



工 作 文 件

第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）

2026 年 11 月 16 日至 20 日，蒙特利尔总部

议程项目4：新兴技术、新商业模式及其他相关方面

4.1：新兴技术的经济监管框架

关于国家人工智能法律和规章在国际航空领域适用问题的讨论

（由大韩民国提交）

执行摘要 各成员国正在不断构建人工智能（AI）的法律和治理框架，航空部门可能也将纳入其中。然而，各成员国相关框架的构建方式并不相同。一些国家通过普遍适用法律对人工智能进行监管，由人工智能主管部委制定适用于航空领域的标准和要求。另一些国家则将人工智能要求纳入现有航空监管框架，由民用航空当局履行主管职责。国际航空运输同时在上述两类国家开展。因此，国家人工智能法律和规章的适用差异可能导致监管重复、法律不确定性并削弱国际互操作性。迄今为止，相关讨论多涉及人工智能在技术和运营方面的应用，而未涉及国家人工智能法律适用于国际航空领域的条件。本文件请求国际民用航空组织（ICAO）牵头研究讨论共同考虑因素，供各成员国参考。 行动：请会议： a) 按照第3节所述作出结论并提出建议。	
战略目标：	本工作文件涉及战略目标 — 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉。
财务影响：	本文件中提及的各项活动预计将在经常方案预算已提供资源内开展。
参考文件：	《关于人工智能发展和构建信赖基础的基本法》（第 20676 号法律，2026 年 1 月 22 日生效），大韩民国 （欧盟）第 2024/1689 号条例（《人工智能法》） DGCA/61-DP/06/07 号讨论文件：《关于国家人工智能规章在国际航空领域适用问题的讨论》 A42-WP/234 号工作文件：《以负责任和战略性的方式把人工智能纳入国际民用航空》 A42-WP/652 号工作文件：《议程项目 20 的报告案文草案》

1. 引言

1.1 为应对人工智能（AI）的快速发展，各成员国正在不断构建法律和治理框架。随着人工智能在航空部门的应用不断深入，航空部门可能也将纳入此类框架。

1.2 大韩民国颁布《关于人工智能发展和构建信赖基础的基本法》，奠定了人工智能治理的法律基础。该法将交通运输、运输设施和运输系统的主要运营和管理中使用的人工智能纳入“高影响人工智能”的范围，因此，航空业与铁路和航运业一同纳入相关监管范围。在这一部门提供产品和服务，必须采取措施确保安全和可靠性。

1.3 欧洲联盟（EU）则将人工智能相关要求融入现有航空监管框架。欧盟《人工智能法》引用了民用航空安保规则以及设立欧洲航空安全局（EASA）的条例，并要求在航空领域将人工智能用作安全组件时，考虑适用于高风险人工智能的相关要求。

1.4 国际民航组织大会第 42 届会议讨论了若干与人工智能相关的工作文件（WP）。成员国和地区组织提交的工作文件探讨了人工智能对整个航空业的广泛影响、潜在应用与未来挑战；航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的一份信息文件则概述了工业界及认证领域的最新进展。

1.5 其中，由大韩民国联署的 A42-WP/234 号工作文件建议国际民用航空组织（ICAO）建立航空人工智能协作平台，就当前人工智能应用和监督准备情况开展研究，与相关小组开展协作，并制定通告或手册等基础性指导材料。

2. 讨论

2.1 国际民航组织当前的讨论主要集中于人工智能在航空安全、航空安保、空中交通管理、培训和监督等领域的影响和潜在应用，以及制定指导并开展能力建设以支持安全、可信地应用人工智能的必要性。

2.2 然而，针对国家人工智能法律和规章适用于国际航空的条件，以及此类法律和规章如何对航空器运营人、机场运营人和其他服务提供者设定义务或监管措施，目前仍缺乏高级别、全面的讨论。

2.3 国际航空可能同时涉及多个管辖区。因此，国家人工智能规章的适用差异可能导致监管重复、法律不确定性并带来国际互操作性风险。

- a) 人工智能监管方式存在差异。一些国家通过普遍适用法律对人工智能进行监管，由人工智能主管部委制定适用于航空领域的要求。另一些国家则将人工智能要求纳入现有航空监管框架，由民用航空当局履行主管职责。国际航空运输同时在上述两类国家开展。
- b) 这种差异会产生实际影响。对于同一系统，运营人可能不得不同时满足两套框架和两个当局的要求。此外，在航空规章或民用航空当局认可的国际标准下已达标的方面，

能否获得国家人工智能法律的承认，目前尚未明确。鉴于这些义务在各国的生效时间不一，相关要求的应用时间也可能不同。

2.4 因此，国际民航组织应考虑制定将国家人工智能法律和规章适用于国际航空领域的共同原则和/或标准。

3. 结论

3.1 请会议作出如下结论：

- a) 人工智能监管方式存在差异；一些国家由民用航空当局制定适用于航空领域人工智能的标准和要求，另一些国家则由人工智能主管部门制定；
- b) 国际航空运输同时在上述两类国家开展，因此，国家人工智能法律和规章的适用差异可能导致监管重复、法律不确定性并削弱国际互操作性；和
- c) 迄今为止，相关讨论多涉及人工智能在技术和运营方面的应用，而未涉及国家人工智能法律和规章适用于国际航空领域的条件，也未涉及此类法律和规章可能对航空器运营人、机场运营人和其他服务提供者设定的义务。

3.2 请会议提出建议：

- a) 由国际民航组织牵头就国家人工智能法律和规章适用于国际航空的共同考虑因素开展高级别讨论，供成员国在建立或完善其各自航空人工智能法律和制度框架时作为参考；
- b) 邀请成员国自愿提供本国人工智能法律和规章的相关信息，包括此类法律和规章是否适用于航空领域、实施主管当局，以及该当局与民用航空当局之间的协商安排；和
- c) 由国际民航组织各地区办事处汇总上述信息，并确定地区性共同问题和优先事项，为上述 a)项提及的讨论提供参考。