

Resolução n° 1/86
de 5 de Abril

O Conselho de Estado decide, nos termos da alínea j), n.º 1 do artigo 64º da Constituição, o seguinte:

Artigo único. É ratificado o Acordo Marítimo entre a União Económica Belgo-Luxemburguesa e a República da Guiné-Bissau, assinado a 21 de Janeiro de 1986 em Bissau, Que segue em anexo, nos textos originais em português e francês.

Aprovada em 18 de Março de 1986.

Publique-se.

O Presidente do Conselho de Estado,
General João Bernardo Vieira.

**ACORDO MARÍTIMO ENTRE A UNIÃO
ECONÓMICA BELGO-LUXEMBURGUESA
E A REPÚBLICA DA GUINÉ-BISSAU**

O Governo do Reino da Bélgica, em seu nome e em nome do Governo do Grão-Ducado do Luxemburgo, em virtude de Acordos existentes, por um lado, e

O Governo da República da Guiné-Bissau por outro,

Com vista ao desenvolvimento das relações bilaterais entre as duas Partes e ao reforço harmonioso da sua cooperação no domínio dos transportes marítimos,

Desejando contribuir para o desenvolvimento das trocas comerciais entre as duas Partes contratantes,

Em conformidade com os princípios de igualdade e vantagens recíprocas,

Acordam o que segue:

ARTIGO 1

O presente Acordo aplica-se aos territórios do Reino da Bélgica e do Grão-Ducado do Luxemburgo por um lado, e ao território da República da Guiné-Bissau por outro lado.

ARTIGO 2

Para efeitos do presente Acordo:

- a) o termo «Autoridade marítima competente» designa o Ministério encarregado da marinha mercante e os funcionários a quem se delegarem todas ou parte das suas atribuições;
- b) o termo «navio duma parte contratante» designa qualquer navio comercial, inscrito no território desta Parte e navegando sob a sua bandeira, em conformidade com a sua legislação.

Qualquer navio fretado por uma companhia marítima nacional cuja sede se encontra no território de uma das Partes contratantes, será considerado como navio navegando sob a bandeira desta Parte contratante, enquanto o contrato de fretamento estiver em vigor.

Ficam excluídos:

- 1. os navios de guerra;
- 2. outros navios quando em serviço das Forças Armadas;
- 3. os navios que exerçam funções não comerciais, tais como navios hospitalares ou científicos;
- 4. as embarcações de pesca;
- 5. os navios destinados ao exercício de cabotagem entre os portos de cada Parte contratante e os navios reservados navegação interna;
- 6. os navios destinados ao exercício dos serviços marítimos dos portos, das enseadas e das praias, incluindo a pilotagem, rebocagem, salvação e assistência no mar

c) o termo «companhia marítima nacional» designa qualquer companhia de navegação marítima reconhecida como tal pela Autoridade marítima competente de cada Parte contratante;

d) o termo «membro da tripulação» designa o capitão e qualquer pessoa empregada a bordo, inscrita no rol da matrícula e portadora de um documento que lhe confira a qualidade de marinheiro.

ARTIGO 3

As Partes contratantes cooperarão no sentido de eliminarem qualquer obstáculo que poderá entravar o desenvolvimento da navegação entre os portos das duas Partes e abster-se-ão de tomar qualquer medida susceptível de limitar as actividades dos seus navios.

ARTIGO 4

1) As Partes contratantes reafirmam a sua vontade de cooperar no domínio dos transportes marítimos, no espírito das normas internacionais relativas aos transportes marítimos.

2) No que diz respeito ao transporte de mercadorias trocadas entre os países as duas Partes por via marítima (tráfego de linha) independentemente do porto de embarque ou desembarque, o regime a ser aplicado pelas Partes contratantes aos seus respectivos navios, deverá

repousar na chave de repartição 40/40'/20, em relação às cargas em valor do frete e em volume.

ARTIGO 5

Sem prejudicar os seus compromissos no plano internacional, cada Parte contratante dispõe, soberanamente, dos direitos de tráfego que lhe são concedidos pelos termos do presente Acordo.

ARTIGO 6

Cada Parte contratante garante, nos seus portos, aos navios da outra Parte contratante, o melhor tratamento possível no âmbito das suas próprias disposições legislativas e regulamentares, no que concerne à cobrança de direitos e taxas portuárias assim como o acesso aos portos e a liberdade de entrada, de estadia e de saída, a sua utilização e todas as comodidades que ela acorda à navegação e às operações comerciais fora dos navios e suas tripulações, passageiros e mercadorias. Esta disposição visa, nomeadamente, a atribuição de lugares no cais e as facilidades de carregamento e descarregamento.

ARTIGO 7

As Partes contratantes, no quadro das suas legislações e regulamentos portuários, tomarão as medidas necessárias com vista a reduzir, na medida do possível, o tempo de estadia dos seus navios nos portos e a simplificar o cumprimento das formalidades administrativas, alfandegárias e sanitárias em vigor nos referidos portos.

ARTIGO 8

Os navios a propulsão nuclear ou transportadores de substâncias nucleares ou outras substâncias ou materiais perigosos e nocivos, que navegam sob a bandeira das Partes contratantes, tomarão as medidas adequadas para prevenir, reduzir ou controlar a poluição do mar territorial - da zona económica exclusiva das Partes e respeitarão para isso, as regras, normas, práticas e procedimentos estabelecidos pelas convenções internacionais.

ARTIGO 9

1) Os navios de cada uma das Partes contratantes abster-se-ão de realizar qualquer acção que possa ameaçar a paz, a ordem ou a segurança do Estado, assim como qualquer outra actividade que não esteja directamente ligada ao seu fim comercial.

2) Se, por razões de segurança nacional, a navegação for temporariamente suspensa em determinadas zonas do mar territorial de uma das Partes contratantes, os navios das suas frotas respectivas não serão discriminados.

ARTIGO 10

Cada Parte contratante reconhecerá os documentos de identificação de marinheiro passados pelas autoridades competentes da outra Parte. Tratam-se dos seguintes documentos:

- a) Para o Reino da Bélgica e o Grão-Ducado do Luxemburgo, — o «Zeemansboek»;
- b) para a Republica da Guiné-Bissau, — Cédula Marítima.

ARTIGO 11

Os membros da tripulação do navio de uma das Partes contratantes podem descer em terra e permanecer na localidade do porto de escala e nas povoações limitrofes, com a condição da lista da tripulação ser entregue às autoridades competentes, em conformidade com as leis em vigor nesse porto.

Para a descida em terra e regresso a bordo, os membros da tripulação devem responder às exigências dos controlos regulamentares.

ARTIGO 12

1. As pessoas, titulares dos documentos de identidade mencionados no artigo 10, estão autorizadas, qualquer que seja o meio de locomoção utilizado:

- a) depois do licenciamento, a deslocarem-se directamente para um país onde lhes seja garantida a entrada, se as despesas de viagem estiverem garantidas;
- b) a entrarem no território de uma Parte contratante para arrolamento num navio determinado, num porto determinado deste país;

b)-a transitarem pelo território de uma Parte contratante, quer para arrolamento num navio determinado que se encontre num porto determinado, quer para serem transferidos de um navio em escala para um outro que se encontre num porto de uma Parte contratante ou num porto estrangeiro.

1. Em qualquer dos casos citados no para grafo 1., os documentos de identidade devem ser visados pela outra Parte contratante.
2. O visto deve ser concedido no prazo mais curto possível.
3. Quando um membro da tripulação, titular dos documentos de identidade indicados no parágrafo 1., desembarca num porto da outra Parte cotratante por razões de saúde, circunstâncias de serviço ou por outros motivos considerados válidos pelas autoridades competentes, estas concederão as autorizações necessárias para que o interessado possa, por qualquer meio de transporte, voltar ao seu país de origem ou dirigir-se para um outro porto de embarque.
4. Para os mesmos fins que os enumerados no parágrafo 1., as pessoas titulares dos documentos de identidade referidos no artigo 10, que não possuam a nacionalidade de uma das Partes contratantes, receberão vistos de entrada ou de trânsito exigidos no território da outra Parte contratante, com a condição de voltarem a ser readmitidos no território da Parte contratante que passou os documentos de identidade.

ARTIGO 13

- 1) Sem prejudicar as disposições retomadas nos artigos 10 a 12, ás disposições em vigor no território das Partes contratantes relativas a entrada, estadia e expulsão de estrangeiros são aplicáveis.
- 2) As Partes contratantes reservam-se o direito de proibirem a entrada nos seus respectivos territórios às pessoas, portadoras dos documentos de marinheiro acima mencionados, que acharem indesejáveis.

ARTIGO 14

Quando um marinheiro da tripulação dum navio de urna das Partes contratantes, que se encontre nas águas territorias ou interiores da outra, tiver necessidade, por motivo de doença ou de acidente de assistência médica, farmacêutica ou hospitalar que a outra Parte dispense no seu território, a mesma ser-lhe-à fornecida, às custas do seu armamento, nas mesmas condições que as tripulações nacionais.

ARTIGO 15

Cada Parte contratante reconhece a nacionalidade dos navios da outra Parte, estabelecida nos documentos a bordo desses navios e passados pela autoridades competentes da outra Parte contratante em conformidade com as suas leis e regulamentos.

ARTIGO 16

Os certificados de arqueação e outros documentos de bordo, emitidos ou reconhecidos por uma das Partes contratantes, são igualmente reconhecidos pela outra Parte.

Os navios de cada uma das Partes contratante que apresentam certificados de arqueação, legalmente emitidos, estão dispensados de uma nova arqueação nos portos da outra Parte.

ARTIGO 17

1. As autoridades judiciais de uma das Partes contratantes só podem tomar conhecimento de processos civis respeitantes ao contrato de arrolamento marítimo, na qualidade de membro de tripulação dum navio da outra. Parte contratante mediante o acordo do agente diplomático ou consular competente desta Parte contratante.

2. No caso de um membro da tripulação de um navio de uma das Partes contratantes cometer qualquer infracção a bordo, encontrando-se o navio em águas territoriais da outra Parte contratante, as autoridades judiciais desta Parte não procederão contra o respectivo infractor, sem que para tal hajam obtido o necessário consentimento dum funcionário diplomático ou consular competente do Estado sob cuja bandeira o navio navega, salvo se:

- a) as consequências da infracção afectam o território do Estado onde o navio se encontra; ou
- b) a infracção comprometer a ordem ou a segurança públicas; ou
- c) a infracção, segundo a lei do Estado onde o navio se encontra, constituir crime grave; ou
- d) a infracção for cometida contra urna pessoa estranha à tripulação; ou
- e) a constituição de um processo for indispensável a repressão do tráfico de es-

3. As disposições do parágrafo 2. do presente artigo não afectam os direitos das autoridades competentes, em tudo o que refere a aplicação da legislação e do regulamento relativos à admissão de estrangeiros, à alfândega, à saúde pública e a outras medidas de controlo respeitantes à segurança de navios e portos, à salvaguarda de vidas humanas e segurança de mercadorias.

ARTIGO 18

1. Se um navio de uma das Partes contratantes naufragar, der à costa ou sofrer qualquer outro acidente ao largo da costa da outra Parte, as autoridades competentes da referida Parte:

- informarão o agente diplomático ou o funcionário consular do Estado sob cuja bandeira o navio navega, para que ele possa assumir as funções que lhe incumbem;
- acordarão aos membros da tripulação, aos passageiros, ao navio e à carga a mesma protecção e assistência que a um navio que navegue sob a sua bandeira.

2. A carga e as provisões de bordo dum navio que tenha sofrido uma avaria não são passíveis de direitos alfandegários, desde que não sejam consumidos ou utilizados localmente.

ARTIGO 19

Os benefícios provenientes da exploração em tráfego internacional dos navios, só são passíveis de impostos no território da Parte contratante onde se situa a sede da direcção efectiva da empresa que possua ou frete esses navios.

ARTIGO 20

Cada uma das Partes contratantes acorda, às empresas de navegação marítima da outra Parte contratante, o direito, quer de utilizar os benefícios e as outras receitas realizados no território da primeira Parte contratante, resultante dos transportes marítimos, para aí efectuar pagamentos, quer de transferir livremente esses benefícios e receitas para o estrangeiro.

ARTIGO 21

Uma Comissão mista, composta por representantes designados pelos Governos interessados, reunir-se-à a pedido de urna das Partes contratantes para examinar questões que possam resultar da aplicação ou da interpretação do presente acordo.

Esta Comissão mista está habilitada a apresentar às Partes contratantes qualquer recomendação que achar necessária.

ARTIGO 22

O presente Acordo entrará em vigor na data em que as Partes contratantes se tenham notificado mutuamente, por via diplomática, sobre o cumprimento dos procedimentos constitucionais exigidos.

O presente Acordo é válido por um período de 2 anos. É renovável recondução tácita anualmente, excepto se uma das Partes contratantes o denunciar por via diplomática, depois de um pré-aviso de 6 meses.

Pelo que, os abaixo assinados, devidamente autorizados para esse efeito, assinaram o presente Acordo.

Feito em Bissau, a 21 de Janeiro de 1986, em dois exemplares, em língua Francesa e Portuguesa, fazendo ambos os textos igualmente fé

Pela União Económica Belgo-Luxemburguesa

Pela República da Guiné-Bissau

S.E. Senhor Guillaume METTEN

S.E. Senhor Júlio SEMEDO

Embaixador Extraordinário

Ministro dos Negócios Es

e Plenipotenciário do Reino da Bélgica

trangeiros da República da Guiné-Bissau

**ACCORD MARITIME ENTRE L'UNION
ÉCONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE
ET LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE-BISSAU**

Le Gouvernement du Royaume de Belgique, tant en son nom qu'au nom du Gouvernement du Grand-duché de Luxembourg, en vertu d'Accords existants, d'une part, et

Le Gouvernement de la République de Guinée-Bissau d'autre part,

En vue de développer les relations bilatérales entre les deux Parties et de renforcer harmonieusement leur coopération dans le domaine des transports maritimes,

Désireux de contribuer au développement des échanges commerciaux entre les deux Parties contractantes,

Conformément aux principes de l'égalité et des avantages réciproques,

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE I

Le présent Accord s'applique aux territoires du Royaume de Belgique et du Grand-duché de Luxembourg, d'une part, et au territoire de la République de Guinée-Bissau d'autre part.

ARTICLE II

Au fin du présent Accord :

- a) le terme «Autorité maritime compétente» désigne le Ministre chargé de la Marine marchande et les fonctionnaires auxquels il est délégué tout ou partie de ses attributions;
- b) le terme «navire d'une Partie contractante» désigne tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon, conformément à sa législation.

Tout navire affrété par une compagnie maritime nationale ayant son siège dans l'une des Parties contractantes sera considéré comme navire battant pavillon de cette Partie contractante, aussi longtemps que le contrat d'affrètement produira ses effets.

Dépendant, ce terme ne couvre pas :

1. les navires de guerre ;

2. tout autre navire pendant la durée de sa mise en service auprès des Forces Armées ;
3. les navires exerçant des fonctions non commerciales tels que les navires hôpitaux ou scientifiques ;
4. les bateaux de pêche ;
5. les navires destinés à l'exercice du cabotage entre les ports de chaque Partie contractante et les navires réservés à la navigation intérieure;
6. les navires destinés à l'exercice des services maritime des ports, des rades et des plages, y compris le pilotage, le remorquage, le sauvetage et l'assistance en mer ;

c) le terme «compagnie maritime nationale» désigne toute compagnie de navigation maritime reconnue comme telle par l'Autorité maritime compétente de chaque Partie contractante;

d) le terme «membres de l'équipage» désigne le capitaine et toute personne employée au service du navire, inscrite au rôle d'équipage et détentrice d'un document lui conférant la qualité de marin.

ARTICLE III

Les Parties contractantes coopéreront de façon à éliminer tous les obstacles qui pourraient entraver le développement de la navigation entre les ports des deux Parties et s'abstiendront de toute mesure

susceptible de limiter les activités de leurs navires.

ARTICLE IV

1. Les Parties contractantes réaffirment leur volonté de coopérer dans le domaine des transports maritimes dans l'esprit des normes internationales relatives aux transports maritimes.

2. En ce qui concerne le transport des marchandises échangées entre les pays des deux Parties par la voie maritime (trafic de ligne) quel que soit le port d'embarquement ou de débarquement, le régime à appliquer par les Parties contractantes à leurs navires respectives reposera sur la clé de répartition 40/40/20, à l'égard des cargaisons eu valeur du frêt et en volume.

ARTICLE V

Sans préjudice de ses engagements sur le plan international, chaque Partie contractante dispose souverainement des droits de trafic qui lui reviennent aux termes du présent Accord.

ARTICLE VI

Chacune des Parties contractantes assure dans ses ports aux navires de l'autre Partie contractante le traitement le plus favorable possible dans le cadre de ses propres dispositions législatives et réglementaires, et en ce qui concerne la perception des droits et taxes portuaires ainsi qu'en ce qui concerne l'accès aux ports, et la liberté d'entrée, de séjour et de sortie leur utilisation et toutes les commodités qu'elle accorde à la navigation et aux opérations commerciales pour les navires et leurs équipages, les passagers et les marchandises. Cette disposition vise notamment l'attribution des places à quai et les facilités de chargement et déchargement.

ARTICLE VII

Les Parties contractantes, dans le cadre de leurs législations et leurs règlements portuaires, prendront les mesures nécessaires en vue de réduire, dans la mesure du possible, le temps de séjour de leurs navires dans les ports et de simplifier l'accomplissement des formalités administratives, douanières et sanitaires en vigueur dans les dits ports.

ARTICLE VIII

Les navire à propulsion nucléaire ou porteurs de substances nucléaires ou autres substances ou matériaux dangereux et nocifs, battant pavillon des Parties contractantes adopteront les mesures adéquates pour prévenir, réduire ou contrôler la pollution de la mer territoriale et de la zone économique exclusive des Parties et respecteront et cet effet, les règles, formes, pratiques et procédures établies par les convention; internationales.

ARTICLE IX

1. Les navires de chacune des Parties contractantes s'abstiendront de toute action qui pourrait porter atteinte à la paix, à l'ordre ou à la sécurité de l'État, ainsi que de toutes autres activités qui ne serait pas directement en relation avec leur objet commercial.
2. Au cas où, pour des raisons de sécurité nationale, la navigation serait temporairement suspendue dans des zones déterminées de la mer territoriale de l'une des Parties contractantes, les navires de leurs flottes respectives ne feront l'objet d'aucune discrimination.

ARTICLE X

Chaque Partie contractante reconnaîtra des documents d'identité de marin délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie. Ces documents d'identité sont :

- a) en ce qui concerne le Royaume et le Grand-Duché de Luxembourg
 - le «Zeemansboek» (le livret de marin);
- b) en ce qui concerne la République de Guinée-Bissau
 - Cédula Marítima (le livret de marin).

ARTICLE XI

Les membres de l'équipage du navire d'une Partie contractante, peuvent descendre à terre et séjourner dans la localité du port où le navire fait escale ainsi que dans les communes limitrophes, à condition que la liste d'équipage soit remise aux autorités compétentes, conformément à la réglementation en vigueur dans ce port.

Lors de leur descente à terre et de leur retour à bord du navire, ces personnes doivent satisfaire aux contrôles réglementaires.

ARTICLE XII

I. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article X sont autorisées, quel que soit le moyen de locomotion utilisé :

a) après licenciement, à se rendre directement dans un pays où l'admission est assurée pour autant que les frais de voyage soient assurés ;

b) à entrer sur le territoire d'une Partie contractante en vue d'un enrôlement bord d'un navire déterminé se trouvant dans un port déterminé, soit en vue d'être transféré d'un navire y faisant escale sur un autre navire se trouvant dans un port d'une Partie contractante ou dans un port à l'étranger.

2. Dans tous les cas cités au paragraphe I.), les documents d'identité doivent être revêtus du visa de l'autre Partie contractante. Ce visa est délivré dans les délais les plus brefs.

3. Lorsqu'un membre de l'équipage titulaire les documents d'identité visés au paragraphe I.), est débarqué dans un port de l'autre Partie contractante pour des raisons de santé, des circonstances de services ou pour d'autres motifs reconnus valables par les autorités compétentes, celle-ci donneront les

autorisations nécessaires pour que l'intéressé puisse en cas d'hospitalisation séjourner sur son territoire et qu'il puisse par n'importe quel moyen de transport soit regagner son pays d'origine, soit rejoindre un autre port d'embarquement.

4. Pour les mêmes buts que ceux énumérés au paragraphe I.) ci-dessus, les personnes titulaires des documents d'identité visés à l'article X qui ne possèdent pas la nationalité d'une des Parties contractantes recevront les visas d'entrée ou de transit requis pour le territoire de l'autre Partie contractante à condition que la réadmission sur le territoire de l'autre Partie contractante qui a délivré les documents d'identité soit garantie.

ARTICLE XIII

1. Sans préjudice des dispositions reprises aux articles X à XII, les dispositions en vigueur sur le territoire des Parties contractantes relatives à l'entrée, au séjour et à l'éloignement des étrangers restant applicables.

2. Les Parties contractantes se réservent le droit d'interdire l'entrée de leurs territoires respectifs aux personnes, en possession des documents de marin susmentionnés, qu'elles jugeraient indésirables.

ARTICLE XIV

Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire de l'une des Parties contractantes se trouvent dans les eaux territoriales ou intérieures de l'autre Partie, aura besoin, pour cause de maladie ou d'accident, de l'assistance médicale, pharmaceutique ou hospitalière que l'autre Partie dispense sur son territoire, cette assistance lui sera fournie, aux frais de son armement, dans les mêmes conditions que celles données aux équipages nationaux.

ARTICLE XV

Chacune des Parties contractante reconnaît la nationalité des navires de l'autre Partie contractante établie par les documents se trouvant à bord de ces navires et délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante conformément à ses lois règlements.

ARTICLE XVI

Les certificats de jaugeage et autres papiers de bord émis ou reconnus par une des Parties contractantes

sont également reconnus pour l'autre Partie.

Les navires de chacune des Parties contractantes munies de certificats de jaugeage légalement émis sont dispensés d'un nouveau jaugeage dans les ports de l'autre Partie.

ARTICLE XVII

1. Les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent connaître de procès civils portant sur le contrat d'engagement maritime, en tant que membre de l'équipage d'un navire de l'autre Partie contractante, qu'avec l'accord de l'agent diplomatique ou consulaire compétent de cette Partie contractante.

2. Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire d'une Partie contractante a commis à bord de ce navire une infraction pendant que le navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante, les autorités de l'État où le navire se trouve n'intentent pas de poursuite contre lui sans l'accord d'un fonctionnaire diplomatique ou consulaire compétent de l'État dont le navire bat pavillon, sauf si,

- a) les conséquences de l'infraction affectent le territoire de l'État où le navire se trouve ; ou
- b) l'infraction est de nature à compromettre l'ordre ou la sécurité publics ; ou

- c) l'infraction constitue, selon la loi de l'État ou le navire se trouve, un délit grave; ou
- d) l'infraction a été commise contre une personne étrangère à l'équipage; ou
- e) l'institution d'une poursuite est indispensable pour la répression du trafic de stupéfiants.

3. Les dispositions du paragraphe II du présent article ne portent pas atteinte aux droits des autorités compétentes pour tout ce qui concerne l'application de la législation et de la réglementation relatives à l'admission des étrangers, à la douane, à la santé publique et les autres mesures de contrôle concernant la sécurité des navires et des ports, la sauvegarde des vies humaines et la sûreté des marchandises.

ARTICLE XVIII

1. Au cas où un navire de l'une des Parties contractantes ferait naufrage, s'échouerait ou subirait tout avarie près des côtes de l'autre Partie, les autorités compétentes de ladite Partie :

- informeront l'agent diplomatique ou le fonctionnaire consulaire de l'État dont le dit navire bat pavillon afin qu'il assume les fonctions qui lui incombent ;
- accorderont aux membres de l'équipage, aux passagers, au navire et à la cargaison les mêmes protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.

2. La cargaison et les provisions de bord d'un navire qui a subi une avarie ne sont pas possibles de droits de douane pour autant qu'elles ne soient pas livrées à la consommation ou utilisées sur place.

ARTICLE XIX

Les bénéfices provenant de l'explication en trafic international de navires ne sont imposables que dans le territoire de la Partie contractante où le siège de la direction effective de l'entreprise qui possède ou affrète ces navires est situé.

ARTICLE XX

Chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises de navigation maritime de l'autre Partie contractante le droit soit d'utiliser, pour y effectuer des paiements, les revenus et autres recettes réalisés sur le territoire de la première Partie contractante et résultant des transports maritimes, soit de transférer librement ces revenus et autres recettes à l'étranger.

ARTICLE XXI

Une Commission Mixte, composée de représentant désignée par les Gouvernements intéressés se réunira à la demande de l'une des Parties contractantes pour examiner les questions pouvant résulter de l'application ou de l'interprétation du présent Accord.

Cette Commission Mixte est habilitée à présenter aux Parties contractantes toutes recommandations qu'elle juge utiles.

ARTICLE XXII

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifié par la voie diplomatique l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises.

Le présent Accord est conclu pour une durée de deux ans. Il est renouvelable par tacite reconduction chaque fois pour la durée d'un an, sauf dénonciation par la voie diplomatique par l'une des Parties contractantes, après un préavis de six mois.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cette effet, ont signé le présent Accord,

Fait à Bissau le 21 Janvier 1986

en double exemplaire, en langue française et portugaise les deux textes faisant également foi.

Pour l'Union Économique Belgo-Luxembourgeoise,

S.E. Senhor

Guillaume METTEN Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Reino da Bélgica.

Pour la République de la Guinée-Bissau

S.E. Senhor

Júlio SEMEDO Ministro dos Negócios Estrangeiros da República da Guiné-Bissau.