



COUNCIL OF EUROPE



CONSEIL DE L'EUROPE

Strasbourg, 27 mars 2019

CDPC(2019)11

# COMITÉ EUROPÉEN POUR LES PROBLÈMES CRIMINELS (CDPC)

## Groupe de travail d'experts sur l'intelligence artificielle et le droit pénal

---

### RAPPORT 1<sup>re</sup> réunion, Paris, 27 mars 2019

---

Document établi par le Secrétariat du CDPC  
Direction générale I – Droits de l'homme et État de droit

[www.coe.int/cdpc](http://www.coe.int/cdpc) | [dgi-cdpc@coe.int](mailto:dgi-cdpc@coe.int)

La première réunion du groupe de travail d'experts sur l'intelligence artificielle et le droit pénal s'est tenue à Paris le 27 mars 2019. La liste des participants et le programme sont reproduits aux annexes I et II respectivement. Cette réunion visait à préparer un questionnaire en vue d'avoir une vue d'ensemble sur la situation concernant le droit pénal matériel et procédural dans les États membres.

M. Carlo Chiaromonte, chef de la Division du droit pénal et de la Division de la lutte contre le terrorisme, ouvre la réunion. Il replace brièvement les travaux du Conseil de l'Europe dans leur contexte et rappelle les raisons qui ont amené à constituer ce groupe de travail. M. Chiaromonte mentionne les travaux du Comité européen pour les problèmes criminels (CDCP) et notamment la session thématique sur l'intelligence artificielle organisée le 28 novembre 2018 à Strasbourg, qui était axée sur la conduite automatisée.

Il indique que le questionnaire élaboré par le groupe sera envoyé aux États membres du Conseil de l'Europe et qu'une décision sera prise concernant les prochaines étapes (élaboration d'un instrument juridique tel qu'une convention par ex.) après analyse des réponses reçues.

Le tour de table organisé après l'introduction de M. Chiaromonte révèle un niveau d'expertise particulièrement élevé au sein du groupe, qui compte des experts venus d'horizons variés (universitaires, juristes, etc.).

Les participants élisent ensuite Mme Sabine Gless, Professeure et Rapporteuse générale, présidente du groupe.

Mme Gless débute son intervention par une présentation très appréciée sur la conduite automatisée. La présentation porte sur les cinq niveaux d'automatisation définis par la SAE (*Society of Automotive Engineers*), qui vont de 1 (pas d'automatisation) à 5 (automatisation complète). Le groupe se centrera très probablement sur les niveaux 2 à 4, même si certaines délégations recommandent d'inclure le niveau 5 dans ses travaux, arguant de la nécessité de réfléchir à long terme et de s'inscrire dans une logique pionnière.

La présentation donnée par Mme Gless définit par ailleurs quatre domaines d'intérêt éventuels : le droit pénal matériel, concernant la question de la responsabilité et l'éventualité d'un vide de responsabilité ; le droit pénal procédural pour ce qui est de la preuve machine et des droits de la défense ; l'entraide judiciaire, car les données susceptibles d'être présentées comme preuve peuvent se trouver en différents endroits, notamment dans le Cloud ; enfin, le droit pénitentiaire, le maintien de l'ordre, le profilage et l'évaluation des risques, qui présentent tous un intérêt potentiel pour le groupe.

Le plan de travail du groupe est présenté. Il suppose la tenue de réunions supplémentaires pour pouvoir s'atteler à l'élaboration d'un instrument juridique international. Les participants évoquent la possibilité d'organiser en 2020 une conférence internationale sur des normes communes de droit pénal relatives aux préjudices causés par des véhicules automatisés.

M. Yannick Meneceur, conseiller stratégique sur la transformation numérique et l'intelligence artificielle au Conseil de l'Europe, met le groupe au fait des travaux que la Commission européenne pour l'efficacité de la justice (CEPEJ) mène actuellement sur l'IA. Parmi ceux-ci figure l'examen des activités de police prédictive destinées à prévenir la commission d'actes criminels ou à les poursuivre de manière plus efficace.

Le groupe passe ensuite à l'examen du projet de questionnaire. Le Secrétariat du Conseil de l'Europe insiste sur la nécessité d'élaborer un questionnaire concis et précis en privilégiant des questions « fermées », qui faciliteront la tâche des États membres.

Plusieurs délégations s'interrogent sur la finalité du questionnaire et sur l'intérêt de le limiter aux véhicules automatisés.

Selon Mme Gless, le choix de se centrer sur la conduite automatisée s'explique, entre autres, par le fait que le droit pénal présente actuellement des lacunes dans ce domaine.

Elle ajoute que des États membres hésitent à mettre en place un cadre juridique dans des secteurs n'ayant produit à ce jour que des résultats théoriques. Dans celui de la conduite automatisée, en revanche, certaines affaires ont déjà nécessité une réponse sur le terrain du droit pénal.

Le groupe décide de continuer à se centrer sur l'exemple de la conduite automatisée en présentant un cas concret en début de questionnaire. Cela aidera les États membres à répondre aux questions. Les répondants devraient cependant garder à l'esprit que l'IA progresse rapidement et que d'autres exemples émergeront très bientôt (cas des robots médicaux par exemple). Il ne s'agit là que d'un point de départ, et il n'est pas exclu que les travaux du groupe sur le sujet englobent d'autres domaines à l'avenir.

Il est décidé que chaque question devra présenter un lien concret avec la conduite automatisée, illustré par un exemple pour plus de clarté ; le titre du questionnaire mentionnera également ce lien. La possibilité qu'un État membre dispose déjà d'une jurisprudence dans le domaine sera également évoquée dans certaines questions.

La décision est prise d'interroger les États membres, en début du questionnaire, non seulement sur leur législation existante, mais aussi sur leurs textes de lois en projet.

Le groupe convient de supprimer les questions liées à la convention sur la cybercriminalité, pour éviter tout chevauchement avec les activités du T-CY.

Le groupe décide d'ajouter une question traitant de la notion de responsabilité objective et d'introduire le concept de causalité dans la question sur la négligence.

L'idée du risque socialement accepté et son rapport avec la responsabilité pénale suscitent de nombreuses discussions. Décision est prise d'ajouter l'exemple de l'airbag comme cas de risque socialement accepté pour clarifier la question. L'éventualité que la responsabilité pénale du constructeur soit engagée sera par ailleurs évoquée.

Les aspects éthiques de la preuve machine sont examinés, notamment la possibilité qu'un constructeur refuse de partager des données. Les participants s'accordent sur le fait que, même si les questions d'éthique et de transparence doivent figurer dans l'instrument final, il est trop tôt pour interroger les États membres à ce propos.

Le groupe convient de communiquer le questionnaire aux pays observateurs du Conseil de l'Europe également.

Le Secrétariat se déclare disposé à diffuser le document traitant de la responsabilité des personnes morales que M. Zimin (Fédération de Russie) avait établi en 2014 dans le cadre du comité PC-OC.

Mme Gless accepte de modifier le questionnaire pour rendre compte des commentaires formulés ce jour. La version actualisée sera communiquée au groupe début avril.

La date de la deuxième réunion du groupe est fixée à fin septembre/début. Elle aura lieu à Paris.