

**TRANSPORTATION**

**Aviation Transport Services**

**Agreement Between the  
UNITED STATES OF AMERICA  
and GUINEA**

Signed at Washington September 13, 2019

Entered into force September 13, 2019

with Annex



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966  
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

---

**AIR TRANSPORT AGREEMENT**  
**BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF**  
**THE UNITED STATES OF AMERICA**  
**AND**  
**THE GOVERNMENT OF**  
**THE REPUBLIC OF GUINEA**

---

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Guinea (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944;

Have agreed as follows:

**Article 1**

**Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation and, in the case of the Republic of Guinea, the Ministry of Transport, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Department of Transportation or the Ministry of Transport;
2. "Agreement" means this Agreement, its annex, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. "Airline of a Party" means an airline that has received its Air Operator's Certificate (AOC) from and has its principal place of business in the territory of that Party;
5. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
  - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
  - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

## Article 2

### **Grant of Rights**

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c. the right to perform international air transportation between points on the following routes:
  - (i) for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in Guinea and beyond; and for all-cargo service, between Guinea and any point or points;
  - (ii) for airlines of Guinea, from points behind Guinea via Guinea and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; and for all-cargo service, between the United States and any point or points; and
- d. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
- d. omit stops at any point or points;
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- f. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

- g. make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- h. carry transit traffic through the other Party's territory; and
- i. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

5. Any airline of a Party performing charter international air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Except with respect to the consumer protection rules referred to in this paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a notice that it is complying with the applicable laws, regulations, and rules referred to in this paragraph or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

### Article 3

#### **Authorization**

Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Party, nationals of that Party, or both;
- b. the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

#### Article 4

##### **Revocation of Authorization**

1. Either Party may revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:
  - a. that airline is not an airline of the other Party under Article 1(4);
  - b. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both; or
  - c. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security).

#### Article 5

##### **Application of Laws**

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of that Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

#### Article 6

##### **Safety**

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

#### Article 7

##### **Aviation Security**

1. The Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of



Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

#### **Article 8**

##### **Commercial Opportunities**

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the

territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with

- a. an airline or airlines of either Party;
- b. an airline or airlines of a third country; and
- c. a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries,

including to and from all airports with customs facilities, and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

#### **Article 9**

##### **Customs Duties and Charges**

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be

used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

#### **Article 10**

##### **User Charges**

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

**Article 11**

**Fair Competition**

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

**Article 12**

**Pricing**

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.
2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

**Article 13**

**Consultations**

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

**Article 14**

**Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall

be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

#### **Article 15**

##### **Termination**

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

#### **Article 16**

##### **Registration with ICAO**

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

**Article 17**

**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

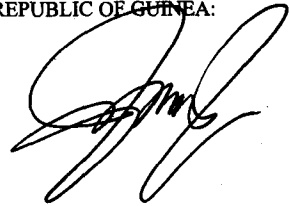
IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this thirteenth day of September, 2019, in two originals, in the English and French languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF GUINEA:





**ANNEX**

**Transitional Provision: Ground-Handling at Conakry**

Notwithstanding the provisions of Article 8, paragraph 3, until December 31, 2023, U.S. airlines shall be entitled to ground-handling rights at Conakry-Gbessia International Airport-only to the degree consistent with contractual obligations governing ground-handling at that airport. This Annex shall expire on December 31, 2023.

---

**ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN**

**ENTRE**

**LE GOUVERNEMENT DES  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**ET**

**LE GOUVERNEMENT DE  
LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE**

---

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République de Guinée (ci-après dénommés, « les Parties ») ;

Désireux d'encourager un système d'aviation internationale fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien présentes sur le marché, avec une intervention et une réglementation minimales de la part des pouvoirs publics ;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret un large choix parmi les services, et souhaitant encourager chaque entreprise à mettre en place et à appliquer des prix innovants et compétitifs ;

Désireux de favoriser le développement des possibilités de transport aérien international ;

Désireux d'assurer le niveau le plus élevé de sûreté et de sécurité aux transports aériens internationaux et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet d'actes ou de menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, exercent un effet négatif sur l'exploitation des transports aériens et sapent la confiance du public envers la sécurité de l'aviation civile ; et

Étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Sont convenus des dispositions suivantes :

## **Article 1**

### **Définitions**

Aux fins du présent Accord, sauf stipulations contraires :

1. L'expression « autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne les États-Unis d'Amérique, le « Department of Transportation » et, en ce qui concerne la République de Guinée, le ministère des Transports, et toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions du « Department of Transportation » ou du ministère des Transports ;
2. le terme « Accord » signifie le présent Accord, son annexe et toutes modifications y apportées ;
3. l'expression « transport aérien » signifie le transport public, par aéronef, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, par vol régulier ou affrété, moyennant rémunération ou location ;
4. l'expression « Entreprise de transport aérien d'une Partie » signifie une compagnie aérienne ayant reçu son permis d'exploitation aérienne (AOC) d'une Partie et dont l'établissement principal se trouve sur le territoire de ladite Partie;
5. le terme « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut :
  - a. tout amendement à cette Convention entré en vigueur en application de l'article 94 (a) de la Convention et ratifié par les deux Parties ; et
  - b. toute annexe ou tout amendement à une annexe adopté conformément à l'article 90 de cette Convention, dans la mesure où cette annexe ou cet amendement a pris effet à l'égard des deux Parties au moment considéré ;
6. l'expression « coût total » signifie le coût de la fourniture d'un service, auquel s'ajoute un montant raisonnable au titre des frais généraux de gestion ;
7. l'expression « transport aérien international » signifie un transport aérien empruntant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un État ;
8. le terme « prix » désigne tout tarif, prix ou redevance au titre du transport aérien de passagers, de bagages, ou de marchandises (à l'exception du courrier), y compris le transport de surface lié au transport aérien international, appliqués par des entreprises de transport aérien, y inclus leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances ;

9. l'expression « escale non commerciale » signifie un atterrissage n'ayant pour objet ni l'embarquement ni le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises ou de courrier en transport aérien ;

10. le terme « territoire » signifie les étendues terrestres, les eaux intérieures et les eaux territoriales placées sous la souveraineté d'une Partie ; et

11. l'expression « redevance d'usage » signifie une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations ou de services aéroportuaires, d'environnement de l'aéroport, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

## **Article 2**

### **Octroi de droits**

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, aux fins d'exploitation de transports aériens internationaux par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

- a. le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;
- b. le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales ;
- c. le droit d'effectuer des transports aériens internationaux entre plusieurs points des routes suivantes :
  - (i) en ce qui concerne les entreprises de transport aérien des États-Unis, à partir de points en deçà des États-Unis, via les États-Unis et points intermédiaires jusqu'à tout point ou tous points situés sur le territoire de la Guinée et au-delà ; et pour le service tout-cargo, entre la Guinée et tout point ou tous points ;
  - (ii) en ce qui concerne les entreprises de transport aérien de la Guinée, à partir de points en deçà de la Guinée, via la Guinée et points intermédiaires jusqu'à tout point ou tous points situés sur le territoire des États-Unis et au-delà ; et pour le service tout-cargo, entre les États-Unis et tout point ou tous points ; et
- d. les droits mentionnés par ailleurs dans le présent Accord.

2. Chaque entreprise de transport aérien d'une Partie peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à son choix :

- a. exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;

- b. combiner des numéros de vol différents sur un même aéronef ;
- c. desservir les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points sur le territoire des Parties dans toute combinaison et n'importe quel ordre ;
- d. omettre des escales en tout point ou tous points ;
- e. transférer du trafic entre l'un de ses aéronefs et un autre de ses aéronefs en tout point ;
- f. desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol et proposer et publier ces services au public en tant que services directs ;
- g. faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de celui-ci ;
- h. faire transiter du trafic par le territoire de l'autre Partie ; et
- i. combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci ;

sans restriction directionnelle ni géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs aux termes du présent Accord, sous réserve que, à l'exception des services tout-cargo, le transport fasse partie d'un service qui dessert un point de l'État d'origine de l'entreprise de transport aérien.

3. Sur un ou plusieurs tronçons des routes ci-dessus, toute entreprise de transport aérien d'une Partie peut se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités, sous réserve que, à l'exception des services tout-cargo, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance de l'État d'origine de l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination de l'État d'origine de l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

4. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, contre rémunération, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

5. Toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties, effectuant des transports aériens internationaux affrétés provenant du territoire de l'une ou l'autre des Parties, que ce soit dans un sens ou dans les deux sens, se conforme, à son choix, aux lois, règlements et règles sur l'affrètement de son État d'origine ou de celui de l'autre Partie. Si la réglementation d'une Partie prévoit des règles, règlements, modalités, conditions ou limitations différents pour l'une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou pour les entreprises de transport

aérien de différents pays, chaque entreprise de transport aérien de l'autre Partie est soumise aux critères les moins restrictifs. Cependant, aucune disposition du présent paragraphe ne limite les droits de l'une ou l'autre des Parties de demander aux entreprises de transport aérien des deux Parties de respecter les obligations relatives à la protection des fonds des passagers et aux droits d'annulation et de remboursement des passagers. Sauf en ce qui concerne les règles de protection du consommateur mentionnées au présent paragraphe, aucune des deux Parties ne demande à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie, concernant le transport du trafic provenant du territoire de cette autre Partie ou d'un pays tiers dans un sens ou dans les deux sens, de soumettre plus d'une déclaration de conformité aux lois, règles et règlements applicables mentionnés au présent paragraphe ou d'une dérogation auxdites lois et règles ou règlements accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

### **Article 3**

#### **Autorisation**

Dès réception des demandes émanant de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie, formulées et présentées de la manière prescrite pour obtenir les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, chaque Partie accorde les autorisations et agréments appropriés dans les délais les plus brefs de procédure, à condition :

- a. Qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de cette entreprise soient entre les mains de l'autre Partie ou de nationaux de cette Partie, ou des deux ;
- b. Que l'entreprise soit à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des transports aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes ; et
- c. Que l'autre Partie maintienne et applique les dispositions établies aux articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

### **Article 4**

#### **Révocation de l'autorisation**

1. Chaque Partie se réserve le droit de révoquer, de suspendre, de limiter ou de soumettre à des conditions les autorisations d'exploitation ou agréments techniques accordés à une entreprise de transport aérien, lorsque :
  - a. aux termes de l'article 1(4), cette entreprise de transport aérien n'est pas une entreprise de l'autre Partie ;

b. une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise ne sont pas entre les mains de l'autre Partie, de nationaux de cette Partie, ou des deux à la fois ; ou

c. cette entreprise a omis de se conformer aux lois et règlements mentionnés à l'article 5 (Application des lois) du présent Accord.

2. À moins qu'une action urgente ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions de l'alinéa 1c du présent article, les droits ainsi établis ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. Le présent article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre des Parties de refuser, de révoquer, de suspendre, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions des articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

#### Article 5

##### **Application des lois**

1. Les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire d'aéronefs exploités aux fins de navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, sont observés par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie, lorsqu'ils séjournent ou lorsqu'ils quittent le territoire de cette Partie.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur son territoire, ainsi que de la sortie de celui-ci, les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises à bord de l'aéronef (y compris les règlements relatifs à l'admission, aux autorisations de circulation, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, au règlement postal) doivent être observés par les passagers, équipages ou marchandises des entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou en leur nom.

#### Article 6

##### **Sécurité**

1. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'exploitation des transports aériens couverts par le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie qui sont encore en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats ou licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être fixées en vertu de la Convention. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins de survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences qui sont délivrés ou validés à ses propres nationaux par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie concernant les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien de l'autre Partie. Si, après ces consultations, une Partie juge que l'autre ne maintient et n'applique pas effectivement en ce domaine des normes et obligations de sécurité égales ou supérieures aux normes minimales prévues par la Convention, elle informe l'autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie adopte les mesures correctives pertinentes. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, révoquer, suspendre, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie, si cette dernière n'adopte pas ces mesures correctives dans un délai raisonnable, et de prendre des mesures immédiates, avant les consultations, à l'encontre de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien concernées si l'autre Partie ne maintient ni n'applique les normes précitées et si des mesures immédiates sont indispensables pour empêcher de nouvelles infractions.

#### Article 7

##### Sûreté de l'aviation

1. Les Parties affirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et certains autres actes commis à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties, dans leurs relations mutuelles, agissent conformément aux normes et aux pratiques recommandées pertinentes relatives à la sûreté de l'aviation, établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants ayant le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.



4. Chaque Partie convient d'observer les dispositions de sûreté requises par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour la sortie de son territoire et de prendre des mesures adéquates pour protéger les aéronefs, pour assurer l'inspection des passagers et des équipages ainsi que de leurs bagages de soute et à main et pour effectuer les contrôles appropriés sur le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, suspendre, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre les mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

#### Article 8

##### **Possibilités commerciales**

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de créer des bureaux sur le territoire de l'autre Partie, en vue de la promotion et de la vente de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie concernant l'entrée sur le territoire, le séjour et l'emploi, de faire venir et d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie du personnel de direction, de vente, personnel technique, d'exploitation et autre personnel spécialisé nécessaire à la fourniture de transport aérien.

3. Chaque entreprise de transport aérien a le droit d'effectuer sa propre assistance au sol sur le territoire de l'autre Partie (auto-assistance) ou, à son gré, de choisir parmi des prestataires concurrents pour assurer tout ou partie de ces services. Ces droits sont uniquement soumis aux contraintes matérielles découlant de la sécurité de l'aéroport. Si ces considérations excluent l'auto-assistance, des services au sol sont mis à la disposition de toutes les entreprises de transport aérien sur un pied d'égalité ; les tarifs sont fonction du coût des services fournis et ces services doivent être comparables, en nature et en qualité, à ce qu'ils seraient si l'auto-assistance était possible.

4. Une entreprise de transport aérien d'une Partie peut procéder à la vente de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents autorisés, sauf éventuelles dispositions particulières des règlements du pays d'origine du vol applicables aux vols affrétés et relatives à la protection des fonds des passagers et des droits des passagers à annulation et à remboursement. Chaque entreprise de transport aérien peut vendre ces transports, et toute personne est libre d'acheter ces transports, dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

5. Toute entreprise de transport aérien a le droit, si elle en fait la demande, de convertir et de transférer à destination de son territoire national les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place et, sauf dispositions contraires aux dispositions législatives et réglementaires généralement applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert sont autorisés rapidement sans restriction ni taxation au taux de change applicable à la transaction et au transfert au moment où la demande initiale a été faite.

6. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie sont autorisées à régler leurs dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale. Si elles le souhaitent, elles peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles conformément aux règlements locaux sur les devises.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services agréés aux termes du présent Accord, toute entreprise de transport aérien d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de blocs-sièges, de partage de codes ou de location, avec :

- a. une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties ;
- b. une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers ; et
- c. un transporteur de surface de n'importe quel pays ;

à condition que toutes les parties à de tels accords i) disposent des autorisations adéquates et ii) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords

8. Les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transport de marchandises des deux Parties sont autorisés sans restriction à recourir, en rapport avec le transport aérien international, à tout transport de surface pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties ou d'un pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières, et à transporter des marchandises sous douane en vertu des lois et règlements applicables. Ces marchandises, transportées par voie terrestre ou par voie aérienne, ont accès aux installations et aux procédures de dédouanement des aéroports. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer le transport de surface par leurs propres moyens ou par accord avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de fret aérien. Ces services intermodaux de transport de marchandises peuvent être proposés à un prix unique de point à point pour le

transport aérien et le transport de surface combinés, à condition que les expéditeurs ne reçoivent pas d'informations trompeuses sur les modalités de ce transport.

#### Article 9

##### **Droits de douane et taxes**

1. En arrivant sur le territoire de l'une des Parties, les aéronefs exploités en transport aérien international par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, leur équipement habituel, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord des aéronefs (incluant, sans s'y limiter, la nourriture, les boissons et les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres objets prévus pour ou utilisés uniquement en relation avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs effectuant un transport aérien international sont exonérés, sur une base de réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, des impôts sur les biens et taxes sur le capital, des droits de douanes, des droits d'accise et des droits et redevances analogues imposés par les autorités nationales et qui ne sont pas fondés sur le coût des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes, redevances et charges mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût du service fourni :

a. Les provisions de bord des aéronefs introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées sur des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie effectuant des transports aériens internationaux, au départ de ce territoire, même si ces provisions de bord sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle elles sont prises à bord ;

b. Les équipements au sol et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie pour l'entretien, la maintenance ou la réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant un transport aérien international ;

c. Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie pour être utilisés sur les aéronefs d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie assurant un transport aérien international, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord ; et

d. Les documents promotionnels et publicitaires introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et pris à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisés à bord des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie, au départ, assurant des transports aériens internationaux même

lorsque ces documents sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées si les entreprises de transport aérien de l'une des Parties ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie également des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, en vue d'un prêt ou d'un transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

### **Article 10**

#### **Redevances d'usage**

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie, chargés de fixer les droits, aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie sont justes, raisonnables, dépourvues de toute discrimination injuste, et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, mais sans le dépasser, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents, chargés de fixer les droits, pour fournir les installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement de l'aéroport, de navigation aérienne et de sûreté aérienne sur un aéroport ou au sein du complexe aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un taux raisonnable de retour sur les actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur la base de l'efficacité et de l'économie.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent ces installations et services, et invite les autorités ou organismes compétents qui fixent les droits sur son territoire à échanger avec les entreprises de transport aérien toute information jugée nécessaire pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes qui fixent les droits sur son territoire à prévenir raisonnablement à l'avance les utilisateurs de tout projet de modification des redevances afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Au cours de procédures de règlement des différends mises en œuvre conformément aux dispositions de l'article 14, une Partie n'est considérée en infraction à une disposition du présent

article que si (a) elle omet d'examiner une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie dans un délai raisonnable ; ou si (b) à la suite d'un tel examen, elle omet de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour corriger toute redevance ou pratique incompatible avec les dispositions du présent article.

#### Article 11

##### **Concurrence loyale**

1. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien des deux Parties des possibilités justes et égales de concurrence pour l'exploitation des transports aériens internationaux visés par le présent Accord.
2. Chaque Partie laisse les entreprises de transport aérien libres de déterminer la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'elles offrent en se fondant sur la situation commerciale du marché. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties n'impose unilatéralement des limitations concernant le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.
3. Aucune des deux Parties n'impose aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie une obligation de premier refus, de rapport de partage de trafic, ou de redevance de non-objection ou autre obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic incompatible avec les objectifs du présent Accord.
4. Sauf lorsque cela est nécessaire à la mise en œuvre des conditions uniformes stipulées au paragraphe 2 du présent article et imposé sur une base non discriminatoire, ou lorsque cela est spécifiquement autorisé dans le présent Accord, les Parties n'exigent pas des entreprises de transport aérien le dépôt pour approbation de leurs horaires et programmes de vols réguliers ou affrétés. Si une Partie exige un tel dépôt aux fins d'information, elle limite pour les intermédiaires de transport aérien et les entreprises de transport aérien de l'autre Partie la charge administrative représentée par les conditions et procédures de dépôt.

## **Article 12**

### **Fixation des tarifs**

1. Chaque Partie veille à ce que les entreprises de transport aérien des deux Parties fixent les tarifs des transports aériens en se fondant sur la situation commerciale du marché.
2. Aucune Partie n'exige le dépôt des tarifs prévus pour les services de transport aérien international entre les territoires des deux Parties. Nonobstant ce qui précède, les entreprises de transport aérien des deux Parties offrent aux autorités aéronautiques des Parties, sur demande, un accès immédiat aux renseignements sur les tarifs antérieurs, existants ou proposés au public, dans des conditions et sous une forme acceptables pour ces autorités.

## **Article 13**

### **Consultations**

Chaque Partie peut à tout moment demander des consultations au sujet du présent Accord. Ces consultations commencent le plus tôt possible, mais au plus tard dans les 60 jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

## **Article 14**

### **Règlement des différends**

1. Tout différend entre les Parties relatif au présent Accord, sauf s'il porte sur les questions visées à l'article 12 (Tarifs), et qui n'est pas résolu dans les 30 jours suivant la date fixée pour des consultations sollicitées en vertu de l'article 13, peut être soumis, par accord des Parties, à une personne ou à un organisme en vue d'une décision. En l'absence d'accord des Parties, chacune d'elles peut notifier l'autre par écrit, et par les voies diplomatiques, de son intention de soumettre le différend à un arbitrage.

2. Le tribunal arbitral est composé de trois arbitres, comme suit :

a. Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nomme un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation des deux premiers, ceux-ci conviennent de désigner un troisième arbitre qui assume les fonctions de président du tribunal arbitral ;

b. Si l'une ou l'autre des Parties ne désigne pas d'arbitre, ou faute d'entente sur le choix du troisième arbitre conformément à l'alinéa a du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires, dans un délai de 30 jours. Si le Président du Conseil est de la même nationalité que l'une des Parties, le Vice-président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour ce motif procède à cette désignation.

3. Le tribunal arbitral est autorisé à déterminer les limites de sa compétence conformément au présent Accord et, sauf dispositions contraires, fixe ses propres règles de procédure. Une fois constitué, et si l'une quelconque des Parties le demande, il peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision définitive. Si l'une quelconque des Parties le demande, ou si le tribunal le juge opportun, une conférence est réunie afin de déterminer les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre, dans un délai maximal de 15 jours suivant la fin de la constitution du tribunal.

4. Sauf autres dispositions convenues ou sur décision du tribunal, la demande est déposée dans un délai de 45 jours à compter de la fin de la constitution du tribunal et les répliques de la partie défenderesse le sont dans un délai de 60 jours. La réponse de la partie demanderesse est soumise dans les 30 jours suivant la communication des répliques de la partie défenderesse. La réponse de la partie défenderesse est soumise dans un délai de 30 jours. Si l'une quelconque des Parties le demande ou si le tribunal le juge opportun, ce dernier tient une audience dans les 45 jours suivant l'échéance du dernier acte de procédure.

5. Le tribunal s'efforce de rendre sa décision par écrit dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, à compter de la date de dépôt du dernier acte de procédure. Il rend ses décisions à la majorité de ses membres.

6. Les Parties peuvent déposer des demandes d'interprétation de la sentence dans un délai de 15 jours suivant le prononcé d'une sentence définitive ; toute interprétation fournie est donnée dans un délai de 15 jours suivant cette demande.

7. Chaque Partie donne plein effet à toute décision ou sentence du tribunal arbitral, dans la mesure où elles sont compatibles avec ses lois nationales.

8. Les Parties contribuent à part égale aux frais encourus par le tribunal arbitral, y compris les honoraires et frais des arbitres. Toute dépense engagée par le Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale du fait des procédures mentionnées à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal arbitral.

**Article 15**

**Dénonciation**

Chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification à l'autre Partie) à la fin de la saison de trafic de l'Association internationale du transport aérien (IATA) en vigueur un an après la date de notification par écrit de la dénonciation, à moins que la notification ne soit retirée par accord des Parties avant l'expiration de cette période.

**Article 16**

**Enregistrement auprès de l'OACI**

Le présent Accord et toutes les modifications qui y sont apportées sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.



Article 17

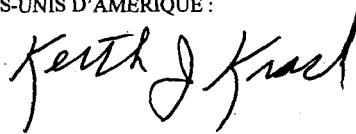
**Entrée en vigueur**

Le présent Accord entre en vigueur à la date de signature.

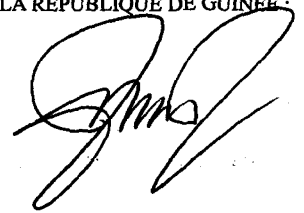
EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT À Washington, ce treizième jour de septembre 2019, en deux originaux, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DES  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE :



POUR LE GOUVERNEMENT DE  
LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE :



## **ANNEXE**

### **Disposition transitoire : Assistance au sol à Conakry**

Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article 8, jusqu'au 31 décembre 2023 les entreprises de transport aérien des États-Unis n'ont droit à des services d'assistance au sol à l'aéroport international de Conakry-Gbessia que dans la mesure correspondant aux obligations contractuelles en vigueur régissant les services d'assistance au sol à cet aéroport. La présente Annexe expire le 31 décembre 2023.