



Strasbourg, 26 novembre 2018

CDPC(2018)18

**SESSION THÉMATIQUE SUR L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE  
ET LE DROIT PENAL**

**L'APPROCHE DANS LES ÉTATS MEMBRES DU CONSEIL DE  
L'EUROPE**

**LE CAS DES VÉHICULES AUTONOMES**

**28 novembre 2018  
Strasbourg (France)  
Palais de l'Europe (Salle 9)**

---

**PROGRAMME**

---

La session thématique sur l'intelligence artificielle<sup>1</sup> et la responsabilité pénale sera concentrée sur l'importance de trouver une approche pertinente dans les systèmes juridiques européens afin de relever les défis de la présence croissante de l'intelligence artificielle dans la vie civile.

La session durera une journée et aura lieu le 28 novembre 2018 au Palais de l'Europe (salle 9) à Strasbourg.

Le Conseil de l'Europe vise à atteindre des objectifs ambitieux avec cette Session, notamment:

- i. Examiner et déterminer le champ d'application actuel et la substance de la législation pénale nationale et du droit international applicable à l'utilisation de véhicules autonomes (ou d'autres déploiements d'IA), ainsi que de déterminer où et comment les pouvoirs de réglementation sont établis au sein des autorités publiques nationales compétentes.
- ii. Déterminer dans quelles circonstances certains comportements sont ou devraient être interdits et criminalisés en ce qui concerne la délégation, la division ou l'attribution de tâches, de fonctions et de comportements à des technologies automatisées, ainsi que les conséquences transfrontalières éventuelles.
- iii. Illustrer les conclusions sous ii (voir ci-dessus) en utilisant le cas de la conduite autonome: faut-il établir de nouveaux principes et normes d'attribution et de responsabilité pour les personnes physiques ou morales afin de défendre les objectifs des conventions du Conseil de l'Europe si la conduite autonome (ou le déploiement d'une autre Intelligence Artificielle) traverse les frontières.
- iv. Examiner la portée et le contenu d'un instrument juridique international établissant des normes communes pour les aspects de droit pénal des technologies automatisées, en particulier des véhicules autonomes.

## Mercredi, 28 novembre 2018

**09:30 - 09:40** *Ouverture de la conférence et allocution de bienvenue*

M. Christos Giakoumopoulos, Directeur générale des Droits de l'Homme et de l'État de droit, Conseil de l'Europe

Bienvenue, introduction, but de la journée

**09:40 - 10:50** **SESSION I: Remarques préliminaires et présentation du projet « Intelligence artificielle et droit pénal. L'approche dans les Etats membres du Conseil de l'Europe - Le cas de la conduite autonome.»**  
**Pourquoi l'intelligence artificielle est importante pour le droit pénal - Le rôle du Conseil de l'Europe**

**10:50 - 11:10** *Pause-café*

---

<sup>1</sup> Il n'y a pas de définition universelle du terme Intelligence Artificielle (IA), mais pour les besoins de ce document, le Conseil de l'Europe comprend l'intelligence artificielle comme tout système opérationnel et capable de performer des tâches complexes ayant pour but d'imiter les capacités cognitives d'un être humain.

<https://www.coe.int/fr/web/human-rights-rule-of-law/artificial-intelligence>

- 11:10 - 12:30**      **SESSION II: Etat des lieux dans les Etats membres du Conseil de l'Europe**
- 12:30 - 14:00**      *Pause déjeuner*
- 14:00 - 15:30**      **SESSION III: Du carrosse à l'automobile à la voiture sans conducteur - Droit pénal sans acteur humain: conséquences de l' «absence de l'acteur humain en tant que responsable éventuel»**
- 15:30 - 16:30**      **SESSION IV: Conduite autonome, entraide judiciaire et la collecte de preuves. Quels sont les défis en matière de procédure pénale en cas d'accident mortel de la route impliquant la conduite autonome ?**
- 16:30 - 16:50**      *Pause-café*
- 16:50 - 17:20**      **Résumé des discussions et conclusions de la session thématique**
- 17:20**                Clôture de la session thématique et réception

# Session I

## **Présentation du projet «Intelligence artificielle et droit pénal. L'approche dans les Etats membres du Conseil de l'Europe - Le cas des véhicules autonomes »**

### **Contexte et objectif de cette session:**

Les développements technologiques évoluent rapidement au 21ème siècle et en particulier dans le secteur nouvellement développé de l'intelligence artificielle. Les tendances technologiques à long terme dans ce domaine suggèrent que les entités d'intelligence artificielle seront de plus en plus impliquées dans la vie civile moderne en y opérant et en s'y engageant. À l'heure actuelle, les véhicules autonomes fonctionnent par simple pression d'un bouton et comptent de moins en moins sur la présence d'un conducteur humain qui auparavant était entièrement responsable de chaque aspect de la conduite d'un véhicule. Dans cette période technologique passionnante, les autorités étatiques ainsi que les organisations internationales travaillent en collaboration car il n'existe pour le moment aucun cadre juridique commun ni aucun instrument juridique international applicable à cette situation dans les États membres du Conseil de l'Europe. Le but de cette session est de présenter le concept de l'intelligence artificielle et le rôle que le Conseil de l'Europe peut jouer dans ce domaine, ainsi qu'un aperçu des questions de responsabilité pénale soulevées par le développement de la conduite autonome.

### **Questions clés pour la discussion:**

- Pourquoi la compréhension de l'intelligence artificielle est-elle importante pour le Conseil de l'Europe et ses États membres?
- Quels sont les principaux objectifs du Conseil de l'Europe et de son Comité de droit pénal (le CDPC) en matière d'intelligence artificielle?
- Quelle est la portée / l'impact que les entités d'intelligence artificielle peuvent avoir sur la vie quotidienne?
- Qu'entend-on par conduite autonome?
- Quels sont les problèmes fondamentaux de droit pénal pouvant découler de telles technologies dans le cas de la conduite autonome?

## **Ordre du jour**

### **Objectif de la session**

Rapporteur: Prof. Sabine Gless

### **Contribution par les experts**

Prof. Dr. Dominik Herrmann

Prof. Mariarosaria Taddeo

### **Discussion des questions clés et formulation des réponses et des recommandations**

## Session II

### Etat des lieux dans les Etats membres du Conseil de l'Europe

#### Contexte et objectif de cette session:

La présence accrue de l'intelligence artificielle dans la vie quotidienne pose des questions intéressantes aux Etats membres du Conseil de l'Europe. Au cours des dernières années, certains États ont réalisé des progrès importants dans la réglementation de la conduite autonome en concentrant les efforts législatifs sur l'application de normes techniques générales pour les permis spéciaux autorisant la conduite autonome, ainsi que sur une réglementation des fonctions dont les véhicules autonomes devraient disposer. Cette session vise à comparer et à comprendre les différentes législations pénales établies par les États membres et à mettre en évidence et comparer les problèmes découlant de la conduite autonome à un niveau national et international. Cette session sera également une excellente occasion d'effectuer un échange de vues sur les travaux en cours dans les États concernant la réglementation pénale de l'intelligence artificielle et en particulier des véhicules autonomes.

#### Questions clés pour la discussion:

- Quelles sont les évolutions récentes dans les Etats membres du Conseil de l'Europe en matière de réglementation de la conduite autonome ?
- Quels sont les points communs et les différences entre les législations existantes des Etats membres du Conseil de l'Europe?
- Qui sont les différentes autorités de régulation?
- Le cas échéant, quels sont les problèmes récurrents du processus législatif ?
- Des lacunes peuvent-elles être identifiées par rapport aux législations?

### Ordre du jour

#### Objectif de la session

Rapporteur: M. Sławomir Buczma, président du Comité des problèmes criminels du Conseil de l'Europe (CDPC)

#### Contribution par les experts

M. Joël Valmain

Mme Fiona Petersen (Royaume-Uni)

Prof. Dr. Eric Hilgendorf (Allemagne)

M. Pierre-Mathieu Gaité (France)

Prof. Dr. Susanne Reindl-Krauskopf (Autriche)

Mme Irene Norsted (Norvège)

#### Discussion de questions clés et formulation de réponses et de recommandations

## **Session III**

### **Du carrosse à l'automobile à la voiture sans conducteur - Droit pénal sans acteur humain: conséquences de l' «absence de l'acteur humain en tant que responsable éventuel»**

#### **Contexte et objectif de cette session:**

Le fait que les robots font désormais partie intégrante de notre quotidien soulève des questions nouvelles en droit pénal ; c'est notamment le cas des systèmes de conduite autonome. Les robots peuvent mal fonctionner et causer des préjudices graves. Cependant, en l'état actuel des choses, il ne convient pas d'infliger des sanctions pénales à ces systèmes, principalement parce qu'ils ne se conçoivent pas comme des agents moralement responsables et qu'ils ne comprennent pas la notion de punition.

Se pose donc la question de savoir si les êtres humains qui produisent, programment, commercialisent ou emploient des robots peuvent faire l'objet d'une forme (nouvelle) de responsabilité pénale. La réponse est oui, en cas de comportement intentionnel, c'est-à-dire si quelqu'un utilise sciemment un robot pour nuire à autrui. La responsabilité pour négligence est problématique car, les robots modernes étant autodidactes, leurs actions ne sont pas totalement prévisibles. Une personne qui laisse un robot interagir avec des êtres humains sait que le robot risque d'échapper à son contrôle et de causer un préjudice. Vu les avantages globaux que l'utilisation de nombre des robots actuels apporte à la société, il serait envisageable de limiter la responsabilité pénale des opérateurs et des prestataires aux situations où ils négligent de prendre des mesures raisonnables pour maîtriser les risques émanant de robots. De son côté, le public exigera que les robots soient utilisés avec la plus grande prudence lorsqu'ils sont déployés dans un environnement où ils sont en contact avec des êtres vivants.

#### **Questions clés pour la discussion:**

Pourquoi les robots remettent-ils en question les notions traditionnelles du droit pénal, notamment la notion d'acteur ou d'acte/de comportement juridiquement pertinent, et en définitive toute l'idée de responsabilité en droit pénal ?

Y a-t-il des lacunes en matière de responsabilité ? Si oui, est-il nécessaire de les combler au moyen de dispositions pénales ou l'objectif consistant à procéder avec la plus grande prudence lors de l'utilisation de l'IA peut-il être atteint avec la responsabilité civile ?

Est-il nécessaire d'envisager de nouvelles formes de responsabilité pénale, comme la responsabilité d'un prestataire de services d'IA, comparable à la responsabilité des personnes morales établie à l'article 12 de la Convention sur la cybercriminalité (STE n° 185) ?

### **Objectif de la session**

Rapporteur: Prof. Sabine Gless

### **Introduction par les experts**

Prof. Bryant Walker Smith

Prof. Bruno Deffains

Mme Dafni Lima, cand. au doctorat

Dr. Jérôme Perrin (Renault)

### **Discussion des questions clés et formulation des réponses et des recommandations**

## Session IV

### **Conduite autonome, entraide judiciaire et la collecte de preuves. Quels sont les défis en matière de procédure pénale en cas d'accident mortel de la route impliquant la conduite autonome ?**

#### **Contexte et objectif de cette session:**

L'emploi de l'intelligence artificielle dans le domaine de la conduite autonome pose de nouveaux défis pour l'établissement de la responsabilité lorsque les dommages causés soulèvent la question d'une éventuelle responsabilité pénale. En se basant sur l'exemple d'un accident mortel de la route qui survient lors de l'utilisation de la conduite autonome, les experts de la session IV aborderont les questions liées à la collecte transfrontalière de preuves, à la recherche de faits et à l'évaluation des preuves.

Les données générées lors d'un trajet en voiture autonome ne sont normalement pas (entièrement) stockées dans le véhicule, mais sont sauvegardées automatiquement ailleurs par le fabricant de la voiture par exemple, ou par quelqu'un d'autre. Les autorités chargées des enquêtes pénales doivent donc faire face aux problèmes habituels liés à la collecte de preuves sous forme numérique, et notamment l'accès aux données stockées auprès de fournisseurs de services Cloud à l'étranger. Dans ces cas la mise en œuvre du US Cloud Act de 2018 par rapport à la proposition d'une directive de l'UE sur les commandes de production électronique doit également être prise en compte. Ces deux textes visent à résoudre le problème découlant de la perquisition d'ordinateurs et de l'accès à distance des données numériques stockées dans le Cloud ou dans un ordinateur : car ces données peuvent certes être obtenues, mais cela pourrait porter atteinte au principe de souveraineté territoriale.

L'une des questions les plus importantes qui se pose est que dans les cas d'un accident mortel lié à une conduite autonome qui repose sur l'usage de l'IA, les experts sont confrontés aux problèmes de la « boîte noire » (à ne pas confondre avec un enregistreur de données éventuellement nécessaire dans une voiture autonome) : conduire une voiture dans un environnement inconnu nécessite un calcul tellement complexe que, dans un compromis entre efficacité et explication, les informaticiens optent pour un modèle d'apprentissage approfondi qui laisse les enquêteurs dans le noir par rapport aux décisions prises pendant le trajet de la voiture. Par conséquent, l'enquête sur une infraction présumée en lien avec l'autonomie de la conduite pourrait ne pas aboutir à des résultats probants.

En outre, afin de déterminer quelles garanties doivent être retenues lors de la collecte de ces données pendant l'enquête sur un accident (responsabilité pénale ou non), il convient de clarifier dans quelle mesure ces données affectent le droit à la vie privée des personnes. Si l'on considère qu'aucun droit à la vie privée n'est affecté, les mêmes règles en matière de collecte transfrontalière de métadonnées ou de données numériques en temps réel seraient-elles appliquées ?

Par ailleurs, étant donné que la voiture autonome est un appareil mobile, certaines données peuvent se déplacer avec cette voiture. Si la voiture autonome se trouve dans un autre Etat et / ou si elle voyage en causant des dommages / actes criminels dans des endroits différents, est ce que l'interception de ces données peut être effectuée sans l'assistance et/ou la connaissance du territoire où la voiture-robot a causé

l'accident ? Ou faut-il uniquement demander l'assistance de l'Etat où les données sont stockées ? Les articles 19 et 20 sur l'interception des communications de la Convention Européenne sur l'entraide judiciaire pénale de 2000 seraient-ils applicables (aucune règle parallèle ne figure dans le 2ème protocole du Conseil de l'Europe à la Convention d'entraide judiciaire de 2001) ?

### **Questions clés pour la discussion:**

Comment la coopération internationale en matière pénale sera-t-elle ou devrait-elle fonctionner en ce qui concerne le cas spécifique des voitures autonomes ?

Les instruments traditionnels/habituels de la coopération internationale pourraient-ils s'appliquer tel qu'ils sont ou devraient-ils être adaptés à ces nouvelles situations ?

La conduite autonome nécessite-t-elle une approche supranationale commune ?

Les règles régissant les preuves transfrontières concernées devraient-elles être différentes de la conservation, de la collecte et du stockage de tout autre preuve numérique ?

## **Ordre du jour**

### **Objectif de la session**

Rapporteur: Prof. Dr. Lorena Bachmeier

### **Introduction par les experts**

M. Andrea Candrian

Prof. Juliette Leliuer

M. Erik Verbert

### **Discussion des questions clés et formulation des réponses et des recommandations**

# Conclusions

**i. Résumé des conclusions des sessions**

Prof. Sabine Gless

**ii. Déclaration finale et planification des travaux futurs**

M. Slawomir Buczma, Président du CDPC

**iii. Clôture de la conférence**

M. Carlo Chiaromonte, Conseil de l'Europe