

# DOSSIER

## ELS SERVEIS REGULARS DE TRANSPORT MARÍTIM EN LA MEDITERRÀNIA OCCIDENTAL

*El present document té per finalitat traçar unes breus pinzellades sobre els serveis de transport marítim i els armadors que operen en els països del Magrib. La informació es presenta agrupada en tres parts:*

- *Una descripció dels serveis regulars de mercaderies amb escales al Magrib (no s'inclou en l'anàlisi els serveis proporcionats per vaixells mixtos i ferris).*
- *Una breu presentació d'alguns dels principals operadors que intervenen en els esmentats serveis regulars.*
- *Una menció de l'estat de la flota dels països del Magrib, tant des del punt de vista de l'edat dels vaixells com dels resultats publicats dels controls efectuats per l'Estat del port.*

### 1. Serveis regulars amb escales al Magrib

- Dels tres països del Magrib, Algèria es el país que té un nombre d'escales superior de línia regular: 590 escales/mes, aproximadament. Tunísia i el Marroc el segueixen, per aquest ordre, amb unes 430 i 400 escales/mes respectivament.
- En els tres països, els ports de la capital són els que concentren el major nombre d'escales: el complex TGR (Tunis-La Goulette-Radès) és el primer port en número d'escales – prop de 350 al mes – seguit de Casablanca, amb 300, i d' Alger, amb 250 escales/mes.
- En conjunt, el nombre d'escales mensuals de línies regulars entre el Magrib i l'arc mediterrani europeu es pràcticament el doble que el nombre d'escales entre el Magrib i l'arc atlàntic europeu. A Algèria, aquesta relació és de 10 a 3 i a Tunísia de 4 a 1. Al Marroc, en canvi, la situació és a la inversa per causa de la posició geogràfica d'aquest país, amb vessants tant atlàntic com mediterrani.

#### 1.1. Serveis amb escala al Marroc

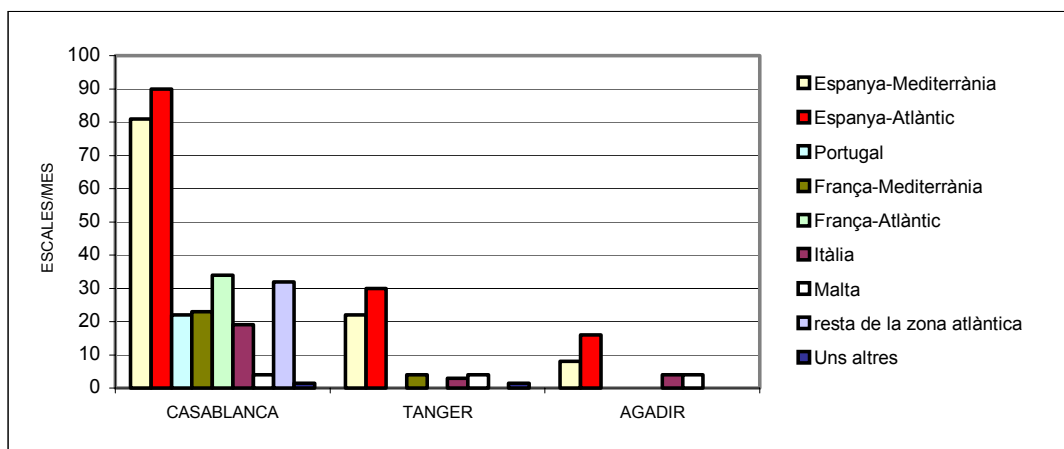
- El port de Casablanca acapara més de tres quarts de les escales mensuals totals de les línies regulars que toquen al Marroc. El segueixen, per ordre d'importància, Tànger i Agadir<sup>1</sup>.

Convé remarcar que el port de Ceuta té serveis regulars de tipus ro-ro amb els ports espanyols de Màlaga i, sobretot, Algesires, amb un total d'unes 90 escales/mes. El port de Melilla té també una connexió ro-ro amb el port de Màlaga amb 12 escales/mes.

<sup>1</sup> S'exclouen d'aquestes xifres, tal com s'ha indicat en la presentació del document, els serveis mixtos i de passatgers. El nombre d'escales mensuals dels esmentats serveis és superior a 800 a Tànger i a 100 a Nador.

- Espanya és el país amb més quantitat d'enllaços marítics regulars amb el Marroc. Això s'explica tant per raó dels lligams comercials com per la proximitat geogràfica entre ambdós països. Els ports espanyols absorbeixen prop de dues terceres parts del total dels serveis entre el Marroc i Europa, en proporcions semblants entre la costa mediterrània i l'atlàntica.

Escales mensuals de línies regulars amb escala al Marroc

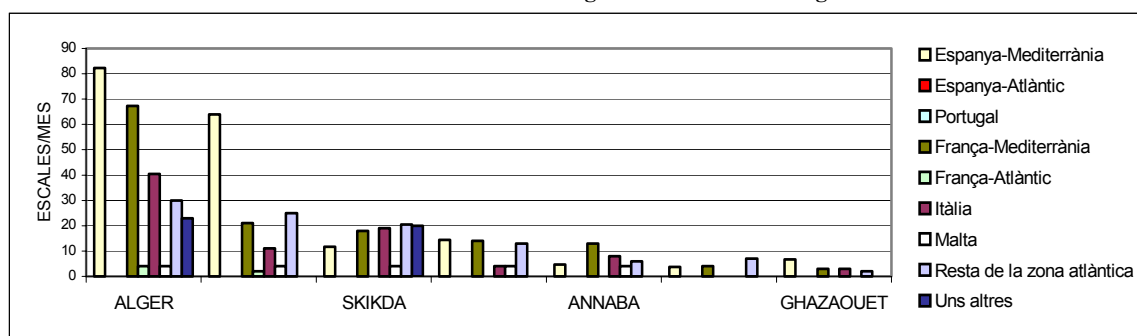


Font: Elaboració pròpia

### 1.2. Serveis amb escala a Algèria

- Els ports d'Alger (250 escales/mes) i d'Orà (130 escales/mes) destaquen sobre la resta de ports algerians pel que fa al nombre d'escales. Altres ports amb un nombre d'escales significatiu són Skikda (amb 90) i Bejaia (amb prop de 50 escales/mes).
- Entre els ports amb serveis cap a o des d'Algèria predominen els de l'arc mediterrani francoespanyol (que absorbeixen entre el 50-60% de les escales amb Europa), especialment Marsella, Barcelona i València. Els ports europeus de l'Atlàntic absorbeixen gairebé un altre 20% de les esmentades escales, més que els ports italians.

Escales mensuals de línies regulars amb escala a Algèria



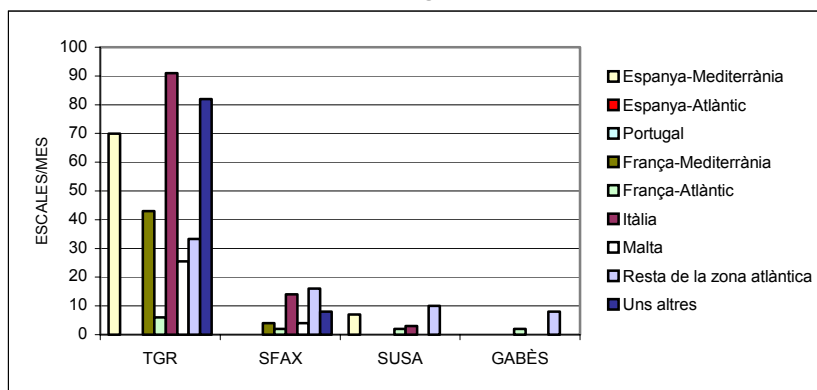
Font: Elaboració pròpia

- Tant a Algèria com a Orà predominen les connexions amb els ports espanyols del Mediterrani (Barcelona, València i, en menor mesura, Castelló), tot i que a Algèria destaquen els serveis amb la costa mediterrània francesa (Marsella-Fos essencialment). Les línies regulars entre els ports de Marsella i Sète i el port d'Alger son principalment de tipus ro-ro; les línies entre Marsella i Orà són, en canvi, en general, de tràfic de contenidors.

### 1.3. Serveis amb escala a Tunísia

- El complex portuari TGR monopolitza els serveis regulars amb escala a Tunísia (350 escales/mes). Segueixen, a molta distància, Sfax (50 escales/mes) i Susa i Gabes (entre 20 i 10 escales/mes), ports en què, bàsicament, fan escala els mateixos vaixells que ho fan a TGR.

Escales mensuals de línies regulars amb escala a Tunísia



Font: Elaboració pròpia

- Itàlia és la regió europea amb més freqüència de connexions amb Tunis (quasi 110 escales/mes, és a dir, un quart del total d'escales efectuades a Tunis). La costa mediterrània espanyola i francesa també està ben connectada amb Tunis (prop del 20% i més del 10%, respectivament, del total d'escales efectuades a Tunis). En les connexions entre Radès i els ports italians predomina el tràfic ro-ro amb Gènova i el tràfic de contenidors amb La Spezia i Livorno.

#### 1.4. Les escales als ports comunitaris

De l'anàlisi del nombre d'escales que les línies amb el Magrib efectuen als ports de la Unió Europea, s'observa el paper rellevant del port de Marsella, amb prop de 210 escales/mes. Més de la meitat de les esmentades escales té per origen/destí Algèria.

- Darrera de Marsella figuren els de Barcelona i València, amb 150 escales/mensuals. El port de Gènova assoleix les 80 escales mensuals amb el Magrib. Gènova, com la resta de ports italians, privilegia les relacions amb Tunísia i Algèria amb més de 30 escales mensuals amb cadascun dels dos països.
- Entre els altres ports que tenen una relació privilegiada amb el Magrib, hi ha el port espanyol de Cadis – amb serveis regulars de tipus ro-ro molt freqüents a Tànger i Casablanca –, Malta – que actua com a hub per a Tunísia – i diversos ports italians amb serveis a Tunísia.
- Pel que fa al nombre de connexions entre ambdues ribes de la Mediterrània, cal remarcar els ports d'Algesires i, amb menys freqüència, Màlaga.
- El port atlàntic més significat per nombre d'escales amb el Magrib és Anvers, amb 100 escales, xifra molt superior a les d'altres ports importants de la zona com Hamburg, Rotterdam o Le Havre. Cal assenyalar, també, que les connexions dels ports portuguesos i de la costa atlàntica espanyola se centren quasi exclusivament amb el Marroc.

### 2. Principals armadors en els serveis regulars de transport marítim amb escala al Magrib.

#### 2.1. Armadors marroquins

- Al Marroc, el tràfic de mercaderies en línia regular està assegurada per cinc armadors nacionals: COMANAV, IMTC, COMARIT, LIMADET i ATLAS. COMANAV és l'armador públic nacional; IMTC és la principal competència de la COMANAV i primer armador privat marroquí.

Activitat dels armadors marroquins de línia regular el 2001

Armador	Tonatge* total / en línies regulars	Nombre de vaixells
COMANAV	1.314.955 / 1.152.765	14
IMTC	1.727.000 / 655.000	8
ATLAS	505.031 / 132.960	1
LIMADET	283.500 / 283.500	2
COMARIT	257.000 / 257.000	3
DEXTRAMAR	100.745 / 100.745	2
EXMARIS	120.000 / 120.000	1
NAVIERA DEL ODIEL	106.000 / 106.000	1
MSC	155.000 / 155.000	1

Font: Ministeri de Transports del Marroc

(\*) El tonatge realitzat el 2001 per les societats Limadet i Comarit està calculat sobre la base d'un número de camions transportats amb una mitjana de 17 tones per camió.

- La **Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV)** està controlada per l'Estat marroquí, que conserva el 51% de les accions de la societat; l'institut de crèdit BMCE i la Caixa de Dipòsits CDG tenen cadascuna un altre 20% de les accions; l'Office Chérifien des Phosphates controla el 9% restant. Un acord firmat el juny de 2003 entre el Govern marroquí, les dues societats financeres CDG i BMCE i la COMANAV comportarà la reestructuració de la societat. L'ampliació de capital (31,8 MEUR) permetrà, entre altres mesures, l'adquisició de la societat LIMADET (Lignes Maritimes du Déroit) i la compra de quatre nous vaixells el 2004.

La COMANAV ofereix, d'una banda, serveis de contenidors i ro-ro entre Casablanca i els principals ports de l'Atlàntic (com són Lisboa, Rouen, Le Havre, Dunquerque, Rotterdam, Anvers o Hamburg, entre altres). El servei orientat a la Mediterrània es compon de línies conteneritzades, ro-ro i de tipus polivalent entre Casablanca i Tànger i els principals ports mediterranis de l'Europa occidental (Marsella, Sète, Gènova, La Spezia, Barcelona i València).

**Flota de la COMANAV**  
(únicament portacontenidors i ro-ro)

Nom del vaixell	Tipus de vaixell	Capacitat
Oualidia	Portacontenidors	3.700 TPM
Oued eddahab	Portacontenidors	7.373 TPM
Oued ziz	Portacontenidors	7.373 TPM
Quizane	Portacontenidors	3.357 TPM
Oulmes	Portacontenidors	3.450 TPM
Agdal	ro-ro	2.540 TPM
Aknoul	ro-ro	5.300 TPM
Anwal	ro-ro	2.740 TPM
Azilal	ro-ro	7.239 TPM
Azrou	ro-ro	7.220 TPM

Font : COMANAV

- El grup **IMTC (International Maritime Transport Corporation)** és el primer armador privat marroquí en termes de capacitat de transport. Es tracta d'una empresa familiar que dona feina a unes 400 persones i disposa d'una flota composta per 10 vaixells. IMTC ofereix connexions marítimes regulars de tràfic de contenidors entre Casablanca i Anvers, Barcelona, Fos i diversos ports italians, i una connexió de tipus ro-ro entre Casablanca i Cadis. IMTC assegura també els enllaços Tànger-Cadis (ro-ro) i Tànger-Algesires (*car-ferry*).

**Flota d'IMTC**  
(únicament portacontenidors i ro-ro)

Nom del vaixell	Tipus de vaixell	Capacitat
Fes	ro-ro	35 trailers
Meknès	ro-ro	62 trailers
Azzahra	ro-ro	132 trailers/510 TEU
Al Mounir	Portacontenidors	354 TEU
Saad	Portacontenidors	354 TEU
Kenza	Portacontenidors	724 TEU
Toubkal	Portacontenidors	970 TEU
Chichaoua	Càrrega general i portacontenidors	180 TEU

Font : IMTC

## 2.2. Armadors algerians

- Fundada el 1963, la **Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN)** es va convertir, gràcies al programa d'inversions obtingudes dels diferents plans de desenvolupament, en un dels més importants armadors algerians. Després d'una profunda reestructuració endegada el 1982, la CNAN es va transformar en l'SNTM/CNAN (Société Nationale des Transports Maritimes/Compagnie Nationale Algérienne de Navigation), amb la qual cosa va perdre les competències en el transport d'hidrocarburs i en les activitats de remolc portuari. El 1987, després d'una nova reestructuració, la SNTM/CNAN va dedicar-se únicament al transport marítim de mercaderies. L'any 2002, el tràfic de línies regulars de l'SNTM/CNAN fou de 680.000 tones.

L'SNTM/CNAN posseeix diverses línies de tipus ro-ro, convencionals i de contenidors que enllacen Algèria amb diversos ports mediterranis francesos i espanyols (bàsicament Marsella, Barcelona i

València). D'altres serveis regulars connecten amb ports atlàntics com Anvers o Rouen. La majoria d'aquests serveis prioritza els ports d'Alger i Orà, tot i que s'ofereixen rotacions amb altres ports com Skikda, Ghazaouet, Bejaia o Annaba.

**Flota de l'SNTM/CNAN**  
(únicament càrrega i ro-ro)

Nom del vaixell	Tipus de vaixell	TPM
Bel-Abbes	Càrrega general	11.940
Djebel-Ksel	Càrrega general	3.710
Djebel-Onk II	Càrrega general	3.710
Djebel-Refâa	Càrrega general	3.710
Biskra	Càrrega general	11.940
Djorf	Càrrega general ( <i>tramp</i> )	8.100
Ibn-Khaldoun	Càrrega general ( <i>tramp</i> )	8.100
Ibn-Sina II	Càrrega general ( <i>tramp</i> )	8.100
Ouarsenis	Càrrega general ( <i>tramp</i> )	8.100
Djurdjura	Càrrega general ( <i>tramp</i> )	8.190
Touggourt	ro-ro	3.416
Timmimoun	ro-ro	3.416
Tlemcen	ro-ro	3.313
Téléghma	ro-ro	3.517
Tablat	ro-ro	3.517
Gara-Djebilet	ro-ro	3.960

Font : CNAN i Ministeri de Transports d'Algèria

- Cal ressenyar també l'activitat de la societat algero-líbia **CALTRAM** i de l'**Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV)**. Aquesta darrera empresa fou creada el 1987 arran de la reestructuració de l'SNTM/CNAN. Ha centrat l'activitat principalment en el transport de passatgers i de vehicles, tot i que accepta també transport de mercaderies. La seva flota presta servei fonamentalment a Marsella i, amb menys freqüència, a Alacant.

**Flota de la CALTRAM l'any 2000**  
(únicament càrrega general i ro-ro)

Nom del vaixell	Tipus de vaixell	TPM	Bandera
Ghadames	Càrrega general	11.200	Argelina
Kassantina	Càrrega general	11.100	Líbia
Tajura	ro-ro	2.900	Argelina
Ghardaia	ro-ro	2.901	Líbia

Font : Ministeri de Transports d'Algèria

### 2.3. Armadors tunisians

- El 2001 hi havia a Tunísia vuit armadors, set dels quals privats: TSTC, HMT, COGEMAR, GMT, GM, PETRONAV i Tunisia Sea Ways. Les companyies privades no intervenen en el tràfic de línies regulars de mercaderies, monopolitzades per la CTN i els armadors estrangers.
- Creada el 1959, la **CTN (Compagnie Tunisienne de Navigation)** és l'únic armador públic tunisià, juntament amb la companyia SONOTRAK (Société Nouvelle de Transport de Kerkenna), l'activitat de la qual es limita a connectar les illes Kerkennah amb el port de Sfax.

La CTN – que disposava de deu vaixells el 2001 - ofereix un servei ro-ro Radès-Marsella, un servei ro-ro Tunis-Gènova-Barcelona-Tunis, un servei convencional i de contenidors Radès-Livorno i un servei ro-ro/pax entre els ports de Tunísia, Marsella i Gènova, que fa algunes rotacions cap a Bizerta, Susa i Sfax.

**Flota de la CTN**  
(únicament ro-ro/pax)

Armador	Tipus de vaixell	Capacitat	TPM
Ulysse	ro-ro /pax	100 passatgers/ 148 remolcs	5.372
Salamambo 7	ro-ro /pax	100 passatgers/ 148 remolcs	5.372

Fons : CTN i Ministeri de Transports de Tunísia

## 2.4. Altres armadors amb presència significativa als serveis regulars del Magrib

- Amb base a Marsella i especialitzada en el Magrib, **Sudcargos** és una filial, integrada per l'SNCM i Delmas. Exerceix gran part de l'activitat en el Mediterrani occidental al voltant del hub de Marsella. La societat nolieja 3 vaixells ro-ro i 3 portacontenidors. El volum de negocis durant el 2001 fou de 64,3 milions EUR.

Algèria fou la destinació principal de Sudcargos el 2002: 413.100 tones sobre un total de 947.300. L'any 2002 va transportar 18.320 remolcs als tres països del Magrib, dels quals la majoria (14.000) fou amb destinació a Tunísia.

- **CMA CGM** es el sisè grup mundial del sector, amb 53 línies que operen en un centenar de països i amb un volum de negocis de 2,5 miliards d'euros el 2002. Aquest armador, especialitzat en el tràfic de contenidors, ofereix serveis directes setmanals entre Marsella i Alger i entre Marsella i Orà, amb escala a Barcelona. Connecta també altres ports algerians amb la resta del món via Malta. A més, ofereix la rotació Marsella-Bejaia-Skikda-Gènova-Marsella amb freqüència setmanal.

Pel que fa al Marroc, CMA CGM va iniciar el gener de 2003 un servei que permet connectar els ports de Le Havre i Casablanca en 4 dies. Aquest servei setmanal, realitzat per portacontenidors de 250 a 400 TEU, ofereix dues rotacions possibles: la primera Anvers-Le Havre-Anvers; la segona Rotterdam-Dunquerque-Rouen-Casablanca-Rotterdam. Com a Algèria, hi ha un servei que connecta els ports marroquins amb altres zones del món via Malta.

Des del mes de juliol de 2003, CMA CGM ofereix igualment un servei - denominat "Mashrek-Maghreb" - la rotació del qual es la següent: Mersin, Latakia, Beirut, Alexandria, Trípoli, Skikda, Alger, Marsella i tornada cap a Mersin. Dos vaixells de 350 TEU realitzen aquest servei cada 9 dies. La companyia preveu utilitzar un tercer vaixell amb el qual s'afegiria una escala a Barcelona.

- La **Société Algéro-Française Intermediterrannée de Navigation (SAFINA)** és una companyia algerofrancesa ubicada a Marsella, constituïda l'any 2002 per exdirigents de la CNAN i de la CMN. L'activitat de la companyia se centra en enllaçar Algèria amb Marsella, i ofereix dos serveis ro-ro polivalents, un amb Alger i l'altre amb Orà, Bejaia, Skikda i Mostaganem.
- El grup **Grimaldi**, líder en el servei ro-ro a Itàlia i sisè al món, ofereix a Algèria un servei de contenidors setmanal amb la rotació Gènova-València-Orà-Alger. Al Marroc un servei setmanal enllaça Gènova i Casablanca. L'oferta a Tunis és de tipus ro-ro per al servei setmanal entre València-Marsella-Livorno-Gènova-Tunis-València, i de tipus ro-ro/pax per a la resta de serveis: Gènova-La Goulette i València-Salerno-Tunis-Malta.
- **Trasmediterránea** és una naviliera espanyola fundada el 1917 i privatitzada el 2001. La xifra de negocis de la companyia durant l'any 2002 va ser de 313,5 MEUR.

El 2002, Trasmediterránea va ser adjudicatària dels concursos per a prestar els serveis de línies marítimes, entre d'altres, del pas de l'estret de Gibraltar (península-Ceuta i península-Melilla). La naviliera ofereix, a més, serveis directes entre Almeria i Melilla, Màlaga i Melilla i Algesires i Ceuta. També proporciona el servei Algesires-Tànger tant en ferri com en ferri exprés. Des del març de 2003, Trasmediterránea ha passat a ser la primera naviliera espanyola en enllaçar Espanya i Algèria amb la inauguració de la línia regular de passatge i càrrega Almeria-Ghazaouet.

- L'armador italià **Tarros** connecta un total de 20 ports d'11 països mediterranis, amb un tràfic anual d'uns 100.000 TEU. Ofereix un servei de contenidors La Spezia-Marsella-Alger amb freqüència setmanal. També ofereix serveis regulars entre Espanya, França i Tunis.

### 3. Estat de la flota magribina

#### 3.1. Edat de la flota

- L'edat de les flotes nacionals al Magrib és, normalment, elevada. Aquest envelliment es tradueix en parades tècniques, en un augment de les càrregues d'explotació i amb efectes restrictius en termes de producció.
- El pavelló algerià disposa de 65 vaixells que representen 1,50 milions de tones de pes brut aproximadament. La flota de la CNAN, exclosos els metaners, té prop de 25 anys de mitjana. L'edat mitjana de la flota de la CALTRAM és, d'altra banda, superior a 22 anys.

Edat de la flota de la CNAN el 2002

Tipus de vaixell	Nombre de vaixells	Edat mitjana
ro-ro	11	27,7
Carboner	1	21,0
Cerealista	8	19,98
Càrrega general	21	24,6
ferri d'automòbils	5	26,6

Font: Ministeri de Transports d'Algèria

- Segons dades del Ministeri de Transports de Marroc, l'edat mitjana de la flota amb pavelló marroquí era a l'any 2001 de 19,7 anys.
- El pavelló tunisià disposa de 27 vaixells. L'edat mitjana de la flota marítima privada - constituïda per sis vaixells cisterna, un transport de gas i un vaixell convencional - supera els 22 anys. La CTN ha posat en marxa durant els darrers anys un procés per modernitzar la flota.

Edat de la flota tunisiana per armador el 2001

Armador	Nom del vaixell	Tipus de vaixell	Edat del vaixell
TSTC	Jerba	Convencional	23
GMT	Hannabal II	Cisterna	19
	Amilcar	Cisterna	20
	Asdrubal	Cisterna	19
HMT	Elwalid	Cisterna	18
GAZ MARINE	Azur gaz	Transport de gas	20
PETRONAV	Cap Farina	Cisterna	27
COGEMAR	Cercina	Cisterna	26
CTN	Habib	Ferri d'automòbils	23
	Carthage	Ferri d'automòbils	2
	Ulysse	ro-ro /pax	4
	Salammo7	ro-ro /pax	4
	Elkef	Transport de grans	19
SONOTRAK	Elloud II	Ferri	27
	Abbassia	Ferri	19
	Kyrannis	Ferri	15
	Hached	Ferri	6

Font: Ministeri de Transports de Tunísia

#### 3.2. Resultats del control efectuat per l'Estat del port

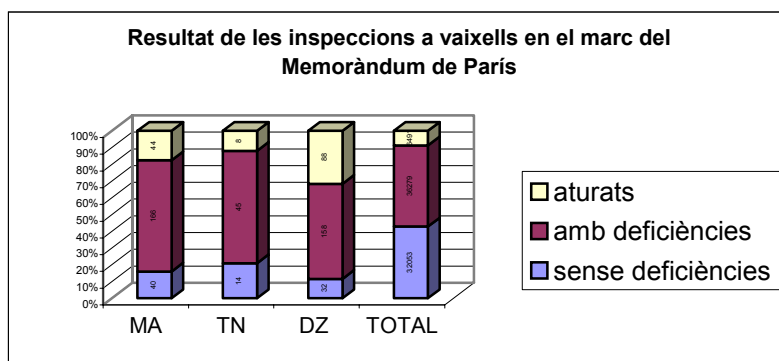
- La comunitat internacional ha reconegut el dret dels Estats a exercir controls sobre els vaixells de comerç que atraquen als ports nacionals, sigui quin sigui el seu pavelló. A més, s'ha atorgat a les autoritats marítimes la competència de "l'Estat del port" (sigles PSC, Port State Control en anglès), cosa que permet immobilitzar els vaixells inspeccionats que no compleixin els criteris internacionals de seguretat fins que aquests reparin les normes vulnerades. Els esmentats controls seran duts a terme seguint un sistema harmonitzat d'inspeccions que permetin eventualment eliminar els vaixells que no compleixin amb els estàndards de qualitat i seguretat establerts.

#### Memoràndum de París

- La competència de control del port a càrrec de l'Estat va ser formalitzat a Europa i a l'Atlàntic nord mitjançant l'anomenat Memoràndum de París. El Memoràndum de París - que tots els països de la UE han signat - estableix un control uniformitzat entre els Estats firmants amb la finalitat d'evitar distorsions en l'exercici de control als diferents ports. Cada autoritat portuària es compromet

mitjançant aquest Memoràndum a realitzar un nombre total d'inspeccions corresponent al 25% del nombre mitjà de vaixells que entren als ports de cada Estat durant els 3 darrers anys sempre que se'n disposin dades estadístiques.

- Amb la finalitat d'avaluar de manera objectiva la situació de cada pavelló, el Memoràndum de París presenta cada any un informe amb els resultats de les inspeccions en forma de paràmetres:
  - El factor d'excés es basa en un percentatge significatiu calculat a partir de les inspeccions i detencions a les quals es sotmet la flota d'un cert pavelló durant un període de tres anys (2000-2002). Com més elevat és l'esmentat factor, més lluny es troba el pavelló en qüestió dels valors establerts al Memoràndum i, per tant, més gran és el risc que representa l'esmentada flota.
  - El color de les llistes (negre, verd i blanc) representa la conclusió del Memoràndum de París respecte del resultat de les inspeccions realitzades a la flota de cada país. Per això, mitjançant càlculs estadístics, s'estableixen els valors entre el negre i el verd, i entre el verd i el blanc, que marquen els límits de cadascuna de les llistes.
- Segons els paràmetres esmentats, la flota algeriana presenta un risc molt alt, amb un factor superior a set i, per tant, inclosa a la llista negra. També figura a la llista negra del Memoràndum de París, tot i que amb un factor d'excés més moderat, el pavelló marroquí, considerat d'alt risc. No obstant això, aquests dos països han millorat la qualitat de cada flota el 2002 respecte del 2001. Tunísia, amb un pavelló considerat de risc mitjà, ha passat d'estar en la llista verda el 2001 a la negra el 2002.



Font: Elaboració pròpia segons dades del Memoràndum de París

- Sovint, els armadors dels països del Magrib argumenten que malgrat complir amb la majoria de les normatives, els costa molt seguir les noves regles constantment promulgades. Posar a punt els vaixells més vetusts els suposa, a més, fortes inversions, amb la qual cosa no es pot garantir la rendibilitat de l'activitat.

Quadre que recopila l'informe 2002 del Memoràndum de París

País	Inspeccions 2000-2002	Detencions 2000-2002	Límit negre a verd	Límit verd a blanc	Factor d'excés	Llista a la qual pertany
Algèria	200	61	20	Risc molt elevat	7,07	Negra
Tunísia	44	7	6	Risc mitjà	1,35	Negra
El Marroc	201	39	21	Risc molt elevat	3,67	Negra

Font: Informe Anual del Memoràndum de París

### Memoràndum del Mediterrani

- L'anomenat Memoràndum del Mediterrani agrupa les autoritats marítimes de tots els països mediterranis associats. Aquest Memoràndum planteja com a objectiu la inspecció del 15% dels vaixells que passen pels ports pertanyents als països signataris.
- A la pràctica, les autoritats portuàries d'aquests països són, en general, encara lluny d'aquest percentatge d'inspeccions. Així, per exemple, el Marroc va inspeccionar l'any 2001 el 3,6% dels vaixells que havien fet escala a algun dels seus ports; Tunísia en va inspeccionar un 1,5%.