



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Vingt-et-septième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre
(APIRG/27)
5 - 6 novembre 2024

Point 3 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans le plan régional de navigation aérienne

Brouillage radiofréquence des signaux GNSS dans la région terminale de l'aéroport international de Goma

(Note présentée par la RDC)

RESUME	
<p>La présente note porte sur la notification des brouillages répétitifs des signaux GPS dans la région d'information de vol (FIR) Kinshasa plus précisément dans la région terminale de l'aéroport international de Goma. Elle note avec satisfaction l'implication de l'OACI dans la résolution de ce défi à la sécurité de la navigation aérienne dans la portion de l'espace aérien considéré.</p> <p>Suite à donner se trouve au paragraphe 3 ci-dessous.</p>	
REFERENCE(S)	<p>CC</p> <p>Annexes 2, 10 (volumes 1, 5 et 6), 11, 17 et 19</p> <p>Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, Montréal le 23 septembre 1971</p> <p>Résolution A41-8 de l'Assemblée Générale de l'OACI, appendice C</p> <p>Résultats du symposium EUR/MID sur la radionavigation tenue à Antalya (Turquie) du 6 au 8 février 2024</p> <p>Conclusion APIRG 24/44</p>
<i>Objectifs stratégiques</i>	<p>Sécurité, capacité, efficacité et sûreté.</p>

1 INTRODUCTION

1.1 La région d'information de vol de Kinshasa est un vaste couloir aérien au centre de l'Afrique servant de corridor pour l'écoulement du trafic aérien local et international.

- 1.2 Le réseau des routes supérieures Nord-Sud, Est-Ouest traversant la FIR Kinshasa est, pour la plupart, constitué de celles ayant comme moyen radio le système GNSS. De même, quelques procédures d'approche aux instruments sur Goma sont basées sur le GNSS.
- 1.3 La région terminale de Goma a connu une perturbation du trafic aérien causé par le brouillage radiofréquence des signaux GNSS.

2. ANALYSE

2.1. Le 1^{er} juin 2024, l'Autorité de l'aviation civile de la République Démocratique du Congo apprend le 1^{er} cas d'incident de sécurité lié au brouillage des signaux GPS à travers un communiqué du 29 mai 2024 signé par le Chef de département de la sécurité aéronautique de la Mission des Nations Unies pour la stabilisation au Congo (en sigle MONUSCO). Le brouillage signalé dans ce communiqué a été détecté par l'équipage à une altitude 12.500 pieds, orientation 330° et à une distance de 26 NM de l'aéroport de Goma.

2.2. Après ce rapport, les équipages de conduite des transporteurs commerciaux nationaux et internationaux ont notifié plusieurs cas de brouillage des signaux GPS dans la région terminale de Goma. Les unités ATS impliquées ont fait rapport et l'AAC/RDC a notifié à l'OACI/Dakar les tendances défavorables à la sécurité aérienne observées dans cette portion de l'espace aérien.

2.3. En application des normes et pratiques recommandées relatives à la gestion de la sécurité, l'AAC/RDC a demandé au fournisseur des services de la navigation aérienne d'émettre des NOTAM signalant une dégradation des systèmes de navigation satellitaire dans la région et de faire les évaluations de sécurité dans la TMA. Grâce aux systèmes de navigation basé au sol, les études de sécurité ont démontré que le risque était maintenu à un niveau acceptable et qu'il n'y avait pas nécessité de fermer cette portion de l'espace aérien en évitant d'utiliser le GPS de bord dans ladite TMA.

2.4. D'autres part, les enquêtes sur la source de brouillage ont été menées par l'Autorité de régulation de la poste et des télécommunications (ARPTC) ; et ce, conformément à l'article 10 du protocole d'accord signé entre l'ARTPTC et l'AAC/RDC relatif au brouillage des fréquences. Il a été conclu que le brouillage des signaux GPS connu dans la région avait pour origine des dispositifs brouilleurs installés sur le territoire d'un des pays voisins de la République Démocratique du Congo.

2.5. La République Démocratique du Congo a noté avec satisfaction l'implication de l'Organisation de l'aviation civile internationale, du Secrétariat général à Montréal jusqu'aux deux Bureaux régionaux ESAF et WACAF, dans les efforts fournis pour atténuer les effets de ces incidents de brouillages radiofréquence (RFI) du GNSS qui sont, sans doute, assimilables aux actes d'intervention illicite et de cybercriminalité contre l'aviation civile à chaque fois qu'ils ne sont pas signalés à l'avance aux exploitants d'aéronefs et aux ANSP pour dispositions adéquates.

2.6. La culture de la sécurité nécessitant de notre part les actions proactives, prédictives et réactives face à tout risque de pouvant entacher la sécurité de l'aviation civile, la RDC se dit très préoccupée par cette situation qui perdure encore dans la région concernée et demande à la réunion de considérer ce qui suit.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations contenues dans la présente note de travail
- b) Demander au secrétariat de sensibiliser les Etats membres au strict respect des conventions internationales dont notamment et celle de Montréal relative à la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, du 23 septembre 1971. Par exemple, émettre une requête d'information (MIR) à l'Etat membre auteur de ce brouillage radiofréquence (RFI).
- c) Renforcer la conclusion APIRG 24/44 relative à la cyber sécurité et résilience des systèmes CNS/ATM en demandant l'organisation d'un atelier de sensibilisation sur la promotion de la culture de cyber sécurité.
- d) Faire respecter la résolution A41-8 de l'Assemblée, appendice C et les résultats du symposium EUR/MID organisé par l'OACI à propos des mesures susceptibles d'aider à lutter contre le brouillage radiofréquence du GNSS.