

DOSSIER

LOS SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

El presente documento tiene como objetivo trazar unas breves pinceladas acerca de los servicios de transporte marítimo y armadores que operan en los países del Magreb. La información se presenta agrupada en tres partes, a saber:

- *Una descripción de los servicios regulares de mercancías con escalas en el Magreb (no se incluye en el análisis los servicios proporcionados por buques mixtos y ferrys).*
- *Una breve presentación de algunos de los principales operadores que operan en dichos servicios regulares.*
- *Una mención al estado de la flota de los países del Magreb, tanto desde el punto de vista de su edad como de los resultados publicados de los controles por el Estado del Puerto.*

1. Servicios regulares con escalas en el Magreb

- De los tres países del Magreb, Argelia es el país que tiene el mayor número de escalas de línea regular: 590 escalas/mes aproximadamente. Túnez y Marruecos le siguen, por este orden, con unas 430 y 400 escalas/mes respectivamente.
- En los tres países, son los puertos de la capital quienes concentran el mayor número de escalas: el complejo TGR (Tunis-La Goulette-Radès) es el primer puerto en número de escalas -del orden de 350 al mes-; le siguen Casablanca, con 300, y Argel, con 250 escalas/mes.
- En conjunto, el número de escalas mensuales de líneas regulares entre el Magreb y el arco mediterráneo europeo es prácticamente el doble que el número de escalas entre el Magreb y el arco atlántico europeo. En Argelia, esta relación es de 10 a 3 y en Túnez de 4 a 1. En Marruecos, en cambio, la situación se invierte, por razón de la posición geográfica de este país con vertientes tanto atlántica como mediterránea.

1.1. Servicios con escala en Marruecos

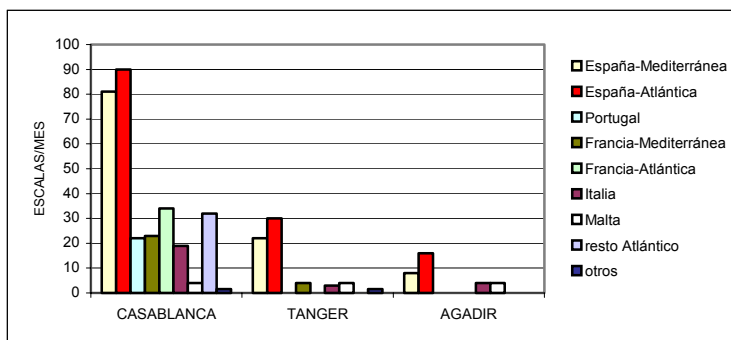
- El puerto de Casablanca acapara más de tres cuartos de las escalas mensuales totales de las líneas regulares que tocan Marruecos. Le siguen, en orden de importancia, Tánger y Agadir¹.

Conviene señalar que el puerto de Ceuta tiene servicios regulares de tipo ro-ro con los puertos españoles de Málaga y, sobretodo, Algeciras, con un total de unas 90 escalas/mes. El puerto de Melilla posee también una conexión ro-ro con el puerto de Málaga con 12 escalas/mes.

¹ Se excluyen de estas cifras, tal como se ha indicado en la presentación del documento, los servicios mixtos y de pasajeros. El número de escalas mensuales de tales servicios mixtos y de pasajeros es superior a 800 en Tánger y a 100 en Nador.

- España es el país con mayor número de enlaces marítimos regulares con Marruecos. Ello se explica tanto por razón de lazos comerciales como de proximidad geográfica entre ambos países. Los puertos españoles absorben cerca de dos terceras partes del total de los servicios entre Marruecos y Europa, en proporciones similares entre la costa mediterránea y la atlántica.

Escalas mensuales de líneas regulares con escala en Marruecos

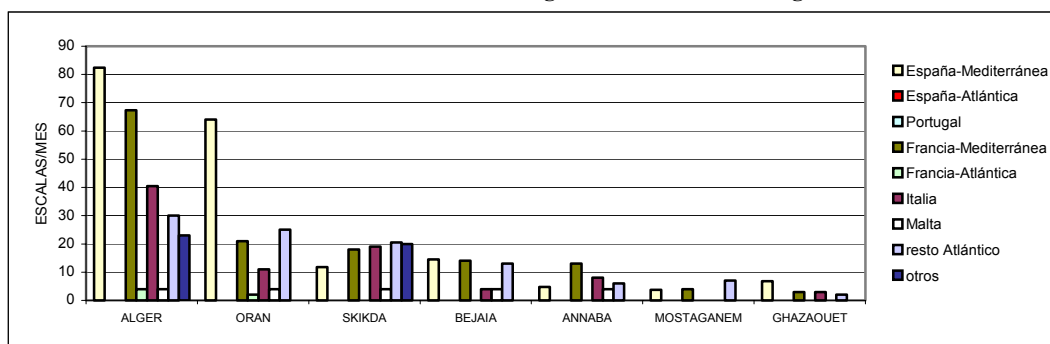


Fuente: Elaboración propia

1.2. Servicios con escala en Argelia

- Los puertos de Argel (250 escalas/mes) y de Oran (130 escalas/mes) destacan sobre el resto de puertos argelinos en cuanto a número de escalas. Otros puertos con un número de escalas significativo son Skikda (con 90) y Bejaia (con cerca de las 50 escalas/mes).
- Entre los puertos con servicios hacia o desde Argelia predominan los del arco mediterráneo franco-español (que absorben entre el 50-60% de las escalas con Europa), especialmente Marsella, Barcelona y Valencia. Los puertos europeos del Atlántico absorben por su parte casi otro 20% de dichas escalas, algo más que los puertos italianos.

Escalas mensuales de líneas regulares con escala en Argelia



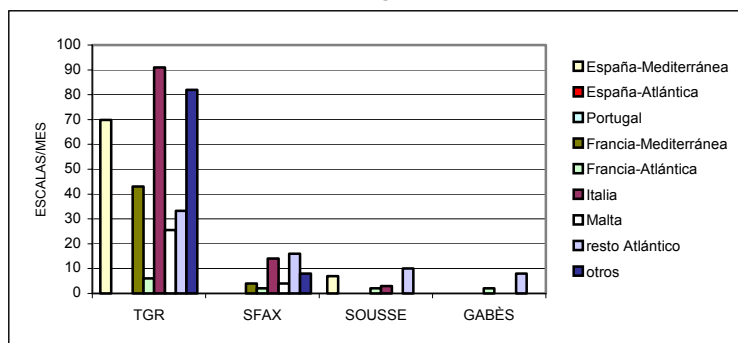
Fuente: Elaboración propia

- Tanto en Argel como en Orán predominan las conexiones con los puertos españoles del Mediterráneo (Barcelona, Valencia y, en menor medida, Castellón), aunque en Argel destacan los servicios con la costa mediterránea francesa (Marsella-Fos esencialmente). Las líneas regulares entre los puertos de Marsella y Sète y el puerto de Argel son principalmente de tipo ro-ro; las líneas entre Marsella y Orán son en cambio, por lo general, de tráfico contenerizado.

1.3. Servicios con escala en Túnez

- El complejo portuario TGR monopoliza los servicios regulares con escala en Túnez (350 escalas/mes). Le siguen, a mucha distancia, Sfax (50 escalas/mes) y Sousse y Gabes (entre 20 y 10 escalas/mes), puertos donde la mayoría de los casos hacen escala los mismos buques que lo hacen en TGR.

Escalas mensuales de líneas regulares con escala en Túnez



Fuente: Elaboración propia

Italia es la región europea con una mayor frecuencia de conexiones con Túnez (casi 110 escalas/mes, es decir un cuarto del total de escalas efectuadas en Túnez). La costa mediterránea, española y francesa también está bien conectada con Túnez (cerca del 20% y más del 10%, respectivamente, del total de escalas efectuadas en Túnez). En las conexiones entre Radès y los puertos italianos predomina el tráfico ro-ro con Génova y el tráfico contenerizado con La Spezia y Livorno.

1.4. Las escalas en los puertos comunitarios

- Analizando el número de escalas que las líneas con el Magreb efectúan en los puertos de la Unión Europea se observa el papel relevante del puerto de Marsella, con cerca de 210 escalas/mes. Más de la mitad de dichas escalas tiene por origen/destino Argelia.
- Al puerto de Marsella le siguen los de Barcelona y Valencia, con 150 escalas/mensuales. El puerto de Génova alcanza las 80 escalas mensuales con el Magreb. Génova, como el resto de puertos italianos, privilegia sus relaciones con Túnez y Argelia, con más de 30 escalas mensuales con cada uno de los dos países.
- Entre los otros puertos que tienen una relación privilegiada con el Magreb, está el puerto español de Cádiz – con servicios regulares de tipo ro-ro muy frecuentes a Tánger y Casablanca –, Malta – que actúa como hub para Túnez – y diversos puertos italianos con servicios a Túnez.
- También destacan por su número de conexiones entre ambas orillas del Mediterráneo los puertos de Algeciras y, en menor medida, Málaga.
- El puerto atlántico más significado por número de escalas con el Magreb es Amberes, con 100, muy por encima de otros puertos importantes de la zona como Hamburgo, Rotterdam o Le Havre. Cabe señalar también que las conexiones de los puertos portugueses y de la costa atlántica española se centran casi exclusivamente en Marruecos.

2. Principales armadores en los servicios regulares de transporte marítimo con escala en el Magreb.

2.1 Armadores marroquíes

- En Marruecos, el tráfico de mercancías en línea re-regular está asegurado por cinco armadores nacionales: COMANAV, IMTC, COMARIT, LIMADET y ATLAS. COMANAV es el armador público nacional; IMTC es la principal competencia de la COMANAV y primer armador privado marroquí.

Actividad de los armadores marroquíes de línea regular en 2001

Armador	Tonelaje* total / en líneas regulares	Número de buques
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

Fuente: Ministerio de Transportes de Marruecos

(*) El tonelaje realizado en 2001 por las sociedades Limadet y Comarit está calculado sobre la base de un número de camiones transportados con una media de 17 toneladas por camión.

- La **Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV)** está controlada por el Estado marroquí, que conserva el 51% de las acciones de la sociedad; el instituto de crédito BMCE y la Caja de Depósitos CDG poseen cada una otro 20% de las acciones; el Office Chérifien des Phosphates controla el 9% restante. Un acuerdo firmado en junio de 2003 entre el Gobierno marroquí, las dos sociedades financieras CDG y BMCE y la COMANAV comportará la reestructuración de la sociedad. La ampliación de capital (31,8 millones EUR) permitirá, entre otras medidas, la adquisición de la sociedad LIMADET (Lignes Maritimes du Détroit) y la compra de cuatro nuevos buques en 2004.

La COMANAV ofrece, por una parte, servicios contenerizados y ro-ro entre Casablanca y los principales puertos del Atlántico (como son Lisboa, Rouen, Le Havre, Dunquerque, Rotterdam, Amberes o Hamburgo, entre otros). El servicio orientado al Mediterráneo se compone de líneas contenerizadas, ro-ro y de tipo polivalente entre Casablanca y Tánger y los principales puertos mediterráneos de la Europa Occidental (Marsella, Sète, Génova, La Spezia, Barcelona y Valencia).

Flota de la COMANAV
(Únicamente porta-contenedores y ro-ro)

Nombre del buque	Tipo de buque	Capacidad
Oualidia	Porta-contenedores	3.700 TPM
Oued eddhab	Porta-contenedores	7.373 TPM
Oued ziz	Porta-contenedores	7.373 TPM
Ouizane	Porta-contenedores	3.357 TPM
Oulmes	Porta-contenedores	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

Fuente : COMANAV

- El grupo **IMTC (International Maritime Transport Corporation)** es el primer armador privado marroquí en términos de capacidad de transporte. Se trata de una empresa familiar, que emplea a unas 400 personas y dispone de una flota compuesta por 10 buques. IMTC ofrece conexiones marítimas regulares de tráfico contenerizado entre Casablanca y Amberes, Barcelona, Fos y varios puertos italianos, y una conexión de tipo ro-ro entre Casablanca y Cádiz. IMTC asegura también enlaces Tánger-Cádiz (ro-ro) y Tánger-Algeciras (car-ferry).

Flota de IMTC
(Únicamente porta-contenedores y ro-ro)

Nombre del buque	Tipo de buque	Capacidad
Fès	ro-ro	35 trailers
Meknès	ro-ro	62 trailers
Azzahra	ro-ro	132 trailers/510 TEU
Al Mounir	Porta-contenedores	354 TEU
Saad	Porta-contenedores	354 TEU
Kenza	Porta-contenedores	724 TEU
Toubkal	Porta-contenedores	970 TEU
Chichaoua	Cargo y porta-contenedores	180 TEU

Fuente : IMTC

2.2. Armadores argelinos

- Fundada en 1963, la **Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN)** se convirtió, gracias al programa de inversiones obtenidas de los sucesivos planes de desarrollo, en uno de los mayores armadores argelinos. Tras una profunda reestructuración emprendida en 1982, la CNAN se convirtió en la SNTM/CNAN (Société Nationale des Transports Maritimes/Compagnie Nationale Algérienne de Navigation), perdiendo las competencias en el transporte de hidrocarburos y en las actividades de remolque portuario. En 1987, tras una nueva reestructuración, la SNTM/CNAN pasó a dedicarse únicamente al transporte marítimo de mercancías. En el año 2002, el tráfico de líneas regulares de la SNTM/CNAN fue de 680.000 toneladas.

La SNTM/CNAN posee varias líneas de tipo ro-ro, contenerizadas y convencionales que enlazan Argelia con diversos puertos mediterráneos franceses y españoles (básicamente Marsella, Barcelona y Valencia). Otros servicios regulares conectan con puertos atlánticos como Amberes o Rouen. La

mayoría de estos servicios prioriza los puertos de Argel y Orán, aunque se ofrecen rotaciones con otros puertos como Skikda, Ghazaouet, Bejaia o Annaba.

**Flota de la SNTM/CNAN
(Únicamente cargo y ro-ro)**

Nombre del buque	Tipo de buque	TPM
Bel-Abbes	Cargo	11.940
Djebel-Ksel	Cargo	3.710
Djebel-Onk II	Cargo	3.710
Djebel-Refâa	Cargo	3.710
Biskra	Cargo	11.940
Djorf	Cargo (tramp)	8.100
Ibn-Khaldoun	Cargo (tramp)	8.100
Ibn-Sina II	Cargo (tramp)	8.100
Ouarsenis	Cargo (tramp)	8.100
Djurdjura	Cargo (tramp)	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

Fuente : SNTM/CNAN y Ministerio de Transportes de Argelia

- Cabe reseñar también la actividad de la sociedad algero-libia **CALTRAM** y la **Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV)**. Esta última se creó en 1987, a raíz de la reestructuración de la SNTM/CNAN. Su actividad se centra principalmente en el transporte de pasajeros y de vehículos, aunque acepta también transporte de mercancías. Su flota da servicio fundamentalmente a Marsella y en menor medida a Alicante.

**Flota de la CALTRAM en el año 2000
(Únicamente general cargo y ro-ro)**

Nombre del buque	Tipo de buque	TPM	Bandera
Ghadames	General cargo	11.200	Argelina
Kassantina	General cargo	11.100	Libia
Tajura	ro-ro	2.900	Argelina
Ghardaia	ro-ro	2.901	Libia

Fuente : Ministerio de Transportes de Argelia

2.3. Armadores tunecinos

- En 2001, existían en Túnez ocho armadores, siete de ellos privados: TSTC, HMT, COGEMAR, GMT, GM, PETRONAV y Tunisia Sea ways. Las compañías privadas no intervienen, sin embargo, en el tráfico de líneas regulares de mercancías, monopolizado por la CTN y los armadores extranjeros.
- Creada en 1959, la **CTN (Compagnie Tunisienne de Navigation)** es el único armador público tunecino, junto con la compañía SONOTRAK (Société Nouvelle de Transport de Kerkennah), cuya actividad se limita a conectar las islas Kerkennah con el puerto de Sfax.

La CTN – que en 2001 disponía de 10 barcos - ofrece un servicio con/ro Radés-Marsella, un servicio ro-ro Túnez-Génova-Barcelona-Túnez, un servicio contenerizado y convencional Radès-Livorno y un servicio ro/pax entre los puertos de Túnez, Marsella y Génova, que realiza algunas rotaciones hacia Bizerte, Sousse y Sfax.

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

Armador	Tipo de buque	Capacidad	TPM
Ulysse	ro/ro pax	100 pasajeros/ 148 remolques	5.372
Salammbó 7	ro/ro pax	100 pasajeros/ 148 remolques	5.372

Fuentes : CTN y Ministerio de Transportes de Túnez.

2.4. Otros armadores con presencia significativa en los servicios regulares del Magreb

- Con base en Marsella y especializada en el Magreb, **Sudcargos** es una filial, a la par, de la SNCM y de Delmas. Ejerce la mayor parte de su actividad en el Mediterráneo occidental alrededor del hub situado en Marsella. La sociedad fleta 3 buques ro-ro y 3 porta-contenedores. Su volumen de negocios en 2001 fue de 64,3 millones EUR.

Argelia fue el destino principal de Sudcargos en 2002: 413.100 toneladas sobre un total de 947.300. En el año 2002 transportó 18.320 remolques a los tres países del Magreb, de los cuales la mayor parte (14.000) con destino a Túnez.

- **CMA CGM** es el sexto grupo mundial del sector, con 53 líneas que tocan un centenar de países y un volumen de negocios de 2,5 millardos de euros en 2002. Este armador, especializado en el tráfico de contenedores, ofrece servicios directos semanales entre Marsella y Argel y entre Marsella y Orán, con escala en Barcelona. Conecta también otros puertos argelinos con el resto del mundo vía Malta. Además, ofrece la rotación Marsella-Bejaia-Skikda-Génova-Marsella con frecuencia semanal.

Con respecto de Marruecos, CMA CGM lanzó en enero de 2003 un servicio que permite conectar los puertos de Le Havre y Casablanca en 4 días. Este servicio semanal, realizado por porta-contenedores de 250 a 400 TEU, ofrece dos rotaciones posibles: la primera Amberes-Le Havre-Amberes; la segunda Rotterdam-Dunquerque-Rouen-Casablanca-Rotterdam. Al igual que con Argelia, existe un servicio que conecta los puertos marroquíes con otras zonas del mundo vía Malta.

Desde el mes de julio de 2003, CMA CGM ofrece igualmente un servicio - denominado "Mashrek-Maghreb" - cuya rotación es la siguiente: Mersin, Latakia, Beirut, Alejandría, Trípoli, Skikda, Argel, Marsella y vuelta a Mersin. Dos buques de 350 TEU realizan este servicio cada 9 días. La compañía prevé utilizar un tercer buque con lo que se incluiría una escala en Barcelona.

- La **Société Algéro-Française Intermediterrannéenne de Navigation (SAFINA)** es una compañía argelino-francesa ubicada en Marsella, constituida en el año 2002 por ex-dirigentes de la CNAN y de la CMN. Su actividad se centra en enlazar Argelia con Marsella, ofreciendo dos servicios ro-ro polivalentes, uno con Argel y otro con Orán, Bejaia, Skikda y Mostaganem.
- El grupo **Grimaldi**, líder en el servicio ro-ro en Italia y sexto en el mundo, ofrece en Argelia un servicio contenerizado semanal con la rotación Génova-Valencia-Orán-Argel. En Marruecos un servicio semanal enlaza Génova y Casablanca. La oferta en Túnez es de tipo ro-ro para el servicio semanal entre Valencia-Marsella-Livorno-Génova-Túnez-Valencia, y de tipo ro-pax para el resto de servicios: Génova-La Goulette y Valencia-Salerno-Túnez-Malta.
- **Trasmediterránea** es una naviera española fundada en 1917 y privatizada en 2001. Su cifra de negocios en el año 2002 alcanzó los 313,5 millones EUR.

En 2002, Trasmediterránea resultó adjudicataria de los concursos para prestar los servicios de líneas marítimas, entre otros, de paso del Estrecho de Gibraltar (Península-Ceuta y Península-Melilla). La naviera ofrece además servicios directos entre Almería y Melilla, Málaga y Melilla y Algeciras y Ceuta. También proporciona el servicio Algeciras-Tánger tanto en ferry como en fast-ferry. Desde marzo de 2003, Trasmediterránea ha pasado a ser la primera naviera española en enlazar España y Argelia, con la inauguración de la línea regular de pasaje y carga Almería-Ghazaouet.

- El armador italiano **Tarros** conecta un total de 20 puertos de 11 países mediterráneos, con un tráfico anual de unos 100.000 TEU. Ofrece un servicio contenerizado La Spezia-Marsella-Argel con frecuencia semanal. También ofrece servicios regulares entre España, Francia y Túnez.

3. Estado de la flota magrebí

3.1. Edad de la flota

- La edad de las flotas nacionales en el Magreb es, normalmente, elevada. Este envejecimiento se traduce en paros técnicos, por un aumento de las cargas de explotación y efectos restrictivos en términos de producción.
- El pabellón argelino posee 65 buques que representan 1,50 millones de toneladas de peso muerto aproximadamente. La flota de la CNAN, excluyendo los metaneros, tiene alrededor de 25 años en promedio. La edad media de la flota de la CALTRAM es, por su parte, superior a 22 años.

Edad de la flota de la CNAN en 2002

Tipo de buque	Número de buques	Edad media
Ro-ro	11	27,7
Carboneros	1	21,0
Cerealeros	8	19,98
Cargos	21	24,6
Car-ferries	5	26,6

Fuente: Ministerio de Transportes de Argelia

- Según datos del Ministerio del Transportes de Marruecos, la edad media de la flota con pabellón marroquí era en el año 2001 de 19,7 años.
- El pabellón tunecino posee 27 buques. La edad media de la flota marítima privada - constituida por seis buques cisterna, un gasero y un buque convencional - supera los 22 años. La CTN ha puesto en marcha durante los últimos años un proceso de rejuvenecimiento de su flota.

Edad de la flota tunecina por armador en 2001

Armador	Nombre del buque	Tipo de buque	Edad del buque
TSTC	Jerba	Convencional	23
GMT	Hannabal II	Cisterna	19
	Amilcar	Cisterna	20
	Asdrubal	Cisterna	19
HMT	Elwalid	Cisterna	18
GAZ MARINE	Azur gaz	Gasero	20
PETRONAV	Cap Farina	Cisterna	27
COGEMAR	Cercina	Cisterna	26
CTN	Habib	Car ferry	23
	Carthage	Car ferry	2
	Ulysse	Ro-ro pax	4
	Salamambo7	Ro-ro pax	4
	Elkef	Granelero	19
SONOTRAK	Elloud II	Ferry	27
	Abbassia	Ferry	19
	Kyrannis	Ferry	15
	Hached	Ferry	6

Fuente: Ministerio de Transportes de Túnez

3.2. Resultados del control por el Estado del puerto

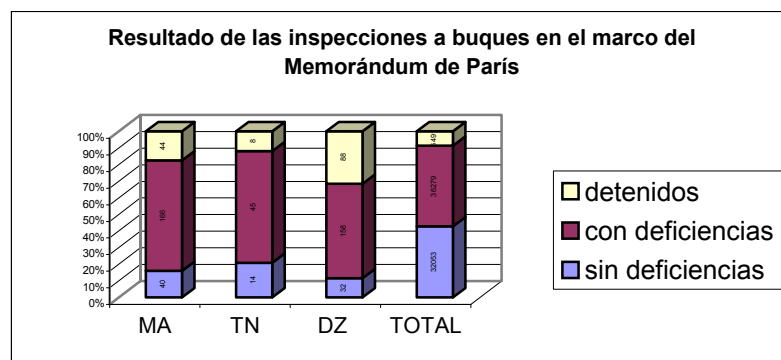
- La comunidad internacional ha reconocido el derecho de los Estados a ejercer controles sobre los buques de comercio que atraquen en sus puertos nacionales, sea cual sea su pabellón. Además, se ha otorgado a las autoridades marítimas la competencia del "Estado del puerto" (siglas PSC, Port State Control en inglés) que les permite inmovilizar los buques inspeccionados que no cumplan los criterios internacionales de seguridad, hasta que estos respondan a las normas vulneradas. Dichos controles se realizarán siguiendo un sistema armonizado de inspecciones que permitan eventualmente eliminar los buques que no cumplan con los estándares de calidad y seguridad establecidos.

Memorándum de París

- La competencia de control por el Estado del puerto se formalizó en Europa y en el Atlántico Norte mediante el denominado Memorándum de París. El Memorándum de París – que todos los países de

la UE han firmado - establece un control uniformizado entre los Estados firmantes con el fin de evitar distorsiones en el ejercicio del control en los distintos puertos. Cada Autoridad portuaria se compromete, mediante el citado memorándum, a realizar un número total de inspecciones correspondiente al 25% del número medio de buques que entran en los puertos de su Estado durante los 3 últimos años de los que se dispone de estadísticas.

- Con el fin de evaluar de manera objetiva la situación de cada pabellón, el Memorándum de París presenta cada año un informe con los resultados de las inspecciones en forma de parámetros:
 - El factor de exceso se basa en un porcentaje significativo calculado a partir de las inspecciones y detenciones a las que se somete a la flota de un cierto pabellón durante un período de tres años (2000-2002). Cuanto mayor es dicho factor, más lejos se encuentra el pabellón en cuestión de los valores establecidos en el Memorándum, y por tanto mayor riesgo representa dicha flota.
 - El color de las listas (negro, verde y blanco) representa la conclusión del Memorándum de París con al resultado de las inspecciones realizadas a la flota de cada país. Para ello, y mediante cálculos estadísticos, se establecen los límites entre negro y verde, y entre verde y blanco que marcan los toques de cada una de las listas.
- Según los parámetros citados, la flota argelina presenta un riesgo muy alto, con un factor superior a siete y con su inclusión en la lista negra. También figura en la lista negra del Memorándum de París, aunque con un factor de exceso más moderado, el pabellón marroquí, considerado de alto riesgo. No obstante, estos dos países han mejorado la calidad de su flota en 2002 respecto a 2001. Túnez, pese a tener un pabellón considerado de riesgo medio, ha pasado de estar en la lista verde en 2001 a la negra en 2002.



Fuente: Elaboración propia según datos del Memorándum de París

- A menudo, armadores de los países del Magreb argumentan que, aún cumpliendo la mayoría de las normativas, les cuesta mucho seguir las nuevas reglas constantemente promulgadas. Poner a punto los buques más vetustos les supone, además, fuertes inversiones, con lo que no se puede garantizar la rentabilidad de su actividad.

Cuadro recapitulativo del informe 2002 del Memorándum de París

País	Inspecciones 2000-2002	Detenciones 2000-2002	Límite negro a verde	Límite verde a blanco	Factor de exceso	Lista a la que pertenece
Argelia	200	61	20	Riesgo muy elevado	7,07	Negra
Túnez	44	7	6	Riesgo medio	1,35	Negra
Marruecos	201	39	21	Riesgo muy elevado	3,67	Negra

Fuente: Informe Anual del Memorándum de París

Memorándum del Mediterráneo

- El conocido como Memorándum del Mediterráneo agrupa las autoridades marítimas de prácticamente todos los países asociados mediterráneos. Este memorándum tiene por objetivo la inspección del 15% de los buques que pasen por los puertos pertenecientes a los países signatarios.
- En la práctica, las autoridades portuarias de estos países se encuentran en general todavía lejos de esta tasa de inspecciones. Así, por ejemplo, en Marruecos la tasa de inspecciones realizadas en 2001 sobre los buques habiendo hecho escala en alguno de sus puertos fue del 3,6%; en Túnez fue del 1,5%.