

Winning Consortium Simandou Ports SAU

POUVOIR

Je soussigné, M. Li Guoji, agissant en qualité de Directeur Général de la société **WINNING CONSORTIUM SIMANDOU PORTS SAU**, société anonyme unipersonnelle, ayant son siège social à l'immeuble Wazni, Tombo 1, Commune de Kaloum, République de Guinée et immatriculée au registre de commerce et de crédit mobilier de Conakry sous le numéro GN.TCC.2020. B.01656,

Donne procuration,

A Monsieur. Fadi Youssef Wazne, de nationalité Guinéenne, né le 21 Septembre 1966, titulaire du passeport N° 000379283.

En conséquence, donne pouvoir pour signer pour mon compte, la convention relative aux infrastructures portuaires pour l'évacuation du minerai de fer des blocs 1 & 2 de Simandou entre la République de Guinée, la Société Winning Consortium Simandou Ports SAU et la Société Winning Consortium Simandou SAU, et faire tout ce qui est raisonnablement nécessaire pour permettre la signature de ladite Convention.

La présente procuration prend fin à la date de signature de la convention susvisée, sauf révocation expresse anticipée.

Fait à Conakry le 11 Novembre 2020



M. Li Guoji
Directeur Général



CONVENTION RELATIVE AUX INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

- pour -

L'EVACUATION DU MINERAI DE FER DES BLOCS I ET II DU SIMANDOU

- entre -

(1) LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

- et -

(2) WINNING CONSORTIUM SIMANDOU PORTS SAU

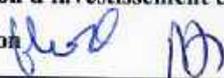
- et -

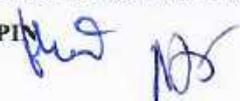
(3) WINNING CONSORTIUM SIMANDOU SAU

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. H. O.', is written over the text '(3) WINNING CONSORTIUM SIMANDOU SAU'.

Date : 12 NOV. 2020 2020

Table des matières

Table des matières	2
1 Dispositions générales	5
2 Objet et portée de la Convention	18
3 Entrée en Vigueur	18
4 Durée	19
5 Mise en œuvre du Projet Portuaire	20
6 Construction et Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires	24
7 Test d'Achèvement et de réception des Infrastructures et Equipements Portuaires	25
8 Extension des Infrastructures Portuaires	26
9 Maintenance et renouvellement des Infrastructures Portuaires	27
10 Terrains du Projet et Droits Fonciers	29
11 Autorisations et obligations de l'Etat	31
12 Droits et obligations de la Société Portuaire	31
13 Exploitation des Infrastructures Portuaires	36
14 Zone Franche	37
15 Stipulations concernant le Régime d'accès des tiers	38
16 Droits et Obligation du Client Fondamental	38
17 Assurance	39
18 Routes	39
19 Règlementation Portuaire	40
20 Obligation de non-ingérence de l'État	41
21 Recrutement des employés	41
22 Administrateur de l'Etat - participations de la Société et du Client Fondamental– Sûreté sur les Actions	42
23 Régime fiscal, douanier et comptable	43
24 Garanties	45
25 Garanties pour la protection de l'environnement et du patrimoine culturel	48
26 Dédommagement	50
27 Événement de Force Majeure	50
28 Résiliation anticipée	51
29 DISPOSITIONS GENERALES SUR L'INDEMNISATION	54
30 Notifications	55
31 Règlement des litiges	56
32 Immunité Souveraine	56
33 Droit en Vigueur	56
34 Comité Technique	57
35 Autorisation d'investissement et de transfert	57
36 Coopération 	57

37	Cession des Infrastructures	57
38	Renonciation partielle	58
39	Confidentialité	58
40	Préséance	58
41	Langue de la Convention et système de mesure	58
42	Bonne Foi	59
43	Continuité	59
44	Cessions, successeurs et bénéficiaires	59
45	Intégralité de l'accord	59
46	Divisibilité	59
47	Avenants	60
Annexe 1.	Régime fiscal et douanier de la Convention Portuaire	61
Annexe 2.	Décret PI 	71

DATE ET INFORMATIONS SUR LES PARTIES :

LA PRÉSENTE CONVENTION est conclue le _____ entre :

- (1) **LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE** dûment représentée aux fins du présent accord par Monsieur Abdoulaye MAGASSOUBA agissant en qualité de Ministre des Mines et de la Géologie, Monsieur Aboubacar SYLLA agissant en qualité de Ministre d'Etat, Ministre des Transports, Monsieur Ismaël DIOUBATE agissant en qualité de Ministre du Budget de la République de Guinée (l'« **État** »); et
- (2) **WINNING CONSORTIUM SIMANDOU PORTS SAU RCCM : GN.TCC.2020.B.01656** constituée en vertu des lois de la République de Guinée, dont le siège social est sis Immeuble Wazni, Tombo I, Commune de Kaloum, République de Guinée, et représentée par M. Guoji LI, Directeur Général (la « **Société Portuaire** »),
- (3) **WINNING CONSORTIUM SIMANDOU SAU RCCM : GN.TCC.2019.B.05570** constituée en vertu des lois de la République de Guinée, dont le siège social est sis Immeuble Wazni, Tombo I, Commune de Kaloum, République de Guinée, et représentée par M. Fadi Youssef WAZNI, Directeur Général (le « **Client Fondamental** »),

ci-après désignées individuellement par une « **Partie** » ou collectivement par les « **Parties** ».

IL A PRÉALABLEMENT ÉTÉ EXPOSÉ CE QUI SUIT :

- L'État souhaite favoriser et promouvoir l'exploration, la prospection, l'extraction, la transformation et l'exportation des Ressources Minérales en République de Guinée.
- L'État souhaite créer des conditions stables et durables pour les investissements miniers et favoriser le développement durable de l'État et de ses communautés, par un processus dans lequel la production et l'utilisation de ressources naturelles non renouvelables s'inscrivent dans un cadre équitable.
- L'État a mis en œuvre une procédure d'appel d'offres transparente et concurrentielle pour l'attribution de la Concession Minière sur les gisements de minerai de fer de Simandou I et II.
- La Société Portuaire a déclaré disposer de toutes les capacités techniques et financières nécessaires à la conception, la réalisation et l'exploitation du Projet Portuaire. L'État a accordé la Concession Minière au Client Fondamental sur la base de cette déclaration aux fins de réaliser le Projet Minier conformément à la Convention de Base, en coopération avec la Société Portuaire pour la présente Convention Portuaire.
- La Société Portuaire et le Client Fondamental sont conscients de leurs responsabilités au titre du contenu local et des relations communautaires et s'engagent à adopter et respecter scrupuleusement les meilleurs standards internationaux en la matière.
- Dans le cadre de la réalisation du Projet Portuaire, la Société Portuaire s'est engagée à mettre en œuvre la conception, le financement, la réalisation et à assurer ou faire assurer l'exploitation d'un port en eaux profondes sur les côtes guinéennes pour l'évacuation du minerai de fer des Bloc I et II produit en conformité avec les meilleurs standards internationaux en la matière, et à mettre en œuvre d'autres mesures sociales et environnementales importantes afin :
 - de respecter et de préserver l'environnement, la culture locale et les Communautés Locales ; et
 - d'utiliser et de transférer un savoir-faire aux guinéens et aux entreprises locales concernés par le Projet Portuaire.

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

1 Dispositions générales

1.1 Définitions

Sauf mention expresse contraire, les termes commençant par une lettre majuscule qui figurent dans la présente Convention revêtent les significations suivantes :

« **Accord de Services Portuaires** » désigne l'accord conclu entre la Société Portuaire et le Client Fondamental pour la fourniture de Services Portuaires au Client Fondamental. L'Accord de Services Portuaires détermine notamment les conditions d'exercice du droit de priorité du Client Fondamental, les Services Portuaires qui lui sont fournis et la détermination du tarif des Services Portuaires et de son évolution en concertation avec les services compétents de l'Etat.

« **Acquisition** » désigne l'achat des Infrastructures et Equipements Portuaires.

« **Actes Uniformes OHADA** » désignent les lois établies dans le cadre du Traité OHADA régissant le droit des affaires des pays qui ont ratifié le Traité OHADA.

« **Actif** » ou « **Actifs du Projet** » désigne tous les biens, droits, titres et intérêts présents et/ou futurs, mobiliers ou immobiliers, tangibles ou intangibles, relatifs au Projet Portuaire, appartenant à la Société Portuaire, ou qui sont loués par ou pour le compte de la Société Portuaire, ainsi que les droits en vertu de toute convention, contrat de concession et / ou bail emphytéotique conclus par ou au nom de la Société Portuaire, y compris tous les bénéfices et revenus découlant du Projet Portuaire qui sont payés ou exigibles.

« **Action** » désigne une participation dans le capital social de la Société Portuaire donnant droit à la qualité d'actionnaire et à une quote-part des bénéfices distribués.

« **Actionnaire** » désigne chaque personne ou entité qui détient une ou des Action(s).

« **Activités de Financement** » désigne la collecte de fonds auprès des Parties au Financement par la Société Portuaire et/ou ses Affiliés conformément aux termes des Documents de Financement.

« **Activités Portuaires** » désigne les activités relatives à la planification, la conception, le financement, la construction et l'acquisition, la propriété la mise en service (y compris la phase d'essai), la mise en exploitation, la modification, l'expansion, la maintenance, la réparation et l'exploitation des Infrastructures et Equipements Portuaires, y compris l'acquisition et/ou l'occupation des Terrains du Projet.

« **Activités Locales et Facilitatrices** » a le sens qui lui est donnée dans l'Article 5.4.

« **Affilié(s)** » ou « **Société affiliée** » désigne, relativement à toute entité, une entité :

(a) qui, directement ou indirectement Contrôle une société et notamment la Société Portuaire et le Client Fondamental, est sous le Contrôle commun avec une société, et notamment la Société Portuaire et le Client Fondamental, et est Contrôlée par une société, et notamment la Société Portuaire et le Client Fondamental ; ou

(b) Tout ayant droit ou cessionnaire d'une telle entité.

« **Annexe** » désigne une annexe à la présente Convention Portuaire

« **Annexe Fiscale** » désigne le document ci-joint en Annexe, qui précise les conditions d'application de tous les principes et de toutes les règles fiscales et douanières découlant de la présente Convention et de certaines stipulations du Droit en Vigueur. L'Annexe Fiscale fait partie intégrante de la présente Convention en tant que mesure d'exécution et doit toujours être lue en relation avec les stipulations fiscales et douanières de la présente Convention.

« **Article** » désigne un article de la présente Convention Portuaire.

« **Assemblée Nationale** » désigne l'Assemblée Nationale de la République de Guinée, qui constitue l'organe législatif de l'Etat.

« **Autorisations** » désigne les autorisations, consentements, approbations, certificats, résolutions, licences, permis, exemptions, dépôts, immatriculations, visas et tout autre acte administratif nécessaire pour la réalisation du Projet Portuaire conformément au Droit en Vigueur.

« **Autorité de l'État** » désigne l'État, comprenant en particulier tout département ministériel, administration territoriale, agence ou personne, agissant pour le compte de l'État, exerçant un quelconque pouvoir législatif, exécutif, administratif, judiciaire ou légal ou ayant pour mandat d'exercer ce pouvoir.

« **Autorité de Régulation** » désigne précisément l'organe étatique créé par le décret présidentiel N°D/2019/051/ PRG / SGG du 31 janvier 2019 investi du pouvoir de régulation du trafic fluviomaritime, et chargée principalement :

- du contrôle du mouvement des navires et autres engins maritimes effectuant le transport de produits miniers ou de marchandises dans les chenaux de fleuves, estuaires et espaces maritimes,
- de pourvoir les services publics, notamment la communication des informations sur le trafic fluviomaritime, la surveillance du positionnement des engins maritimes (barges, remorqueurs), la recherche et le sauvetage dans les chenaux des fleuves, estuaires et espaces maritimes,

la surveillance des points d'ancrages, ainsi que la délimitation des zones de transbordements attribués aux opérateurs maritimes,

de la perception des redevances de stationnement des navires au niveau des points d'ancrage et des zones de transbordement,

- toutes autres prérogatives prévues par le décret de création.

« **Avant-Projet Détaillé** » ou « **APD** » désigne les documents élaborés par la Société Portuaire à partir de l'APS et devant respecter les Standards du Projet et approuvés par l'Etat assisté de l'Ingénieur Conseil avant l'exécution des travaux de Construction.

« **Avant-Projet Sommaire** » ou « **APS** » désigne les documents et études élaborés par la Société Portuaire préalablement à l'APD, relatifs aux principales caractéristiques des Infrastructures Portuaires, prenant en compte les Standards du Projet et devant être approuvés par l'Etat assisté de l'Ingénieur Conseil avant la réalisation de l'APD.

« **Avis de Contestation** » désigne une notification écrite remise par une Partie à l'autre Partie pour l'informer de la survenance d'un Différend.

« **Bonnes Pratiques en matière Portuaire** » désigne l'exercice de ce degré de compétence, de diligence, de prudence et de prévoyance auquel on peut raisonnablement s'attendre d'un propriétaire ou d'un opérateur portuaire compétent, expérimenté et capable, qui effectue des tâches analogues à celles de la présente Convention dans des circonstances identiques ou similaires; d'une manière compatible avec les exigences techniques et d'exploitation conformément aux pratiques, normes, procédures et standards internationaux généralement reconnus pour les ports au plan international et notamment par l'International Maritime Organization (y compris le Code ISPS) ainsi que les normes et standards technologiques applicables en République Populaire de Chine sans pouvoir être inférieurs aux normes et standards requis par le Droit en Vigueur.

« **Budget** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 13.3(a) (ii).

« **Câble à Fibres Optiques de la Zone Portuaire** » désigne la partie du câble à fibres optiques de base située sur la Zone Portuaire qui doit être connectée au câble à fibres optiques qui relie l'Infrastructure Minière à la Zone Portuaire. Au terme de la présente Convention, le Câble à Fibres Optiques situé dans la Zone Portuaire suit le régime applicable aux Infrastructures et Equipements Portuaires.

« **Cadre du PARC** » désigne le cadre du Plan d'Action de Relogement et de Compensation applicable au Projet Portuaire élaboré par la Société Portuaire et l'État en conformité avec le Droit en Vigueur et les Standards du Projet, avec ses modifications successives.

« **Cahier des Charges** » désigne collectivement le Cahier des Charges de la Construction et le Cahier des Charges de la Maintenance.

« **Cahier des Charges de Conception** » désigne le document établi par la Société Portuaire préalablement à la réalisation de l'APS, qui doit être approuvé par l'Etat et/ou l'Ingénieur Conseil, et qui porte sur la conception du Projet Portuaire. Le Cahier des Charges de Conception sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention à compter de son approbation par l'Etat.

« **Cahier des Charges de la Construction** » désigne le document établi par la Société Portuaire concomitamment à la réalisation de l'APD, qui doit être approuvé par l'Etat et/ou l'Ingénieur Conseil, et qui porte sur :

- (i) les travaux du Programme d'Investissements et,
- (ii) les standards, normes et méthodes applicables pour la réalisation d'Infrastructures destinées au transport et à l'exportation de marchandises.

Le Cahier des Charges de la Construction doit respecter les Standards du Projet et les Bonnes Pratiques en matière Portuaire. Le Cahier des Charges de la Construction sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention Portuaire.

« **Cahier des Charges de la Maintenance** » désigne le document établi conjointement par la Société Portuaire, et le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, concomitamment à l'achèvement de la Construction de l'Infrastructure Portuaire, qui doit être approuvé par l'Etat et/ou l'Ingénieur Conseil qui porte sur :

- (i) les Travaux de Maintenance et de Renouvellement des Infrastructures et Equipements Portuaires et,
- (ii) les standards, normes et méthodes applicables pour la maintenance et le renouvellement des Infrastructures et Equipements Portuaires destinés à la manutention, au stockage, au chargement/déchargement de marchandises.

Le Cahier des Charges de la Maintenance doit respecter les Standards du Projet et les Bonnes Pratiques en matière Portuaire. Le Cahier des Charges de la Maintenance sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention à compter de son approbation par

l'Etat.

« **Capacité Disponible** » désigne la part de la Capacité des Infrastructures Portuaires qui excède la Capacité Réservée.

« **Capacité des Infrastructures Portuaires** » désigne la capacité de manutention, de stockage et transport, en ce compris de chargement/déchargement et transbordement initiale des Infrastructures et le potentiel d'utilisation des Equipements Portuaires tels que visés dans l'Etude de Faisabilité Portuaire et toute Capacité Supplémentaire.

« **Capacité Maximum des Infrastructures Portuaires** » désigne toute situation dans laquelle la Capacité des Infrastructures Portuaires est utilisée à son maximum, ce qui empêche tout accès de Client Tiers.

« **Capacité Réservée** » désigne la part de la Capacité des Infrastructures Portuaires qui est réservée au Client Fondamental.

« **Capacité Supplémentaire** » désigne toute augmentation de la Capacité des Infrastructures Portuaires résultant d'une Extension.

« **Cause Légitime** » désigne, dans le cadre du Projet Portuaire, tout événement, qui n'est pas attribuable à la Société Portuaire ou au Client Fondamental, ou à leurs Affiliés ou sous-traitants directs et indirects respectifs et qui est hors de leur contrôle, y compris la Force Majeure et le fait de prince, ayant l'effet d'empêcher ou de retarder la Société Portuaire dans l'accomplissement de ses obligations contractuelles en conformité avec les échéances prévues par la présente Convention, pourvu que (i) la Société Portuaire ait notifié une description de l'évènement à l'Etat dans un délai de quinze (15) jours de sa connaissance de la survenance de l'évènement comprenant une estimation du retard provoqué par l'évènement et les mesures d'atténuation entreprises ou à entreprendre par la Société Portuaire pour minimiser l'impact de l'évènement sur les échéances prévues par la présente Convention et (ii) l'évènement n'ait pas été résolu, rectifié ou éliminé dans un délai de trente (30) jours à partir de la notification visée au paragraphe (i) ci-dessus.

« **Chronogramme du Projet** » désigne les périodes définies dans l'Etude de Faisabilité comprenant :

- (i) le démarrage et la fin des travaux de Construction et d'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires et,
- (ii) le démarrage de la mise en service technique (vérifications techniques et essais) puis de la mise en exploitation commerciale des Infrastructures et Equipements Portuaires, et toute autre date convenue par écrit entre les Parties.

Le Chronogramme du Projet sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention à compter de son approbation par l'Etat.

« **Client Tiers** » désigne tout utilisateur des Infrastructures Portuaires, autre que le Client Fondamental, signataire avec la Société Portuaire ou, le cas échéant, l'Exploitant d'un Contrat de Services Portuaires.

« **Code de l'Environnement** » désigne le code de l'environnement établi par la Loi L/2019/0034/AN en date du 04 juillet 2019 et toutes modifications ultérieures.

« **Code Général des Impôts** » désigne la Loi L/2004/001/AN et toutes modifications ultérieures.

« **Code Maritime** » désigne la Loi L/2019/012/AN du 09 mai 2019 et toutes modifications ultérieures.

« **Code Minier** » désigne le Code Minier de la République de Guinée, tel qu'établi par la Loi L/2011/006/CNT du 9 septembre 2011 modifiée par la Loi L/2013/053/CNT du 8 avril 2013.

« **Comité Technique** » désigne le comité composé de représentants de l'Etat, de la Société Portuaire et du Client Fondamental chargé de donner un avis et des recommandations sur les questions techniques liées à la construction, l'acquisition, l'exploitation des Infrastructures et Equipements Portuaires, la pertinence des extensions, les manuels des opérations et le modèle type de contrat de mutualisation des Infrastructures.

« **Communauté Locale** » désigne les communautés résidant à l'intérieur ou à proximité des Terrains du Projet.

« **Concession Minière** » désigne le titre minier octroyé à la société minière en tant que Client Fondamental.

« **Contrat d'Opération Multi-utilisateurs** » désigne le contrat type établi par la Société Portuaire sur la base du Régime d'accès des tiers, approuvé par l'Etat, et relatif :

- (i) aux conditions d'accès aux Infrastructures et,
- (ii) aux conditions de réalisation et de partage des coûts de construction et de maintenance en cas d'Extension.

« **Contrat de Services Portuaires** » désigne le contrat de prestations de Services Portuaires conclu entre la Société Portuaire, le cas échéant l'Exploitant, ou tout Client Tiers, concernant la fourniture de Services Portuaires ou aux Clients Tiers pour leurs besoins de transport de marchandises. Le Contrat de Services Portuaires détermine, notamment les Services Portuaires fournis et les tarifs associés.

« **Contrôle** » désigne le fait pour un individu ou une personne morale :

- de détenir directement ou indirectement des actions du capital social lui conférant la majorité des droits de votes dans les assemblées d'actionnaires de toute société, et notamment la Société Portuaire ; ou
- de détenir la majorité des droits de vote de toute société, et notamment la Société Portuaire en conformité avec un accord signé avec d'autres associés ou Actionnaires ; ou
- de disposer du pouvoir de désigner la majorité des membres de son organe de gestion ou de disposer autrement par quelque moyen que ce soit de tout pouvoir de diriger les actions de toute société, et notamment de la Société Portuaire, ou
- de contrôler l'administration, la direction et les politiques de toute société, et notamment la Société Portuaire, aux termes d'un contrat ou de toute autre manière.

« **Convention CIRDI** » a le sens qui lui est donné à l'Article 31.2.

« **Convention de Base** » désigne la convention (y compris ses annexes) conclue entre l'Etat et le Client Fondamental, définissant notamment les conditions d'exploration, d'exploitation et d'exportation du minerai de fer contenu dans les gisements des Blocs I et II de Simandou.

« **Convention Ferroviaire** » désigne la convention (y compris ses annexes) entrant en vigueur concomitamment à la Convention de Base concernant le financement, la construction et l'exploitation des Infrastructures Ferroviaires relatives au Projet Ferroviaire.

« **Convention Portuaire** » ou « **Convention** » désigne la présente convention et ses annexes, et tout amendement qui pourrait avoir été apporté à ces dernières.

« **Construction** » désigne tous les travaux requis pour la construction des Infrastructures Portuaires et leurs Extensions par la Société Portuaire.

« **Dates d'échéance** » désigne :

- (a) Date d'échéance de réalisation de l'Etude de Faisabilité ;
- (b) Date d'échéance de démarrage de la Construction ;
- (c) Date d'échéance d'achèvement de la Construction ;
- (d) Date d'échéance de démarrage du Projet.

et « **Date d'échéance** » désigne l'une d'entre elles selon le contexte.

« **Date d'échéance d'achèvement de la Construction** » désigne la date d'achèvement de la Construction prévue au Chronogramme du Projet.

« **Date d'échéance de réalisation de l'Etude de Faisabilité** » désigne la date tombant trente-six (36) mois après la date d'Entrée en Vigueur de la présente Convention. Cette date d'échéance étant automatiquement prorogée en cas de Cause Légitime.

« **Date d'échéance de démarrage de la Construction** » désigne la date de démarrage des travaux de Construction prévue au Chronogramme du Projet.

« **Date d'échéance de démarrage du Projet** » désigne la date de démarrage du Projet Portuaire prévue au Chronogramme du Projet.

« **Date d'Entrée en Vigueur** » désigne la date à laquelle la présente Convention Portuaire entre en vigueur lorsque tous les événements spécifiés à l'Article 3 seront survenus.

« **Décret PIN** » désigne le Décret N° D/2020/194/PRG/SGG déclarant le Projet Portuaire comme étant un projet d'intérêt national, y compris ses pièces jointes (coordonnées et carte) conformément au Droit en Vigueur.

« **Différend** » désigne toute réclamation, tout litige ou tout différend d'une quelconque nature survenant entre les Parties, découlant de la présente Convention Portuaire.

« **Documents Contractuels** » désigne tous les contrats, conventions, protocoles ou accords écrits en relation avec le Projet Portuaire et les Activités Portuaires.

« **Documents de Financement** » désigne chaque accord conclu aux fins du financement ou du refinancement de la dette ou des capitaux propres, ou de financement de projet des Infrastructures Portuaires prévus par la présente Convention, la Convention de Base ou la Convention Ferroviaire y compris sans s'y limiter, l'accord sur les conditions, les accords de prêt (y compris ce qui concerne les prêts aux actionnaires), cautions, garanties d'achèvement et accords en matière de garantie, accords de subordination, accords et politiques de couverture des risques politiques, accords de couverture du risque de taux d'intérêt ou de devises et tout autre accord entre créanciers et accord direct entre les Parties au Financement et la Société Portuaire ou ses Affiliés.

« **Dollar américain** » désigne la monnaie ayant cours légal aux États-Unis d'Amérique.

« **Droits Fonciers** » désigne les droits réels (y compris les droits d'accès et d'occupation ainsi que les droits de superficie) nécessaires pour garantir et assurer la jouissance et l'occupation pacifiques et continues des Terrains du Projet pour les Activités Portuaires sous réserve des exceptions prévues par la présente Convention Portuaire.

« **Droit en Vigueur** » désigne l'ensemble des lois, codes, décrets, ordonnances, décisions, arrêtés, règlements et directives de la République de Guinée, y compris sans s'y limiter le Code Maritime, le Code des Investissements, le Code Foncier Domanial, le Code de l'Urbanisme et de l'Habitat, le Code Minier, le Code de l'Environnement, le Code Général

des Impôts, la Loi PPP, le droit OHADA, les traités, conventions et accords internationaux auxquels la République de Guinée est partie, existant à la date de la signature de la présente Convention et tels qu'amendés de temps à autres.

« **Durée** » a le sens qui lui est attribué dans l'Article 4.

« **Effet Défavorable Significatif** » désigne un effet défavorable significatif et durable sur les activités, les actifs ou la situation financière de la Partie non défaillante.

« **Étude de Faisabilité Ferroviaire** » revêt la signification qui lui est attribuée dans la Convention Ferroviaire.

« **Étude de Faisabilité Minière** » revêt la signification qui lui est attribuée dans la Convention de Base.

« **Étude de Faisabilité Portuaire** » revêt la signification qui lui est attribuée dans l'Article 5.2.

« **Étude de Faisabilité d'Extension** » désigne une étude de faisabilité relative à une extension à l'initiative de la Société ou demandée par le Client Fondamental, l'Etat ou un Client Tiers.

« **Étude d'Impact Environnemental et Social** » désigne l'étude réalisée en conformité avec le Droit en Vigueur et les Standards du Projet qui analyse la situation actuelle de l'environnement dans et au voisinage de la Zone Portuaire, prédit les impacts positifs et négatifs du Projet Portuaire, et aboutit au Plan de Gestion Environnementale et Sociale.

« **Exploitant de l'Infrastructure Portuaire** » ou « **Exploitant** » désigne soit la Société Portuaire lorsqu'elle exploite et entretient les Infrastructures et les Equipements Portuaires, soit l'entité que la Société Portuaire désigne comme sous-traitant pour exploiter et entretenir les Infrastructures et les Equipements Portuaires.

« **Extension** » désigne toute acquisition, investissement, activité, destinés à l'accroissement de la Capacité des Infrastructures Portuaires et des Equipements Portuaires, notamment par creusement des bassins, construction de quais, agrandissement des zones de stockage, accroissement de la capacité de chargement/déchargement ou des Equipements Portuaires.

« **Force Majeure Prolongée** » désigne tout cas de force majeure qui continue, rendant une Partie incapable d'exécuter ses obligations pendant deux cent soixante-dix (270) jours à compter de la Notification d'un Evènement de Force Majeure.

« **Guinée** » désigne la République de Guinée.

« **Indicateurs Clés de Performance** » ou « **ICP** » désigne les indicateurs quantifiables qui seront établis par le Comité Technique avant la Mise en service technique et seront utilisés par le Comité Technique pour évaluer les performances des Infrastructures et Equipements Portuaires et de la Société Portuaire et/ou, le cas échéant, l'Exploitant.

« **IDP** » désigne Installation de Déchargement Polyvalente incluant notamment les besoins en matière d'entreposage et de stockage des approvisionnements et équipements entrants pour le Projet Minier, et située à l'intérieur de la Zone Portuaire.

« **Infrastructures et Equipements Portuaires** » ou « **Infrastructures Portuaires** » désigne tout ou partie du port en eaux profondes situé sur les côtes guinéennes à l'usage prioritaire pour l'évacuation du minerai de fer produit au sein de la Concession Minière sur les Bloc I et II du Simandou et qui comprend : les quais, jetées,

postes d'accostage et bassins d'évitage, les zones d'ancrage, les barges, les équipements d'entretien, les installations de déchargement (y compris les grues flottantes) et de déchargement de train (y compris des culbuteurs de wagons), et de transbordement, convoyeurs, zones de stockage, empileurs, récupérateurs, bulldozers, installations de mélange et de criblage du minerai et installations de chargement des navires, un laboratoire d'analyse, les bouées de navigation pour marquer les chenaux de navigation, phares, les équipements et installations de remorquage, de pilotage, de lamanage, de la surveillance et du secours, les bureaux administratifs, bureaux portuaires, douanes, entrepôts, logement du personnel, installations de réfectoire, et tous autres bâtiments, installations ou équipements connexes ou accessoires. Les Infrastructures et Equipements Portuaires incluent notamment et sans que cette liste soit exhaustive :

- (i) les installations et l'équipement d'entretien des Infrastructures et Equipements Portuaires, y compris les véhicules et navires légers et tous équipements de dragage ;
- (ii) les équipements, véhicules et matériels utilisés pour le remorquage, l'amarrage des navires, le lamanage, l'avitaillement ;
- (iii) les systèmes de communication, y compris les liaisons par fibres optiques dans la Zone Portuaire,
- (iv) les systèmes de contrôle et de signalisation des navires (y compris les installations de contrôle et les systèmes et logiciels de mouvement et d'ordonnancement), les phares, sémaphores, balises, vigies ;
- (v) les terminaux, les cours, les dépôts, les ponts de pesage ;
- (vi) les systèmes de distribution de carburant et les installations de stockage et de distribution de carburant utilisés pour fournir du carburant aux Infrastructures et Equipements Portuaires ;
- (vii) les systèmes de distribution d'alimentation et des entrepôts et d'autres installations de stockage et de distribution ;
- (viii) les véhicules légers et autobus utilisés dans le cadre des Services Portuaires;
- (ix) les voies ferrées situées dans la Zone Portuaire et leurs équipements connexes ;
- (x) les bureaux administratifs, l'hébergement des employés, les installations de mess, les installations médicales et les infrastructures connexes utilisées dans le cadre des Activités Portuaires;
- (xi) les installations au sein de la Zone Portuaire pour le traitement des eaux usées, l'approvisionnement en eau potable, la gestion et l'élimination des déchets ;
- (xii) les routes d'accès à la Zone Portuaire exclusives à la Société Portuaire et/ou l'Exploitant;
- (xiii) les installations et équipements de manutention, de chargement et de déchargement des trains et navires (y compris les camions à benne), les convoyeurs, les gerbeurs, les récupérateurs, les bandes transporteuses;
- (xiv) les équipements de transbordement ;
- (xv) les portiques et grues qu'elles soient fixes, roulantes ou flottantes ;
- (xvi) les installations de production d'énergie (y compris les installations hydrauliques) et les lignes de transmission et de distribution utilisées dans le cadre des Activités Portuaires ;
- (xvii) les installations et équipements d'éclairages ;
- (xviii) les véhicules légers et bus utilisés principalement dans le cadre des Activités Portuaires;
- (xix) les équipements de sécurité et de lutte contre les incendies, y compris les véhicules et les navires, bateaux-pompes, canaux de sauvetages, patrouilleurs ; et
- (xx) les autres immeubles, installations et équipement requis pour la mise en œuvre et l'opération de maintenance, ou utilisés au départ dans le cadre du Projet Portuaire; et les installations immobilières (y compris des complexes à usage mixte, des développements de commerces, hôtels ou loisirs) dans le cadre des activités commerciales poursuivies par la Société Portuaire et ses Affiliés en Guinée.

MS
P. 150

Infrastructures et Equipements Portuaires s'entendent des infrastructures et équipements portuaires initialement construits et acquis en vertu de la présente Convention Portuaire et de leurs Extensions.

« **IFRS** » désigne les International Financial Reporting Standards (normes internationales d'information financière).

« **Ingénieur Conseil** » désigne l'ingénieur spécialisé en infrastructures sélectionné par l'Etat. Il est chargé, pour le compte de l'Etat, de fournir un avis technique sur l'Etude de Faisabilité, l'APS, l'APD, les Cahiers de Charges, le Programme de Maintenance et de suivre les différentes phases de la Construction et des Extensions. Les Termes de Référence de l'Ingénieur Conseil sont établis par l'Etat et sont communiqués pour avis à la Société Portuaire. Le coût lié à la prestation de l'Ingénieur Conseil préalablement convenu avec la Société devra être supporté par la Société Portuaire et fait partie intégrante des coûts du projet et à ce titre déduit conformément aux dispositions du Code Général des Impôts.

« **Journal Officiel** » désigne le Journal Officiel de la République de Guinée publié par le Gouvernement pour annoncer la publication des lois, règlements, décrets, nominations et autres développements législatifs et politiques.

« **Loi PPP** » désigne la Loi N°0032/2017/AN du 4 juillet 2017 portant Partenariats Public-Privé, promulguée par le décret N°D/2017/278/PRG/SGG du 4 octobre 2017.

« **Mise en Exploitation** » désigne la mise en exploitation commerciale des Infrastructures Portuaires une fois que la Mise en Service Technique s'est déroulée avec succès et que l'ouvrage a été remis à l'Exploitant et à la société de maintenance, agréés qui ont été formés à l'usage des installations, au cours d'une phase de pré exploitation comprenant notamment les marches à blanc des équipements portuaires.

« **Mise en Service Technique** » désigne la période de vérifications techniques et essais des Infrastructures Portuaires, telle que les essais dynamiques, débutant à la Date d'achèvement de la Construction ou concomitamment à la fin de la Construction et se terminant par la Mise en Exploitation.

« **Notification** » revêt la signification qui lui est attribuée à l'Article 30 de la présente Convention Portuaire.

« **Partie** » désigne une partie à la présente Convention et « **Parties** » désigne toutes les parties à la présente Convention et tous les successeurs ou ayants-droit autorisés.

« **Parties au Financement** » désigne chaque partie à un Document de Financement, qui fournit des financements (y compris à titre de garantie et/ou d'assurance de financement) en relation avec les Infrastructures Portuaires et/ou tout agent, fiduciaire agissant pour le compte de l'un d'eux.

« **Personne Affectée par le Projet** » a le sens qui lui est donné dans le Cadre du PARC.

« **Plan de Développement à Long Terme** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 13.3(b)(iii).

« **Plan de Développement Communautaire** » désigne le Plan de Développement Communautaire qui doit respecter les Standards du Projet. Le Plan de Développement Communautaire sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention.

« **Plan d'Exploitation de Maintenance** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 13.3(b)(ii)

« **Plan de Gestion Environnementale et Sociale** » désigne le plan établi sur la base de l'Etude d'Impact Environnemental et Social en conformité avec le Droit en Vigueur et les Standards du Projet qui sera annexé à la Convention et qui doit respecter les Standards du Projet. Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention.

« **Plan d'intervention d'Urgence** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 13.3(c).

« **Port** » désigne la totalité des Infrastructures et Equipements Portuaires.

« **Principales Parties au Financement** » désigne les Parties au Financement, autres que les Parties au Financement qui accordent des prêts d'actionnaires, pour financer les Infrastructures de Projet.

« **Procédure de Retour** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 4.(d).

« **Produit Minier** » a le sens qui lui est donné dans la Convention de Base.

« **Programme d'Investissements** » désigne le programme des investissements de la Société Portuaire au titre de la Construction et l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires, établi par la Société Portuaire concomitamment à l'Etude de Faisabilité Portuaire. Le Programme d'Investissements comprend un calendrier de réalisation du Programme d'Investissements selon les différentes phases de la Construction et la durée de la présente Convention.

« **Programme de Maintenance** » désigne le programme, annuel ou pluriannuel, des investissements de maintenance et de renouvellement des Infrastructures et Equipements Portuaires établi par la Société Portuaire, et le cas échéant, l'Exploitant, communiqué à l'Etat pour avis avant sa mise en œuvre et à chaque actualisation, dont les principes directeurs sont décrits dans le Cahier des Charges de la Maintenance. L'exécution du Programme de Maintenance est régulièrement communiquée à l'Etat par la Société Portuaire, et le cas échéant l'Exploitant.

« **Projet Portuaire** » désigne la conception, le développement, le financement, la construction, la propriété, l'exploitation, l'entretien, la modification ou l'extension des Infrastructures et Equipements Portuaires et toute autre activité connexe nécessaire à la réalisation des Activités Portuaires (y compris toute expropriation des Terrains du Projet requise à ces fins).

« **Régime d'accès des tiers** » désigne les règles et conditions de la mutualisation des infrastructures de transport auxiliaires aux mines suivant lesquelles un Client Tiers peut avoir accès aux Infrastructures et Equipements Portuaires, aux Services Portuaires. Les principes généraux du Régime d'accès des tiers de la Convention Portuaire feront l'objet d'une annexe à convenir entre les Parties dans un délai de six (6) mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur et qui fera partie intégrante de la présente Convention.

« **Régime d'Autorisation de Sécurité Portuaire** » a le sens qui lui est donné à l'Article 19.2.

« **Régime fiscal et douanier** » désigne le régime fiscal et douanier établi conformément aux stipulations de l'Annexe Fiscale.

« **Règlement Portuaire** » désigne le règlement à convenir entre les Parties (dans un délai de six (6) mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur) pour régir l'exploitation et la gestion du Port et qui précisera les prérogatives de l'Exploitant des Infrastructures, les droits de la Société Portuaire, les prérogatives de la Capitainerie et celles de l'Etat et sera annexé à la présente Convention et en fera partie intégrante.

« **Routes d'accès aux Infrastructures Portuaires** » a le sens qui lui est donné dans l'Article 18.1.

« **Service(s) Portuaire(s)** » désigne les services fournis en utilisant les Infrastructures Portuaires, notamment :

- (a) le stockage, la manutention, le chargement, le déchargement et le transbordement des marchandises et produits, en ce compris les Produits Miniers, en vue de leur exportation et/ou de leur importation par mer;
- (b) la mise à disposition, l'entretien, la réparation et le renouvellement des Infrastructures et Equipements Portuaires pour fournir les services de transport mentionnés ci-dessus ; et
- (c) l'ensemble des services et activités connexes et auxiliaires liés aux services susmentionnés.

« **Standards du Projet** » désigne les meilleures pratiques internationales en matière de gouvernance d'entreprise, d'éthique dans le domaine des affaires, de durabilité et de transparence, toutes les normes internationales et le Droit en Vigueur en lien avec ces sujets ainsi que les normes listées ci-dessous :

- (a) les « Principes de l'Equateur »;
- (b) Les « lignes directrices pour un partenariat contre la corruption » (*Partnering Against Corruption Principles for Countering Bribery*) du Forum économique mondial ;
- (c) les normes de l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO) en matière portuaire ;
- (d) les normes de L'International Maritime Organization en matière portuaire notamment le Code ISPS ; et
- (e) les normes et standards technologiques applicables en République Populaire de Chine sans pouvoir être inférieurs aux normes et standards internationaux.

« **Sous-Traitant(s) Exclusif(s)** » désigne toute personne engagée en tant que fournisseur de biens ou services à la Société Portuaire, et le cas échéant, à l'Exploitant, à la société minière (Client Fondamental) et/ou à la Société Ferroviaire ou à leurs Affiliés pour une partie du Projet Portuaire, et qui a conclu un contrat avec la Société Portuaire le cas échéant avec l'Exploitant ou avec le Client Fondamental, la Société Ferroviaire ou leurs Affiliés.

« **Sûreté** » désigne toute affectation, mise en gage, hypothèque ou affectation conditionnelle d'Actions de la Société Portuaire, d'Actifs du Projet accordés par la Société Portuaire ou tout Actionnaire, à toutes Parties au Financement ou en vertu de tout Document de Financement et après accord préalable et écrit de l'Etat et dont la durée ne peut excéder la Durée.

« **Taux d'Intérêt Contractuel** » désigne le *London Interbank Offered Rate* ou *LIBOR* pour les dépôts à trois (3) mois en Dollars publiés par *Intercontinental Exchange Benchmark Administration Ltd* ou l'entité de remplacement responsable de l'administration du LIBOR à trois (3) mois le cas échéant, à 11h45 (GMT) plus deux (2) points.

« **Taxes** » désigne toute taxe, droit, prélèvement, redevance, frais et, plus généralement, tout impôt (y compris les droits de douane) ou taxe parafiscale payable à l'Etat ou à toute Autorité de l'Etat.

« **Terrains du Projet** » désigne selon le contexte, tous les sites, terrains, espaces ou emplacement de quelque nature que ce soit, qui sont nécessaires à l'exécution des Activités Portuaires (y compris toute partie du domaine public ou privé de l'Etat, ou incorporé au domaine public ou privé de toute autre entité juridique) et devant être obtenus conformément

aux procédures définies dans le Cadre du PARC, étant spécifié que, bien que la plupart des Terrains du Projet soient, en principe, situés à l'intérieur de la Zone Portuaire, certains Terrains du Projet, tels que ceux qui sont nécessaires à l'exécution des routes d'accès, à la production et au transport d'électricité pour les Activités Portuaires ou pour le relogement des Personnes Affectées par le Projet Portuaire, pourront être situés entièrement ou partiellement, hors des limites de la Zone Portuaire, lorsque nécessaire. Les Terrains du Projet situés dans la Zone Portuaire sont exclusivement ou principalement dédiés au Projet Portuaire alors que les Terrains du Projet situés hors de la Zone Portuaire ne le sont pas.

« **Tiers** » désigne une personne, société ou toute autre entité qui n'est ni une partie à la présente Convention Portuaire, ni un Affilié.

« **Travaux de Construction** » désigne tous les travaux préparatoires, de construction et de développement des Infrastructures Portuaires à réaliser par la Société Portuaire dans le cadre de la présente Convention Portuaire.

« **Travaux de Maintenance et Renouvellement** » désigne les travaux effectués par la Société Portuaire ou le cas échéant, l'Exploitant sur les Infrastructures et Equipements Portuaires conformément au Programme de Maintenance et de Renouvellement destinés à en permettre une utilisation continue, dans le respect des règles de sécurité, en maintenir les performances et en prolonger la durée de vie. Les dépenses de maintenance sont traitées par la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant comme des charges d'exploitation (OPEX) et les dépenses de renouvellement sont traitées par la Société Portuaire comme des charges d'investissements (CAPEX).

« **TVA** » désigne la taxe sur la valeur ajoutée, telle que définie dans le Droit en Vigueur.

« **Violation Substantielle de l'Etat** » désigne l'un des événements suivants ayant un Effet Défavorable Significatif sur la Société Portuaire ou sur le Projet Portuaire :

- (a) l'Etat ou toute Autorité Publique prend toute mesure (ou toute mesure d'effet équivalent) ou action ayant une incidence équivalente à une expropriation ou nationalisation de tout ou partie des droits de la Société Portuaire, ou de toute autre Société partie à la présente Convention, à la Convention de Base et/ou à la Convention Ferroviaire;
- (b) la résiliation par l'Etat de tout ou partie de la présente Convention sauf à la suite de l'exercice régulier par l'Etat de son droit de résilier prévu dans la présente Convention Portuaire, ou toute modification unilatérale par l'Etat de la présente Convention affectant défavorablement l'existence, la nature, la validité et/ou l'étendue de tout ou partie des droits et/ou des obligations de la Société Portuaire et/ou de toute autre société qui y est partie ;
- (c) la résiliation par l'Etat de tout ou partie de la Convention de Base et/ou de la Convention Ferroviaire sauf à la suite de l'exercice régulier par l'Etat de son droit de résilier prévu dans la Convention de Base et/ou dans la Convention Ferroviaire ou toute modification unilatérale par l'Etat de la Convention Base et/ou de la Convention Ferroviaire affectant défavorablement l'existence, la nature, la validité et/ou l'étendue de tout ou partie des droits et/ou des obligations des sociétés parties à la Convention Base et/ou à la Convention ;
- (d) toute modification du Droit en Vigueur et en particulier en matière d'Exploitation Portuaire affectant l'existence, la nature, la validité et/ou l'étendue et/ou ayant un impact significatif sur tout ou partie des droits et/ou des obligations de la Société Portuaire, le cas échéant de l'Exploitant, l'un de leurs Affiliés et/ou un Sous-Traitant Exclusif en vertu de la présente Convention Portuaire que l'Etat cherche à appliquer à la Société, l'un de ses Affiliés et/ou l'un de ses Sous-Traitants Exclusifs de façon discriminatoire (seule ou avec d'autres) et qui affecte négativement la Société Portuaire, l'un de ses Affiliés et/ou l'un de ses Sous-Traitants Exclusifs en ce qui concerne leurs droits ou obligations à l'égard du Projet Portuaire, ou de la

présente Convention dont résulte une perte ou un coût supplémentaire ; et

qui n'est pas causé par une Violation Substantielle de la Société Portuaire et/ou un Evénement de Force Majeure.

« **Violation Substantielle de la Société Portuaire** » désigne l'un des événements suivants qui a un Effet Défavorable Significatif sur l'État ou sur le Projet Portuaire :

- (a) la défaillance grave par la Société Portuaire de réaliser l'Etude de Faisabilité;
- (b) le manquement grave et répété aux Bonnes Pratiques en matière Portuaire;
- (c) la défaillance grave par la Société Portuaire à respecter le Chronogramme du Projet ;

qui n'est pas causé par une Cause Légitime, une Violation Substantielle de l'Etat et/ou un Evènement de Force Majeure.

« **Zone Commune de Navigation** » : désigne la zone de navigation libre, située en dehors de la Zone Portuaire, pouvant être utilisée par chaque opérateur de transport ou d'engins maritimes, et à l'intérieur de laquelle le stationnement des engins maritimes et le déploiement de tous moyens logistiques, câbles sous-marins sont interdits, en raison du risque de collision avec les engins maritimes, et d'obstruction des voies navigables.

« **Zone Portuaire** » ou « **Périmètre de la Zone Portuaire** » désigne la zone ou tout autre lieu identifié par la Société Portuaire et/ou par l'Exploitant pour la construction du port, y compris les points d'ancrage, les chéneaux (accès et navigation) et la zone de transbordement, approuvés par l'État et intégrés dans le Décret PIN sur lesquels la Société Portuaire et l'Exploitant de l'Infrastructure Portuaire ont des droits exclusifs d'utilisation, d'exploitation et de jouissance. Une fois identifiée et approuvée, la Zone Portuaire sera annexée à la Convention et en fera partie intégrante.

« **Zone Portuaire Initiale** » désigne le tracé et le périmètre proposé pour la construction du port et dont les coordonnées géographiques seront définies sur la carte annexée au Décret PIN publié au Journal Officiel de la République de Guinée.

1.2 Interprétation

Dans la présente Convention Portuaire, sauf mention expresse contraire:

- (a) l'emploi du féminin inclut le masculin, et vice-versa ;
- (b) l'emploi du singulier inclut le pluriel, et vice-versa ;
- (c) les mots et expressions tels que « inclure », « incluant », « entre autres » et « comprendre » et « notamment » seront interprétés comme se référant à une liste non exhaustive ;
- (d) une référence à des contrats ou à des accords conclus entre les Parties et toute autre personne devra être traitée comme comprenant une référence aux amendements, ajouts, substitutions, novations ou cessions de ces contrats ou accords effectués ultérieurement ;
- (e) une référence à des « individus » ou « personnes » devra être traitée comme comprenant les corporations, les sociétés, les coentreprises, les sociétés en nom collectif et toutes autres entités ou associations ainsi que leurs ayant-droits ou cessionnaires ;
- (f) une référence à l'Etat renvoie à l'Etat et à ses démembrements ;
- (g) une référence à un ministère, une direction, un service de l'Etat renvoie à tout ministère, direction ou service auxquels seraient transférées les compétences et/ou attributions dudit ministère, direction ou service ;
- (h) les titres ne seront pas pris en compte dans l'interprétation de la présente

- Convention Portuaire;
- (i) les jours, mois ou années correspondent aux jours calendaires, mois calendaires ou années calendaires ;
 - (j) les références aux dates figurant dans la présente Convention Portuaire seront interprétées comme des références au calendrier grégorien ;
 - (k) aucune règle d'interprétation ne doit défavoriser une Partie plutôt qu'une autre du fait que cette Partie a élaboré tout ou partie de la présente Convention Portuaire ; et
 - (l) lorsqu'un mot ou une expression est défini, ses autres formes grammaticales revêtent la même signification.

2 Objet et portée de la Convention

2.1 Objet de la Convention

L'objet de la présente Convention est de :

- (a) définir les conditions légales, fiscales, administratives, financières, douanières et sociales dans lesquelles :
 - (i) la Société Portuaire assure la conception, le financement, la Construction, l'Acquisition, la Mise en service, la Mise en Exploitation et l'Extension des Infrastructures et Equipements Portuaires,
 - (ii) la Société Portuaire possède, maintient et exploite directement ou indirectement les Infrastructures et Equipements Portuaires et fournit des Services Portuaires,
 - (iii) le Client Fondamental a la priorité d'utilisation des Infrastructures et Equipements Portuaires pour le transport des Produits Miniers entre les mines des Blocs I et II de Simandou et le Port,
 - (iv) au terme de la présente Convention, la Société Portuaire transfère la propriété des Infrastructures et Equipements Portuaires à l'Etat;
 - (v) l'Etat accorde les garanties demandées par la Société Portuaire, le Client Fondamental et les Parties au Financement pour la mise en œuvre du Projet Portuaire ;
- (b) créer un cadre pour faciliter le financement nécessaire à la réalisation des Infrastructures Portuaires ;
- (c) prévoir les moyens par lesquels l'Etat facilitera la construction des Infrastructures et Equipements Portuaires, leur financement et la conduite des Activités Portuaires, y compris par l'octroi des garanties nécessaires pour la mise en œuvre des Infrastructures Portuaires ; et
- (d) la Société Portuaire et le Client Fondamental sont solidairement et conjointement responsables au titre de la présente Convention jusqu'à la Mise en Exploitation. Le Client Fondamental se substitue, d'office ou sur demande de l'Etat, à la Société si cette dernière est défaillante dans ses obligations au titre de la présente Convention et ne remédie pas à sa défaillance.

2.2 Portée de la Convention

La présente Convention prévaut sur tout échange écrit ou oral entre les Parties portant sur le Projet Portuaire.

3 Entrée en Vigueur

La présente Convention Portuaire entre en vigueur le lendemain de l'évènement, parmi les suivants, qui surviendra en dernier lieu :

- 3.1 l'octroi au Client Fondamental et l'enregistrement de la Concession Minière de Simandou Blocs I & II par décret.

- 3.2 la signature de la présente Convention Portuaire par les Parties ;
- 3.3 la signature de la Convention de Base et de la Convention Ferroviaire par les Parties concernées ;
- 3.4 la délivrance d'un avis juridique par la Cour Constitutionnelle de la République de Guinée sur la Convention Portuaire, la Convention de Base et la Convention Ferroviaire ;
- 3.5 la ratification de la Convention de Base, de la présente Convention Portuaire et de la Convention Ferroviaire par l'Assemblée Nationale ; et
- 3.6 la publication au Journal Officiel du décret de promulgation de la loi de ratification de l'ensemble du Projet incluant la Convention de Base, la Convention Portuaire et la Convention Ferroviaire, signé par le président de la République de Guinée.
 Sous réserve du respect du Droit en Vigueur et des termes de la présente Convention, l'État s'engage à fournir ses meilleurs efforts pour assurer l'exécution de toutes les formalités au titre du présent Article 3 dans les meilleurs délais.

4 Durée

- (a) La présente Convention prendra effet à la Date d'Entrée en Vigueur pour une durée de trente-cinq (35) années, à compter de la date de Mise en Exploitation (la « **Durée** »). Cette durée de la présente Convention sera prorogée automatiquement de la durée de réalisation de toute Extension nécessaire pour assurer le remboursement des investissements auxquels elle donnerait lieu.
- (b) La Durée est renouvelable pour une période de cinq (5) ans sauf dénonciation par l'une ou l'autre des Parties par écrit aux autres Parties au minimum deux (2) ans avant la fin de la Durée.
- (c) A l'issue de cette Durée y compris la période de renouvellement, les Infrastructures et Equipements Portuaires seront transférés à l'Etat sans contrepartie.
- (d) Dans les deux (2) ans du terme de la Durée ou de la période de prorogation, les Parties se réuniront en vue de convenir des termes et conditions selon lesquels la Société Portuaire et l'Etat pourront conclure une convention de concession fixant les modalités selon lesquelles la Société Portuaire pourra poursuivre d'exploiter, directement ou indirectement, les Infrastructures et Equipements Portuaires comme exploitant concessionnaire avec priorité d'accès aux Infrastructures et Equipements Portuaires pour le Client Fondamental et fourniture à ces derniers des Services Portuaires, contre versement à l'Etat d'une redevance de concession. Les Parties conviendront en même temps d'une procédure de retour (« **Procédure de Retour** ») qui permettra à l'Etat d'assumer le rôle de propriétaire des Infrastructures et Equipements Portuaires à la place de la Société Portuaire. La Procédure de Retour inclura:
 - (i) un transfert de compétences et la formation des cadres supérieurs et intermédiaires ;
 - (ii) la disponibilité de pièces détachées et des garanties de fourniture conformément aux termes convenus entre la Société Portuaire et l'Etat ; et
 - (iii) l'établissement d'un lien entre le programme d'entretien utilisé pendant la Durée et le programme d'entretien devant être utilisé suite au Retour des Infrastructures du Projet.

- (e) A l'expiration de la Durée ou en cas de résiliation anticipée, la Société Portuaire et/ou l'Exploitant doivent fournir à l'Etat tous manuels, diagrammes, dessins, documents, outils et équipements (y compris les clefs) dont il a été en possession ou dont il a eu le contrôle et qui se rapportent aux Infrastructures et Equipements Portuaires.

5 Mise en œuvre du Projet Portuaire

5.1 Dispositions générales

Les Parties conviennent que la mise en œuvre du Projet Portuaire se réalisera selon les étapes suivantes :

- (a) réalisation d'une Étude de Faisabilité Portuaire, du Plan de Gestion Environnementale et Sociale, des Cahiers des Charges et des Activités Locales avant la Date d'échéance de la réalisation de l'Etude de Faisabilité ;
- (b) approbation de l'Etude de Faisabilité Portuaire, du Plan de Gestion Environnementale et Sociale et des Cahiers des Charges ;
- (c) démarrage et achèvement de la Construction et de l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires conformément aux Cahiers des Charges et au Chronogramme du Projet Portuaire, avant la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires et élaboration du Programme de Maintenance ;
- (d) exploitation des Infrastructures et Equipements Portuaires par la signature et l'exécution de l'Accord de Services Portuaires et des Contrats de Services Portuaires ;
- (e) maintenance et renouvellement des Infrastructures et Equipements Portuaires conformément au Programme de Maintenance ; et
- (f) transfert des Infrastructures et Equipements Portuaires à l'Etat au terme de la présente Convention.

5.2 APS, APD, Étude de Faisabilité Portuaire, Plan de Gestion Environnementale et Sociale et Cahiers des Charges

- (a) A compter de la Date d'Entrée en Vigueur et dans un délai maximum de dix-huit (18) mois à compter de cette date, la Société Portuaire prépare et finance l'APS et le Cahier de Charges de Conception qu'elle soumettra à l'Etat pour approbation. Les projets d'APS et de Cahier de Charges de Conception seront soumis à des intervalles réguliers à l'Etat avec copie au Comité Technique. L'Etat disposera d'un délai d'un (01) mois à compter de la soumission pour faire part d'éventuelles observations au sujet de l'APS et du Cahier de Charges de Conception et fera ses meilleurs efforts pour les approuver dans les meilleurs délais n'excédant pas deux (2) mois à compter de la date de soumission initiale de l'APS et du Cahier de Charges de Conception. En cas d'absence de réaction de la part de l'Etat pendant ce délai de deux (2) mois, l'APS et/ou le Cahier de Charges de Conception seront réputés avoir été approuvés par l'Etat. Si les Parties ne parviennent pas à un accord sur l'APS et/ou le Cahier de Charges de Conception, cette divergence sera soumise à un expert indépendant désigné de commun accord par les Parties (ou en l'absence d'accord entre les parties dans un délai de deux semaines désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale), dont la détermination sera définitive. Les Parties reconnaissent que la saisine d'un expert indépendant conformément à ce paragraphe est susceptible de constituer une Cause Légitime.
- (b) A compter de la Date d'Entrée en Vigueur et dans un délai maximum de trente-six (36) mois à compter de cette date, la Société Portuaire finalise et finance l'APD ainsi

qu'une étude complète de faisabilité du Projet Portuaire (ci-après « **l'Etude de Faisabilité Portuaire** » qu'elle soumettra à l'Etat pour approbation. Les avant-projets de l'Etude de Faisabilité Portuaire et de l'APD seront transmis à des intervalles réguliers à l'Etat avec copie au Comité Technique.

La Société Portuaire s'engage à soumettre l'Etude de Faisabilité dans ce délai (ci-après la **Date d'échéance de réalisation de l'Etude de Faisabilité Portuaire** »). A compter de la Date d'Entrée en Vigueur et dans un délai maximum de trente-six (36) mois à compter de cette date, la Société Portuaire prépare et finance un Plan de Gestion Environnementale et Sociale qui doit respecter les Standards du Projet et le Droit en Vigueur.

L'Etude de Faisabilité Portuaire doit respecter les Standards du Projet et inclure :

- (ii) le coût d'investissement nécessaire au développement du Projet Portuaire et un Programme d'Investissements ;
- (iii) le tracé de la Zone Portuaire Initial ;
- (iv) les caractéristiques techniques des Infrastructures et Equipements Portuaires ;
- (v) la Capacité des Infrastructures Portuaires et la Capacité Réservée ;
- (vi) le Chronogramme du Projet ;
- (vii) le Programme d'Investissements et le calendrier de mobilisation des fonds qui doit être compatible avec les phases de réalisation de la Construction et de l'Acquisition, et
- (viii) un Avant-Projet Détaillé.

L'Etude de Faisabilité Portuaire doit prendre en compte, notamment pour la délimitation de la Zone Portuaire Initiale, la possibilité d'augmenter la Capacité de l'Infrastructure Portuaire et d'évacuer d'autres types de minerais et de marchandises.

- (c) L'Etude de Faisabilité Portuaire et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale doivent être soumis à l'approbation écrite de l'Etat par la Société Portuaire.

L'Etat disposera d'un délai d'un (1) mois à compter de la soumission pour faire part d'éventuelles recommandations au sujet de l'Etude de Faisabilité Portuaire et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale et fera ses meilleurs efforts pour les approuver dans les meilleurs délais n'excédant pas deux (2) mois à compter de la date de soumission initiale de l'Etude de Faisabilité Portuaire et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale. En cas d'absence de réaction de la part de l'Etat pendant ce délai de deux (2) mois l'Etude de Faisabilité Portuaire et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale seront réputés avoir été approuvés par l'Etat.

- (d) Si l'Etude de Faisabilité Portuaire n'est pas positive ou que l'Etat ne l'a pas approuvée :

- (i) la Société aura l'obligation de faire réaliser à ses frais une étude de faisabilité supplémentaire en concertation avec un expert indépendant désigné par l'Etat dont l'identité sera convenue par la Société ; et

- (ii) si l'étude de faisabilité supplémentaire démontre que le Projet Portuaire n'est pas viable et l'expert indépendant est d'accord avec l'étude de faisabilité supplémentaire, les Parties s'engagent de renégocier l'étendue et les conditions du Projet Portuaire de manière à assurer que l'Etude de Faisabilité initiale soit rendue positive au regard de ces nouvelles étendues et conditions ; et

- (iii) si les Parties ne parviennent pas à trouver un accord conformément au paragraphe (ii) dans un délai de soixante (60) jours, la Société Portuaire pourra

renoncer à la présente Convention sans autre pénalité que de conserver à sa charge la totalité des dépenses et investissements réalisés jusqu'à cette date.

- (e) Sur la base de l'Etude de Faisabilité Portuaire et du Plan de Gestion Environnementale et Sociale approuvés par l'Etat, la Société Portuaire prépare et finance :
 - (i) le Cahier des Charges de la Construction,
 - (ii) le Cahier des Charges de l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires, et
 - (iii) le Cahier des Charges de la Maintenance, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant.
- (f) Les avant-projets des Cahiers de Charges visés au paragraphe précédent seront transmis à des intervalles réguliers à l'Etat avec copie au Comité Technique. Ces Cahiers des Charges doivent être finalisés et soumis par la Société Portuaire à l'Etat pour approbation dans un délai de deux (2) mois après la soumission de l'APD. Ces Cahiers des Charges sont communiqués à l'Etat conformément au Chronogramme. L'Etat qui peut se faire assister d'un Ingénieur Conseil disposera d'un délai d'un (01) mois à compter de la soumission des Cahiers de Charges pour faire part d'éventuelles observations au sujet des Cahiers des Charges et fera ses meilleurs efforts pour les approuver dans les meilleurs délais n'excédant pas deux (2) mois à compter de la date de soumission initiale des Cahiers des Charges. En cas d'absence de réaction de la part de l'Etat pendant ce délai de deux (2) mois, les Cahiers de Charges seront réputés avoir été approuvés par l'Etat. Si les Parties ne parviennent pas à un accord sur les Cahiers de Charges pendant ce délai de deux (2) mois, cette divergence sera soumise à un expert indépendant désigné de commun accord par les Parties (ou en l'absence d'accord entre les parties dans un délai de deux semaines désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale), dont la détermination sera définitive. Les Parties reconnaissent que la saisine d'un expert indépendant conformément à ce paragraphe est susceptible de constituer une Cause Légitime.
- (g) La Construction doit débiter et être poursuivie par la Société Portuaire immédiatement à compter de la Date d'échéance de démarrage du Projet Portuaire qui doit intervenir quatre (4) mois à compter de l'approbation des Cahiers de Charges.

5.3 Préséance

En cas de contradiction entre les stipulations des documents prévus par l'Article 5.2, les documents auront la préséance dans l'ordre suivant :

- (1) Cahier de Charge de Conception
- (2) Cahier de Charge de Construction
- (3) Cahier des Charges de l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires, et
- (4) Cahier des Charges de la Maintenance etc.

5.4 Activités Locales et Facilitatrices

À compter de la Date d'Entrée en Vigueur, la Société Portuaire et le cas échéant, l'Exploitant, sont autorisés à mener l'une ou l'ensemble des activités convenues entre les Parties dans un délai de six (6) mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur dans le cadre des « **Activités Locales et Facilitatrices** », qui sera annexé à la présente Convention et en fera partie intégrante, afin de poursuivre le développement du Projet Portuaire en parallèle à la réalisation

de l'Étude de Faisabilité. Dans la mesure où les Activités Locales impliquent la réalisation de constructions temporaires ou définitives préalables à la Construction, la Société Portuaire et le cas échéant, l'Exploitant doit, en entreprenant les travaux de construction pertinents, se conformer aux Bonnes Pratiques en matière de construction et au Droit en Vigueur.

L'Etat veillera à ce que les activités convenues dans le cadre des « **Activités Locales et Facilitatrices** » soient mises en œuvre dans les délais prévus pour chacune d'entre elles. Les Parties reconnaissent que tout retard dans l'achèvement des Activités Facilitatrices est susceptible de constituer une Cause Légitime.

5.5 Financement des Activités Portuaires

A compter de la date d'Entrée en Vigueur, la Société Portuaire s'engage à mener toute action avec les Parties au Financement pour s'assurer que le Financement des Activités Portuaires soit mobilisé au plus tard à la Date d'échéance de démarrage du Projet Portuaire et puisse être utilisé dans le respect du Chronogramme du Projet.

5.6 Prorogation des Dates d'échéance

En cas de Cause Légitime, toute Date d'échéance et toute date du chronogramme du projet ainsi que les avantages fiscaux et douaniers seront prorogés à due concurrence des effets de la Cause Légitime.

Si la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition est prorogée en vertu de la présente Convention, le Client Fondamental peut réviser son calendrier de développement pour l'Infrastructure Minière dans le cadre et conformément aux dispositions de la Convention de Base afin de tenir compte de la prorogation.

Le Client Fondamental et l'Etat seront tenus au courant par la Société Portuaire et le cas échéant, l'Exploitant de toute prorogation prévue par la présente Convention Portuaire. Le Client Fondamental informe l'Etat et la Société Portuaire de toute prorogation du calendrier de la Convention de Base.

5.7 Travaux de Construction

- (a) La Société Portuaire doit débiter la Construction immédiatement à compter de la Date d'échéance de démarrage du Projet et la poursuivre conformément au Chronogramme du Projet.
- (b) La Société Portuaire s'engage à communiquer par écrit à l'Etat, dès que possible après la fin de chaque trimestre, une mise à jour indiquant les travaux de Construction réalisés au cours du trimestre écoulé et l'avancement des travaux de Construction par rapport au Chronogramme du Projet.
- (c) Si la Société Portuaire apprend qu'un événement, ou une série d'événements, est susceptible de constituer une Cause Légitime, la Société Portuaire doit en informer sans délai l'Etat par une notification écrite suffisamment détaillée pour permettre à l'Etat de prendre des mesures rectificatives dans les délais nécessaires.
- (d) Les Parties conviennent qu'elles doivent se réunir et examiner les progrès de l'Étude de Faisabilité et de la Date d'échéance de démarrage de la Construction régulièrement, sur demande d'une ou l'autre des Parties, à compter de la Date d'Entrée en Vigueur.
- (e) À chaque réunion, les Parties collaborent pour identifier tous les obstacles aux Dates d'échéance applicables et pour explorer et convenir des solutions appropriées afin que ces obstacles soient minimisés ou surmontés.

6 Construction et Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires

6.1 Principes généraux de la Construction et de l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires

- (a) L'Etat accorde à la Société Portuaire le droit de construire, acquérir et maintenir les Infrastructures et les Equipements Portuaires à l'intérieur de la Zone Portuaire et sur les Terrains du Projet conformément aux dispositions de la présente Convention et au Droit en Vigueur.
- (b) La Société Portuaire s'engage à effectuer, ou faire effectuer, sous sa responsabilité et son contrôle exclusif, tous les travaux de Construction de façon strictement conforme aux Cahiers des Charges et d'acquérir les Equipements Portuaires, afin que la Construction et la Mise en service puis la Mise en Exploitation interviennent conformément au Chronogramme du Projet.
- (c) La Société Portuaire est responsable de la conduite et de la gestion de l'ensemble des Activités Portuaires depuis la Mise en Exploitation jusqu'à leurs Extensions. Cette responsabilité inclut la conclusion des contrats de Construction et d'Acquisition, le suivi et le contrôle des travaux de Construction et du processus d'Acquisition, la réception des travaux de Construction et des Equipements Portuaires et leur paiement après réalisation des vérifications techniques et essais requis, et exécutés conformément aux Bonnes Pratiques en matière Portuaire. Les Parties reconnaissent que l'Etat peut à tout moment, après notification dans un délai raisonnable à la Société Portuaire et dans le respect des contraintes de sécurité et des programmes d'activité, inspecter et auditer tous les travaux de Construction en cours et les rapports et documents relatifs audits travaux. Dans ce cadre l'Etat peut se faire assister ou représenter par un Ingénieur Conseil auquel la Société Portuaire doit communiquer toutes les informations relatives à la Construction et l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires sur demande de ce dernier.
- (d) La Société Portuaire s'engage à ce que l'Etat ou l'Ingénieur Conseil ait un libre accès aux sites de réalisation des travaux de Construction et aux documents relatifs à la Construction. La Société Portuaire s'engage à informer par écrit l'Etat et l'Ingénieur Conseil de toute réunion de chantier ou de tout autre procédure de revue du Projet Portuaire (y compris son stade d'avancement et les problèmes techniques et les performances par rapport au Chronogramme ou autre Indice Clé de Performance) et à permettre à l'Etat et à l'Ingénieur Conseil de participer à ces réunions de chantier et à remettre à l'Etat et à l'Ingénieur Conseil une copie de toute convocation ou invitation et tout procès-verbal ainsi que toute pièce justificative.
- (e) Les inspections, audits et participations aux réunions de chantier de l'Etat et/ou de l'Ingénieur Conseil ne sauraient s'interpréter comme déchargeant la Société Portuaire de, et comme transférant à l'Etat et/ou à l'Ingénieur Conseil, tout ou partie de la responsabilité de la Société Portuaire au titre de la conduite de la Construction et de l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires. Tout manquement aux Cahiers des Charges doit être corrigé par la Société Portuaire sans délai dès que l'un d'eux en a connaissance.
- (f) La Société Portuaire acquiert les droits de propriété sur les Infrastructures et Equipements Portuaires au fur et à mesure de leur Construction et Acquisition. Ces droits comprennent, sans s'y limiter, le droit de posséder des Actifs du Projet correspondants et de constituer des Sûretés sur ces Actifs sous réserve de l'accord préalable et écrit de l'Etat.

6.2 Impact sur les autres conventions portant sur le Projet Portuaire

La Société Portuaire et le Client Fondamental reconnaissent et conviennent que l'exécution opportune et correcte de leurs obligations en vertu de la présente Convention Portuaire en matière de Construction et d'Acquisition est essentielle à l'exécution par le Client Fondamental de ses obligations en vertu de la Convention de Base et de la Convention Ferroviaire et à la mise en œuvre du Projet Portuaire dans son ensemble.

7 Test d'Achèvement et de réception des Infrastructures et Equipements Portuaires

- (a) La Société Portuaire doit préparer un ensemble de procédures relatives à la réception des travaux de Construction puis de l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires et la Mise en service technique des Infrastructures Portuaires (ci-après la « **Procédure relative à la réception des Infrastructures Portuaires** ») pour que les travaux de Construction et les Acquisitions des Infrastructures et Equipements Portuaires soient achevés et réceptionnés à la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition.
- (b) La Procédure relative au Test d'Achèvement est soumise pour avis conforme à l'Etat qui peut se faire assister de l'Ingénieur Conseil. La Société Portuaire doit inviter l'Etat et l'Ingénieur Conseil aux procédures de réception des travaux de Construction et de réception des Equipements Portuaires, leur fournir une copie de la Procédure relative à la réception des Infrastructures Portuaires.
- (c) La Société Portuaire doit identifier et nommer, avec l'approbation écrite de l'Etat, un consultant qualifié et expérimenté en matière d'Infrastructures (ci-après le « **Certificateur Indépendant** ») afin qu'il inspecte en toute indépendance les Infrastructures et les Equipements Portuaires et qu'il exerce les fonctions de Certificateur Indépendant. La mission du Certificateur Indépendant est établie par la Société Portuaire conformément au présent Article 7 et aux Bonnes Pratiques en matière Portuaire et transmise à l'Etat pour avis. Le coût du Certificateur Indépendant est à la charge de la Société Portuaire.
- (d) La Société Portuaire doit notifier par écrit la nomination du Certificateur Indépendant à l'Etat et la date à laquelle la Société Portuaire estime que l'achèvement de la Construction interviendra conformément au Chronogramme du Projet. Cette notification devant être fournie au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la Date d'échéance d'achèvement de la Construction. A la suite de cette notification, le Certificateur Indépendant doit conduire sa mission de certification des Infrastructures conformément à la Procédure relative à la réception des Infrastructures Portuaires.
- (e) Dès que les procédures de réception des travaux de Construction et les tests de Mise en service technique des Infrastructures ont été menés avec succès conformément à la Procédure relative au Test d'Achèvement, le Certificateur Indépendant certifie par écrit à la Société Portuaire, au Client Fondamental, le cas échéant à l'Exploitant, et à l'Etat que la Date d'échéance d'achèvement de la Construction a été atteinte, en émettant un unique certificat (dénommé ci-après « **Certificat d'Achèvement et de compatibilité des Infrastructures Portuaires** »).
- (f) Si les tests de mise en service n'ont pas été réussis, le Certificateur Indépendant doit notifier aux Parties les corrections aux travaux de Construction devant être réalisées et ces corrections et modifications sont réalisées sans délai par la Société Portuaire pour que de nouvelles procédures de réception des travaux de Construction et des Equipements Portuaires et de tests de Mise en service des Infrastructures Portuaires puissent être menées par le Certificateur Indépendant jusqu'à ce qu'ils soient réussis.
- (g) L'émission d'un Certificat d'Achèvement et de compatibilité des Infrastructures Portuaires n'a pas pour effet de limiter ou d'affecter :
 - (i) l'obligation de la Société Portuaire au titre de la Construction et de l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires conformément aux stipulations de la présente Convention, et

- (ii) l'obligation de la Société Portuaire d'exploiter et entretenir les Infrastructures Portuaires conformément aux stipulations de la présente Convention.
- (h) La Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant doit obtenir toutes les autorisations requises par le Droit en Vigueur pour l'entretien, la maintenance ou l'exploitation de toute ou partie de l'Infrastructure Portuaire.

8 Extension des Infrastructures Portuaires

8.1 Principes généraux

- (a) La Société Portuaire ne peut entreprendre une Extension avant la Date d'échéance d'achèvement des Infrastructures Portuaires.
- (b) L'exploitation des Infrastructures Portuaires issues d'une Extension est faite conformément aux dispositions sur l'exploitation des Infrastructures et des Equipements Portuaires.
- (c) Une demande d'Extension peut être proposée à la Société Portuaire par (i) le Client Fondamental ou (ii) un Client Tiers ou (iii) l'Etat.
- (d) Lorsque les projections font apparaître que la Capacité Maximum des Infrastructures Portuaires va être atteinte, le Client Fondamental et la Société Portuaire devront se réunir pour convenir des suites à donner à un projet d'Extension.
- (e) L'Extension de la capacité des Infrastructures et Equipements Portuaires pour répondre à une demande d'un Client Tiers ou de l'Etat suit le Régime d'accès des tiers qui sera convenu entre les Parties dans un délai de six (6) mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur et qui sera annexé à la présente Convention.
- (f) La répartition des coûts de Construction ou d'Acquisition et de maintenance des Infrastructures et Equipements Portuaires issus d'une Extension entre les clients de la Société Portuaire et, le cas échéant, de l'Exploitant, est faite conformément au Régime d'accès des tiers, au Droit en Vigueur ou au modèle type de Contrat d'Opération Multi-utilisateurs qui en est issu.

8.2 Etude et réalisation d'une Extension par la Société Portuaire

- (a) La Société Portuaire peut de sa propre initiative réaliser à tout moment une Etude de Faisabilité d'Extension.
- (b) Tout projet d'Extension des Infrastructures et Equipements Portuaires d'un Client Tiers ou de l'Etat doit faire l'objet d'une demande écrite et motivée à la Société Portuaire qui en adresse copie au Comité Technique.
La Société Portuaire n'est tenue de réaliser une étude de faisabilité que si le Comité Technique estime que les conditions énoncées dans le paragraphe (d) ci-dessous sont respectées. L'Etude de Faisabilité d'Extension contient notamment une estimation préliminaire du type de travaux de Construction ou des Acquisitions des Infrastructures et Equipements Portuaires de l'Extension.
- (c) Si la demande d'Extension est liée au fait que la Capacité Maximum des Infrastructures et Equipements Portuaires a été atteinte, l'étude de faisabilité doit notamment étudier si une Capacité Supplémentaire ne peut être obtenue par une meilleure organisation du plan de transport et de la circulation des navires dans le respect des règles de sécurité et des Bonnes Pratiques en matière Portuaire. Ce n'est que si la réponse est négative qu'une Extension par augmentation des Equipements Portuaires doit être analysée.
- (d) Aucune Extension ne pourra porter atteinte à l'efficacité opérationnelle et la performance des Infrastructures et Equipements Portuaires conçus en priorité pour les besoins du Client Fondamental, puis pour les besoins de tout Client Tiers. Si tel

n'est le cas, la Société Portuaire doit en justifier par écrit au demandeur de l'Extension avec copie au Comité Technique pour information, afin que la demande d'Extension soit modifiée.

- (e) Si l'Etude de Faisabilité d'Extension est positive, la Société Portuaire met tout en œuvre pour exécuter les Constructions et/ou Acquisitions d'Extension conformément :
 - (iv) à l'Etude de Faisabilité d'Extension et,
 - (v) aux cahiers des charges de Construction et/ou d'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires et,
 - (vi) au Droit en Vigueur et aux Bonnes Pratiques en matière Portuaire.
- (f) L'Etat bénéficie des mêmes droits d'inspection et d'audit des Extensions que ceux pour la Construction des Infrastructures Portuaires ;
- (g) Le coût de l'Etude de Faisabilité d'Extension, des cahiers des charges requis, des Constructions et des Acquisitions des Extensions demandées par un Client Tiers ou l'Etat suivent le Régime d'accès des tiers. Le coût de l'Etude de Faisabilité d'Extension, des cahiers des charges requis, des Constructions et des Acquisitions des Extensions demandées par la Société Portuaire ou le Client Fondamental sont à la charge du demandeur ;
- (h) L'Etat octroie les Autorisations nécessaires pour le développement et l'exploitation de toute Extension dans les conditions prévues par la présente Convention et le Droit en Vigueur ;
- (i) Si la réalisation de l'Extension nécessite une modification impérative de la Zone Portuaire, l'Etat fera ses meilleurs efforts pour mettre en place un nouveau décret PIN matérialisant les modifications nécessaires à l'Extension ;
- (j) La Société Portuaire acquiert les droits de propriété sur les Extensions des Infrastructures et Equipements Portuaires au fur et à mesure de leur Construction et Acquisition. Ces droits comprennent, sans s'y limiter, le droit de posséder des Actifs de l'Extension et de constituer des Sûretés sur ces Actifs sur simple notification de l'Etat ;
- (k) Une fois l'Extension réalisée, la Société Portuaire doit gérer l'ensemble des activités connexes à l'Extension, dans les mêmes conditions que celles des Infrastructures prévues à l'Article 13 de la présente Convention Portuaire, et pourra déléguer cette gestion à l'Exploitant en tant que contractant indépendant.

9 Maintenance et renouvellement des Infrastructures Portuaires

9.1 Principes généraux

Durant toute l'exécution de la présente Convention Portuaire, la Société Portuaire a la responsabilité de la bonne utilisation et de la maintenance des Infrastructures et Equipements Portuaires de façon qu'ils conviennent toujours à l'usage et la destination auxquels ils sont destinés à titre principal et à titre secondaire, que leur performance mentionnée dans l'Etude de Faisabilité Portuaire et les Cahiers des Charges soit maintenue et qu'ils puissent être toujours exploités dans les conditions prévues par la présente Convention, les Bonnes Pratiques en matière Portuaire et le Droit en Vigueur, notamment en termes de sécurité.

A cet effet, l'Etat et la Société Portuaire conviennent que pendant la Durée de la présente Convention Portuaire, la Société Portuaire et le cas échéant l'Exploitant en tant que contractant indépendant de la Société Portuaire doivent veiller à ce que les Infrastructures et Equipements Portuaires soient adaptés aux évolutions de la technique en matière portuaire, aux Bonnes

Pratiques et au Droit en Vigueur, notamment en termes de sécurité et procéderont aux adaptations et changements des Infrastructures et Equipements Portuaires requis à cette fin.

9.2 Cahier des Charges et Programme de maintenance

- (a) La Société Portuaire établit, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, concomitamment à l'achèvement de la Construction et de l'Acquisition des Infrastructures et Equipements Portuaires, un Cahier des Charges de la Maintenance qui porte sur :
- (i) les Travaux de Maintenance et de Renouvellement des Infrastructures Portuaires et,
 - (ii) les standards, normes et méthodes applicables pour la maintenance et le renouvellement d'Infrastructures destinées au transport et à l'exportation de marchandises. Le Cahier des Charges de la Maintenance doit être communiqué à l'Etat, qui pourra se faire assister de l'Ingénieur Conseil, pour avis au plus tard à la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition.

La Société Portuaire, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, est tenue d'établir, sur la base du Cahier des Charges de la Maintenance, un Programme de Maintenance pluriannuel devant être décliné en programmes annuels et soumis pour avis simple de l'Etat, qui pourra se faire assister de l'Ingénieur Conseil, tous les ans à la fin de chaque année ou exercice social pour l'année ou l'exercice social suivant.

- (b) Chaque Programme de Maintenance doit indiquer les actions de maintenance et de renouvellement des Infrastructures devant être réalisées et le calendrier de leur réalisation. Au fur et à mesure de son exécution, la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant informe l'Etat de la réalisation du Programme de Maintenance, des difficultés rencontrées et des mesures engagées pour pallier ou corriger ces difficultés. Sur demande de l'Etat ou du Client Fondamental, la Société Portuaire est tenue de fournir tout renseignement sur l'exécution du Programme de Maintenance.

Dans le cas où les dispositions arrêtées par la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant en matière de maintenance et de renouvellement sont contraires aux principes généraux visés à l'Article 9.1 ou menacent la qualité et/ou la performance des Infrastructures Portuaires, l'Etat peut, après avoir entendu la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant, prescrire l'application des mesures de correction nécessaires.

- (c) A défaut d'accord entre l'Etat et la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant sur les mesures de corrections, l'Etat et la Société Portuaire s'en remettent à l'avis d'un expert indépendant spécialisé en matière d'Infrastructures dont l'avis liera l'Etat et la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant. L'expert indépendant sera désigné de commun accord par les Parties (ou, en l'absence d'accord entre les parties dans un délai de deux semaines, désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale).

Faute pour la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant de prendre les mesures de correction convenues avec l'Etat ou recommandées par l'expert indépendant, et quinze (15) jours après mise en demeure restée sans effet, l'Etat désigne tout tiers qualifié pour effectuer les travaux de correction aux frais et risques de la Société Portuaire et, le cas échéant, de l'Exploitant. Il en informe la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant. La Société Portuaire ou, le cas échéant l'Exploitant, est alors tenue de permettre au tiers désigné par l'Etat d'avoir accès aux Infrastructures pour pouvoir réaliser les travaux de correction.

10 Terrains du Projet et Droits Fonciers

10.1 Projet d'intérêt national

L'État a accordé le Décret PIN pour tous les espaces ou domaines nécessaires à la réalisation des Infrastructures Portuaires. Le Décret PIN est annexé à la Convention et en fait partie intégrante.

L'État doit :

- (a) assurer que la déclaration du Projet Portuaire comme Projet d'intérêt national est effective et maintenue pour une période commençant à compter de la date de publication du Décret PIN et se terminant à la date où l'ensemble des Droits Fonciers et Autorisations sur tous les Terrains du Projet a été octroyé à la Société Portuaire;
- (b) utiliser et mettre en œuvre tous les droits conférés par le Décret PIN pour attribuer à la Société Portuaire de tels Droits Fonciers comme nécessaires dans le but de réaliser les Activités Portuaires ;
- (c) prendre des mesures efficaces pour assurer une publicité et une information adéquates afin que l'existence du Décret PIN et ses conséquences juridiques soient portées directement à l'attention des sections concernées du public (y compris les autorités locales, les registres fonciers, les notaires, les autorités coutumières et les résidents) afin d'assurer son application effective ; et
- (d) confirmer la priorité du Projet Portuaire sur tout autre projet sur le territoire de la République de Guinée et en particulier sur les projets antérieurs ayant fait l'objet d'un autre décret PIN, y compris le cas échéant en constatant le fait que ce dernier décret PIN est désormais privé d'effet.

10.2 Cadre du PARC

Dès la Date d'Entrée en Vigueur, les Parties feront tout ce qui est nécessaire pour élaborer et mettre en œuvre un Cadre de PARC relatif au Projet Portuaire et au plus tard à la Date d'Entrée en Vigueur. L'État s'engage à mettre en œuvre les dispositions du Décret PIN d'une manière compatible avec les dispositions de la présente Convention et, en particulier, en vue de faciliter la réalisation des Activités Portuaires.

10.3 Accès aux Terrains du Projet

L'État s'engage à accorder à la Société Portuaire et le cas échéant à l'Exploitant, au Client Fondamental et à leur sous-traitants respectifs un droit d'accès à la Zone Portuaire afin de compléter les études et travaux nécessaires à l'identification des Terrains du Projet, en exigeant des Autorités de l'Etat compétentes, y compris les départements décentralisés, de faciliter et coordonner l'accès à la Zone Portuaire et aux terrains des propriétaires et des exploitants des activités qui sont régulièrement menées dans la Zone Portuaire, pour leur permettre de mettre en œuvre les études et travaux susmentionnés.

Ce droit d'accès restera en vigueur jusqu'à ce que l'octroi des Droits Fonciers et le droit d'occuper les Terrains du Projet entrent en vigueur.

10.4 Terrains du Projet

- (a) Les Terrains du Projet doivent être mis par l'Etat à la disposition de la Société Portuaire et la Société Portuaire doit les occuper uniquement pour les Activités Portuaires.
- (b) Les Parties reconnaissent que les Terrains du Projet peuvent inclure une partie du domaine privé ou public de l'Etat.
- (c) L'État doit prendre toutes les mesures requises conformément à la présente Convention, au Cadre du PARC et au Décret PIN afin que les Terrains du Projet soient octroyés pour un usage et une occupation exclusivement liés aux Activités Portuaires, et que toutes les parties des terres nécessaires à la réinstallation des Personnes Affectées par le Projet Portuaire soient mises à la disposition des Personnes Affectées par le Projet

Portuaire.

10.5 Droits se rapportant aux Terrains du Projet

- (a) Indépendamment du fait que le Décret PIN est émis par l'État, l'État accordera à la Société Portuaire les Droits Fonciers nécessaires à l'exécution des Activités d'Infrastructures.
- (b) L'État accepte de ne pas accorder de Droits Fonciers concurrents à des tiers dans la Zone Portuaire ou de droits qui seraient incompatibles avec les droits de la Société Portuaire de mener à bien les Activités Portuaires.
- (c) Sur les Terrains du Projet, qu'ils appartiennent au domaine public ou au domaine privé de l'Etat, la Société Portuaire bénéficie d'un droit réel à compter de leur mise à disposition et pendant toute la durée de la présente Convention, droit réel sur le fondement duquel elle fait construire les Infrastructures et en acquiert la propriété exclusive. Il est convenu entre les Parties qu'au terme de la présente Convention et sauf accord différent entre l'Etat et les Parties au Financement, toutes les Suretés portant sur les Actifs du Projet Portuaire revenant à l'Etat doivent avoir été purgées ou levées de sorte que les Actifs du Projet Portuaire soient transférés libres de droits de tiers.
- (d) A l'issue de la mise en œuvre du Cadre du PARC et du paiement par la Société Portuaire de l'ensemble des coûts y liés en particulier la réinstallation et l'indemnisation des Personnes affectées par le Projet Portuaire, la Société Portuaire ne sera redevable d'aucun arriéré d'impôts, taxe ou redevance fonciers dont l'exigibilité est antérieure à l'acquisition par la Société Portuaire des Droits Fonciers. Elle ne sera soumise à aucune redevance, loyer, taxe ou paiement de quelque nature que ce soit en contrepartie de l'attribution par l'Etat des Droits Fonciers.
- (e) Afin de permettre la réalisation des Activités d'Infrastructure, l'Etat accepte que la Société Portuaire, puisse accorder un droit d'occupation sur les Terrains du Projet au profit d'un Sous-Traitant Exclusif, de leurs Affiliés sans qu'une quelconque Autorisation ne soit requise autre qu'une notification à l'Etat.
- (f) L'État garantit à la Société Portuaire les Droits Fonciers visés au présent Article 10.5 contre les conséquences de :
 - (i) toute forme d'expulsion légale ou de facto ; et
 - (ii) une assistance à la Société Portuaire pour la résolution amiable de toute réclamation émanant d'un tiers en raison de l'existence ou de l'exécution de ces Droits Foncierssous réserve que ces titulaires de Droits Fonciers ne contreviennent pas aux dispositions de la Convention sur l'octroi et l'usage de Droits Fonciers ni au Droit en Vigueur.
- (g) Afin de minimiser les coûts de ces cas, l'Etat et la Société Portuaire s'efforceront, dans toute la mesure du possible, de régler les griefs portés contre l'Etat et/ou la Société Portuaire conformément au mécanisme de règlement des griefs prévu par le Cadre du PARC.

10.6 Mise à disposition d'installations et de ressources supplémentaires

Dans le cas où des terrains, bâtiments, carrières supplémentaires ou d'autres sources de matériaux, routes, cours d'eau ou autres installations ou accès au terrain et/ou à l'infrastructure d'une partie tierce deviennent nécessaires pour les Activités Portuaires, alors à la demande de la Société Portuaire et le cas échéant de l'Exploitant, l'État après concertation avec la Société Portuaire et, le cas échéant l'Exploitant, pourra apprécier la faisabilité et le coût de la mise à disposition d'installations et de ressources supplémentaires.

En cas de faisabilité, l'Etat assistera la Société Portuaire et le cas échéant l'Exploitant dans toute médiation que l'un d'entre eux entamera avec un tiers détenteur de droits fonciers, aux fins de faciliter la mise à disposition par ce tiers à la Société Portuaire ou le cas échéant à l'Exploitant, de toutes installations et ressources supplémentaires nécessaires au Projet Portuaire, moyennant une juste indemnité à la charge de la Société Portuaire et le cas échéant de l'Exploitant.

10.7 Contamination du sol, du sous-sol et de l'eau

Ni la Société Portuaire, ni le cas échéant l'Exploitant ni les sous-traitants ne sont responsables envers quiconque des dommages, pertes ou dépenses occasionnés par la contamination du sol, du sous-sol ou de l'eau et, d'une manière générale, de tout type de pollution sur les Terrains du Projet existant avant l'occupation de Terrains du Projet. Toutefois, la Société Portuaire veillera à ce que la conception du Projet Portuaire évite les secteurs pollués qui seraient identifiés par constats visuels et sondages en APS et APD.

La Société Portuaire et tous ses sous-traitants sont solidairement responsables des dommages, pertes ou dépenses occasionnés par la contamination du sol, du sous-sol ou de l'eau et d'une manière générale, de tout type de pollution sur les Terrains du Projet survenant après l'occupation des Terrains du Projet.

11 Autorisations et obligations de l'Etat

L'Etat :

- (a) s'engage à délivrer dans les trente (30) jours, sur demande complète toutes les Autorisations requises pour l'exécution de tous les travaux de Construction, de l'Acquisition et l'Exploitation;
- (b) doit faciliter toutes les étapes et procédures administratives par toutes les mesures appropriées et fournir toute l'aide raisonnable, dans chaque cas, qui peut être nécessaire pour la planification, la conception, la Construction, l'Acquisition, la Mise en service, la Mise en Exploitation, la propriété, l'exploitation, l'entretien, la modification et l'Extension des Infrastructures Portuaires ;
- (c) doit, en s'acquittant de ses obligations en vertu de la présente Convention, instruire et ordonner sans délai, selon les besoins, toutes les Autorités de l'Etat dans chaque domaine concerné afin de faciliter toutes les mesures administratives requises pour la délivrance de telles Autorisations dans les conditions fixées par le Droit en Vigueur;
- (d) veille à ce que ces Autorités fournissent à la Société Portuaire, à l'Exploitant, au Client Fondamental et à leurs sous-traitants et leurs Affiliés, toute l'assistance nécessaire en relation avec les Autorisations pour le Projet Portuaire ;
- (e) doit maintenir ou faire maintenir la validité et l'efficacité de toutes les Autorisations accordées sous réserve que le bénéficiaire de l'Autorisation continue de remplir les conditions imposées par le Droit en Vigueur pour en bénéficier ;
- (f) surveiller, et dans la mesure du possible, contrôler la création de bases-vies temporaires et autres implantations à l'intérieur ou à proximité des Terrains du Projet autre que les bases-vies temporaires et autres implantations installées par la Société Portuaire, l'Exploitant, les sous-traitants, et leurs Affiliés respectifs ; et
- (g) s'assurer que l'assistance des forces de l'ordre sera fournie à la Société Portuaire, à l'Exploitant, aux Sous-Traitants Exclusifs, au Client Fondamental, et à leurs Affiliés respectifs si cela est nécessaire ou requis pour exercer leurs droits relatifs aux Terrains du Projet, tels que prévus dans la présente Convention conformément à un accord de sécurité à convenir entre les Parties.

12 Droits et obligations de la Société Portuaire

12.1 Construction, Acquisition et exploitation des Infrastructures et Equipements Portuaires

Sous réserve des stipulations du présent article, la Société Portuaire peut confier à l'Exploitant des Infrastructures Portuaires tout ou partie de la gestion et de la maintenance des Infrastructures Portuaires et de toute Extension, en tant que contractant indépendant pour le compte de la Société Portuaire, la Société Portuaire devant transférer les Infrastructures Portuaires à l'Etat au terme de la présente Convention Portuaire en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance.

La Société Portuaire devra informer l'Etat de l'expérience et de la capacité technique, financière et organisationnelle du candidat Exploitant à exploiter et maintenir les Infrastructures et Equipements Portuaires dans les conditions prévues à la présente Convention Portuaire. Il fournira également toute information complémentaire requise pour l'analyse du candidat Exploitant.

L'Etat disposera d'un délai de trente (30) jours ouvrés courant à compter de la réception de toutes les informations nécessaires à l'analyse du candidat, pour objecter au choix du sous-traitant Exploitant. Toute demande d'information suspend ce délai jusqu'à la fourniture des informations demandées. Lors de la demande d'agrément adressée à l'Etat par la Société Portuaire, celle-ci doit justifier par écrit que le candidat Exploitant s'est engagé, irrévocablement et sans réserve, à remplir les obligations pesant sur la Société Portuaire en termes d'exploitation et de maintenance des Infrastructures et Equipements Portuaires visés dans la présente Convention. Le silence de l'Etat au terme du délai de trente (30) jours ouvrés précité vaudra acceptation du candidat Exploitant.

Si l'Etat n'objecte pas par écrit au choix du candidat Exploitant, la Société Portuaire sera garant du respect par l'Exploitant de l'intégralité des obligations pesant sur l'Exploitant en vertu de la présente Convention. A cet effet, toute convention de sous-traitance entre la Société Portuaire et l'Exploitant sera subordonnée à l'acceptation et à la reprise par écrit par ce dernier des termes et conditions d'exploitation et de maintenance des Infrastructures et Equipements Portuaires prévues par la présente Convention. Une copie du contrat de sous-traitance sera transmise à l'Etat.

La non-objection expresse ou tacite de l'Etat au choix de l'Exploitant ne décharge en rien la responsabilité de la Société Portuaire au titre de ses obligations d'exploitation et d'entretien des Infrastructures et Equipements Portuaires ni ne crée un quelconque lien de droit entre l'Etat et l'Exploitant ou une quelconque obligation de paiement des sommes dues à l'Exploitant par la Société Portuaire.

La Société Portuaire répond vis-à-vis de l'Etat des actions et inactions de l'Exploitant. Dès lors, le manquement de l'Exploitant ou son retard à exécuter une des obligations pesant sur la Société Portuaire en vertu de la présente Convention sera considéré comme un manquement ou un retard de la Société Portuaire au titre de la présente Convention.

La Société Portuaire doit :

- (a) assurer sous sa responsabilité la planification, la conception, la Construction, l'Acquisition, les Extensions, la Mise en service et la Mise en Exploitation des Infrastructures et Equipements Portuaires conformément aux Cahiers des Charges et au Droit en Vigueur.
- (b) avoir le droit :
 - (i) d'accéder aux Terrains du Projet pour la réalisation de l'Etude de Faisabilité ;
 - (ii) d'exercer tous les droits et de prendre toutes les mesures nécessaires pour réaliser la Construction, la Mise en service et la Mise en Exploitation des Infrastructures, conformément à la présente Convention et au Droit en Vigueur, en ce compris le Décret PIN et le cadre du PARC ; et
 - (iii) d'entreprendre l'exploitation, la maintenance et en cas de besoin l'Extension des Infrastructures Portuaires.

- (c) s'assurer que tout Exploitant respecte toutes les obligations applicables au titre de la présente Convention et exploite les Infrastructures et Equipements Portuaires conformément aux Bonnes Pratiques en matière Portuaire.
- (d) détenir, modifier et réaliser des Extensions des Infrastructures Portuaires ;
- (e) maintenir les Infrastructures et Equipements Portuaires conformément au Cahier des Charges de la Maintenance et transférer les Infrastructures Portuaires à l'Etat au terme de la présente Convention en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance ;
- (f) conclure, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, l'Accord de Services Portuaires avec le Client Fondamental énonçant le droit de priorité d'utilisation de la Capacité Réservee, l'obligation du Client Fondamental de payer la Capacité Réservee même s'il ne l'utilise pas ainsi que les modalités et les conditions selon lesquelles la Société Portuaire et, le cas échéant l'Exploitant (en tant que sous-traitant de la Société Portuaire) fournissent les Services Portuaires pour le transport et l'évacuation des marchandises du Client Fondamental contre rémunération ;
- (g) conclure, le cas échéant conjointement avec l'Exploitant, des Contrats de Services Portuaires avec des Clients Tiers énonçant les modalités et les conditions selon lesquelles la Société Portuaire et, le cas échéant l'Exploitant (en tant que sous-traitant de la Société Portuaire), fournissent les Services Portuaires pour le transport et l'évacuation des marchandises des Clients Tiers contre rémunération ;
- (h) entreprendre les études de faisabilité nécessaires à toute Extension, le cas échéant, pour le Client Fondamental ou pour l'Etat ou tout tiers et pour ce faire avoir accès aux Terrains du Projet et bénéficier des Autorisations requises ; et
- (i) lorsque le financement des Infrastructures Portuaires est recherché pour la Construction, l'Acquisition, les Extensions, par le Client Fondamental ou ses Affiliés, tout mettre en œuvre pour mobiliser et sécuriser le financement du Projet Portuaire.

12.2 Désignation et contrôle des sous-traitants, de la Société Portuaire ou de l'Exploitant

(a) La Société Portuaire, dans le cadre de la réalisation des Infrastructures Portuaires, se conformera au Droit en Vigueur en matière de droit du travail, les règles régissant le contenu local dans le cadre de la mise en œuvre des projets publics et privé en République de Guinée.

(b) La Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant peuvent nommer sous leur responsabilité tout sous-traitant pour la Construction, l'Extension et la maintenance des Infrastructures et Equipements Portuaires, sous réserve d'en informer par écrit l'Etat. A cette fin, la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant se rapprochera de la Bourse de Sous-Traitance et de Partenariats en République de Guinée.

(c) La Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant répondent vis-à-vis de l'Etat des actions et inactions de leurs sous-traitants. Dès lors, le manquement de tout sous-traitant ou son retard à exécuter une des obligations pesant sur la Société Portuaire ou le cas échéant l'Exploitant en vertu de la présente Convention sera considéré comme un manquement ou un retard de la Société Portuaire ou, le cas échéant de l'Exploitant au titre de la présente Convention.

(d) La Société Portuaire et le cas échéant l'Exploitant doivent informer l'Etat de la fin de leurs relations avec l'un quelconque de leurs Sous-Traitants Exclusifs. Le remplacement de tout Sous-Traitant Exclusifs par un autre doit suivre la procédure décrite au présent article.

(e) Dans le cadre de la réalisation du Projet Portuaire, la Société Portuaire agit conformément au Droit en Vigueur relatif au contenu local et aux Bonnes Pratiques Sectorielles, en accordant la préférence aux entreprises, petites ou moyennes entreprises (« PME ») et petites ou moyennes industries (« PMI ») c'est-à-dire dont le nombre de salariés est inférieur ou égal à 250, dont le chiffre d'affaires annuel est inférieur ou égal à 5 milliards de GNF ou dont le bilan annuel est inférieur ou égal à 4 milliards de GNF, appartenant à et contrôlées par des personnes de nationalité guinéenne (« Guinéens »), dans la mesure où ces services et produits sont disponibles à des prix et à des conditions de qualité, de quantité et de délais de livraison

comparables.

(f) A cet effet, la Société Portuaire s'engage à :

12.2.1 s'assurer que la part des entreprises, PME et PMI installées en Guinée, et appartenant à et contrôlées par des Guinéens, engagées pour la fourniture de biens et services dans le cadre du Projet Portuaire sera augmentée progressivement tout au long de la Durée afin que le nombre et la valeur totale hors taxes des contrats en question soient conformes aux quotas minima fixés ci-dessous :

- 12.2.1.1 25 % au cours des Activités Locales ;
- 12.2.1.2 35 % à partir de Date d'échéance de démarrage du Projet Portuaire ;
- 12.2.1.3 25 % pendant les cinq (5) premières années de Mise en Exploitation ;
- 12.2.1.4 35% de la 6^e à la 10^e année de la Mise en Exploitation ;
- 12.2.1.5 40 % de la 11^e à la 15^e année de la Mise en Exploitation ;
- 12.2.1.6 45 % de la 16^e à la 20^e année de la Mise en Exploitation ;
- 12.2.1.7 50 % au-delà de la 21^e année de la Mise en Exploitation.

12.2.2 soumettre un rapport au Ministère en charge des PME justifiant que les entreprises, PME et/ou PMI guinéennes ne sont pas en mesure de répondre, dans les conditions prévues dans le présent article, aux besoins de biens et services de la Société Portuaire.

12.2.3 à ce que la valeur totale hors taxes des contrats correspondants qui seront effectivement confiés à des entreprises, PME ou PMI guinéennes pour déterminer si les quotas mentionnés précédemment ont été effectivement atteints.

12.2.4 à évaluer en concertation avec l'Administration les raisons évoquées dans ce rapport et s'entendre sur la manière de remédier à l'incapacité des entreprises guinéennes à répondre aux besoins de la Société Portuaire selon un programme de renforcement de leurs capacités ou par tout autre moyen adéquat.

12.2.5 mettre en place un programme d'identification et de renforcement des capacités des PME et PMI pour permettre aux entreprises guinéennes de mettre à point leurs compétences.

12.2.6 favoriser l'accès des PME et PMI au crédit par tout moyen disponible y compris par la mise en place de soutien auprès des banques et établissement de crédit ;

12.2.7 attribuer les contrats aux PME et PMI de façon transparente, non-discriminatoire, sur la base de la concurrence, de l'équité et de l'éthique de façon à ce qu'aucune communauté ne soit privilégiée ou favorisée par rapport aux autres.

12.2.8 La Société Portuaire ou l'Exploitant doit déposer annuellement à l'Etat et exécuter un plan de soutien à la création et au renforcement des capacités des entreprises, PME et PMI détenues ou contrôlées par des Guinéens qui sont engagées pour la fourniture de biens et services. Ce plan doit définir les catégories de services et de biens réservés par priorité, sous les conditions exposées précédemment, aux achats locaux et contenir la liste et le pourcentage des achats de services et de biens locaux projetés au cours de l'année suivante.

12.2.9 La Société Portuaire assurera chaque semestre la communication au public des mesures qu'elle met en œuvre dans ce domaine et leurs résultats.

12.2.10 Les entreprises, PME et PMI guinéennes doivent s'engager dans leur contrat avec la Société Portuaire ou ses sous-traitants à domicilier en Guinée l'ensemble des paiements qu'elles reçoivent et à limiter le transfert à l'étranger de leurs bénéfices réalisés dans le cadre du Projet Portuaire.

12.2.11 La Société Portuaire ou l'Exploitant soumettra un rapport annuel au Ministère en charge des PME et au Ministère des Mines faisant état des mesures mises en œuvre pour recourir aux PME, PMI et entreprises appartenant ou contrôlées par des Guinéens, qui détaillera

les progrès réalisés pour parvenir à la part minimale définie dans le présent article, ainsi que ses activités en faveur de la création ou du renforcement des capacités guinéennes.

12.3 Droit de carrière et autres matériaux

La Société Portuaire, le cas échéant l'Exploitant et leurs sous-traitants auront le droit, aux fins de Construction, d'Extension et/ou de maintenance des Infrastructures et Equipements Portuaires d'obtenir le droit d'avoir accès et d'extraire la pierre, le sable, l'argile et le gravier et autres matériaux nécessaires aux besoins des Activités Portuaires conformément au Droit en Vigueur.

12.4 Droit d'importer des équipements, matériaux et consommables

Sous réserve du respect de ses obligations relatives à la promotion du contenu local, la Société Portuaire et ses sous-traitants auront le droit, pendant toute la Durée, d'importer directement de toute juridiction de leur choix ou de transporter d'un autre site du territoire guinéen sur lequel il bénéficie d'un régime similaire toute installation, tout équipement et tout matériau et consommable et carburants nécessaires à l'exécution des Activités Portuaires, dans les conditions définies dans l'Annexe Fiscale et le respect du Droit en Vigueur applicable pour chaque type de bien importé.

La Société Portuaire et/ou l'Exploitant sont autorisés à utiliser les navires et le personnel appropriés pour opérer les services logistiques nécessaires à l'exploitation portuaire.

L'État délivrera toutes les Autorisations nécessaires à cet effet au demandeur remplissant les conditions requises par le Droit en Vigueur pour bénéficier de l'Autorisation demandée.

12.5 Accès à l'eau

L'État accepte d'accorder à la Société Portuaire et à ses sous-traitants le droit de:

- (a) prélever de l'eau des rivières ;
- (b) puiser de l'eau souterraine ; et
- (c) développer, s'il y a lieu, une installation de traitement de l'eau,

pour la Construction des Infrastructures. Ce droit pourra être suspendu ou révoqué en cas de non-respect du Droit en Vigueur, notamment du Code l'environnement, de ses textes d'application et des conventions internationales auxquelles la Guinée est partie.

12.6 Câble à Fibres Optiques de la Zone Portuaire

- (a) Les Parties reconnaissent que le Câble à Fibres Optiques de la Zone Portuaire fait partie des Infrastructures et Equipements Portuaires en conséquence :
 - (i) la Société Portuaire sera responsable de l'acquisition de la planification, de la conception, de la construction, de la mise en service, de l'exploitation, de la maintenance et de la réparation du Câble à Fibres Optiques pour les besoins de l'exploitation des Activités et
 - (ii) la Société Portuaire et, le cas échéant l'Exploitant, exploitera et entretiendra le Câble à Fibres Optiques ;
- (b) Les Parties reconnaissent et conviennent également que le Câble à Fibres Optiques est construit principalement pour fournir des systèmes de signalisation et de contrôle pour les Activités Portuaires et les systèmes de communication du Port. Ces objectifs sont essentiels à la sécurité et aux opérations et sont prioritaires en ce qui concerne l'utilisation, la maintenance et le fonctionnement du Câble à Fibres Optiques.
- (c) La Société doit toutefois mettre à disposition de l'Etat ou de toute entité désignée par lui des brins de fibres noires avec une capacité de données minimale selon des

modalités et conditions à convenir entre les Parties.

13 Exploitation des Infrastructures Portuaires

13.1 Principes généraux

L'exploitation des Infrastructures Portuaires inclut les éléments suivants :

- (a) le droit d'entreprendre l'exploitation, la maintenance des Infrastructures Portuaires et, le cas échéant des Extensions, ainsi que le droit d'utiliser et de gérer les Equipements Portuaires;
- (b) l'obtention et la détention de toutes les Autorisations émises par l'État conformément à l'Article 11 en tant que de besoin nécessaires à l'exploitation des Infrastructures Portuaires ;
- (c) la conclusion des Contrats de Services Portuaires avec le Client Fondamental énonçant les modalités et les conditions selon lesquelles la Société Portuaire et l'Exploitant (en tant que sous-traitant de la Société Portuaire) fournissent les Services Portuaires pour le transport et l'évacuation des marchandises du Client Fondamental contre rémunération ;
- (d) la conclusion des Contrats de Services Portuaires avec tout Client Tiers énonçant les modalités et les conditions selon lesquelles la Société Portuaire et l'Exploitant (en tant que sous-traitant de la Société Portuaire) fournissent les Services Portuaires pour le transport et l'évacuation des marchandises du Client Tiers contre rémunération ;
- (e) l'établissement de la tarification et la perception de tarifs pour les Services Portuaires auprès des Clients Tiers au titre de la fourniture des Services Portuaires conformément au Régime Multi-Utilisateurs. Pour ce qui concerne le transport de Produits miniers et autres marchandises, la tarification sera déterminée par la Société Portuaire sur la base du principe de proportionnalité aux quantités transportées et de la nature des marchandises transportées, et fera l'objet d'une homologation par le Ministère en charge des Transports qui la fera publier au Journal Officiel de la République de Guinée ; et
- (f) la gestion et l'allocation de la Capacité des Infrastructures Portuaires conformément aux droits du Client Fondamental, aux principes du Régime multi-utilisateurs et aux Contrats de Services Portuaires passés avec des Clients Tiers.

13.2 Standards d'exploitation

La Société Portuaire et/ou, le cas échéant, l'Exploitant doit mener toutes ses activités et exploiter et gérer l'exploitation des Infrastructures Portuaires conformément aux Bonnes Pratiques en matière Portuaire. En matière de fret maritime et transport, la Société Portuaire veillera à la mise en place des dispositions spécifiques et renforcées notamment en matière de circulation et de sécurité des navires, de tarification et collecte du tarif de transport. Ces dispositions spécifiques sont portées à la connaissance de l'Etat.

13.3 Gestion des opérations portuaires

- (a) Les opérations portuaires seront conduites à tout moment conformément au Droit en Vigueur en Guinée portant sur l'organisation et la sécurité des ports en Guinée.
- (b) La Société Portuaire et/ou, le cas échéant, l'Exploitant doit communiquer au Comité Technique pour chaque exercice social et dans le cadre de son rapport de gestion annuel soumis aux actionnaires un Budget, un Plan d'Exploitation et de Maintenance annuel et un Plan de Développement à Long Terme présentant les caractéristiques principales suivantes :
 - (i) un budget pour l'exercice social, comprenant les budgets d'investissement et d'exploitation et une estimation des besoins de financement de trésorerie

de l'exercice social suivant (le « **Budget** »);

- (ii) un plan d'exploitation et de maintenance devra notamment préciser les travaux de construction et de maintenance que la Société Portuaire et/ou l'Exploitant prévoit de réaliser sur l'Infrastructure Portuaire ainsi que l'estimation de leurs coûts (le « **Plan d'Exploitation de Maintenance** »); et
 - (iii) un plan de développement sur cinq (5) ans glissant comprenant les principaux investissements de renouvellement, les calendriers de maintenance et les coûts associés (le « **Plan de Développement à Long Terme** »).
- (c) Le plan d'intervention d'urgence (le « **Plan d'intervention d'Urgence** ») qui définira les procédures techniques, administratives et financières de la prise en charge des urgences en conformité avec la réglementation sécuritaire en vigueur et les Bonnes Pratiques en matière Portuaire sera transmis au Comité Technique pour information.
- (d) Le Comité Technique peut émettre des recommandations et proposer des modifications s'agissant du Budget, du Plan d'Exploitation et de Maintenance, du Plan de Développement à Long Terme et du Plan d'Intervention d'Urgence.

13.4 **Manuels des opérations Portuaires**

- (a) La Société Portuaire ou, le cas échéant, l'Exploitant développe les manuels de procédures de fonctionnement des Infrastructures comprenant :
- (i) le processus à suivre pour l'établissement des horaires des Services Portuaires et la planification des services de maintenance annexes ;
 - (ii) les règles relatives à l'exercice du contrôle opérationnel de toutes les Activités Portuaire d'exploitation ;
 - (iii) les spécifications et les normes applicables à l'exploitation et la maintenance des Infrastructures et Equipements Portuaires en cohérence avec le Cahier des Charges de la Maintenance ;
 - (iv) la disponibilité des Infrastructures et Equipements Portuaires dans le cadre des plans de transport dont la responsabilité d'établissement et d'exécution sont à la charge de la Société Portuaire et ou de l'Exploitant;
 - (v) les barèmes des tarifs des Services Portuaires ;
 - (vi) les règles de sûretés et de sécurité Portuaires ; et
 - (vii) les statistiques sur les activités Portuaires.
- (b) Les manuels des opérations Portuaires et leur mise à jour sont transmis au Comité Technique pour information.

14 **Zone Franche**

Sous réserve d'une Etude de Faisabilité positive, la Société Portuaire et/ou l'Exploitant et leurs Affiliés développeront, construiront, réglementeront et exploiteront un parc industriel polyvalent et multi-utilisateurs à l'intérieur ou aux environs de la Zone Portuaire. Le parc industriel servira à la fabrication, la transformation, le stockage, l'entreposage de matériels et produits industriels divers qui sera ouvert à utilisation générale.

L'Etat s'engage à délivrer un décret PIN et toutes les autorisations nécessaires pour l'attribution des droits fonciers, la construction et l'exploitation du parc industriel.

L'Etat attribuera au parc industriel le statut de zone franche dont le régime fiscal fera l'objet de négociation entre l'Etat et la Société Portuaire.

15 Stipulations concernant le Régime d'accès des tiers

15.1 Nature des Services et Infrastructures Portuaires multi-utilisateurs

Les Parties reconnaissent que les Infrastructures Portuaires constituent une composante centrale et essentielle des capacités d'évacuation et d'exportation du minerai de fer produit en Guinée et sont construits prioritairement pour les besoins d'évacuation du minerai de fer produits par les Blocs I & II de Simandou exploités par le Client Fondamental, mais doit également jouer un rôle pour l'importation en Guinée et l'exportation d'autres ressources.

Les Parties reconnaissent ainsi que, sans préjudice des droits de la Société Portuaire sur lesdites infrastructures qu'elle conçoit, finance, construit, exploite et maintient pour ses besoins propres et des droits de priorité d'utilisation du Client Fondamental, un développement harmonieux des territoires en Guinée et des capacités d'import et d'export impose à la fois une démarche de mutualisation des infrastructures de transport et d'évacuation et non leur multiplication projet par projet, et ce au bénéfice de tous les opérateurs économiques, notamment, du fait de la mutualisation des coûts d'exploitation desdites infrastructures et des économies d'échelle et d'efficience.

15.2 Infrastructures multi-utilisateurs

- (a) Les Parties reconnaissent que les Infrastructures Portuaires doivent être multi-utilisateurs en ce que :
- (i) les Infrastructures et Equipements Portuaires doivent être mis à la disposition et les Services fournis à des Clients Tiers de façon transparente et équitable, sous réserve du respect du droit de priorité du Client Fondamental, et,
 - (ii) les Infrastructures et Equipements Portuaires peuvent être étendus par la Société Portuaire afin de créer une Capacité Supplémentaire qui sera mise à la disposition du Client Fondamental et des Clients Tiers dans des conditions justes et équitables.
- (b) Le Régime d'accès des Clients Tiers devra donner lieu à un modèle type de Contrat d'Opération Multi-Utilisateurs qui devra être établi par la Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant, sur la base du Régime d'accès des tiers et du Droit en Vigueur. Ce modèle de contrat pour la mutualisation des Infrastructures et Equipements Portuaires sera transmis au Comité Technique pour avis avant sa transmission et à l'Etat pour accord avant sa mise en application.

16 Droits et Obligation du Client Fondamental

16.1 Droits prioritaires du Client Fondamental

Les Parties reconnaissent que les Infrastructures sont construites dans un premier temps principalement pour servir le Client Fondamental et que le financement de leur Construction est rendu possible par l'accord du Client Fondamental de payer des frais d'utilisation. Par conséquent, le Client Fondamental a, en ce qui concerne les Infrastructures Portuaires, les droits de priorité suivants :

- (a) le droit de priorité d'utilisation des Infrastructures et des Services Portuaires;
- (b) une capacité de transport qui lui est exclusivement réservée sur la Capacité des Infrastructures et Equipements Portuaires (la « **Capacité Portuaire Réserve** ») ;
- (c) des parties de la Zone Portuaire et des composantes des Infrastructures Portuaires qui

- lui sont dédiées, en ce compris des quais et des zones de stockages dont l'accès et l'utilisation sont réservés exclusivement au Client Fondamental ;
- (d) des Equipements Portuaires dont l'utilisation est à la destination exclusive du Client Fondamental ;
 - (e) le droit de payer des tarifs pour les Services Portuaires qui ne seront jamais plus élevés que les tarifs appliqués aux Clients Tiers ; et
 - (f) le droit de regard sur toute Extension des Infrastructures. Si le Client Fondamental estime que l'Extension affecte négativement et sensiblement les Services Portuaires qui lui sont fournis, les Parties se concerteront pour mettre en place les moyens permettant de minimiser les impacts négatifs de l'Extension.

16.2 Droit du Client Fondamental de vendre la Capacité Réservée

- (a) Le Client Fondamental peut céder à la Société Portuaire ou à un Client Tiers tout ou partie de la Capacité Réservée dont il n'a pas besoin selon les termes et conditions fixés par le Client Fondamental.
- (b) Si le Client Fondamental décide de mettre sa Capacité Réservée à disposition d'un Client Tiers, il doit informer la Société Portuaire, l'Exploitant de l'Infrastructure Portuaire, le Comité Technique et l'Etat des conditions de cette mise à disposition comprenant l'identité du Client Tiers, le montant de la Capacité Réservée mise à disposition du Client Tiers et la durée de cette mise à disposition.
- (c) Si le Client Fondamental n'utilise pas la totalité de sa Capacité Réservée, et n'a pas décidé de son propre chef de céder la Capacité Réservée non utilisée conformément à l'Article 16.2(a), il est alors tenu de mettre à la disposition de tout Client Tiers la Capacité Disponible et dans cette hypothèse les dispositions du Régime d'accès des tiers s'appliquent.

17 Assurance

- (a) La Société Portuaire et le cas échéant, l'Exploitant, s'engagent à souscrire les polices d'assurances nécessaires à couvrir les risques liés aux Infrastructures tant dans la phase de Construction et d'Acquisition que dans la phase d'exploitation. À cet effet, la Société Portuaire et le cas échéant, l'Exploitant sont tenus de souscrire une ou plusieurs polices d'assurance couvrant la responsabilité civile à l'égard des clients, des tiers et de leurs employés ainsi que le risque de perte par incendie, destruction ou vol des Infrastructures pour une valeur égale à la valeur à neuf des Infrastructures.
- (b) La Société Portuaire et le cas échéant, l'Exploitant s'engagent à fournir à l'État, sur demande, copie des polices d'assurance et les attestations de paiement des primes correspondantes afin que l'État puisse s'assurer du sérieux de celles-ci, ainsi que de l'étendue des risques couverts et des procédures d'indemnisation.
- (c) Toutes les assurances doivent respecter les termes et conditions conformes à une pratique de gestion prudente des risques.
- (d) Les Parties reconnaissent et acceptent que les obligations de la Société Portuaire et le cas échéant de l'Exploitant concernant les assurances sont soumises aux dispositions du Code des Assurances applicable en République de Guinée.

18 Routes

18.1 Routes d'accès aux Infrastructures Portuaires

La Société Portuaire et/ou le cas échéant, l'Exploitant, peuvent concevoir, construire, exploiter et entretenir en conformité avec la Législation en Vigueur et les Bonnes Pratiques en matière Portuaire, des voies de maintenance et d'accès aux Infrastructures Portuaires reliant le réseau routier public aux Infrastructures et Equipements Portuaires à des endroits désignés de façon appropriée (ci- après les « **Routes d'accès aux Infrastructures Portuaires** ») conformément aux normes requises dans le cadre de leur exploitation, y compris tous les dispositifs d'avertissement, les autres infrastructures qui pourraient être nécessaires pour pouvoir utiliser les Routes d'accès aux Infrastructures Portuaires.

18.2 Utilisation des Routes d'accès aux Infrastructures Portuaires par l'État et le public

- (a) La Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant sont autorisés à réguler et à contrôler l'usage des Routes d'accès aux Infrastructures Portuaires, notamment grâce à des activités de sécurité appropriées conformément aux règles de sécurité et de sûreté publique et au Droit en Vigueur.
- (b) La Société Portuaire et/ou, le cas échéant, l'Exploitant ont le droit d'avoir accès et d'utiliser les Routes d'accès aux Infrastructures Portuaires en priorité par rapport à tous les autres Clients Tiers, sous réserve des exigences des règles de sécurité et de sûreté publique et au Droit en Vigueur.

18.3 Usage des routes publiques

- (a) La Société Portuaire et, le cas échéant, l'Exploitant ainsi que les sous-traitants ont le droit d'utiliser toute voie publique à proximité de la Zone Portuaire.
- (b) Dans la mesure où il est nécessaire de procéder à une modernisation du réseau routier public (y compris les ponts et autres infrastructures associées) afin de faciliter la Construction des Infrastructures et de respecter la Date d'échéance d'achèvement de la Construction et de l'Acquisition, la Société Portuaire pourra procéder aux dites modernisations en conformité avec la bonne pratique en matière de construction routière et le Droit en Vigueur, et devra dans ce cas supporter les coûts afférents à leur conception et à leur construction.
- (c) Pour éviter tout doute, les routes publiques ainsi modernisées restent la propriété exclusive de l'Etat et ni la Société Portuaire ni l'Exploitant ne seront responsables de l'exploitation et de l'entretien de ces routes publiques modernisées ou utilisées dans le cadre du Projet Portuaire, ni de leurs coûts d'exploitation et de maintenance (sauf accord expresse avec l'État à évaluer au cas par cas).

19 Règlementation Portuaire

19.1. Principes de Règlement Portuaire

Compte tenu de l'importance stratégique de l'Infrastructure Portuaire pour l'atteinte des objectifs de production et d'exportation du minerai de fer, les Parties conviennent que la gestion opérationnelle du Port s'effectuera dans le strict respect des principes du Règlement Portuaire énoncés à l'Annexe 7 de la présente Convention, lequel précise les attributions de l'Exploitant, de l'Autorité de régulation, les prérogatives de la Capitainerie et de l'Etat en général et les droits de la Société Portuaire en tant qu'investisseur pionnier dans la région.

19.2. Régime d'autorisation de sécurité Portuaire

Sous réserve du respect des droits et prérogatives de la Société Portuaire, de l'Exploitant le cas échéant, du Client Fondamental et de leurs Affiliés, le régime d'autorisation de sécurité Portuaire sera conforme aux dispositions du Droit en Vigueur.

20 Obligation de non-ingérence de l'État

- (a) En plus de s'engager à garantir l'application effective du Décret PIN et afin de permettre l'exécution des Activités Portuaires, l'État s'engage pour la durée de la présente Convention, à ce qu'aucune Autorité de l'État n'accorde aucun droit, intérêt ou autorisation d'aucune sorte, et d'une manière générale à ne prendre aucune mesure permettant la réalisation d'activités, de travaux, de structures ou d'installations d'aucune sorte pouvant affecter substantiellement négativement et durablement les Activités Portuaires.
- (b) L'État veillera à ce que les activités de la Société Portuaire, de l'Exploitant, du Client Fondamental ainsi que leurs sous-traitants et Affiliés puissent être entreprises et réalisées dans la Zone Portuaire ou les Terrains du Projet sans aucune restriction ou interruption par l'État ou toute Autorité de l'État, dès lors que ces activités sont conformes au Droit en Vigueur et à la présente Convention Portuaire.

21 Recrutement des employés

- 21.1 La Société Portuaire, dans le cadre de la réalisation des Infrastructures Portuaires, se conformera au Droit en Vigueur en matière de droit du travail et les règles régissant le contenu local dans le cadre de la mise en œuvre des projets publics et privés en République de Guinée.
- 21.2 La Société Portuaire, dans l'exécution du Projet Portuaire, se conformera à tout le Droit en Vigueur en matière de droit du travail et emploiera de manière prioritaire des Guinéens ayant les compétences requises.
- 21.3 La Société Portuaire et/ou le cas échéant l'Exploitant s'engagent à ce que :
 - (a) uniquement des Guinéens soient employés pour tous les postes non qualifiés, en donnant la priorité aux membres de la Communauté Locale ;
 - (b) la préférence soit donnée aux Guinéens qui possèdent les compétences requises pour les postes de direction et d'encadrement ;
 - (c) pendant la phase des Activités Locales, un plan de formation soit établi avec le Ministère en charge de la Formation Professionnelle ;
 - (d) un Guinéen qui possède les compétences requises soit recruté conformément aux procédures internes de la Société au poste de directeur général adjoint, avant la date de mise en service des Infrastructures et Equipements Portuaires ;
 - (e) un rapport annuel soit soumis au Ministère en charge de l'Emploi et au Ministère en charge des Mines faisant état des mesures mises en œuvre pour employer des Guinéens, et favoriser la création d'emplois ou le renforcement des capacités des Guinéens; et
 - (f) les mesures qu'elle met en œuvre dans ce domaine et leurs résultats soient communiqués au public.
- 21.4 La Société Portuaire doit préparer un programme de formation et de perfectionnement et le soumettre pour information et avis à l'Office National de la Formation et du Perfectionnement Professionnel de la République de Guinée en vue de favoriser la formation des ressortissants guinéens, le transfert de savoir-faire et l'emploi des Guinéens notamment en vue de permettre aux personnes qui en bénéficient d'acquérir les compétences leur permettant d'occuper des fonctions d'encadrement et de direction. Le programme de formation et de perfectionnement doit, à tout le moins, comporter :
 - (a) l'accueil des diplômés des écoles professionnelles et d'universités pour les stages de mise en situation professionnelle et de découverte de l'entreprise, et l'accueil des

élèves et étudiants en formation initiale, dans les deux cas pour une durée adaptée à la formation; et

- (b) la participation d'employés guinéens à des cours et séminaires de formation organisés en République de Guinée et à l'étranger.
- 21.5 La Société élabore et met en œuvre un plan de carrière et de succession pour tous les employés, notamment ceux de l'encadrement et de la direction, ou pour tout emploi nécessitant une expertise.

22 Administrateur de l'Etat - participations de la Société et du Client Fondamental- Sûreté sur les Actions

22.1 Administrateur de l'Etat

- (a) À tout moment à compter de la Date d'Entrée en Vigueur, sur simple demande écrite adressée à la Société Portuaire, l'Etat devra bénéficier d'un siège au sein du conseil d'administration de la Société Portuaire. Cet administrateur aura notamment un droit d'alerte en cas de décision ou de non prise de décision du conseil d'administration susceptible d'affecter la qualité, la propriété ou la performance des Infrastructures et Equipements Portuaires.
- (b) Le vote favorable de l'administrateur représentant de l'Etat sera requis et l'accord préalable et écrit de l'Etat sera requis, à peine de nullité, pour toute décision des organes de direction de la Société Portuaire, impliquant la cession, immédiate ou à terme, la cessation ou la suspension de l'Activité. Cette disposition devra être reprise dans les statuts de la Société Portuaire.
- (c) Dans l'hypothèse où la Société Portuaire viendrait à sous-traiter l'exploitation des Infrastructures et Equipements Portuaires, l'Etat devra bénéficier d'un siège au sein du conseil d'administration de l'Exploitant qui aura à son tour un droit d'alerte et les droits de veto tels que prévus aux paragraphes (a) et (b) ci-dessus.

22.2 Participations de la Société Portuaire et du Client Fondamental

- (a) Toute cession de contrôle de la Société Portuaire avant que le Programme d'Investissements ait été réalisé est subordonnée (i) à l'acceptation irrévocable et écrite par le cessionnaire des termes et conditions de la présente Convention et (ii) à l'accord préalable et écrit de l'Etat qui ne pourra être refusé sauf juste motif.
- (b) Le Client Fondamental s'engage à détenir pendant toute la Durée de l'Exploitation le contrôle de la Société Portuaire, de sorte que la Société Portuaire soit toujours son Affilié. Toute cession de contrôle de la Société Portuaire, sauf à un Affilié, est subordonnée à un agrément préalable et écrit de l'Etat du candidat cessionnaire qui ne pourra être refusé sauf juste motif. La cession de contrôle à un Affilié ne libère ni le Client Fondamental ni la Société de leurs obligations et responsabilités aux termes de la présente Convention Portuaire.
- (c) La Société Portuaire s'engage à détenir pendant toute la Durée de l'Exploitation le Contrôle de l'Exploitant des Infrastructures Portuaires, si elle lui sous-traite cette exploitation, de sorte que l'Exploitant soit toujours son Affilié. Toute cession de Contrôle de l'Exploitant, sauf à un Affilié, est subordonnée à un agrément préalable et écrit de l'Etat du candidat cessionnaire qui ne pourra être refusé sauf juste motif. La cession de Contrôle à un Affilié ne libère pas la Société Portuaire de ses obligations et responsabilités aux termes de la présente Convention.

23 Régime fiscal, douanier et comptable

23.1 Dispositions générales

Compte tenu de la nature particulière du Projet Portuaire qui nécessite des investissements à une échelle exceptionnelle, en particulier pour des infrastructures de base importantes qui ont un impact significatif pour l'économie nationale l'Annexe fiscale détermine le traitement préférentiel applicable au Projet Portuaire. Ce régime s'applique à compter de la signature de la présente Convention Portuaire, et jusqu'à l'expiration de la Durée de la Convention Portuaire.

23.2 Stabilisation du Régime fiscal et douanier

Compte tenu du niveau d'investissement important, l'Etat garantit à la Société Portuaire et à ses Sous-Traitants Exclusifs la stabilisation du régime fiscal et douanier de la présente Convention pour une durée de trente cinq (35) ans à compter de la signature de la présente Convention Portuaire et jusqu'à l'expiration de la Durée de celle-ci (la « **Période de Stabilisation** »).

Pour préserver l'équilibre financier du Projet Portuaire pendant la Période de Stabilisation, l'Etat garantit à la Société Portuaire, à l'Exploitant le cas échéant et aux Sous-Traitants Exclusifs que toutes modifications ultérieures relatives au régime fiscal et douanier, y compris la législation fiscale et douanière et ayant un impact financier défavorable sur la Société Portuaire, ses Actionnaires et Affiliés, ne seront pas appliquées à la Société Portuaire, ses Sous-Traitants Exclusifs et ses Affiliés sans leur consentement écrit préalable.

Pendant la Période de Stabilisation :

- (a) les taux des impôts, droits et taxes ne sont sujets à aucune augmentation ou diminution. Ces taux demeurent tels qu'ils sont à la date de signature de la présente Convention et
- (b) aucune nouvelle taxe ou imposition autres que celles mentionnées dans la présente Convention n'est applicable à la Société et aux Sous-Traitants Exclusifs;

En revanche, la Société Portuaire et les Sous-Traitants Exclusifs pourront valablement, et après notification adressée à la Direction Générale des Impôts, se prévaloir de telles modifications si celles-ci avaient pour effet de réduire leurs charges fiscales et/ou douanières ou d'élargir le champ des garanties octroyées au titre de la réglementation des changes, à l'exception toutefois des dispositions plus favorables qui pourraient exister à la date de la signature de la Convention.

La Société Portuaire et les Sous-Traitants Exclusifs auront le droit de bénéficier après notification aux administrations concernées, de toute disposition économique, fiscale et douanière plus favorable accordée à toute entreprise exerçant les mêmes activités en République de Guinée et sous réserve que le niveau d'investissement soit similaire.

Après l'expiration de la Période de Stabilisation, tous les impôts, droits et taxes existants en vertu du Droit en Vigueur, y compris les taux et assiettes de ces impôts, droits et taxes, seront applicables et opposables à la Société Portuaire sauf dispositions contraires convenues entre la Société Portuaire et l'Etat.

23.3 Principes comptables

- (a) Chaque société intervenant dans le cadre du Projet Portuaire tiendra une comptabilité conforme au Système Comptable OHADA « SYSCOHADA », au Droit en Vigueur et IFRS le cas échéant. La Société doit conserver un exemplaire de ses registres comptables en République de Guinée conformément au Droit en Vigueur et au format

SYSCOHADA.

- (b) Toutefois, compte tenu des spécificités du Projet Portuaire, la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs respectifs sont autorisés à tenir en Guinée, leur comptabilité en Dollars américains (USD), mais dans le respect des principes comptables de l'Acte Uniforme portant Organisation et Harmonisation des Comptabilités d'Entreprises (OHADA) étant toutefois précisé que dans leurs relations avec l'Etat, seule la comptabilité établie en Francs Guinéens selon le système SYSCOHADA fait foi.
- (c) En vertu du Code des Douanes, du Code Général des Impôts, du Code Maritime et de tout autre texte en vigueur, la Société Portuaire et/ou l'Exploitant sont tenus de :
 - i) conserver, pendant la durée requise par le Droit en Vigueur, l'ensemble des documents comptables, registres et pièces justificatives en République de Guinée ;
 - ii) donner accès, sur demande, à ces documents et informations au personnel autorisé de l'Etat aux fins de vérification et de contrôle et
 - iii) faciliter le travail de vérification et de contrôle du personnel autorisé de l'Etat.
- (d) Les états financiers seront présentés, conformément aux règles de l'Acte Uniforme relatif au Droit Comptable OHADA (bilan, compte de résultat, tableaux de flux de trésorerie, états annexes, etc.).
- (e) Pour chaque exercice comptable, la Société Portuaire et/ou le cas échéant l'Exploitant sont tenus de faire certifier leur bilan financier et leur compte d'exploitation par un commissaire aux comptes agréé en République de Guinée. La Société Portuaire et/ou l'Exploitant doivent transmettre leurs états financiers pour l'exercice comptable concerné au Ministre en charge des Mines et à la Direction Nationale des Impôts avant le 30 avril de l'exercice suivant.

23.4 Principe de non-discrimination

Sans préjudice des clauses relatives au Régime Fiscal et Douanier, l'Etat ne pourra de manière discriminatoire :

- (a) imposer, ni permettre ou autoriser une quelconque Autorité de l'Etat à imposer, des impôts, taxes, taux, de quelque nature que ce soit, sur ou concernant le terrain, les biens immobiliers ou autres actifs, produits, matériaux ou services utilisés ou produits grâce ou via les activités de la Société Portuaire, de l'Exploitant le cas échéant et des Affiliés ou des Sous-Traitants Exclusifs, en lien avec les Activités Portuaires; ou
- (b) prendre, ni permettre la prise par l'Etat ou par toute Autorité de l'Etat, susceptible de priver la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et leurs Affiliés respectifs ou Sous-Traitants Exclusifs, de la pleine jouissance des droits qui leur sont accordés ou qui sont destinés à leur être accordés en vertu de la présente Convention.

23.5 Règles d'amortissement des Constructions et Acquisitions

Les règles d'amortissement des Constructions et Acquisitions sont définies dans l'Annexe Fiscale

Nonobstant ce qui précède, la Société Portuaire s'engage à ce que l'ensemble des investissements relatifs à la Construction et à l'Acquisition soient amortis de telle sorte qu'au terme de la Durée, l'ensemble de ces investissements ait été amorti. En cas de manquement à cet engagement non consécutif :

- (i) à une demande de l'Etat d'augmenter les Constructions et/ou les Acquisitions ne permettant pas à la Société Portuaire d'amortir ces nouveaux investissements sur la période restant à courir de la Durée de la Convention, au terme normal de la Durée de la Convention ou,
- (ii) à un Evènement de Force Majeure, l'Etat ne sera pas tenu d'indemniser la Société Portuaire de la fraction non amortie des investissements.

24 Garanties

24.1 Garanties générales

- (a) La Société Portuaire s'engage à respecter, et garantit que les sous-traitants du Projet Portuaire respecteront, l'ensemble des dispositions de la présente Convention Portuaire et des accords contractuels qui en sont la résultante.
- (b) La Société Portuaire et ses sous-traitants réaliseront les Activités Portuaires conformément au Droit en Vigueur et à la présente Convention. En cas de manquement non corrigé d'un sous-traitant aux dispositions de la présente Convention, ce manquement non corrigé sera considéré comme un manquement non corrigé de la Société Portuaire au titre de la présente Convention.
- (c) L'Etat garantit le respect et se porte fort du respect par les Autorités de l'Etat des obligations de l'Etat au titre de la présente Convention.
- (d) L'Etat garantit à la Société Portuaire, à l'Exploitant, au Client Fondamental, aux sous-traitants à leurs Actionnaires et Affiliés, la sécurité de leurs employés et de leurs biens, ainsi que la stabilité et la non-perturbation des Activités Portuaires pendant toute la Durée et les périodes de renouvellement, grâce à diverses mesures de sécurité conformément aux modalités d'un accord de sécurité conclu à ces fins.
- (e) L'Etat reconnaît que les accords destinés à être conclus par la Société Portuaire, le cas échéant, l'Exploitant, le Client Fondamental, leurs sous-traitants et tous leurs Affiliés respectifs sont exclusivement régis par le droit privé et le cas échéant également les avantages spécifiques accordés par la Loi PPP, le Code des Investissements, le Code Maritime, le Code Minier et la présente Convention.
- (f) L'Etat garantit à la Société Portuaire, à l'Exploitant le cas échéant, à leurs Affiliés et aux Sous-Traitants Exclusifs le maintien de tous les avantages économiques ou financiers et des conditions fiscales et douanières prévues dans la présente Convention Portuaire pendant la Période de Stabilisation. Toutes les modifications apportées au Droit en Vigueur, en particulier, l'introduction de toutes lois et règlements (à l'exception de tous les lois et règlements d'ordre public portant sur le droit social, l'environnement, la sécurité, la santé, les communautés, la transparence et la lutte contre la corruption ou de nature similaire) qui viseraient à régler tout ou partie de la construction ou de l'exploitation des Infrastructures du Projet Portuaire, ne seront pas applicables à la Société Portuaire, à l'Exploitant le cas échéant, à leurs Affiliés et aux Sous-Traitants Exclusifs sans leur accord préalable. Toutefois, toutes les modifications adoptées après signature de la présente Convention et qui pourraient être considérées comme étant favorables aussi bien à l'égard de la Société Portuaire, de l'Exploitant le cas échéant, de leurs Affiliés et des Sous-Traitants Exclusifs pourront, à leur demande, être étendues par l'Etat à ceux d'entre eux qui le demanderaient.

24.2 Garanties sur les Infrastructures et Equipements Portuaires

- (a) La Société Portuaire s'engage à informer l'Etat sans délai et par écrit de tout évènement justifiant l'appel d'une ou plusieurs des garanties reçues des constructeurs et des fournisseurs des Infrastructures et Equipements Portuaires et à tenir informer l'Etat des suites en résultant.
- (b) La Société Portuaire fera en sorte que les garanties reçues des constructeurs et des fournisseurs des Infrastructures et Equipements Portuaires profitent automatiquement à l'Etat au jour du transfert des Infrastructures Portuaires au terme de la Durée ou en cas de résiliation anticipée.

24.3 Garantie de tenue des comptes et de transferts en devises étrangères

- (a) Pour les revenus issus des Services Portuaires et tous autres revenus générés dans le cadre des Infrastructures, la Société Portuaire, l'Exploitant, les Sous-Traitants Exclusifs, leurs Actionnaires et Affiliés sont autorisés à ouvrir des comptes offshores en devises étrangères auprès de banques commerciales étrangères de renommée mondiale. Ces personnes ne seront pas obligées de rapatrier en Guinée les sommes créditées sur ces comptes en devise étrangère, à l'exception des sommes requises pour les dépenses (y compris taxes) de toutes sortes nécessaires aux Activités Portuaires.
- (b) Il est garanti à ces personnes le libre transfert à l'étranger de tout dividende et remboursement du capital investi, de tout paiement d'intérêt, de même que le libre transfert de tout produit provenant de la liquidation ou de la réalisation de leurs actifs sans aucune restriction ni aucun frais.
- (c) Des garanties sont aussi octroyées aux employés résidents étrangers en Guinée de ces personnes pour la libre conversion et le libre transfert vers leur pays d'origine, de tout ou partie des salaires ou de tout autre élément de rémunération, qui leur sont payés ou dus, dans la mesure où ils se sont acquittés de leurs impôts dus en Guinée conformément au Droit en Vigueur.

24.4 Garanties administratives et foncières

- (a) L'Etat garantit à la Société Portuaire, à l'Exploitant le cas échéant et à leurs sous-traitants conformément au Décret PIN et à la présente Convention Portuaire la liberté d'occuper et d'utiliser tous les Terrains du Projet Portuaire nécessaires aux Activités Portuaires ainsi que les libres occupations et utilisations des droits de passage sur les terrains qui sont nécessaires à la Construction et l'exploitation des Infrastructures et Equipements Portuaires.
- (b) L'Etat garantit à la Société Portuaire, à l'Exploitant le cas échéant et à leurs sous-traitants conformément au Décret PIN et à la présente Convention Portuaire l'accès aux et l'utilisation des infrastructures publiques ou infrastructures destinées au public, y compris routes, ponts, aérodromes, installations portuaires, ainsi qu'aux canalisations d'eau, lignes électriques et lignes de communication fournies ou développées par une entité que détient ou contrôle l'Etat, dans les mêmes conditions que celles applicables aux autres utilisateurs.
- (c) L'occupation et l'utilisation desdits terrains n'obligeront la Société Portuaire, à l'Exploitant et à leurs sous-traitants à aucun paiement de frais ou de taxes autres que ceux spécifiquement prévus par le Droit en Vigueur.
- (d) À la demande de la Société Portuaire, l'Etat apportera toute assistance requise dans le cadre de la réinstallation et/ou de la compensation (sous réserve d'une indemnisation dans les délais par la Société Portuaire comme l'exige le présent Article) de toute

- personne dont la présence et/ou les droits sur lesdits terrains entraveraient les Activités Portuaires.
- (e) L'État garantit à la Société Portuaire, à l'Exploitant et aux Sous-Traitants Exclusifs le droit d'acquérir, d'utiliser et d'exploiter tous les moyens de communication, tous les moyens de transport de même que les installations annexes et équipements que requièrent les Activités Portuaires dans les conditions prévues par le Droit en Vigueur.
 - (f) L'État garantit à la Société Portuaire, à l'Exploitant et aux Sous-Traitants Exclusifs ainsi qu'à leurs Affiliés le droit de transférer les équipements introduits par ces derniers sur le territoire Guinéen sous le bénéfice d'un régime fiscal de faveur au titre de leur inscription sur la liste d'un autre projet vers le Projet sans qu'aucun impôt, charge, frais ou redevance ne soit imposé.
 - (g) La Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs auront le droit de procéder aux activités suivantes dans la mesure où elles sont nécessaires pour le Projet Portuaire et conformes au Décret PIN et au Droit en Vigueur :
 - (i) le débroussaillage du terrain de tous les arbres, buissons ou autres obstacles et l'abattage de bois de construction, y compris en dehors des terrains que détient la Société Portuaire ;
 - (ii) le développement de sources d'eau non utilisées et réservées ainsi que l'exploitation et le stockage de telles eaux pour les besoins des activités en question ;
 - (iii) prélever de l'eau des rivières, puiser de l'eau souterraine et développer une installation de traitement des eaux ; et
 - (iv) la mise en place de centrales électriques et de stations d'électricité.
 - (h) Sous réserve du respect du Chronogramme du Projet, l'État garantit à la Société Portuaire, à l'Exploitant le cas échéant et aux Sous-Traitants Exclusifs la priorité du Décret PIN sur tout autre projet.

24.5 Garanties de protection des biens, des droits, des titres et des intérêts

- (a) Sous réserve des dispositions de la présente Convention, la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant, le Client Fondamental et les Sous-Traitants Exclusifs ainsi que leurs Affiliés respectifs (chacun séparément désigné comme « Entité Protégée »), ont le droit et la liberté illimitée de posséder, d'administrer, d'entretenir, d'utiliser, de jouir et de disposer de tous ses biens, droits, titres et intérêts, et d'organiser leur activité dans leur meilleur intérêt.
- (b) L'État s'engage à ne pas exproprier, ni nationaliser tout ou partie des propriétés, droits, titres et intérêts de la Société Portuaire, de ses Affiliés et de ses Actionnaires, à moins qu'une telle mesure d'expropriation ou de nationalisation ne soit conforme aux règles du droit international et :
 - (i) qu'elle soit prise pour des raisons d'intérêt général et en conformité avec le Droit en Vigueur, notamment avec la Constitution de la République de Guinée ;
 - (ii) qu'elle ne soit pas discriminatoire ; et
 - (iii) qu'elle donne à la Société Portuaire, à ses Actionnaires et à ses Affiliés le droit à une indemnisation d'un montant égal à la valeur marchande de l'intérêt concerné juste et équitable.
- (c) L'indemnisation visée dans le présent article 24.5 sera déterminée à la demande de l'État, de la Société Portuaire, de ses Affiliés et de ses Actionnaires par un expert indépendant ayant de l'expérience en matière d'évaluation des actifs d'infrastructure, et désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions

relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale.

- (d) L'indemnisation visée dans le présent Article 24.5 déterminée par cet expert indépendant sera, sur demande de la Société Portuaire, de ses Affiliés et de ses Actionnaires, payable en Dollars ou en toute autre devise librement convertible et acceptable, sans autre compensation ou déduction que toute somme dont la Société Portuaire, l'Exploitant, leurs Affiliés et leurs Actionnaires ou les sous-traitants pourraient être redevables envers l'État en vertu de la présente Convention. La compensation inclura les intérêts, qui prendront effet à compter de la date d'expropriation ou de la date de nationalisation, au Taux d'Intérêt Contractuel.
- (e) L'État s'engage à ne pas interférer pour quelques raisons que ce soient avec la pleine jouissance par la Société Portuaire, l'Exploitant et leurs Affiliés et ses Actionnaires des droits légitimes qu'ils détiennent en relation avec leur propriété, leurs droits, leurs titres et intérêts.
- (f) Les Parties acceptent que tout litige entre elles découlant de, afférant aux ou en lien avec les dispositions de la présente Convention concernant les actes d'expropriation, de nationalisation ou autres mesures d'effet équivalent à l'expropriation ou à la nationalisation, en tout ou partie, couvrant sans s'y limiter à cet Article 24.5 (**Litige d'Expropriation**), sera résolu par arbitrage CIRDI selon les modalités exposées à l'Article 31.2. Aux seules fins du règlement des Litiges d'Expropriation :
 - (i) « Parties » et « parties » signifieront l'État et le cas échéant la Société Portuaire, ses Affiliés ou ses Actionnaires ;
 - (ii) le terme « Litige » signifiera « Litige d'Expropriation » ;
 - (iii) les négociations se tiendront entre, d'une part, selon le cas un cadre dirigeant de la Société Portuaire, ou de ses Affiliés ou des ses Actionnaires, d'autre part, le Ministre en charge des Mines ou un haut représentant du Ministre en charge des Mines, au nom de l'État ; et
 - (iv) l'État confirme que son consentement à l'arbitrage du CIRDI et à l'arbitrage de la CCI est applicable au règlement du Litige d'Expropriation.
- (g) L'État reconnaît et accepte que la Société Portuaire, l'Exploitant, le Client Fondamental et leurs Affiliés sont tenus d'entreprendre les Activités de Financement, y compris, sans s'y limiter, par la voie d'apports en fonds propres ou de prêts émanant des actionnaires et prêts des Parties au Financement. Si la Société Portuaire, l'Exploitant, le Client Fondamental et leurs Affiliés entreprennent les Activités de Financement, l'État doit fournir ses meilleurs efforts pour les assister à conclure ou finaliser les Activités de Financement et à satisfaire aux exigences des Parties au Financement y afférentes, y compris la conclusion d'accords directs avec les Parties au Financement afin de fournir certaines clarifications et assurances au regard du Projet Portuaire, à la condition qu'il ne soit à aucun moment demandé à l'État de fournir quelque assistance financière ou d'assumer quelque responsabilité financière que ce soit relative aux Activités de Financement.
- (h) L'Etat reconnaît et accepte que, pour les Activités de Financement, tous les Actifs du Projet Portuaire (y compris tous les Droits Fonciers relatifs aux Infrastructures et Equipements Portuaires), ainsi que toutes les actions et autres droits existants, puissent être fournis en tant que sûretés si les Parties au Financement le requièrent.
- (i) Nonobstant, la généralité des dispositions ci-dessus, l'Etat accepte et s'engage à faciliter et à garantir toutes les autorisations et exigences prescrites par l'Acte Uniforme OHADA ou tout autre droit applicable aux sûretés.

25 Garanties pour la protection de l'environnement et du patrimoine culturel

25.1 Introduction générale

- (a) La Société Portuaire et l'Exploitant s'engagent à mener les Activités Portuaires dans le respect de l'environnement, de la santé, de la sécurité et du bien-être des employés et de la communauté.
- (b) La Société Portuaire et l'Exploitant doivent respecter et s'engagent à ce que leurs Sous-Traitants Exclusifs et Affiliés respectent les Standards du Projet et le Droit en Vigueur en cette matière.
À cet égard, ils intégreront à la planification et l'administration la conduite des activités des mesures appropriées, y compris des mesures qui permettront de préserver les caractéristiques naturelles de la zone intérieure à la Zone Portuaire et des autres terrains qu'ils occupent ou affectent, y compris la réhabilitation des terrains que les Travaux de Construction ont affectés.

25.2 Gestion environnementale et sociale

- (a) L'État et la Société Portuaire conviennent que la Société Portuaire soumettra à l'État l'Étude d'Impact Environnemental et Social et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale, lesquels seront conformes au Droit en Vigueur et aux Standards du Projet.
- (b) Les Parties conviennent de ce que, sous réserve du respect par la Société Portuaire et l'Exploitant du Plan de Gestion Environnementale et Sociale, la Société Portuaire et l'Exploitant n'auront d'obligations autres que celles issues du Droit en Vigueur et des Standards du Projet.

25.3 Patrimoine culturel

- (a) Dans l'éventualité où serait découvert un site archéologique à l'intérieur des Terrains du Projet, les Travaux de Construction doivent être précédés, aux frais de la Société Portuaire avec l'accord de l'État, par des études appropriées menées par des agences qualifiées.
- (b) S'il est découvert au cours des activités de recherche un élément du patrimoine culturel national qu'il est possible ou non de déplacer, la Société Portuaire s'engage à ne pas déplacer les objets en question, et à prévenir l'État sans délai par Notification. La Société Portuaire s'engage à supporter les frais raisonnables d'une récupération et pourra se faire assister aussi bien techniquement que financièrement par tout organisme à but non lucratif intéressé.
- (c) Une procédure de découverte fortuite de patrimoine culturel sera mise au point dans le cadre du Plan de Gestion Environnementale et Sociale. Elle précisera notamment les procédures de notification et de sauvegarde applicables en cas de découverte fortuite au sens des Standards du Projet.

25.4 Plan de Développement Local

- (a) Dans un délai maximum de quarante-huit (48) mois à compter de la Date d'Entrée en Vigueur, la Société Portuaire est tenue de soumettre à l'État une Convention de Développement Local conclue avec la Communauté Locale résidant à l'intérieur ou à proximité des Terrains du Projet, qui doit avoir fait l'objet de consultations approfondies avec chacune des communautés locales concernées et de leur accord, et inclure, entre autres :
 - (i) des stipulations relatives à la formation de la Communauté Locale ;
 - (ii) les mesures à prendre pour la protection de l'Environnement et de la santé de la Communauté Locale 

- (iii) les processus pour le développement de projets à vocation économique, sociale, environnementale ou autre au bénéfice de la Communauté Locale concernée ; et
 - (iv) toutes autres stipulations requises par arrêté conjoint du Ministre en charge des Mines et du Ministre en charge de la décentralisation.
- (b) La Convention de Développement Local est soumise aux principes de transparence, ce qui implique qu'elle soit :
- (i) publiée dans le journal local et/ou dans un autre support ; et
 - (ii) rendue accessible à la Communauté Locale concernée pour information.

25.5 Cession des droits de la Convention

La Société Portuaire aura le droit de transférer tout ou partie de ses droits et obligations en vertu de la présente Convention à tout Affilié, sous réserve que cet Affilié demeure Affilié et que la Société Portuaire reste conjointement responsable des actes et obligations dudit Affilié vis-à-vis de l'exécution des obligations de la Société Portuaire résultant de la présente Convention.

26 Dédommagement

26.1 Dispositions générales

- (a) Dans l'éventualité d'une violation de la présente Convention, la Partie en violation dédommagera l'autre ou les autres Partie(s) de la perte occasionnée par ladite Partie, de façon que le dédommagement couvre la totalité du montant du dommage.
- (b) Le terme de "dommages" comprend toute perte directe, réelle et définitive, y compris notamment tout coût, toute dépense, tout intérêt ou frais raisonnables relatifs à des conseillers et experts juridiques que la ou les Partie(s) subissant la perte aurait à encourir.

26.2 Calcul des Versements d'Indemnisations

- (a) Le montant de l'indemnisation sera versé dans les quatre-vingt-dix (90) jours de la date de détermination de l'indemnisation après la survenance du dommage. Chaque Partie concernée devant être indemnisée, devra s'efforcer de convenir avec la Partie responsable, du montant de l'indemnisation à payer dans les soixante (60) jours de la survenance du dommage. Dans le cas où les Parties ne peuvent pas s'entendre sur le montant de l'indemnisation, les dispositions de l'Article 30 s'appliqueront.
- (b) Dans tous les cas, le paiement de l'indemnisation sera porteur d'intérêts avec effet à compter de la date de sa détermination, jusqu'au paiement complet de l'indemnisation. Ces intérêts seront calculés au Taux d'Intérêt Contractuel.

26.3 Devise des paiements d'indemnités

À moins qu'il existe un accord antérieur contraire entre les Parties, toute indemnité sera payée exclusivement en Dollars.

27 Événement de Force Majeure

- (a) Aucune des Parties ne sera tenue pour responsable d'une impossibilité de s'acquitter de ses obligations issues de la Convention en cas de survenance d'un Événement de Force Majeure. Pendant toute la durée de l'Événement de Force Majeure, et sous réserve de

dispositions de la Convention, les obligations affectées par l'Événement de Force Majeure seront suspendues.

- (b) Aux fins de la présente Convention « **Événement de Force Majeure** » désigne tout acte ou événement imprévisible, insurmontable et indépendant de la volonté de la Partie s'appuyant sur cet acte ou événement qui empêche cette Partie d'exécuter une ou plusieurs de ses obligations en vertu de la présente Convention, y compris les événements et circonstances qui suivent, dans la mesure où ils satisfont aux exigences contenues dans le présent Article 27(b):
- (i) pandémie, épidémie ;
 - (ii) acte de guerre (déclaré ou non et que la Guinée participe ou non), invasion, conflit armé ou agissements armés d'un ennemi étranger, blocus, embargo, révolution, émeute, insurrection, troubles civils ou actes de terrorisme, de sabotage ou de kidnapping;
 - (iii) explosion, accident, contamination chimique ou incendie chimique;
 - (iv) éclairs, typhon, inondation, tremblement de terre, tempête de sable, tornade, cyclone ou autre condition météorologique sévère ou désastre naturel ;
 - (v) la découverte d'un site archéologique au sein des Terrains du Projet;
 - (vi) l'effondrement du marché de minerai de fer ;
 - (vii) toute grève et/ou arrêt de travail ou conflit de travail qui n'est pas circonscrit à la Société Portuaire, à l'Exploitant le cas échéant ou à leurs Activités, toute grève et/ou arrêt de travail ou conflit de travail qui n'est pas causé par la violation du Droit en Vigueur ou la présente Convention par la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant ;
 - (viii) tout événement ou circonstance d'une nature analogue aux précédents.
- (c) Ne constitue pas un Événement de Force Majeure au sens de la présente Convention un acte ou un événement dont la survenance aurait pu être anticipée et dont les effets auraient pu être empêchés par des mesures de précaution prises dans l'exercice d'une raisonnable diligence.
De même, ne constitue pas un Événement de Force Majeure un acte ou un événement qui ne ferait que rendre la réalisation d'une obligation plus difficile ou plus pénible pour la Partie affectée.
- (d) La Partie qui invoque l'Événement de Force Majeure doit, immédiatement après la survenance ou la découverte de l'Événement de Force Majeure, et dans une période maximum de quinze (15) jours, soumettre à l'autre Partie une Notification précisant les facteurs qui constituent l'Événement de Force Majeure et ses possibles conséquences dans la mise en œuvre de la Convention.
- (e) Dans tous les cas, la Partie concernée prendra toutes les mesures utiles afin de minimiser l'impact de l'Événement de Force Majeure sur l'exécution de ses obligations et s'assurera le plus rapidement possible de la reprise normale de l'exécution des obligations affectées par l'Événement de Force Majeure.
- (f) En cas de litige survenant du fait de ou en relation avec les mesures à adopter trois (3) mois après la survenance de l'Événement de Force Majeure, le processus de négociation pourra être immédiatement mis en œuvre à la demande de la Partie la plus diligente.
- (g) Si l'Événement de Force Majeure dure plus de 270 jours, les Parties acceptent et conviennent que la Convention pourra être résiliée par l'une ou l'autre des Parties sauf décision contraire de la Société Portuaire.

28 Résiliation anticipée

28.1 Cas de résiliation anticipée

La résiliation anticipée de la présente Convention ne pourra avoir lieu que dans les cas prévus au présent Article :

- (a) Accord mutuel :
Si les Parties conviennent mutuellement de la résiliation de la présente Convention et des conséquences en résultant.
- (b) Violation Substantielle de la Société Portuaire :
Résiliation par l'État, dans le cas d'une Violation Substantielle de la Société Portuaire sur Notification de l'État.
- (c) Violation Substantielle de l'Etat :
Résiliation par les Parties autres que l'Etat dans le cas d'une Violation Substantielle de l'Etat, sur Notification des Parties autres que l'Etat.
- (d) Événement de Force Majeure prolongée :
Si un Événement de Force Majeure Prolongée survient, la présente Convention Portuaire pourra être résiliée par l'une des Parties par Notification aux autres Parties sauf décision contraire de la Société Portuaire.
- (e) Renonciation par la Société Portuaire :
La Société Portuaire pourra renoncer à la présente Convention Portuaire dans le cas, et sous les conditions prévues à l'Article 5.2 de la présente Convention.

Toute Notification de résiliation ne produira effet qu'à l'expiration d'un délai minimum de trente (30) jours après la date de réception de la Notification et ne pourra intervenir dans les cas visés aux (b) et (c) ci-dessus avant que la Partie défaillante ait été sommée en vain par lettre de mise en demeure de remédier à son défaut dans les six (6) mois de la lettre de mise en demeure.

28.2 Conséquences

En cas de résiliation anticipée de la présente Convention, quelle qu'en soit la cause et au choix de l'Etat, les Infrastructures Portuaires ou les Actions de la Société Portuaire seront transférées à l'Etat ou à tout tiers désigné par l'Etat.

Il est précisé que dans la mesure où les indemnités d'assurances sont versées à une Partie pour réparer un dommage ou une perte subie par elle, tout montant dû par une autre Partie à celle-ci au titre de ce dommage ou cette perte sera diminué du montant desdites indemnités d'assurances perçues.

- (a) Accord mutuel :
Si la présente Convention est résiliée par Accord mutuel, les Parties détermineront les modalités et conséquences de la résiliation mutuelle.
- (b) Violation Substantielle de la Société Portuaire :

Si la présente Convention est résiliée pour cause de Violation Substantielle de la Société Portuaire :

- (i) L'Etat versera à la Société Portuaire le montant le plus élevé entre la valeur non amortie des Infrastructures et Equipements Portuaires et celle équivalente à la valeur marchande pour une exploitation commerciale similaire des Infrastructures et Equipements Portuaires.

L'Etat pourra fixer la valeur marchande par le biais d'un appel d'offres compétitif où l'offre financière la plus haute sera réputée être la valeur marchande. Dans cette hypothèse, l'Etat pourra faire en sorte que la compensation soit versée directement à la Société par l'adjudicataire de l'appel d'offres en lieu et place de l'Etat, ce qui déchargera l'Etat de toute obligation à ce titre. La Société Portuaire sera tenue de coopérer pleinement avec l'Etat et d'apporter toute son assistance pour que le processus d'appel d'offres réussisse. Dans l'hypothèse où l'appel d'offres n'attire aucun soumissionnaire, la valeur marchande sera déterminée par un expert indépendant désigné de commun accord par les Parties (ou en l'absence d'accord entre les Parties dans un délai de deux (2) semaines désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale), dont la détermination sera définitive.

- (ii) L'Etat aura droit à une indemnité payable par la Société Portuaire à hauteur d'une somme égale aux dommages directs réels et définitifs ou à la perte subie par l'Etat en conséquence directe de la Violation Substantielle de la Société Portuaire (à l'exclusion de tout manque à gagner sur revenus futurs) ainsi que les honoraires raisonnables d'avocats, de conseillers juridiques et d'experts, frais d'arbitre et de procédures judiciaires et administratives, tous débours et charges fiscales encourus par l'Etat au titre de la procédure relative à la résiliation anticipée.

(c) Violation Substantielle de l'Etat :

Si la présente Convention est résiliée pour Violation Substantielle de l'Etat, la Société Portuaire aura droit à une indemnité égale :

- (i) au montant le plus élevé à la date de résiliation entre la valeur nette comptable des Actifs et le montant du financement desdits Actifs non encore remboursé ; et
- (ii) aux dettes du passif circulant de la Société Portuaire (y compris les pénalités dues par la Société Portuaire en raison du préjudice causé par cette Violation Substantielle de l'Etat) en vertu des Documents de Financement conclus avec les Principales Parties au Financement ; et
- (iii) aux pertes cumulées non encore absorbées ayant fait l'objet d'un audit indépendant ainsi que les honoraires raisonnables d'avocats, de conseillers juridiques et financiers et d'experts, frais de procédures judiciaires et administratives, ainsi que tous débours et charges fiscales, encourus par la Société Portuaire au titre de la procédure relative à la résiliation anticipée.

Ces versements déchargeront l'Etat de toute responsabilité vis-à-vis des autres Parties et des Principales Parties au Financement.

Tout paiement effectué par l'Etat entre les mains des autres Parties vaudra paiement entre les mains des Principales Parties au Financement et inversement.

(d) Événement de Force Majeure Prolongée :

Si la présente Convention est résiliée pour Événement de Force Majeure Prolongée, l'Etat devra racheter les Infrastructures et les Equipements Portuaires si ceux-ci demeurent exploitables contre une compensation égale à la somme la plus élevée entre leur valeur nette comptable à la date de la résiliation et le montant non encore remboursé des financements de ces Infrastructures et Equipements Portuaires.

Tous les montants payables en vertu du présent Article 28.2 seront payables sous quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de détermination de l'indemnisation et seront majorés au Taux d'Intérêt Contractuel au terme de ce délai jusqu'à ce qu'ils soient payés en totalité.

28.3 Transfert des Infrastructures Portuaires ou des Actions de la Société Portuaire après Résiliation

En cas de résiliation de la présente Convention, qu'elle qu'en soit la cause, l'Etat pourra demander à son choix :

- (a) Le transfert par la Société Portuaire à l'Etat ou à toute entité désignée par l'Etat de l'ensemble des Infrastructures Portuaires en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance et libres de tous droits de tiers. Ce transfert sera à titre gratuit et ne pourra intervenir qu'après le paiement de toutes les sommes dues par l'Etat à la Société, ses Actionnaires et Affiliés, étant entendu que ce transfert ne pourra donner lieu en lui-même à aucun paiement de l'Etat à la Société Portuaire.
- (b) Le transfert à titre gratuit par l'Actionnaire de la Société Portuaire, directement ou indirectement, à l'Etat ou à toute entité désignée par l'Etat de l'ensemble des Actions composant le capital social de la Société Portuaire dont les Infrastructures Portuaires devront être en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance et libres de tous droits de tiers. Les Actions devront être libres de tous droits de tiers. Ce transfert sera à titre gratuit et ne pourra intervenir qu'après le paiement de toutes les sommes dues par l'Etat à la Société, ses Actionnaires et Affiliés, étant entendu que ce transfert ne pourra donner lieu en lui-même à aucun paiement de l'Etat à la Société Portuaire ou aux Actionnaires mais devra donner lieu à l'émission par le(s) cédant(s) des Actions d'une garantie de passif au profit de l'Etat.

29 DISPOSITIONS GENERALES SUR L'INDEMNISATION

- 29.1 Le montant des indemnités dues au titre des Articles 28 ci-dessus sera déterminé par un Expert Indépendant qui devra rendre ses conclusions dans un délai n'excédant pas six (6) mois. Les conclusions de l'Expert Indépendant s'imposent aux Parties. La rémunération des prestations de l'Expert Indépendant est payable d'accord parties.
- 29.2 En cas de Violation Substantielle de l'Etat, les indemnités retenues à la charge de l'Etat seront payables en Dollars américains ou en toute autre devise acceptable par le bénéficiaire suivant un échéancier et dans un délai convenu entre les Parties.
- 29.3 La Société Portuaire et ses Affiliés demeurent autorisés à poursuivre dans un cadre à convenir entre les Parties les Activités Portuaires en qualité d'opérateur pendant la période d'évaluation de l'Expert Indépendant et pendant la période de paiement des indemnités.
- 29.4 Les revenus nets issus de l'exploitation pendant cette période seront déduits du montant des indemnités dues par l'Etat.
- 29.5 Le transfert des actifs du Projet Portuaire au profit de l'Etat interviendra lorsque la Société Portuaire aura été satisfaite de l'échéancier mentionné à l'Article 29.2 ci-dessus et des conditions de paiement des indemnités en sa faveur.
- 29.6 Pendant la période de paiement des indemnités, la Société Portuaire s'engage à collaborer de bonne foi avec l'Etat ou toute entité désignée par l'Etat en vue de faciliter

le transfert non seulement des actifs du Projet Portuaire mais également la technologie, le savoir-faire, les manuels, instructions et autres données nécessaires à la poursuite de l'exploitation après le transfert des actifs à l'Etat.

30 Notifications

30.1 Formulaire de Notification

L'ensemble des notifications, demandes, approbations, consentements et autorisations qu'un Partie est tenue d'effectuer ou de remettre dans le cadre de la présente Convention (individuellement, une « Notification ») doit :

- (a) être rédigé en français par écrit ;
- (b) être remis en main propre (contre récépissé) et envoyé par fax ou coursier ou encore transmis par courriel, auquel cas une copie papier devra être également remise par l'un des autres moyens approuvés, aux adresses suivantes :

- (i) Pour la République de Guinée :

Ministre des Mines et de la Géologie

Immeuble OFAB, Boulevard du Commerce, Almamy, Commune de Kaloum, BP : 295, Conakry, République de Guinée,
à l'attention du Ministre des Mines et de la Géologie

Et le

Ministre d'Etat, Ministre des Transports de la République de Guinée

Corniche côté Port
Almamy, Commune de Kaloum, BP : 715, Conakry, République de Guinée,
à l'attention du Ministre des Transports

- (ii) Pour la Société Portuaire:

Winning Consortium Simandou Port SAU

Immeuble Wazni, Tombo I, Commune de Kaloum,
BP : 2162, Conakry, République de Guinée,
à l'attention du Directeur Général.

- (iii) Pour le Client Fondamental:

Winning Consortium Simandou SAU

Immeuble Wazni, Tombo I, Commune de Kaloum,
BP : 2162, Conakry, République de Guinée,
à l'attention du Directeur Général.

30.2 Modification des coordonnées pour les Notifications

Une Partie peut modifier son adresse par une Notification adressée à l'autre Partie. Si une Partie remet une Notification informant d'un changement d'adresse, les communications doivent être faites à cette adresse.

30.3 Date de remise effective

Toute Notification est effective et considérée comme ayant été reçue à la date suivante :

- (a) si elle est remise en main propre, le jour où elle a été remise à la personne compétente à l'adresse indiquée à l'Article 30.1; et

- (b) si elle est envoyée par coursier, la date de signature du courrier par le destinataire.

31 Règlement des litiges

31.1 Négociation préalable

Les Parties conviennent de déployer tous leurs efforts pour résoudre tout Différend à l'amiable par consultation mutuelle, à commencer par la notification d'un Avis de contestation par une Partie à l'autre indiquant qu'un Différend est né.

31.2 Arbitrage

- (a) Si le Différend n'est pas résolu dans un délai de cent-vingt (120) jours à compter de la réception de l'Avis de contestation, l'Etat et la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et le Client Fondamental consentent par la présente à ce que tout Différend découlant de la présente Convention ou en relation avec celle-ci sera tranché définitivement suivant le Règlement d'Arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale par un ou plusieurs arbitres nommés conformément à ce Règlement. La langue de l'arbitrage sera le français et le tribunal arbitral aura son siège à Paris. Compte tenu du caractère intégré du Projet Portuaire, la présente Convention est considérée par les Parties comme découlant du même rapport juridique que la Convention Ferroviaire et la Convention de Base selon les termes de l'article 10-c) du règlement d'arbitrage de la Chambre de Commerce International.
- (b) Bien que la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant, et le Client Fondamental soient ressortissants de la République de Guinée, ils sont contrôlés par des ressortissants d'autres Etats parties à la convention CIRDI et doivent, aux fins de la présente Convention, être considérés comme ressortissants d'un autre Etat partie à la Convention CIRDI. Le Projet Portuaire constitue un investissement au sens de cette Convention CIRDI.
- (c) Les Parties reconnaissent par ailleurs la possibilité de soumettre le Différend au CIRDI si les conditions en sont réunies. A ce titre, et par dérogation à la loi d'arbitrage de Guinée, les Parties reconnaissent que des procédures d'arbitrage distinctes peuvent être introduites soit suivant le Règlement d'arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale soit devant le CIRDI.

32 Immunité Souveraine

L'Etat renonce à tout droit d'immunité souveraine le concernant et portant sur sa propriété (à l'exclusion, en ce qui concerne l'immunité d'exécution, des actifs de l'Etat exclusivement réservés aux usages diplomatiques) quant à l'application et l'exécution de toute mesure provisoire ou conservatoire ordonnée par une autorité judiciaire ou autre et de toute sentence partielle, provisoire ou définitive rendue par un tribunal arbitral constitué conformément à la présente Convention.

33 Droit en Vigueur

La loi applicable à cette Convention est la loi de la République de Guinée en ce compris le droit OHADA. En ce qui concerne spécifiquement le droit guinéen, le tribunal arbitral se référera en premier lieu à la jurisprudence guinéenne ou, à défaut, à la jurisprudence française pertinente en la matière, en particulier au droit administratif, ou à défaut, aux principes généraux de droit applicable en France.

34 Comité Technique

Le Comité Technique composé de représentants de l'Etat (2 membres), de représentants de la Société Portuaire (2 membres), de l'Exploitant (2 membres) et du Client Fondamental (2 membres) et un autre membre représentant tous les Clients Tiers sera mis en place pour le suivi du Projet Portuaire et pour donner des avis et des recommandations sur toutes les questions techniques relatives à :

- (a) la Conception ;
- (b) la Construction ;
- (c) l'Acquisition ;
- (d) l'exploitation des Infrastructures Portuaires ;
- (e) la pertinence des Extensions ;
- (f) au Plan d'Exploitation et Maintenance, au Plan de Développement à Long Terme et au Plan d'intervention d'Urgence ;
- (g) les manuels des opérations Portuaires ; et
- (h) le modèle type de contrat de mutualisation des Infrastructures Portuaires.

Le président du Comité Technique sera désigné par la Société Portuaire et le quorum sera constitué dès lors que la moitié de ces membres y sont présents ou représentés, comprenant au moins un représentant de la Société Portuaire, un représentant de l'Etat et un représentant du Client Fondamental.

Le Comité Technique devra définir les modalités de tenue de ses réunions et de communication de ses recommandations.

35 Autorisation d'investissement et de transfert

Tous les transferts de fonds vers des destinations étrangères réalisés dans le contexte du Projet Portuaire par la Société Portuaire, l'Exploitant, leurs Actionnaires et Affiliés sont par les présentes autorisés et peuvent être réalisés conformément au Droit en Vigueur tant en ce qui concerne les opérations courantes qu'en ce qui concerne les opérations en capital.

36 Coopération

Chaque Partie s'engage à transmettre à l'autre Partie les instruments juridiques nécessaires à l'application de la présente Convention. En outre, chaque Partie s'engage à se conduire d'une manière qui mettra pleinement en œuvre les stipulations de la présente Convention, dans le meilleur intérêt du Projet Portuaire.

37 Cession des Infrastructures

37.1 Etat des Infrastructures Portuaires au terme de la Convention

- (a) Dans les trois (3) ans précédant la fin de la Convention et dès la Notification de résiliation, la Société Portuaire et l'Etat feront une revue contradictoire de l'état des Infrastructures et Equipements Portuaires afin d'identifier si ceux-ci sont en bon état de fonctionnement, de maintenance, de réparation, de renouvellement et de performance. Sur la base de cette revue, la Société Portuaire et l'Etat établiront, d'un commun accord, les mesures correctives éventuellement nécessaires pour en assurer le bon état. A défaut d'accord, les Parties s'en remettront aux dires d'un expert désigné de commun accord par les Parties (ou en l'absence d'accord entre les Parties dans un délai de deux (2) mois désigné par le Centre International d'Expertise, conformément aux dispositions relatives à la désignation des experts, en vertu des règles relatives aux compétences de la Chambre de Commerce Internationale), dont la détermination sera définitive ;
- (b) La Société Portuaire s'engage à réaliser les mesures correctives visées à l'alinéa (a) et

dessus dans les trois (3) ans précédant la fin de la Durée et en cas de résiliation anticipée dans les trois (3) ans suivant cette résiliation. A défaut, l'Etat pourra faire réaliser les mesures correctives par tout tiers de son choix aux frais et risques de la Société Portuaire.

- (c) A la date de transfert, la Société Portuaire, l'Exploitant et le Client Fondamental remettront à l'Etat ou à toute entité désignée par lui tous les manuels, protocoles, guides ou autres documents utiles ou nécessaires pour l'exploitation des Infrastructures et Equipements Portuaires. Ils veilleront également à ce qu'il y ait eu un transfert de savoir-faire et de compétences vingt-quatre (24) mois avant la date de transfert et de prendre toutes les mesures afin que l'Etat ou toute entité désignée par l'Etat puisse continuer sans aucune perturbation ou diminution de la qualité des prestations à exploiter les Infrastructures et Equipements Portuaires à partir de la date de transfert.
- (d) En cas de résiliation anticipée de la présente Convention, quelle qu'en soit la cause, le transfert des Infrastructures et Equipements Portuaires à l'Etat substituera l'Etat à la Société Portuaire dans toutes les obligations au titre de la Convention et notamment celles relatives à l'Accord de Services Portuaires signé avec le Client Fondamental ainsi que tous les autres engagements auxquels la Société Portuaire est partie.

38 Renonciation partielle

La renonciation implicite ou autre des droits découlant de toute disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme une renonciation aux droits découlant d'autres stipulations (similaires ou non) de la présente Convention et toute renonciation de ce type ne peut être que temporaire, sauf si est présentée une déclaration écrite et dûment signée à cet effet.

39 Confidentialité

- (a) L'Etat s'engage à ne pas divulguer à des tiers ou à utiliser au profit de tiers toute information de nature industrielle, financière, commerciale, scientifique, technique ou personnelle de nature confidentielle fournie par les autres Parties ou obtenues par l'Etat autrement que naturellement disponibles dans le domaine public et traitées régulièrement par les autres Parties de manière non-confidentielle, sans le consentement exprès et préalable de la Partie concernée.
- (b) Les Parties autres que l'Etat s'engagent à traiter de manière confidentielle toutes les informations que l'Etat leur communique.

40 Préséance

En cas de conflit entre les clauses de la présente Convention et tout autre document contractuel se rapportant au Projet Portuaire ou au Droit en Vigueur, y compris le Code des Investissements, la Loi PPP, le Code Maritime, le Code Minier et la Réglementation Minière, les termes de la présente Convention Portuaire prévalent.

41 Langue de la Convention et système de mesure

- 41.1 Tous les rapports et autres documents établis au titre de la présente Convention Portuaire devront être rédigés en langue française. Toutefois, les documents et les annexes peuvent être rédigés en anglais, en précisant qu'en cas de difficultés de compréhension, les Parties s'engagent à faire traduire tout document important ou non sans délai.
- 41.2 La présente Convention Portuaire est rédigée et conclue en langue française, et chaque Partie conserve un exemplaire en français.
- 41.3 La traduction de la présente Convention Portuaire en toute autre langue sera réalisée aux seules fins d'en faciliter sa compréhension. Dans le cas où il y aurait

une contradiction ou incohérence entre le français et le texte traduit dans une autre langue, le texte français fera foi.

41.4 Le système de mesure utilisé sera le système métrique.

42 Bonne Foi

Chacune des Parties s'engage à agir de bonne foi et à :

- (i) transmettre aux autres Parties les instruments juridiques nécessaires à la mise en œuvre de la présente Convention Portuaire ; et
- (ii) se comporter de manière à pleinement mettre en œuvre la présente Convention Portuaire, dans l'intérêt du Projet Portuaire.

43 Continuité

Lorsque le contexte général le requiert, les droits et obligations des Parties perdurent au-delà de la Durée de la Convention.

44 Cessions, successeurs et bénéficiaires

La présente Convention lie les Parties, leurs successeurs et leurs bénéficiaires respectifs.

Par les présentes, l'État confirme que la Société Portuaire et l'Exploitant sont autorisés à désigner un ou plusieurs Affiliés en tant que son mandataire ou délégué en vertu de tout contrat, et à leur accorder ces droits et/ou obligations nécessaires pour mener à bien les Activités Portuaires sous la responsabilité de la Société Portuaire ou de l'Exploitant à condition que la Société Portuaire et l'Exploitant restent responsables de leurs obligations au titre de la présente Convention.

45 Intégralité de l'accord

La présente Convention constitue l'intégralité de l'accord entre les Parties concernant l'objet de la Convention et elle remplace l'ensemble des engagements, déclarations, communications, négociations, accords et contrats (écrits ou verbaux) conclus ou signés par les Parties avant la date de la présente Convention Portuaire.

46 Divisibilité

Les dispositions de la présente Convention sont distinctes et dissociables les unes des autres. Si l'exécution ou l'application d'une stipulation de la présente Convention est ou devient interdite, invalide ou inopposable, cette interdiction, invalidité ou inopposabilité n'affecte pas la validité ou le caractère exécutoire des autres dispositions de la présente Convention Portuaire.

MS

47 Avenants

Toute disposition non prévue dans la présente Convention peut être proposée par une des Parties et sera examinée avec attention. Chaque Partie s'efforcera de parvenir à une solution mutuellement acceptable en vue d'insérer les nouvelles dispositions dans un avenant signé par les Parties.

Les Parties s'engagent à négocier de bonne foi tout avenant à la présente Convention qui pourrait être nécessaire, notamment pour permettre la mise en œuvre en temps opportun des financements requis pour développement du Projet Portuaire et des Infrastructures et Equipements Portuaires.

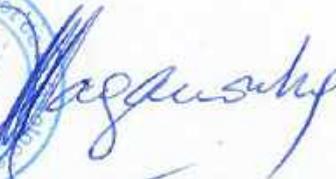
Fait à Conakry

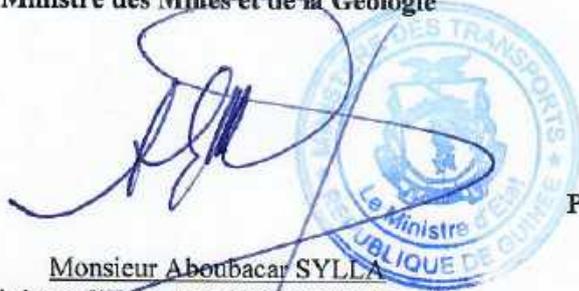
Le _____

POUR LA RÉPUBLIQUE DE LA GUINÉE

POUR LA SOCIÉTÉ PORTUAIRE




Monsieur Abdoulaye MAGASSOUBA
Ministre des Mines et de la Géologie




Monsieur Aboubacar SYLLA
Ministre d'Etat, Ministre des Transports




Monsieur Ismaël DIOUBATE
Ministre du Budget

Monsieur Guoji LI
Directeur Général



POUR LE CLIENT FONDAMENTAL




Monsieur Fadi Youssef WAZNI
Directeur Général

Annexe 1. Régime fiscal et douanier de la Convention Portuaire

1. PRINCIPES GENERAUX

La Société Portuaire, le cas échéant l'Exploitant, les Affiliés et les Sous-Traitants Exclusifs sont assujettis pendant toute la durée de la Convention, pour ce qui concerne les Activités Portuaires, aux impôts, droits, taxes et redevances de nature fiscale et douanière conformément aux dispositions du Code Général des Impôts, du Code Douanier et à celles du Code des Investissements en vigueur à la date de signature de la présente Convention Portuaire. Toutefois, en raison des spécificités et du caractère intégré du Projet Portuaire d'une part, et d'autre part des investissements importants qu'il requiert, ayant un impact sur le délai de récupération du capital investi, les clauses spécifiques de la présente Convention Portuaire s'appliquent.

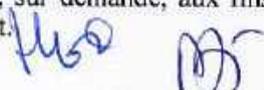
Les impôts, taxes, droits, contributions, cotisations, prélèvements et redevances auxquels sont assujettis la Société Portuaire, l'Exploitant, leurs Actionnaires, Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs seront calculés, exigibles et recouvrés dans les conditions prévues par les textes en vigueur à la date de signature de la présente Convention Portuaire, sous réserve des dispositions de celle-ci.

Sur sa demande, la Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs pourront bénéficier de toute disposition fiscale et douanière plus avantageuse accordée à toute entreprise ayant des niveaux d'investissement et activités similaires et comparables en Guinée.

La Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés, et les Sous-Traitants Exclusifs doivent tenir en République de Guinée une comptabilité conforme au plan comptable SYSCOHADA. Toutefois, compte tenu des spécificités du Projet Portuaire, la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et leurs Affiliés et les Sous-Traitants Exclusifs sont autorisés à tenir en Guinée, leur comptabilité en Dollars américains (USD), mais dans le respect des principes comptables de l'Acte Uniforme portant Organisation et Harmonisation des Comptabilités des Entreprises (OHADA). Les états financiers et leurs annexes requis par le Droit en Vigueur sont convertis et présentés en Francs Guinéens aux taux (fixing) de la Banque Centrale de la République de Guinée (BCRG).

Pour chaque exercice fiscal, la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et les Sous-Traitants Exclusifs sont tenus conformément au SYSCOHADA de faire certifier par un commissaire aux comptes agréé en République de Guinée leurs bilans et comptes d'exploitation, et communiquer leurs états financiers à chaque fin d'exercice au Ministère en charge du Budget et au Ministère en charge des Mines au plus tard le 30 avril de l'exercice suivant.

En application des dispositions du Code des Douanes, du Code Général des Impôts ou de tout autre texte applicable, la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs doivent conserver pendant la durée requise par le Droit en Vigueur, l'ensemble des documents comptables et pièces justificatives en République de Guinée et en donner accès, sur demande, aux fins de vérifications et d'audit, au personnel dûment autorisé par l'État.



Les Activités Portuaires sont soumises au régime fiscal et douanier ci-après.

2. REGIME FISCAL ET DOUANIER

2.1 Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)

2.1.1 Pendant la phase de réalisation des Etudes de Faisabilité, la phase de Construction et la phase d'Extension et de renouvellement des Equipements Portuaires et la phase de Mise en Exploitation, la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs sont exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée (la « TVA ») sur toutes les importations pour les besoins du Projet Portuaire, y compris des équipements, outillages, matériels, machines, pièces de rechange, matières premières et consommables (y compris le fioul lourd, le gaz naturel, le charbon, autres combustibles et les produits pétroliers à l'exclusion de l'essence) figurant sur la Liste dûment agréée.

Toutefois, ne sont pas exonérés de la TVA, les importations de biens qui sont exclus du droit à déduction en application du Code Général des Impôts, quand bien même ces biens figureraient sur la Liste dûment agréée, à l'exception du fioul lourd, du gaz naturel, du charbon et autres combustibles ainsi que les produits pétroliers à l'exclusion de l'essence.

2.1.2 L'importation du diesel par la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant pour les besoins de la réalisation du Projet Portuaire est exemptée de la TVA si (i) la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant dispose de ses propres installations pour stocker le diesel, et (ii) le diesel importé est utilisé exclusivement pour les besoins du Projet Portuaire. Dans le cas où l'État constaterait que le diesel importé par la Société Portuaire et l'Exploitant le cas échéant serait utilisé pour des fins autres que la réalisation du Projet Portuaire, l'État notifiera à la Société Portuaire et à l'Exploitant le cas échéant les manquements constatés. La Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant s'engage à prendre des mesures nécessaires dans les meilleurs délais pour empêcher la reproduction des manquements. En cas de manquements graves et répétitifs de la Société Portuaire, de l'Exploitant le cas échéant ou de leurs Sous-Traitants Exclusifs à leurs obligations prévues au point (ii) ci-dessus, l'État se réserve le droit de retirer le droit d'importation du diesel à la Société Portuaire sans préjudice des pénalités applicables.

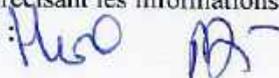
Relations entre la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs :

2.1.3 Pendant la phase de réalisation des Etudes de Faisabilité, la phase de Construction et d'Extension, d'Acquisition et de renouvellement des Equipements Portuaires et la phase de Mise en Exploitation et pour les contrats conclus dans le cadre de la réalisation du Projet Portuaire, la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant formeront avec les Sous-Traitants Exclusifs un groupe spécial hors TVA.

2.1.4 Les membres de ce groupe spécial hors TVA seront préalablement identifiés par l'Administration fiscale et les transactions entre les membres du groupe spécial hors TVA seront facturées hors TVA.

2.1.5 L'application de l'exonération de TVA au bénéfice des membres du groupe spécial hors TVA (Sous-Traitants Exclusifs) nécessite :

- a) La notification par la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant à la Direction Nationale des Impôts de la liste des Sous-Traitants Exclusifs qui sont membres du groupe spécial hors TVA précisant les informations suivantes à l'égard de chaque société figurant sur celle-ci :



- b) L'identité de la société (nom, siège social, date et lieu d'immatriculation, numéro d'immatriculation sociale et numéro d'immatriculation fiscale) ; et
- c) L'objet, la quantité, la valeur et la durée du contrat.

2.1.6 La Direction Nationale des Impôts doit réagir dans les dix (10) jours ouvrés à compter de la date de réception de la notification soumise à son appréciation. Passé ce délai, le requérant peut poursuivre ses transactions sans aucune restriction et conséquence de la part de l'administration fiscale ;

2.1.7 Afin d'appliquer l'exonération de TVA dans le cadre de la fourniture du carburant à l'exclusion de l'essence, utilisé pour le Projet Portuaire, et avant la construction de ses propres installations pour l'importation directe, la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant soumettra une demande à la Direction Générale des Douanes pour la création d'un code d'enlèvement du carburant dans son système. Sur la base de son quota de carburant dûment approuvé par le Ministre en charge du Budget, la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant enlèvera le carburant pour les besoins du projet en utilisant son code créé à cet effet pour l'imputation du quota approuvé.

2.1.8 La Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant aura le droit de mettre à jour la liste des membres du groupe spécial hors TVA par notification écrite à la Direction Nationale des Impôts. Ladite notification écrite devra contenir, pour chaque nouveau membre, toutes les informations indispensables à la validation de l'exonération de la TVA comme énoncé à la clause 2.1.5 ci-dessus. Le processus d'approbation de tout changement est énoncé à clause 2.1.6 ci-dessus.

2.1.9 La Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant est tenue d'informer la Direction Nationale des Impôts de toute cessation de contrat intervenue entre elle et ses Sous-Traitants Exclusifs.

2.1.10 Dans le cas d'une mutualisation des Infrastructures Portuaires, notamment l'utilisation des Infrastructures Portuaires par d'autres opérateurs miniers, le Client Fondamental et la Société Portuaire seront toujours considérés comme Sous-Traitants Exclusifs et continueront à se facturer leurs différentes prestations hors TVA.

Relations entre les Sous-Traitants Exclusifs du groupe spécial hors TVA et leurs fournisseurs et/ou prestataires :

2.1.11 Pendant la phase de réalisation des Etudes de Faisabilité, la phase de Construction, d'Extension, d'Acquisition et de renouvellement des Equipements Portuaires et la phase de Mise en Exploitation les Sous-Traitants Exclusifs bénéficient de l'exonération de la TVA pour les biens et services qu'ils acquièrent pour les besoins de l'exécution des contrats passés avec la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant et qui sont nécessaires aux Activités Portuaires.

2.1.13 Les prestations effectuées par leurs fournisseurs et prestataires au profit des Sous-Traitants Exclusifs membres du groupe spécial hors TVA sont exonérées et sont facturées hors TVA.

2.1.14 Pour ce faire, la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant devra notifier à l'administration fiscale, la liste des fournisseurs et prestataires du Sous-Traitant Exclusif membre du groupe spécial hors TVA précisant les informations suivantes pour chaque société figurant sur celle-ci :

- a) L'identité de la société (Registre du Commerce et du Crédit Mobilier, nom, siège social, date et lieu d'immatriculation, numéro d'immatriculation sociale et numéro d'immatriculation fiscale) ; et
- b) L'objet, la quantité, la valeur et la durée du contrat.

Achats Locaux :

- 2.1.15 Afin de maximiser l'impact économique et social des projets miniers, l'État par le biais du Code Minier et d'autres textes législatifs et réglementaires, a mis en place une politique de contenu local.
- 2.1.15.1 Dans le cadre de la mise en œuvre de cette politique et pour favoriser et faciliter le recours par la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant aux entreprises à capitaux guinéens ou contrôlés par des Guinéens, ces dernières pourront créer des sociétés dédiées uniquement à l'exécution de leurs contrats conclus avec la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant ou ses Sous-Traitants Exclusifs. Les prestations effectuées par ces sociétés dédiées au profit de la Société Portuaire et de ses Sous-Traitants Exclusifs dans le cadre du Projet Portuaire seront exonérées et facturées hors TVA.
- 2.1.15.2 Sont exonérés de TVA, les contrats de prestations et de fournitures conclus par les très petites entreprises, coopératives ou groupement créés et détenus par les habitants établis et vivant dans les communautés impactées par le Projet Portuaire et la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant, leurs Sous-Traitants Exclusifs membres du groupe spécial hors TVA.
- 2.1.15.3 Les modalités d'exonération sont celles prévues à l'Article 2.1.4.

Remboursement du crédit de TVA

- 2.1.16 Pendant la phase de Mise en Exploitation, la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs sont assujettis à la TVA pour tout leur approvisionnement sur le marché local non effectué auprès des fournisseurs membre du groupe spécial y compris en carburant à l'exclusion de l'essence. Toute TVA supportée pendant cette phase par la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant, et les Sous-Traitants Exclusifs et facturée par les fournisseurs concernés leur sera remboursée dans un délai maximum de 45 jours à compter de la demande de remboursement de la Société Portuaire (le « **Délai de Remboursement de TVA** »), selon les modalités détaillées ci-après :
- 2.1.17 Toute TVA supportée par la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-Traitants Exclusifs et facturée par les fournisseurs et prestataires concernés leur sera remboursée dans le Délai de Remboursement de TVA. A défaut, l'État, la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs se réuniront sans délai afin de convenir d'un échéancier de remboursement sur douze (12) mois. Si, l'une quelconque des échéances de l'échéancier de remboursement de TVA convenue n'est pas respectée, la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant notifiera la Direction Nationale des Impôts avec copie aux fournisseurs la suspension du paiement de la TVA. Si trois (3) échéances consécutives de l'échéancier de remboursement ne sont pas respectées, la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs procéderont à une compensation du crédit de TVA validée par l'administration fiscale avec les impôts et taxes qui leur sont exigibles.
- 2.1.18 Pendant la phase de réalisation des Etudes de Faisabilité, la phase de Construction, d'Extension, d'Acquisition et de renouvellement des Infrastructures et Equipements Portuaires et la phase de Mise en Exploitation, les prestations de services fournies pour les besoins du Projet par les entreprises n'ayant pas d'établissement stable en Guinée en faveur de la Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant et leurs Sous-traitants Exclusifs sont exemptées de la TVA. Cette exonération emporte dispense d'auto-liquidation de la TVA sur ces prestations.
- 2.1.19 La Société Portuaire ou l'Exploitant le cas échéant s'engage à fournir à l'administration fiscale l'identité de ses fournisseurs et sous-traitants visés à l'Article 2.1.14 au moment de

leur première intervention dans le cadre du Projet Portuaire, ainsi qu'une copie des contrats conclus avec ces derniers.

2.2 PHASES DE REALISATION DES ETUDES DE FAISABILITE, DE CONSTRUCTION, D'EXTENSION ET D'ACQUISITION DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS PORTUAIRES

Pendant cette phase, la Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs bénéficieront des allègements fiscaux et douaniers suivants :

2.2.1 Allègements fiscaux

(i) La Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs seront exonérés de/du:

- (a) l'impôt minimum forfaitaire (IMF);
- (b) la patente professionnelle ;
- (c) la Contribution Foncière Unique (CFU) ;
- (d) la taxe d'apprentissage ;
- (e) tous droits d'enregistrement ;
- (f) toute taxe, droit, paiement ou redevance liés à l'Activité Portuaire et à l'importation, l'exploitation et l'exportation des équipements, matériels et services nécessaires à l'Activité Portuaire la taxe sur les substances et carrières à condition que ces carrières soient exploitées par des entreprises appartenant et contrôlées par des guinéens ;
- (g) la contribution à la formation professionnelle ;
- (h) toutes redevances de nature fiscale ou non, liées au transfert des équipements d'un projet d'un Affilié ou Sous-Traitant Exclusif vers un site du Projet Portuaire en République de Guinée sous réserve de l'information et de l'avis des services compétents de l'Etat ;
- (i) la retenue à la source sur :
 - toutes sommes versées aux Affiliés, et Sous-Traitants Exclusifs n'ayant pas d'établissement stable en Guinée ;
 - les intérêts payés par la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs relatifs aux prêts souscrits auprès de banques ou établissements financiers ou autres entités et aux prêts et avances consentis par les actionnaires ou autres entités Affiliées sous réserve qu'ils aient entièrement libéré leur part de capital social pour financer les investissements de l'Infrastructure ;

La Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs communiqueront dès leur signature au Ministre en charge des Mines et au Ministre en charge du Budget copies des accords de prêt visés au présent paragraphe.

Le taux de la retenue à la source au cas où elle n'est pas exonérée par le présent point (i) est de 10%.

(j) l'impôt sur les Sociétés (IS) y compris la possibilité de déduire intégralement toutes les charges justifiées de l'exercice ; et les amortissements calculés selon le mode linéaire ou dégressif, sous réserves des taux et durées d'utilisation présentés au tableau en phase d'exploitation ci-dessous, plafonnés à la Durée de la Convention.

(k) Report déficitaire : Compte tenu de la difficulté à générer des résultats d'exploitation bénéficiaires à moyen terme en raison des investissements

importants qui seront réalisés, les déficits fiscaux subis par la Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-traitants Exclusifs, y compris durant les phases précédant l'exploitation seront reportables sur les huit (8) exercices fiscaux suivant l'exercice au titre duquel ils sont constatés.

2.2.2 Allègements douaniers

(i) Admission temporaire

La Société Portuaire, l'Exploitant, les Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs bénéficieront du régime de l'admission temporaire en suspension totale de droits et taxes d'entrée (y compris la TVA) pour les importations de matériels, équipements, engins, véhicules de chantier et groupes électrogènes utilisés dans le cadre de la réalisation des Infrastructures et Equipements Portuaires et ce jusqu'à la Date d'Echéance de Démarrage du Projet.

(ii) Droits de douanes

La Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs sont exonérés de droits et taxes d'entrée (y compris la TVA) sur les importations entrant dans le cadre de la réalisation des Etudes de Faisabilité, de la Construction, de l'Extension et d'Acquisition et de rénovation des Infrastructures Portuaires et notamment :

- matériels, matériaux, équipements, gros outillages et pièces détachées incorporés à l'Infrastructure Portuaire,
- matières premières, carburants (à l'exception de l'essence), fioul lourd, énergies, électricité, combustibles, lubrifiants nécessaires aux travaux de construction et de démarrage de l'activité,
- d'effets personnels des employés non-Guinéens.

Les importations ci-dessus listées seront soumises uniquement à la Taxe d'Enregistrement (TE) au taux de 0,5%, au Prélèvement Communautaire (PC) au taux de 0,25% de la valeur CAF des biens importés et à la Redevance sur les Prestations Administratives (RPA).

La Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs établiront une liste des biens et équipements à importer et s'engageront à ce que ces biens soient exclusivement utilisés pour les besoins du Projet Portuaire. Cette liste sera communiquée à l'Administration des Douanes avant les importations pour validation. La Liste fera l'objet d'approbation par les Ministres en charge des Transport, des Mines et du Budget à travers le Guichet Unique du Comité Interministériel de Suivi des Projets Miniers Intégrés (CISPMI). Elle pourra faire l'objet de révision par la Société Portuaire et l'Exploitant le cas échéant et agréée selon la même procédure.

2.3 PHASE D'EXPLOITATION

Pendant la phase de Mise en Exploitation, la Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs bénéficient des allègements fiscaux et douaniers suivants :

2.3.1 Taxe sur les substances de carrières

La Société Portuaire, l'Exploitant, les Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs sont assujettis à la taxe sur les substances de carrières conformément à l'article 162 du Code Minier à l'exception des substances de carrières exploitées par des sociétés appartenant à des Guinéens et/ou contrôlées par des Guinéens utilisées pour les besoins exclusifs du Projet et dans le cadre des conventions de développement communautaire.

2.3.2 Allègements fiscaux

Pendant la phase de Mise en Exploitation, la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et leurs Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs bénéficient des allègements fiscaux et douaniers suivants :

(i) Exonérations

La Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs sont exonérés de :

- (a) la contribution à la formation professionnelle au taux d'un et demi pour cent (1,5%) pour les salaires versés à ses employés nationaux et étrangers, en Guinée et hors Guinée si la Société Portuaire dispose de son propre centre de formation permanent en Guinée qui dispose d'un budget au moins équivalent à celui du montant de la taxe. Un centre de formation permanent se définit comme étant un endroit où l'on retrouve des salles de classes et de formation pour la tenue de cours par un personnel qualifié, visant la formation et le développement de compétences et d'habiletés pour le personnel participant directement aux Activités Portuaires. Le plan de formation annuel devra être soumis pour information et avis à l'ONFPP.
- (b) la patente professionnelle pendant toute la Durée de la Convention étant entendu que le chiffre d'affaires visé à l'article 22.5.2. f) de la Convention de Base pour la détermination de la Contribution au Fonds de Développement Local visée dans la Convention de Base est la valeur FOB du minerai exporté ;
- (c) la Contribution Foncière Unique (CFU) pendant toute la Durée de la Convention étant entendu que le chiffre d'affaires visé à l'article 22.5.2. f) de la Convention de Base pour la détermination de la Contribution au Fonds de Développement Local visée dans la Convention de Base est la valeur FOB du minerai exporté ;
- (d) Exonération de taxes et redevances le cas échéant ou liées à l'exploitation à l'exclusion des taxes et redevances supportées par les tiers utilisateurs ;
- (e) Toute taxe, droit, paiement ou redevance liés à l'Activité Portuaire et à l'importation, l'exploitation et la réexportation des équipements, matériels et services nécessaires à l'Activité Portuaire conformément à la présente Convention ;
- (f) Toutes redevances de nature fiscale ou non, liées au transfert à la Société Portuaire des équipements d'un projet d'un Affilié ou Sous-Traitant Exclusifs vers un autre en République de Guinée sous réserve de l'information et de l'avis préalable des services compétents de l'Etat ;
- (g) La retenue à la source sur :
 - toutes sommes versées par la Société Portuaire aux actionnaires, Affiliés et Sous-traitants Exclusifs n'ayant pas d'établissement stable en Guinée,
 - les intérêts payés par la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs relatifs aux prêts souscrits pour les besoins du Projet auprès de banques ou établissements financiers à hauteur d'un taux LIBOR 12 mois + 7 points sur les tirages effectués en fonction des besoins de financement du Projet Portuaire ;
 - les intérêts payés par la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs relatifs aux prêts et avances consenties par les actionnaires ou leurs Affiliés pour financer les investissements de l'infrastructure à hauteur d'un taux LIBOR 12

mois + 7 points dans les conditions prévues par l'Acte uniforme OHADA portant sur le droit des sociétés commerciales et du GIE relatives aux conventions réglementées;

➤ les dividendes versés par la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs aux actionnaires pendant les dix (10) premiers exercices à compter de la Mise en Exploitation.

La Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants communiqueront dès leur signature au Ministre en charge des Mines et au Ministre en charge du Budget les copies des accords de prêt visés au présent paragraphe.

Le taux de la retenue à la source au cas où elle n'est pas exonérée par le présent point g) est de 10%.

- (h) les droits d'enregistrement sur tous les actes, contrats et marchés ;
- (i) La plus-value de cession : la Société Portuaire, l'Exploitant et leurs actionnaires seront soumis à l'impôt sur la plus-value de cession au taux de 10% à l'exclusion des opérations entre Actionnaires ou entre Affiliés.

(ii) Réductions d'impôts

La Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant et les Sous-Traitants Exclusifs participant directement à l'Exploitation Portuaire y compris les opérations de stockage et de vente du carburant dans les dépôts de stockage de carburant destinés exclusivement à l'Activité Portuaire (à l'exclusion expresse des sous-traitants y compris exclusifs en charge du transport et de la distribution de carburant en dehors des sites portuaires, de la gestion des entrepôts et autres installations de stockage et de distribution, de la communication y compris par fibres optiques, du traitement des eaux usées, d'approvisionnement en eau potable, de gestion et d'élimination des déchets, de l'hébergement, de la restauration, du gardiennage et de la surveillance ou autres activités similaires) sont soumis à l'impôt sur les Sociétés (IS) au taux de 25%. Toutefois, ils bénéficient des réductions d'impôts et taxes suivants :

(a) L'Impôt sur les sociétés :

- L'exonération totale pendant huit (8) exercices fiscaux à compter du premier exercice suivant la Mise en Exploitation.
- La réduction de 70% sur les quatre (4) exercices fiscaux suivant la période d'exonération totale.
- La réduction de 20% sur les trois (3) exercices fiscaux suivant la période de réduction de 70%.

❖ Déductibilité du résultat fiscal des charges suivantes :

- les intérêts, frais d'études, de gestion, de redevances et toutes autres charges, payés aux Actionnaires et aux Affiliés dans la limite de LIBOR 12 mois + 7 points dans les conditions prévues par l'Acte uniforme OHADA portant droit des sociétés commerciales et du GIE, relatives aux conventions réglementées.

les dons et œuvres sociales à condition qu'ils bénéficient à des entités ou personnes établies en Guinée considérées comme d'utilité publique;

- o toutes dépenses effectuées dans le cadre du développement agricole sur le Corridor sous réserve de l'avis préalable des services compétents de l'Etat ;
- o les provisions constituées, en tenant compte des spécificités suivantes:
 - provisions pour déplacement, indemnisation des populations impactées par le Projet sur la base de l'Etude environnementale et sociale approuvée ;
 - provisions pour renouvellement d'équipements,
 - provisions pour grosses réparations,
 - provisions pour réhabilitations,

La partie de la provision qui n'aurait pas été utilisée dans les cinq (5) ans de sa constitution doit être rapportée aux résultats du sixième exercice qui suit celui au titre duquel elle a été constituée.
- o les amortissements calculés conformément aux dispositions du Code Général des Impôts sous réserves des taux et durées d'utilisation présentés au tableau ci-dessous, plafonnés à la Durée de la Convention :

Immobilisations amortissables	Durée d'utilisation	Taux d'amortissement
Frais d'établissement	5 ans	20 %
Aménagement Portuaire	5 à 35 ans	20% à 2,86 %
Déboisement Terrassement Environnement Organisation de chantier	5 à 35 ans	10% à 2,86%
Signalisation	5 à 10 ans	20 à 10%
Constructions en dur	20 ans	5%
Base vie, non en dur	10 ans	10%
Matériel de manutention portuaire	10 à 20 ans	10 à 6,67 %
Véhicule de tourisme	3 ans	33,33%
Camion et véhicule tout terrain	5 ans	20%
Matériel et outillage	5 ans	20%
Mobilier et matériel de bureau	10 ans	10%
Aménagements et agencements autres que	10 ans	10%
Matériel informatique	3 ans	33,33%

(iii) **Les amortissement réputés différés :**

La Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs pourront constituer des amortissements réputés différés en période déficitaire (ou ARD) à hauteur du montant des amortissements comptabilisés, dans la limite de la perte comptable de l'exercice fiscal concerné. Les ARD constitués au titre d'un exercice fiscal au cours duquel des pertes sont encourues peuvent être accumulés et reportés sans limitation de durée.

La Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-Traitants Exclusifs peuvent différer les amortissements des immobilisations acquises avant la phase de Construction au démarrage de la Mise en Exploitation.

(iv) Autre aménagement fiscal

Report déficitaire: Compte tenu de la difficulté à générer des résultats d'exploitation bénéficiaires à moyen terme en raison des investissements importants qui seront réalisés, les déficits fiscaux subis par la Société Portuaire, l'Exploitant et les Sous-traitants Exclusifs seront reportables sur les huit (8) exercices fiscaux suivant l'exercice au titre duquel ils sont constatés.

Il est entendu que les déficits enregistrés au cours de la période d'exonération d'Impôt sur les Sociétés telle que prévue à l'article 2.3. 2.ii. a) ci-dessus ne peuvent être reportés sur les exercices non exonérés à l'exception des amortissements réputés différés (ARD) qui peuvent être reportés indéfiniment.

Les déficits fiscaux subis par la Société Portuaire à compter du neuvième exercice fiscal demeurent reportables sur les huit (8) exercices fiscaux suivant l'exercice de leur constatation.

2.3.3 Allègements douaniers

2.3.3.1 Admission temporaire

La Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et les Sous-Traitants Exclusifs bénéficient du régime de l'admission temporaire en suspension totale de droits de douanes et taxes d'entrée (y compris la TVA) pour les importations de matériels, équipements et engins nécessaires à la Mise en Exploitation de l'Activité Portuaire et destinés à être réexportés.

2.3.3.2 Droits de douanes

Pendant la Mise en Exploitation, la Société Portuaire, l'Exploitant le cas échéant, les Affiliés et les Sous-Traitants Exclusifs sont soumis uniquement à la Taxe d'Enregistrement (TE) au taux de 0,50%, au Prélèvement Communautaire (PC) au taux de 0,25% à la Redevance sur les Prestations Administratives (RPA) et à un Droit Fiscal d'Entrée (DFE) au taux unique de 5,6% de la valeur CAF de toutes les importations nécessaires au Projet Portuaire et notamment :

- i. les biens y compris les matériels, outillages, équipements, engins, véhicules utilitaires, machines et pièces de rechange ;
- ii. les carburants (à l'exclusion de l'essence), fuel lourd, énergies, électricité, combustibles, lubrifiants.

Les biens à importer feront l'objet de la Liste établie par la Société Portuaire, et validée suivant la même procédure qu'en phase de construction.

Les effets personnels, importés en quantités raisonnables par les employés expatriés de la Société Portuaire, de l'Exploitant le cas échéant et de leurs Affiliés et Sous-Traitants Exclusifs, et qui incluent des effets à usage domestique n'ayant aucun caractère commercial, sont exonérés de droits de douanes.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
SECRETARIAT GÉNÉRAL DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DE LA GUINÉE
Travail-Justice-Solidarité

DECRET
194
D/2020/ /PRG/SGG

PORTANT DECLARATION DE PROJET D'INTERET NATIONAL (PIN)
POUR LA PRODUCTION, L'EXPLOITATION DE MINÉRAI DE FER, LA CONSTRUCTION ET
L'EXPLOITATION D'INSTALLATIONS FERROVIAIRES, D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES,
DE BASES VIE ET D'UN CORRIDOR DE TRANSPORT DE MINÉRAIS MULTI-UTILISATEURS
ET MULTI-USAGERS PAR LA SOCIÉTÉ WINNING MINING CONSORTIUM SIMANDOU.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
SUR PROPOSITION DU MINISTRE DE LA
VILLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- VU- La Constitution ;
- VU- L'Ordonnance O/92/019/PRG/SGG du 30 Mars 1992 portant promulgation du Code Foncier et Domanial de la République de Guinée;
- VU- La Loi L/98/01 du 13 Juillet 1998 portant Code de l'Urbanisme de la République de Guinée;
- VU- La Loi L/2011/006/CNT du 09 Septembre 2011 portant Code Minier de la République de Guinée telle que modifiée par la Loi L/2013/053/CNT du 08 Avril 2013, portant modification de certaines dispositions du Code Minier de 2011;
- VU- La Loi L/2019/0034/AN du 04 Juillet 2019 portant Code de l'Environnement de la République de Guinée;
- VU- La Convention de base conclue le 09 Juin 2020 entre la République de Guinée et la Société Winning Consortium Simandou;
- VU- Le Décret D/2018/067/PRG/SGG du 21 Mai 2018, portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- VU- Le Décret D/2018/072/PRG/SGG du 25 Mai 2018, portant structure du Gouvernement, tel que modifié à ce jour ;
- VU- Le Décret D/2020/122/PRG/SGG du 19 Juin 2020, portant réaménagement du Gouvernement ;
- VU- Le Décret D/2018/288/PRG/SGG du 05 décembre 2018, portant organisation et attributions du Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire ;

DECRETE

ARTICLE 1er : Est déclaré Projet d'intérêt National (PIN), conformément aux dispositions définies à l'article L.121.14 du Code de l'Urbanisme, le projet de construction, de production, d'exploitation de minéral d'une capacité de soixante millions (60.000.000) à quatre-vingt millions (80.000.000) de tonnes au moins, la construction et l'exploitation d'infrastructures ferroviaires, portuaires, de bases vie ainsi que des installations connexes et la réalisation d'un corridor d'évacuation de minéral de fer par la société **Winning Consortium Simandou**.

ARTICLE 2: Le périmètre au sein duquel seront délimités le périmètre minier et les emprises nécessaires à la réalisation des infrastructures << Périmètre de l'Opération >>. est délimité par

MS

des coordonnées géographiques fixées sur une carte annexée au présent Décret qui en fait partie intégrante.

Il est caractérisé par :

- ❖ Le périmètre minier des blocs 1 et 2 de Simandou;
- ❖ Un chemin de multi-utilisateurs et multi-usagers qui sera construit pour le transport du minerai de Kérouané à Forécariah sur une distance linéaire de 650 kilomètres environ;
- ❖ Des installations de déchargement et de chargement ferroviaires;
- ❖ Des installations de transbordement pour le chargement du minerai de fer en haute mer;
- ❖ Des infrastructures routières et des cités d'habitation construites y compris à la mine et au port ;
- ❖ Une zone portuaire en eaux profondes et industrielle pour l'exportation du minerai de fer.

ARTICLE 3/: Le Périmètre d'Opération constitue un périmètre d'intervention foncière créé au profit de l'Etat. Il est expressément prévu que l'Etat ou toute entité désignée par l'Etat, dispose à l'intérieur de ce périmètre, d'un droit de préemption sur tout immeuble bâti ou non bâti faisant l'objet d'une aliénation volontaire à titre onéreux sous quelque forme que ce soit.

Ce droit sera mis en œuvre conformément aux articles L.312.1 et suivants du Code de l'Urbanisme, étant précisé que tout projet d'opération devra, avant toute réalisation, être notifié au Préfet de la localité concernée.

Obligation est faite au Service des Domaines, aux Notaires, ainsi qu'à tout officier public intervenant dans le Périmètre d'Opération à quelque titre que ce soit, d'informer les parties concernées du droit de préemption de l'entité qui dispose d'un droit de préemption.

Toute opération conclue sans respecter cette procédure, est nulle et de plein droit.

Les immeubles nécessaires à la réalisation des infrastructures du projet ou acquis par l'Etat (ou l'entité désignée par l'Etat), en application du présent article ou de toute autre manière, pourront faire l'objet de réserves foncières et ne pourront être cédés, sauf s'ils sont nécessaires à la réalisation des infrastructures du projet.

ARTICLE 4/: La validité du Projet d'Intérêt National (PIN) demeure conditionnée à la soumission, la validation par l'Etat et l'exécution correcte d'un plan de développement du contenu local prenant en compte les dispositions de la Conventions de base conclue le 09 Juin 2020 entre la République de Guinée et la **Société Winning Consortium Simandou S.A. (Winning Consortium Simandou)** pour l'exploitation et la commercialisation du minerai de fer des blocs 1 et 2 du Simandou, relatives au contenu local et au développement d'un corridor agricole.

Le plan de développement du contenu local devra indiquer, outre les ressources humaines guinéennes, les travaux, services et biens devant être sous-traités avec des entreprises détenues ou contrôlées par les Guinéens.

En application du présent article, la fourniture de ciments et produits similaires ainsi que l'exploitation de carrières et bans d'emprunts destinés à la production de matériaux tels que les granites, les sables, graviers, latérites, etc... ne peuvent être assurées que par des personnes physiques de nationalité guinéenne ou des personnes morales détenues et/ou contrôlées par des Guinéens.

ARTICLE 5 : L'ouverture de nouvelles mines, des carrières ainsi que tous types de travaux compris dans le Périmètre d'Opération, sont interdits sauf sur autorisation des autorités compétentes.

Les autorisations relatives à l'installation des infrastructures du projet tels que le réservoir d'eau, le dépôt d'hydrocarbures, les bases vie, la centrale thermique, les installations de télécommunications y compris les piliers ou tous autres ouvrages ou travaux auxiliaires seront soumises préalablement à l'avis du Ministère en charge des Mines, qui soumettra à son tour à l'appréciation des Départements ministériels concernés dont entre autres les Ministères de la Ville et de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et des Eaux et Forêts, de l'Agriculture, de l'Energie, de l'Hydraulique et de l'Assainissement et de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation.

ARTICLE 6/ : La durée de validité du présent Projet d'Intérêt National (PIN) est de trois (3) ans renouvelable une seule fois, et ce à compter de sa date de signature.

En vue de leur mise à la disposition exclusive de la Société Winning Consortium Simandou et des contractants pour les besoins du Projet d'Intérêt National (PIN), les immeubles et droits immobiliers situés ou détenus à l'intérieur du Périmètre d'Opération, feront l'objet, en tant que de besoin, d'une procédure conforme aux dispositions du Code Foncier et Domaniale après Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Suite à l'approbation par l'Etat des études techniques, environnementales et sociales requises, le tracé définitif ayant fait l'objet d'accord entre la Société Winning Consortium Simandou et l'Etat Guinéen, sera défini par un Décret de Déclaration d'Utilité Publique pris dans le cadre de la procédure visée à l'alinéa précédent.

L'élaboration, l'exécution et le suivi du Plan d'Action de Réhabilitation et de Compensation (PARC) doivent se faire conformément aux textes en vigueur et en référence aux meilleurs standards et normes appliqués dans les secteurs miniers et des infrastructures, les études et activités ainsi que les paiements rendus nécessaires par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et les textes subséquents sont réalisés de la responsabilité de la Société Winning Consortium Simandou, avec la facilitation administrative de l'Etat.

ARTICLE 7/ : La Société Winning Consortium Simandou et ses contractants sont autorisés à accéder à tous terrains compris dans le Périmètre d'Opération et à les occuper afin de réaliser les études et travaux nécessaires ou utiles à la réalisation des infrastructures.

Dans tous les cas, la Société Winning Consortium Simandou aura priorité absolue sur toute autre Société pour ce qui concerne l'accès et l'occupation des terrains situés à l'intérieur du Périmètre d'Opération conformément à la Convention de base conclue le 09 Juin 2020.

Les autorités compétentes, y compris les Services déconcentrés, sont chargées de faciliter et coordonner cet accès.

A cet effet, elles veilleront à ce que, sous réserves et conditions prévues par les Lois et du présent Décret, les propriétaires de terrains et exploitants d'activités réalisées conformément aux Lois et Règlements au jour de la publication du présent Décret, prennent les dispositions nécessaires pour permettre à la Société Winning Consortium Simandou et ses contractants de réaliser les études et travaux visés à l'alinéa premier du présent article.

ARTICLE 8/ : Sont exclus de ce Projet d'Intérêt National (PIN) :

a/- Les Complexes touristiques et les sites archéologiques et historiques le long du corridor d'évacuation du minéral.

b/- L'Emprise des Routes Nationales n°2 (Mamou-Faranah, Beyla-Faranah, Mamou-Kindia) et n°4 (Forécariah-Pamlap) ;

c/- L'emprise du tracé du corridor (Kérouané-Faranah-Mamou-Kindia et Forécariah).

ARTICLE 9/ : Le présent Décret ne fait pas obstacle à une coopération entre la Société Winning Consortium Simandou et tout autre opérateur détenteur de titre(s) miniers(s) en République de Guinée en vue de la réalisation commune de tout ou partie d'infrastructures à l'intérieur du Périmètre d'Opération sans que cette coopération, que l'Etat encourage et soutient, ne porte pas préjudice à la réalisation dans les délais du Projet au titre des engagements de la Société Winning Consortium Simandou.

ARTICLE 10/ : Le domaine du PIN inclut la zone d'un Port de service qui sera aménagé et exploité dans les aires réservées de Senguéien sur les deux rives du bras de mer de Morebayah pour servir de site portuaire initial nécessaire à la construction du Port en eaux profondes de Matakang et pendant la montée en régime de croisière de la production et de l'exportation du minerai de fer.

Les infrastructures déjà réalisées par d'autres entités sur ce site ou sur tout autre site, pouvant être achevées et/ou utilisées pour les besoins du projet, feront l'objet de discussions permettant de compenser les ayants-droit et/ou de partager lesdites infrastructures conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Décret.

Au terme de la phase de construction, le Port de service pourra servir de Port commercial qui sera régi par une convention séparée entre les parties.

ARTICLE 11/ : Les Ministres des Mines et de la Géologie, de la Ville et de l'Aménagement du Territoire, des Travaux Publics, de l'Environnement, des Eaux et Forêts, de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation, de la Sécurité et de la Protection Civile, de la Pêche, de l'Aquaculture et de l'Economie Maritime, de l'Agriculture, de l'Energie, de l'Hydraulique et de l'Assainissement, des Transports, du Tourisme, de l'Hôtellerie et de l'Artisanat, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent Décret.

ARTICLE 12/ : Le présent Décret qui abroge toutes dispositions antérieures, sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République.

M

Conakry, le 14 AOUT 2020 2020



Professeur ALPHA CONDE