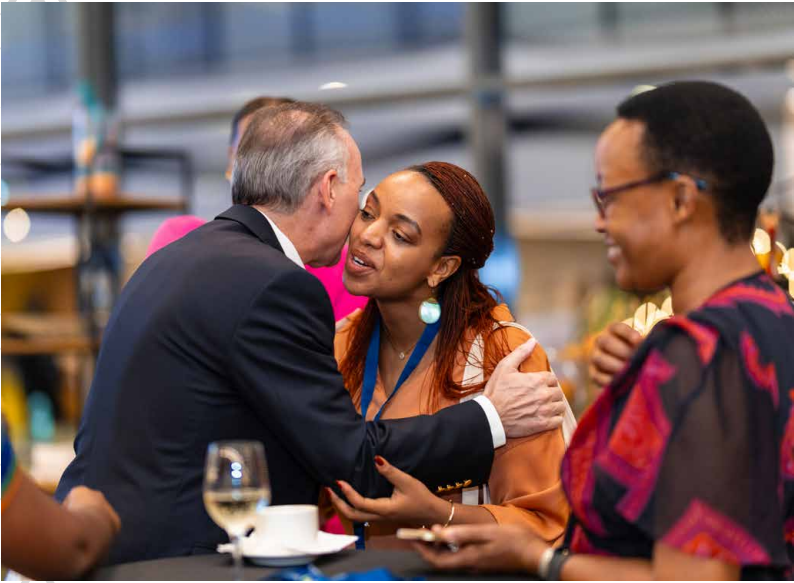
### Remerciements et perspectives

Les organisateurs ont tenu à remercier les partenaires industriels (Airbus, GE Aerospace, Collins Aerospace, entre autres) pour leur appui technique, notamment en matière de formation, d'outils de gestion des risques et de solutions GNSS anti-spoofing.

« *Vous avez été patients, engagés, et nous espérons que ce sommet vous a apporté des outils concrets. Ce n'est pas une fin, mais le début d'un cycle d'amélioration continue* », a déclaré la modératrice Maureen Kahonge.









# AFRAA : GALERIE PHOTOS| PHOTO GALLERY









