



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 4 повестки дня. Новые технологии, новые бизнес-модели и прочие сопряженные вопросы
4.1 Экономическая нормативная база по новым технологиям

ОБСУЖДЕНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЗАКОНОВ И НОРМАТИВНЫХ АКТОВ В СФЕРЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА К МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Государства-члены все чаще формируют нормативно-правовые базы и системы управления в сфере искусственного интеллекта (ИИ), и авиационный сектор, по-видимому, будет охвачен этими мерами. Структура таких систем различается. В одних государствах регулирование ИИ осуществляется на основе законодательства общего характера, при этом критерии и требования, которые применяются к технологиям ИИ, используемым в авиационном секторе, устанавливаются министерством, ответственным за вопросы ИИ. В других – требования к ИИ устанавливаются в рамках действующей нормативной базы авиационного сектора, а соответствующие полномочия остаются у ведомства гражданской авиации. Международные воздушные перевозки осуществляются при одновременном участии государств обоих типов. В связи с этим различия в применении национальных законов и нормативных актов в сфере ИИ могут привести к дублированию нормативной базы, к правовой неопределенности и снижению уровня международной интероперабельности. До настоящего времени дискуссии касались технических и эксплуатационных аспектов применения ИИ, а не условий, при которых национальное законодательство в этой области распространяется на международную авиацию. В настоящем документе содержится просьба в адрес Международной организации гражданской авиации (ИКАО) возглавить обсуждение общих принципов, которыми могли бы руководствоваться государства-члены.

Действия: Конференции предлагается:

а) Конференции предлагается принять заключение и вынести рекомендации в соответствии с положениями раздела 3.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"

<i>Финансовые последствия</i>	Предполагается, что мероприятия, упомянутые в настоящем документе, будут осуществляться в рамках ресурсов, уже предусмотренных в бюджете Регулярной программы
<i>Справочный материал</i>	<i>Рамочный закон о развитии искусственного интеллекта и создании основы для доверия</i> (Закон № 20676, вступил в силу 22 января 2026 года), Республика Корея Регламент (ЕС) № 2024/1689 (<i>Закон об искусственном интеллекте</i>) Документ DGCA/61-DP/06/07 "<i>Обсуждение вопроса о применении национальных нормативных актов в области ИИ к международной гражданской авиации</i>" Документ A42-WP/234 "<i>Ответственная и стратегическая интеграция искусственного интеллекта в авиацию</i>" Документ A42-WP/652 "<i>Проект текста доклада по пункту 20 повестки дня</i>"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Государства-члены все чаще формируют нормативно-правовые базы и системы управления в ответ на стремительное развитие искусственного интеллекта (ИИ), и авиационный сектор, вероятно, будет охватываться этими мерами в связи с расширением применения ИИ в авиации.

1.2 Республика Корея заложила правовую основу для управления ИИ, приняв *Рамочный закон о развитии искусственного интеллекта и создании основы для доверия*. Поскольку данный закон относит к категории "ИИ с высоким уровнем воздействия" системы, используемые для обеспечения основных процессов эксплуатации и управления транспортом, транспортными объектами и транспортными системами, авиационная отрасль – наряду с железнодорожным и морским транспортом – подпадает под действие соответствующих норм. Для предоставления продуктов и услуг в данной отрасли необходимо принять меры по обеспечению безопасности полетов и надежности.

1.3 В Европейском союзе (ЕС) требования к системам ИИ реализуются посредством действующей нормативно-правовой базы авиационного сектора. *Закон ЕС об искусственном интеллекте* содержит ссылки на правила безопасности гражданской авиации и на Регламент, учреждающий Агентство Европейского союза по безопасности полетов (EASA), а также предусматривает, что требования, применимые к ИИ с высоким уровнем риска, должны учитываться в тех случаях, когда ИИ используется в авиационной сфере в качестве компонента обеспечения безопасности полетов.

1.4 На 42-й сессии Ассамблеи ИКАО было рассмотрено несколько рабочих документов, касающихся ИИ. Рабочие документы, представленные государствами-членами и региональными организациями, были посвящены более масштабным последствиям, потенциальным областям применения и будущим вызовам, связанным с ИИ в авиационной отрасли, а информационный документ, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), содержал обзор соответствующих тенденций в промышленности и в области сертификации.

1.5 В частности, в документе A42-WP/234, соавтором которого выступила Республика Корея, было предложено, чтобы Международная организация гражданской авиации (ИКАО) создала платформу для диалога по ИИ в авиации, провела исследование существующих

приложений ИИ и готовности к надзорной деятельности, привлекла к работе соответствующие группы экспертов и разработала основополагающие инструктивные материалы, например циркуляр или руководство.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Обсуждения в рамках ИКАО в основном касались воздействия и потенциальных областей применения ИИ в таких сферах, как безопасность полетов, авиационная безопасность, организация воздушного движения, подготовка персонала и надзор, а также необходимости разработки инструктивного материала и наращивания потенциала для содействия безопасному и надежному внедрению ИИ.

2.2 Тем не менее по-прежнему ощущается недостаток всестороннего обсуждения на высоком уровне вопросов о том, при каких условиях национальные законы и нормативные акты, касающиеся ИИ, могут применяться к международной авиации, а также о том, каким образом такие законы и нормативные акты могут налагать обязательства на эксплуатантов воздушных судов, операторов аэропортов и других поставщиков услуг или регламентировать их деятельность.

2.3 Международная авиация может одновременно охватывать несколько юрисдикций. В связи с этим различия в применении национальных нормативных актов в сфере ИИ могут привести к дублированию нормативной базы, к правовой неопределенности и рискам для международной интероперабельности.

- a) К регулированию сферы ИИ также применяются различные подходы. В некоторых государствах регулирование ИИ осуществляется на основе законодательства общего характера. В рамках такого законодательства требования, которые применяются к технологиям ИИ, используемым в авиационном секторе, устанавливаются министерством, ответственным за вопросы ИИ. Другие государства применяют требования к ИИ, установленные в рамках действующей нормативной базы национального авиационного сектора. В этих государствах соответствующие полномочия остаются у ведомства гражданской авиации. Международные воздушные перевозки осуществляются с участием государств обоих типов.
- b) Это различие имеет практические последствия. Оператору может потребоваться обеспечить соответствие требованиям двух нормативных баз и двух регулирующих органов в отношении одной и той же системы. Кроме того, может возникнуть неопределенность относительно того, признается ли в рамках законодательства об ИИ выполнение требований, предусмотренных авиационными нормами или международным стандартом, принятым ведомствами гражданской авиации. Также могут различаться периоды применения норм, поскольку соответствующие обязательства вступают в силу в разных государствах в разное время.

2.4 Таким образом, ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке общих принципов и/или критериев применения национальных законов и нормативных актов в области ИИ к сфере международной авиации.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Конференции предлагается сделать следующие выводы:

- a) к регулированию ИИ применяются различные подходы: в одних государствах критерии и требования, касающиеся ИИ, используемого в авиации, устанавливаются ведомством гражданской авиации, а в других – министерством, отвечающим за вопросы ИИ;
- b) международное воздушное сообщение осуществляется одновременно в обеих группах государств, в связи с чем различия в применении национальных законов и нормативных актов в сфере ИИ могут привести к дублированию регуляторной базы, к правовой неопределенности и снижению уровня международной интероперабельности;
- c) проходившие до настоящего времени дискуссии касались вопросов технического и эксплуатационного применения ИИ, но не затрагивали вопросов о том, при каких условиях национальные законы и нормативные акты, касающиеся ИИ, применяются к международной авиации, равно как и вопросов об обязательствах, которые они могут налагать на эксплуатантов воздушных судов, операторов аэропортов и других поставщиков услуг.

3.2 Конференции предлагается рекомендовать:

- a) ИКАО возглавить дискуссии на высоком уровне по общим аспектам применения национальных законов и нормативных актов, касающихся ИИ, к международной авиации, чтобы государства-члены могли использовать их в качестве ориентира при создании или совершенствовании своих правовых и институциональных систем регулирования ИИ в авиации;
- b) обратиться к государствам-членам с призывом на добровольной основе предоставить информацию о своих законах и нормативных актах, касающихся ИИ, в том числе о том, распространяется ли действие таких законов на авиационную отрасль, о компетентном органе, уполномоченном обеспечивать их применение, а также о механизмах консультаций между этим органом и ведомством гражданской авиации;
- c) региональным бюро ИКАО обобщить предоставленную таким образом информацию и определить общие региональные проблемы и приоритеты, которые могут послужить основой для обсуждений, упомянутых в подпункте a).

— КОНЕЦ —