

C.I.C. · ACTE EXÉCUTOIRE

DIRECTIVE ORBITALE 229-A

Régime de sauvegarde des corridors, des actifs et des transitions lightfold

Édictée le 17 avril 46 ST
Consolidation réglementaire intégrant les prescriptions de sécurité de 65 ST

Autorité émettrice	C.I.C.
Champ matériel	Engagement, maintien, sortie et reconfiguration lightfold
Champ territorial	Corridors, systèmes et actifs relevant d’une autorité, licence, concession ou protection du C.I.C.
Entrée en vigueur	Immédiate et continue jusqu’à abrogation expresse
Prévalence	Ordres de fermeture, conditions de permis et prescriptions locales plus strictes

Visa. Vu l’effondrement régional de 25 ST ; vu les perturbations de Lagrange-2 ; vu le risque de blessures catastrophiques, de décès collectifs et de sinistres à victimes multiples résultant d’une transition intérieure ; vu la nécessité de préserver la continuité des échanges, la disponibilité des infrastructures concédées, la valeur des actifs assurés et la capacité productive des corridors ; considérant qu’aucun droit individuel de transit ne saurait prévaloir sur la stabilité d’une route placée sous administration du C.I.C. ; la présente directive est arrêtée.

TITRE I — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 229.A.0 — Objet, ordre public orbital et intérêts protégés

- 229.A.0.1** La présente directive institue les conditions minimales d'admissibilité des transitions lightfold et les pouvoirs nécessaires à la conservation des corridors, des concessions, des installations, des données de navigation et des capacités d'exploitation placées sous la juridiction directe ou indirecte du C.I.C.
- 229.A.0.2** Son application poursuit, dans l'ordre déterminé par l'autorité compétente, la continuité institutionnelle et commerciale, la préservation de la solvabilité des opérateurs reconnus, la sauvegarde des actifs stratégiques, la disponibilité du personnel accrédité et, sous réserve des objectifs précédents, la limitation des dommages aux autres personnes et biens.
- 229.A.0.3** Les obligations de prudence prévues au présent texte ne créent au bénéfice d'un usager, d'un passager, d'un tiers non contractant ou d'une population extérieure aucun droit à l'ouverture d'un corridor, à la mise à disposition d'un secours, à une priorité d'évacuation ni à l'indemnisation par le C.I.C.

Article 229.A.0 bis — Définitions

- **Autorité compétente** : tout organe, délégataire, concessionnaire, assureur mandaté ou opérateur auquel le C.I.C. reconnaît un pouvoir de contrôle, de certification, de fermeture ou de perception.
- **Event Horizon** : enveloppe opérationnelle d'un corps gravitant pour un régime de transition déterminé, incluant le plancher matériel et toute marge réglementaire applicable.
- **Transition intérieure** : engagement ou sortie lightfold intervenant à une position comprise sous au moins un Event Horizon applicable.
- **Corridor** : volume, séquence de volumes, créneau temporel, balise, voie calculée ou capacité de transition faisant l'objet d'un contrôle ou d'une exploitation organisée.
- **Actif protégé** : toute installation, station, balise, donnée, modèle, licence, vaisseau, cargaison, créance, capacité productive ou réputation commerciale désignée ou assurée par le C.I.C. ou un affilié reconnu.
- **Exploitant** : propriétaire, affrèteur, employeur, commandant, opérateur de navigation, donneur d'ordre et toute personne tirant un avantage direct ou indirect du transit.

TITRE II — INTERDICTION ET ADMISSIBILITÉ

Article 229.A.1 — Interdiction des transitions intérieures

- 229.A.1.1** Il est interdit d'engager ou de quitter le lightfold à l'intérieur de l'Event Horizon de tout corps pertinent au régime effectif de la transition. Cette interdiction s'applique cumulativement aux enveloppes stellaires, planétaires, lunaires et à toute autre enveloppe déclarée applicable.
- 229.A.1.2** La position doit demeurer extérieure pendant les opérations d'engagement, de sortie, de reconfiguration active et durant toute période de maintien prescrite. Le franchissement subluminaire d'un Event Horizon n'est pas, par lui-même, une transition lightfold.
- 229.A.1.3** La possibilité technique d'une transition intérieure, l'acceptation d'un avertissement logiciel, la production d'une estimation, la réception d'une télémétrie ou l'absence d'interception immédiate ne constituent ni autorisation, ni tolérance, ni renonciation à poursuite.
- 229.A.1.4** La preuve de conformité incombe solidairement à l'exploitant, au commandant et au pilote accrédité. Toute lacune de donnée, divergence de modèle ou impossibilité de déterminer une enveloppe est interprétée au détriment du départ.
- 229.A.1.5** Une transition intérieure peut notamment provoquer erreur de matérialisation, collision, rupture structurelle, décompression explosive, exposition radiologique aiguë, lésions neurologiques irréversibles, mutilations, décès simultanés et sinistre à victimes multiples. Cette énumération est informative et ne limite ni les risques réputés connus ni la responsabilité applicable.

Article 229.A.2 — Marges minimales et catégories d'exploitation

- 229.A.2.1** Le rayon opérationnel résulte de l'Event Horizon calculé au régime effectif, multiplié par la marge attachée à la catégorie autorisée, sans préjudice d'une marge supérieure imposée par le corridor, l'assureur, le propriétaire de l'actif ou l'autorité compétente.
- 229.A.2.2** La catégorie civile emporte une marge minimale de 140 %. La catégorie corporative emporte une marge minimale de 120 % et requiert un permis corporatif valide. La catégorie militaire ou d'urgence emporte une marge minimale de 100 % et requiert l'accréditation correspondante ainsi qu'un ordre authentifiable.
- 229.A.2.3** Aucune catégorie ne confère un droit à la marge annoncée. L'autorité compétente peut exiger toute valeur supérieure, tout dégagement anticipé, toute vitesse réduite, tout point de passage ou toute immobilisation qu'elle estime utile à la continuité du réseau ou à la protection d'un actif.

- 229.A.2.4** Toute valeur inférieure à 100 % constitue une transition intérieure présumée. Elle ne peut être réputée régulière par l'effet d'un logiciel, d'une urgence privée, d'un impératif de livraison, d'une clause commerciale ou d'une instruction émise par une personne non habilitée.

Article 229.A.3 — Permis, créneaux et accréditations

- 229.A.3.1** Tout transit lightfold est subordonné à un permis couvrant le vaisseau, le pilote, le régime, la catégorie, le corridor, le créneau, la cargaison déclarée et les extrémités de transition. Toute modification substantielle impose une nouvelle validation.
- 229.A.3.2** Le pilote doit détenir une accréditation en cours de validité délivrée ou reconnue par le C.I.C. et une formation homologuée portant sur les Event Horizons, les changements de régime, la reconfiguration et la conservation des journaux.
- 229.A.3.3** Le coût des formations, examens, renouvellements, modèles, licences, mises à jour, transmissions, contrôles et audits incombe au candidat ou à son employeur. L'accessibilité d'une offre commerciale n'emporte aucune obligation de résultat, de financement ou d'admission.
- 229.A.3.4** Le C.I.C. peut réserver prioritairement les créneaux aux opérations assurant la continuité des recettes, des approvisionnements contractuels, des actifs stratégiques ou de ses propres services. Les demandes humanitaires sont instruites selon les capacités résiduelles et les garanties financières disponibles.

TITRE III — RESPONSABILITÉ ET RÉPARATION

Article 229.A.4 — Responsabilité des perturbations et coûts de rétablissement

- 229.A.4.1** Toute personne ayant ordonné, préparé, facilité ou exécuté une transition irrégulière répond solidairement des perturbations régionales, fermetures de corridor, opérations de diagnostic, pertes matérielles, pertes d'exploitation, manque à gagner, dépréciations d'actifs, interventions sur sinistre à victimes multiples et frais de rétablissement qui lui sont imputés par l'autorité compétente.
- 229.A.4.2** La responsabilité peut être retenue sur la base d'une contribution probable, d'une concomitance opérationnelle ou d'un défaut de journalisation, sans que le C.I.C. soit tenu d'isoler la part physique exacte de chaque transition lorsque plusieurs opérations ont affecté une même région.
- 229.A.4.3** Les coûts internes du C.I.C. et de ses délégataires sont recouvrables selon leurs barèmes en vigueur, incluant immobilisation des actifs, mobilisation du personnel, capacité commerciale perdue, expertise, sécurité, communication de crise, défense juridique et coût du capital.
- 229.A.4.4** Le décès, y compris collectif, la blessure catastrophique, la disparition, l'abandon ou l'impossibilité d'identifier ou de récupérer une personne ne suspend ni la conservation des preuves, ni les sûretés sur le vaisseau et la cargaison, ni le recouvrement contre l'exploitant, l'employeur, les ayants droit contractuels ou l'assureur.

Article 229.A.5 — Acceptation des risques et absence de recours

- 229.A.5.1** L'utilisateur d'un mode d'estimation autorisant une valeur inférieure à 100 % reconnaît l'illégalité de la transition intérieure, la perte inhérente de précision, le risque de perturbation durable et l'absence d'autorisation résultant de ladite estimation.
- 229.A.5.2** Dans toute la mesure permise, l'utilisateur renonce à tout recours contre Saina, le C.I.C., leurs sociétés affiliées, fournisseurs, auteurs de modèles et agents au titre des écarts de navigation, erreurs de transition, indisponibilités, blessures catastrophiques, pertes humaines individuelles ou massives, pertes de cargaison, dommages indirects ou pertes d'exploitation liés à l'usage hors protection.
- 229.A.5.3** Aucune limitation consentie à un opérateur agréé ne bénéficie par extension aux passagers, sous-traitants, tiers, communautés riveraines ou autorités non reconnues.

Article 229.A.6 — Garanties financières, saisie et priorité des actifs

- 229.A.6.1** L'autorité compétente peut exiger dépôt, caution, assurance, nantissement de cargaison, droit de rétention sur le vaisseau ou garantie de la maison mère avant délivrance ou maintien d'un permis.
- 229.A.6.2** En cas d'incident, les actifs récupérés sont affectés en priorité aux frais de sécurisation, de remise en service, de conservation des preuves et aux créances du C.I.C. Le transport, l'hébergement, le rapatriement ou l'indemnisation des personnes sont servis sur le reliquat, selon le rang contractuel applicable.
- 229.A.6.3** Une opération de secours peut être différée, limitée ou conditionnée lorsque son coût, son risque pour un corridor rentable ou son incidence sur un actif protégé est jugé disproportionné par le responsable d'exploitation, y compris en présence de blessures catastrophiques, de survivants en danger immédiat ou d'un sinistre à victimes multiples. Cette décision n'emporte reconnaissance d'aucune obligation de sauvetage.
- 229.A.6.4** Les dépouilles, fragments biologiques, implants et effets personnels récupérés peuvent être retenus comme pièces de preuve ou sûretés jusqu'au règlement intégral des frais imputés à l'incident. Leur

identification, cryoconservation, entreposage, transport ou élimination sont facturés à l'exploitant ou à la succession selon le barème applicable ; leur destruction pour motif sanitaire ou économique n'ouvre aucun droit à restitution, cérémonie ni indemnisation.

TITRE IV — DONNÉES, CONTRÔLE ET EXPLOITATION

Article 229.A.7 — Journalisation et droit d'exploitation des données

- 229.A.7.1** Le vaisseau conserve les paramètres de propulsion, positions, régimes, transitions, reconfigurations, alertes, acquittements, identifiants d'opérateur et versions de modèles pendant la durée fixée par l'autorité compétente.
- 229.A.7.2** Le C.I.C. peut collecter, copier, corrélér, conserver, céder à un délégataire et exploiter ces données aux fins de contrôle, tarification, amélioration des modèles, défense de ses intérêts, développement commercial ou règlement des sinistres.
- 229.A.7.3** Le secret commercial, la confidentialité personnelle et le droit local ne peuvent être opposés à une réquisition nécessaire à la continuité du corridor. La transmission au C.I.C. n'impose aucune obligation réciproque de divulgation.
- 229.A.7.4** L'absence, l'altération ou l'incohérence d'un journal crée une présomption de non-conformité et autorise l'évaluation forfaitaire des conséquences économiques.

Article 229.A.8 — Fermeture, restriction et allocation de capacité

- 229.A.8.1** L'autorité compétente peut fermer ou déclasser un corridor, révoquer un créneau, immobiliser un vaisseau ou ordonner une route de substitution sans préavis lorsque la stabilité, la rentabilité, l'assurabilité ou la réputation du réseau le justifie.
- 229.A.8.2** Aucune fermeture ne donne droit à compensation au titre des retards, denrées périssables, obligations envers des tiers, évacuations interrompues, aggravation de blessures, décès subséquents, pertes massives ou pertes de chance, sauf engagement écrit exprès du C.I.C.
- 229.A.8.3** En situation de capacité réduite, l'allocation peut tenir compte du rendement économique, du rang de licence, de la valeur assurée, de la contribution à la continuité productive et des engagements préférentiels. Le nombre de personnes transportées ne constitue pas, à lui seul, un critère prioritaire.
- 229.A.8.4** Lorsque les ressources disponibles ne permettent pas la préservation simultanée des personnes et des actifs prioritaires, l'autorité compétente peut réaffecter l'atmosphère respirable, l'énergie, la régulation thermique, les réserves médicales et les places de secours à la continuité productive, aux cargaisons protégées ou au personnel contractuellement prioritaire. Les décès, mutilations ou abandons qui en résultent constituent des conséquences d'allocation et non un incident distinct, dès lors que l'ordre de priorité a été respecté.

Article 229.A.9 — Pouvoirs de contrôle et sanctions

- 229.A.9.1** Les agents habilités peuvent procéder à toute inspection, copie de journal, test de propulsion, suspension de licence, immobilisation, saisie conservatoire ou isolement de personnel nécessaire à l'instruction d'un incident.
- 229.A.9.2** Les sanctions comprennent avertissement, amende, redevance majorée, suspension, retrait d'accréditation, exclusion de corridor, confiscation, publication de non-conformité et transmission aux autorités pénales reconnues. Elles peuvent se cumuler avec la réparation intégrale prévue à l'article 229.A.4.
- 229.A.9.3** Le paiement d'une amende n'éteint ni les coûts de rétablissement, ni les créances commerciales, ni les droits des assureurs et propriétaires d'actifs protégés.

TITRE V — DÉROGATIONS ET DISPOSITIONS FINALES

Article 229.A.10 — Urgence, nécessité institutionnelle et ordres réservés

- 229.A.10.1** Une dérogation ne peut résulter que d'un ordre authentifié de l'autorité compétente indiquant son étendue, sa durée, le vaisseau et le corridor. L'urgence déclarée unilatéralement par un commandant ou un exploitant est sans effet sur l'interdiction de l'article 229.A.1.
- 229.A.10.2** Lorsque la continuité du C.I.C., la conservation d'un actif irremplaçable ou la prévention d'une perte systémique l'exige, l'autorité compétente peut ordonner une opération exceptionnelle et répartir les risques, coûts et priorités selon les intérêts qu'elle administre.
- 229.A.10.3** Les personnes affectées par une opération exceptionnelle ne disposent d'aucun recours du seul fait qu'un actif, une cargaison, une donnée ou un équipage accrédité a reçu priorité sur leur assistance ou leur évacuation.

Article 229.A.11 — Logiciels et modèles de navigation

- 229.A.11.1** Un logiciel de navigation fournit une estimation et ne délivre aucun permis. L'affichage d'une route, d'une durée, d'un gain, d'une marge ou d'un avertissement acquitté ne lie ni le C.I.C. ni l'autorité de corridor.

- 229.A.11.2** L'exploitant veille à l'acquisition des licences, mises à jour, modèles certifiés et formations requis. L'emploi d'une version obsolète, modifiée ou non homologuée constitue une faute distincte.
- 229.A.11.3** Les fournisseurs peuvent suspendre l'accès, corriger un modèle ou modifier les conditions de licence lorsque la protection de leurs actifs, de leurs marchés ou de leur responsabilité le requiert. Une telle mesure n'ouvre aucun droit à la poursuite du service.

Article 229.A.12 — Interprétation, divisibilité et prévalence

- 229.A.12.1** Les titres et résumés facilitent la lecture sans limiter la portée des obligations. Le singulier inclut le pluriel ; toute référence à un vaisseau comprend ses systèmes, occupants, cargaisons et opérateurs lorsque le contexte l'exige.
- 229.A.12.2** La nullité ou l'inapplicabilité d'une disposition n'affecte pas les autres. Elle est remplacée par la règle valide réalisant au plus près la continuité opérationnelle et l'effet économique recherchés.
- 229.A.12.3** En cas de contradiction, prévaut successivement l'ordre ponctuel de fermeture, la condition particulière du permis, la prescription locale plus stricte, la présente directive, puis le contrat applicable. Aucune règle extérieure n'est reconnue lorsqu'elle compromet un actif ou une compétence que le C.I.C. considère essentiels.

ANNEXE I — MATRICE MINIMALE D'ADMISSIBILITÉ

Catégorie	Marge	Accréditation	Condition minimale
Civile	140 %	Pilote civil	Permis, corridor ouvert, modèle à jour.
Corporative	120 %	Corporative	Ordre de mission et garantie de l'exploitant.
Militaire / ur- gence	100 %	Militaire ou urgence	Ordre authentifié et créneau réservé.
Sous Event Hori- zon	0–99 %	Aucune catégorie ordi- naire	Opération interdite, sauf ordre dérogatoire exprès conforme à l'article 229.A.10.

ANNEXE II — RECONNAISSANCES MINIMALES POUR UNE ESTIMATION INTÉRIEURE

L'accès à un mode d'estimation sous l'Event Horizon exige, sans conférer de droit au transit, une reconnaissance distincte et traçable de chacun des éléments suivants :

1. illégalité des transitions lightfold intérieures au titre de l'article 229.A.1 ;
2. perte inhérente de précision et renonciation à recours contre Saina pour les écarts, erreurs et dommages qui en résultent ;
3. risque de perturbations régionales durables, de fermeture des corridors, de blessures catastrophiques, de pertes humaines massives et de responsabilité pour les pertes matérielles, pertes d'exploitation et frais de rétablissement au titre de l'article 229.A.4 ;
4. responsabilité personnelle et exclusive, civile, pénale et administrative, sans effet de permis, de dérogation ni de transfert de responsabilité.

FORMULE EXÉCUTOIRE

La présente consolidation est opposable à compter de sa mise à disposition sur un registre reconnu du C.I.C. La poursuite d'une préparation, l'usage d'un modèle homologué, la demande d'un créneau ou l'entrée dans un corridor vaut prise de connaissance des dispositions applicables, sans qu'un défaut d'accès, de compréhension, de traduction ou de formation puisse être opposé à l'autorité compétente.

POUR LE C.I.C. · AUTORITÉ COMPÉTENTE

Enregistré au Recueil des directives orbitales · 229-A/65-ST