

DOSSIER

LES SERVICES RÉGULIERS DE TRANSPORT MARITIME EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

L'objectif de ce document est de dresser un bref portrait des services de transport maritime et des armateurs opérant dans les pays du Maghreb. L'information est organisée en trois parties, à savoir :

- *Une description des services réguliers de marchandises avec escales au Maghreb (les services de navires mixtes et ferries ne sont pas compris dans cette analyse).*
- *Une brève présentation de quelques-uns des principaux opérateurs qui effectuent ces services réguliers.*
- *Une mention à l'état de la flotte des pays du Maghreb, tant du point de vue de son âge que des résultats publiés des contrôles par l'Etat du port.*

1. Services réguliers avec escales au Maghreb

- Des trois pays du Maghreb, l'Algérie est le pays qui a le plus nombre d'escales de lignes régulières : 590 escales par mois environ. La Tunisie et le Maroc la suivent avec respectivement 430 et 400 escales par mois.
- Dans les trois pays, ce sont les ports de la capitale qui réunissent le plus grand nombre d'escales : le complexe TGR (Tunis-La Goulette-Radès) est le premier port en nombre d'escales -de l'ordre de 350 par mois- tandis que Casablanca et Alger en comptent respectivement 300 et 250, chacun.
- Dans l'ensemble, le nombre d'escales mensuelles de lignes régulières entre le Maghreb et l'arc méditerranéen représente pratiquement le double que le nombre d'escales entre le Maghreb et l'arc atlantique européen. En Algérie, cette relation est de 10 contre 3 et en Tunisie de 4 contre 1. Au Maroc, en revanche, la situation est inversée en raison de la situation géographique du pays, avec une orientation vers l'Atlantique et aussi vers la Méditerranée.

1.1. Services avec escale au Maroc

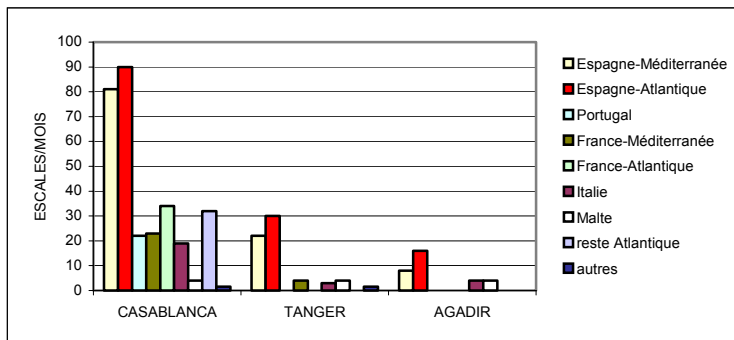
- Le port de Casablanca accapare plus des trois quarts des escales mensuelles totales des lignes régulières qui touchent le Maroc, suivi par ordre d'importance de Tanger et Agadir¹.

Il faut souligner que le port de Ceuta possède des services réguliers de type ro-ro avec les ports de Malaga et surtout Algésiras, avec au total environ 90 escales par mois. Le port de Melilla a également une connexion ro-ro avec le port de Malaga avec 12 escales par mois.

¹ Comme indiqué dans la présentation du document, ces chiffres ne prennent pas en compte les services mixtes et de passagers. Le nombre d'escales mensuelles de tels services mixtes et de passagers sont supérieurs à 800 pour Tanger et à 100 pour Nador.

- L'Espagne est le pays qui a le plus grand nombre de liaisons maritimes avec le Maroc. Cela s'explique par le fait des liens commerciaux mais également de la proximité géographique des deux pays. Les ports espagnols absorbent près des deux tiers du total des services entre le Maroc et l'Europe, en proportion égale entre la côte méditerranéenne et atlantique.

Nombre d'escales de lignes régulières faisant escale au Maroc

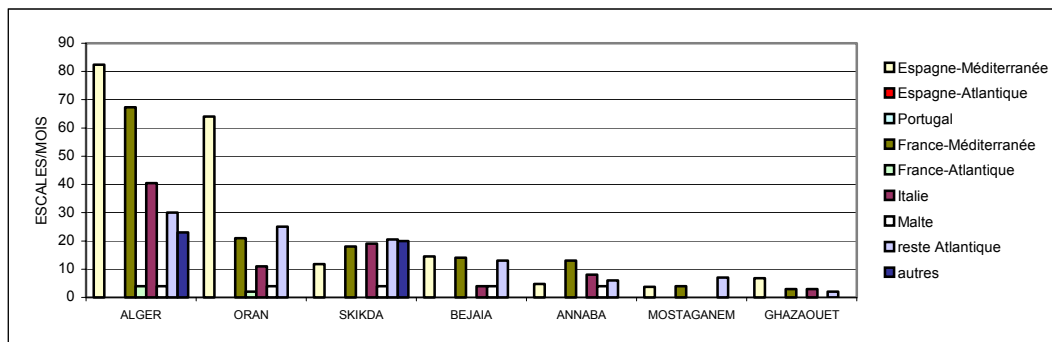


Source: *Elaboration propre*

1.2. Services avec escale en Algérie

- Les ports d'Alger (250 escales par mois) et d'Oran (130 escales par mois) se distinguent du reste des ports algériens pour leur nombre d'escales. Les autres ports avec un nombre d'escales révélateur sont Skikda (avec 90 escales par mois) et Béjaïa (avec environ 50 escales).
- Parmi les ports offrant des services en direction ou depuis l'Algérie, sont prédominants ceux de l'arc méditerranéen franco-espagnol (qui absorbent entre 50 et 60% des escales avec l'Europe), spécialement Marseille, Barcelone et Valence. Les ports européens de l'Atlantique absorbent pour leur part, presque 20% de ces escales, un peu plus que les ports italiens.

Nombre d'escales de lignes régulières faisant escale en Algérie



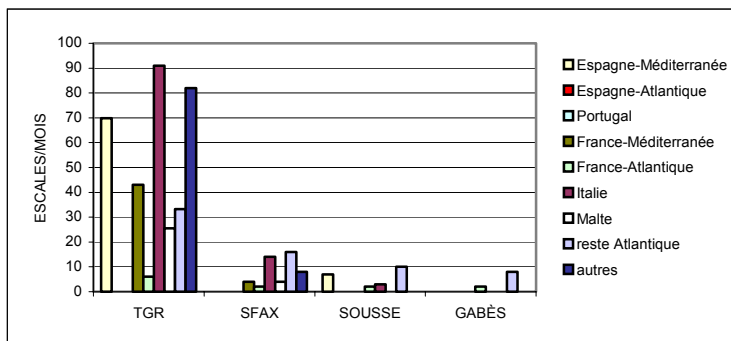
Source: *Elaboration propre*

- Aussi bien à Alger qu'à Oran, ce sont les connexions avec les ports espagnols de la Méditerranée (Barcelone, Valence et dans une moindre mesure Castellon) qui prévalent. Il faut souligner pour Alger, les services avec la côte méditerranéenne française (Marseille – Fos essentiellement). Les lignes régulières entre les ports de Marseille, de Sète et le port d'Alger sont principalement de type ro-ro ; en revanche, les lignes entre Marseille et Oran sont en général de trafic conteneurisé.

1.3. Services avec escale en Tunisie

- Le complexe portuaire TGR monopolise les services réguliers avec escale en Tunisie (350 escales par mois). Il est suivi de loin par Sfax (50 escales par mois) et de Sousse et Gabès (entre 20 et 10 escales par mois), ces ports reçoivent dans la majorité des cas, les mêmes navires qui font escale à TGR.

Nombre d'escales de lignes régulières faisant escale en Tunisie



Source: *Elaboration propre*

- L'Italie est la région européenne qui a la plus grande fréquence de liaison avec la Tunisie (presque 110 escales par mois, c'est-à-dire un quart du total des escales réalisées en Tunisie). La côte méditerranéenne espagnole et française est également bien reliée avec la Tunisie (presque 20%, et plus de 10% face à l'ensemble des escales effectuées en Tunisie). Parmi les liaisons entre Radès et les ports italiens, prévalent le trafic ro-ro avec Gênes et le trafic conteneurisé avec La Spezia et Livourne.

1.4. Les escales entre ports communitaires

- L'analyse du nombre d'escales que les lignes avec le Maghreb effectuent dans les ports de l'Union Européenne laisse voir le rôle important du port de Marseille, avec près de 210 escales par mois. Plus de la moitié de ces escales a pour point de départ ou destination l'Algérie.
- Le port de Marseille est suivi de celui de Barcelone et Valence, avec 150 escales par mois. Le port de Gênes réalise 80 escales avec le Maghreb, comme les autres ports italiens, il entretient des relations privilégiées avec la Tunisie et l'Algérie avec plus de 30 escales mensuelles pour chacun des deux pays.
- Parmi les autres ports qui ont une relation privilégiée avec le Maghreb, il y a le port espagnol de Cadix – avec des services réguliers de type ro-ro très fréquents vers Tanger et Casablanca –, Malte – qui opère comme hub pour la Tunisie – et divers ports italiens avec des services vers la Tunisie.
- Il faut aussi mentionner pour leur nombre de liaisons entre les deux rives de la Méditerranée, les ports d'Algésiras et dans une moindre mesure celui de Malaga.
- Le port atlantique le plus révélateur par le nombre d'escales avec le Maghreb est Anvers, avec 100, très au-dessus des autres ports d'importance de la zone comme Hambourg, Rotterdam ou Le Havre. Soulignons également les liaisons des ports portugais et de la côte atlantique espagnole se concentrent presque exclusivement sur le Maroc.

2. Principaux armateurs de services réguliers de transport maritime avec escale au Maghreb.

Activité des armateurs marocains de lignes régulières en 2001

2.1. Armateurs marocains

- Au Maroc, le trafic de marchandises par ligne régulière est assuré par cinq armateurs nationaux : COMANAV, IMTC, COMARIT, LIMADET et ATLAS. La COMANAV est l'armateur public national ; IMTC son principal concurrent et le premier armateur privé marocain.

Armateur	Tonnage* total / en ligne régulière	Nombre de navires
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

Source: *Ministère des Transports du Maroc*

(*) Le tonnage réalisé en 2001 par les sociétés Limadet et Comarit est calculé sur la base d'un nombre des camions transportés avec une moyenne de cargaison de 17 tonnes par camion.

- La **Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV)** est contrôlée par l'Etat marocain, qui détient 51% des actions de la société ; l'institut de crédit BMCE et la Caisse de Dépôts CDG possèdent chacune 20% des actions ; l'Office chérifien des Phosphates contrôle les 9% restants. L'accord signé en juin 2003 entre le gouvernement marocain, les deux sociétés financières CDG et BMCE et la COMANAV permettra une restructuration de la société. L'augmentation de capital (31,8 millions d'€) rendra possible, entre autres mesures, l'acquisition de la société LIMADET (Lignes Maritimes du Détroit) et l'achat de quatre nouveaux navires en 2004.

La COMANAV offre, d'une part, des services conteneurisés et ro-ro entre Casablanca et les principaux ports de l'Atlantique (Lisbonne, Rouen, Le Havre, Dunkerque, Rotterdam, Anvers ou Hambourg, entre autres). Le service en Méditerranée se compose de lignes conteneurisées, ro-ro et de type polyvalent entre Casablanca et Tanger et les principaux ports méditerranéens de l'Europe Occidentale (Marseille, Sète, Gênes, La Spezia, Barcelone et Valence).

Flotte de la COMANAV
(Uniquement porte-conteneurs et ro-ro)

Nom du navire	Type de navire	Capacité
Oualidia	Porte-conteneurs	3.700 TPL
Oued eddahab	Porte-conteneurs	7.373 TPL
Oued ziz	Porte-conteneurs	7.373 TPL
Ouizane	Porte-conteneurs	3.357 TPL
Oulmes	Porte-conteneurs	3.450 TPL
Agdal	ro-ro	2.540 TPL
Aknoul	ro-ro	5.300 TPL
Anwal	ro-ro	2.740 TPL
Azilal	ro-ro	7.239 TPL
Azrou	ro-ro	7.220 TPL

Source : COMANAV

- Le groupe **IMTC (International Maritime Transport Corporation)** est le premier armateur privé marocain en termes de capacité de transport. Il s'agit d'une entreprise familiale qui emploie environ 400 personnes et dispose d'une flotte composée de 10 navires. IMTC offre des liaisons maritimes régulières de trafic conteneurisé entre Casablanca et Anvers, Barcelone, Fos et plusieurs ports italiens, ainsi qu'une ligne ro-ro entre Casablanca et Cadix. La IMTC assure aussi des liaisons Tanger-Cadix (ro-ro) et Tanger-Algésiras (car-ferry).

Flotte d'IMTC
(Uniquement porte-conteneurs et ro-ro)

Nom du navire	Type de navire	Capacité
Fès	ro-ro	35 trailers
Meknès	ro-ro	62 trailers
Azzahra	ro-ro	132 trailers/510 TEU
Al Mounir	Porte-conteneurs	354 TEU
Saad	Porte-conteneurs	354 TEU
Kenza	Porte-conteneurs	724 TEU
Toubkal	Porte-conteneurs	970 TEU
Chichaoua	Cargo et porte-conteneurs	180 TEU

Source : IMTC

2.2. Armateurs algériens

- Fondée en 1963, la **Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN)** est devenue, grâce au programme d'investissements obtenus des plans de développement successifs, un des plus grands armateurs algériens. Après une restructuration en profondeur commencée en 1982, la CNAN s'est convertie en SNTM/CNAN (Société Nationale des transports Maritimes/Compagnie Nationale Algérienne de Navigation) et a perdu les compétences en transport d'hydrocarbures et dans les activités de remorquage portuaire. Depuis 1987, après une nouvelle restructuration, la SNTM/CNAN ne se consacre plus qu'au transport maritime de marchandises. En 2002, le trafic de lignes régulières de SNTM/CNAN a été de 680.000 tonnes.

La SNTM/CNAN possède plusieurs lignes de type ro-ro, conteneurisé et conventionnels qui relient l'Algérie et divers ports méditerranéens français et espagnols (principalement Marseille, Barcelone et Valence). D'autres services réguliers existent avec des ports de l'Atlantique comme Anvers ou Rouen.

La plupart des services donnent la priorité aux ports d'Alger et d'Oran, bien qu'il y a des rotations avec d'autres ports comme Skikda, Ghazaouet, Bejaia ou Annaba.

**Flotte de la SNTM/CNAN
(Uniquement cargo et ro-ro)**

Nom du navire	Type de navire	TPL
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

Source : CNAN et Ministère des Transports de l'Algérie

- Il faut également mentionner la société libyo-algérienne **CALTRAM** et l'**Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV)**. Celle-ci a été créée en 1987 suite à la restructuration de la SNTM/CNAN. Son activité est concentrée principalement sur le transport de passagers et de véhicules, bien qu'elle admette aussi le transport de marchandises. Sa flotte offre un service essentiellement à Marseille et dans une moindre mesure à Alicante.

**Flotte de la CALTRAM en 2000
(Uniquement general cargo et ro-ro)**

Nom du navire	Type de navire	TPL	Pavillon
Ghadames	General cargo	11.200	Algérien
Kassantina	General cargo	11.100	Libyen
Tajura	ro-ro	2.900	Algérien
Ghardaia	ro-ro	2.901	Libyen

Source : Ministère des Transports de l'Algérie

2.3. Armateurs tunisiens

- En 2001, il existait en Tunisie huit armateurs nationaux dont sept privés : TSTC, HMT, COGEMAR, GMT, GM, PETRONAV et Tunisia Sea Ways. Cependant, les compagnies privées n'interviennent pas dans le trafic de lignes régulières de marchandises dont le monopole appartient à la CTN et aux armateurs étrangers.
- Créée en 1959, la **Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN)** est le seul armateur public tunisien, conjointement avec la compagnie SONOTRAK (Société Nouvelle de Transport de Kerkennah) dont l'activité se limite à la liaison entre les îles de Kerkennah et le port de Sfax.

La CTN – qui disposait de dix navires en 2001 - offre un service con-ro Radès-Marseille, un service ro-ro Tunis-Gênes-Barcelone-Tunis, un service conteneurisé et conventionnel Radès-Livourne et un service ro-pax entre les ports de Tunis, Marseille et Gênes, qui réalise quelques rotations avec Bizerte, Sousse et Sfax.

**Flotte de la CTN
(Uniquement ro-ro/pax)**

Nom du navire	Type de navire	Capacité	TPL
Ulysse	ro/ro pax	100 passagers/ 148 remorques	5.372
Salambo 7	ro/ro pax	100 passagers/ 148 remorques	5.372

Source : CTN et Ministère des Transports de la Tunisie

2.4. Autres armateurs notoires dans les services réguliers du Maghreb

- Installée à Marseille et spécialisée dans le Maghreb, **Sudcargos** est une filiale, à la fois de la SNCM et Delmas. Elle exerce la majeure partie de son activité dans la Méditerranée Occidentale autour du hub situé à Marseille. La société affrète 3 navires ro-ro et 3 porte-conteneurs. Son chiffre d'affaires en 2001 a été de 64,3 millions d'€.

L'Algérie a été la principale destination de Sudcargos en 2002 : 413.100 tonnes sur un total de 947.300 tonnes. En 2002, elle a transporté 18.320 remorques en direction des trois pays du Maghreb, dont la plus grande partie (14.000) a été acheminée vers la Tunisie.

- **CMA CGM** constitue le sixième groupe mondial du secteur, avec 53 lignes qui touchent une centaine de pays et représente un chiffre d'affaires de 2,5 milliards d'€ en 2002. Cet armateur, spécialisé dans le trafic de conteneurs, offre des services directs hebdomadaires entre Marseille et Alger et entre Marseille et Oran avec escale à Barcelone. Il relie également d'autres ports algériens avec le reste du monde via Malte. De plus, il offre la rotation Marseille-Bejaia-Skikda-Gênes-Marseille à fréquence hebdomadaire.

Pour le Maroc, la CMA CGM a lancé en janvier 2003 un service qui permet de relier les ports du Havre et de Casablanca en 4 jours. Ce service hebdomadaire, réalisé par porte-conteneurs de 250 à 400 TEU, offre deux rotations possibles : la première Anvers-Le Havre-Anvers ; la seconde Rotterdam-Dunkerque-Rouen-Casablanca-Rotterdam. Comme pour l'Algérie, il existe un service qui relie les ports marocains aux autres parties du monde via Malte.

Depuis juillet 2003, la CMA CGM offre également un service – appelé « Mashrek-Maghreb » - dont la rotation est la suivante : Mersin, Latakia, Beyrouth, Alexandrie, Tripoli, Skikda, Alger, Marseille et retour à Mersin. Deux navires de 350 TEU réalisent ce service tous les 9 jours. La compagnie envisage d'utiliser un troisième navire, ce qui permettrait d'inclure une escale à Barcelone.

- La **Société Algéro-Française Inter-méditerranéenne de Navigation (SAFINA)** est une compagnie algéro-française située à Marseille et constituée en 2002 par d'ex-responsables de la CNAN et de la CMN. Son activité est concentrée sur la liaison Algérie et Marseille avec deux services ro-ro polyvalents, l'un avec Alger et l'autre avec Oran, Bejaia, Skikda et Mostaganem.
- Le groupe **Grimaldi**, leader du service ro-ro en Italie et sixième dans le monde ; il offre en Algérie un service conteneurisé hebdomadaire avec rotation Gênes-Valence-Oran-Alger. Au Maroc, un service hebdomadaire entre Gênes et Casablanca. Le service en Tunisie est de type ro-ro pour le service hebdomadaire Valence-Marseille-Livourne-Gênes-Tunis-Valence et de type ro-pax pour les autres services : Gênes-La Goulette et Valence-Salerne-Tunis-Malte.
- **Trasmediterránea** est une compagnie maritime espagnole fondée en 1917 et privatisée en 2001. Son chiffre d'affaires en 2002 se monte à 313,5 millions d'€.

En 2002, Trasmediterránea a gagné le concours pour les services de lignes maritimes, entre autres, du passage du Déroit de Gibraltar (Péninsule-Ceuta et Péninsule-Melilla). La compagnie offre aussi des services directs entre Almeria et Melilla, Malaga et Melilla et Algésiras et Ceuta. Elle réalise également le service Algésiras-Tanger par ferry et fast-ferry. Depuis mars 2003, Trasmediterránea est devenue la première compagnie espagnole à relier l'Espagne et l'Algérie avec l'inauguration de la ligne régulière de passagers et chargement Almeria-Ghazaouet.

- L'armateur italien **Tarros** établit la liaison entre 20 ports de 11 pays méditerranéens, avec un trafic annuel d'environ 100.000 TEU. Il prête un service conteneurisé hebdomadaire La Spezia-Marseille-Alger. Il offre également des services réguliers entre l'Espagne, la France et la Tunisie.

3. Etat de la flotte maghrébine

3.1. Age de la flotte

- L'âge des flottes nationales au Maghreb est, d'une façon générale, élevé. La vétusté des flottes se traduit par des arrêts techniques, et donc par un alourdissement des charges d'exploitations et des effets contraignants en terme de production.
- Le pavillon algérien possède 65 navires représentant, en 2001, 1,5 millions de tonnes de port en lourd. Mis à part les méthaniers, la moyenne d'âge de la flotte de la CNAN est de 25 ans environ. Celle de la flotte de la CALTRAM était en 2001 supérieure à 22 ans.

Age de la flotte de la CNAN en 2002

Type de navire	Nombre de navires	Age moyen
Ro-ro	11	27,7
Charbonniers	1	21,0
Céréaliers	8	19,98
Cargos	21	24,6
Car-ferries	5	26,6

Source: Ministère des Transports de l'Algérie

- Selon les données du Ministère de Transport du Maroc, la moyenne d'âge de la flotte battant pavillon marocain était en 2001 de 19,7 ans.
- Quant au pavillon tunisien, il possède 27 navires. La moyenne d'âge de la flotte maritime privée – constituée de 6 navires citernes, un gazier et un navire conventionnel – dépasse les 22 ans. La CTN, en revanche, a entamé, ces dernières années, un renouvellement de sa flotte.

Age de la flotte tunisienne par armateur en 2001

Armateur	Nom du navire	Type de navire	Age moyen
TSTC	Jerba	Conventionnel	23
GMT	Hannabal II	Citerne	19
	Amilcar	Citerne	20
	Asdrubal	Citerne	19
HMT	Elwalid	Citerne	18
GAZ MARINE	Azur gaz	Gazier	20
PETRONAV	Cap Farina	Citerne	27
COGEMAR	Cercina	Cisterna	26
CTN	Habib	Car ferry	23
	Carthage	Car ferry	2
	Ulysse	Ro-ro pax	4
	Salambo7	Ro-ro pax	4
	Elkef	Vracquier	19
SONOTRAK	Elloud II	Ferry	27
	Abbassia	Ferry	19
	Kyrannis	Ferry	15
	Hached	Ferry	6

Source: Ministère des Transports de la Tunisie

3.2. Résultats du contrôle par l'État du port

- La communauté internationale a reconnu le droit des Etats à exercer des contrôles sur les navires de commerce qui accostent dans leurs ports internationaux, quelque soit le pavillon. De plus, les autorités maritimes ont la compétence dite de l'Etat du port (sigles PSC, Port State Control en anglais) qui leur permet d'immobiliser les navires inspectés qui ne respectent pas les critères internationaux de sécurité, et ce, jusqu'à ce qu'ils aient corrigé les normes enfreintes. Ces contrôles se réaliseront selon un système d'inspections harmonisé qui autorisent, le cas échéant, l'élimination des navires ne respectant pas les principes de qualité et de sécurité établis.

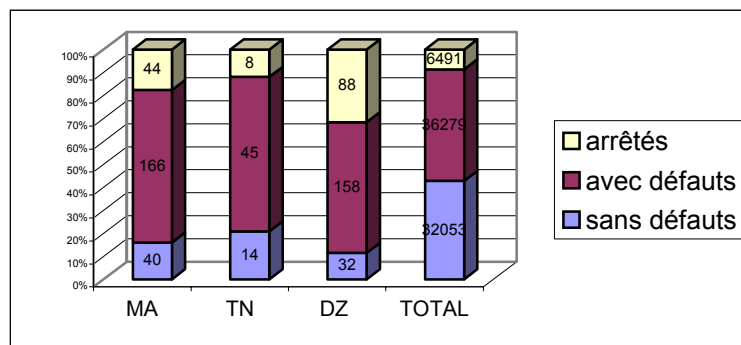
Mémorandum de Paris

- La compétence du contrôle par l'Etat du port a été légalisée en Europe et à l'Atlantique Nord moyennant le Mémorandum de Paris. Ce mémorandum – que tous les pays de l'UE ont signé – établit un contrôle uniforme entre les Etats signataires afin d'éviter des disparités dans l'application du

contrôle dans les différents ports. Chaque Autorité portuaire s'engage, selon ledit mémorandum, à réaliser un nombre total d'inspections correspondant à 25% du nombre moyen de navires qui entrent dans les ports du pays, au cours des trois dernières années dont les statistiques sont disponibles.

- Le Mémorandum de Paris présente chaque année un rapport comprenant les résultats des inspections afin d'évaluer la situation de chaque pavillon de façon objective, et ce selon des paramètres tels que :
 - Le facteur d'excès s'appuie sur un pourcentage révélateur calculé à partir des inspections et des arrêts réalisés sur une flotte concrète au cours d'une période de trois ans (2000-2002). Plus le facteur est élevé, plus la flotte en question se trouve éloignée des valeurs établies par le Mémorandum, et par conséquent, plus augmente le risque que cette flotte représente.
 - La couleur des listes (noir, vert et blanc) représente la conclusion du Mémorandum de Paris face au résultat des inspections réalisées sur la flotte de chaque pays. Grâce à des calculs statistiques, des limites entre noir et vert, et entre vert et blanc sont fixées pour marquer les limites de chacune des listes.
- Selon les paramètres cités, la flotte algérienne présente un risque très élevé ; avec un facteur supérieur à sept, elle est entrée dans la liste noire. Dans cette liste noire du Mémorandum de Paris, y figure également le pavillon marocain, considéré à haut risque bien que son facteur d'excès soit plus modéré. Cependant, ces deux pays ont amélioré la qualité de leur flotte en 2002 en comparaison avec 2001. La Tunisie, malgré son pavillon à facteur de risque moyen, est passée de la liste verte en 2001 à la liste noire en 2002.

Résultats des inspections de navires dans le cadre du Mémorandum de Paris



Source: Elaboration propre à partir de données du Mémorandum de Paris

- Très souvent, les armateurs des pays du Maghreb se défendent en disant que même s'ils respectent la plupart des normes, il leur est très difficile de suivre les nouvelles règles sans cesse promulguées. De plus, modifier les navires les plus vétustes implique de leur part de gros investissements, ce qui ne garantit plus la rentabilité de leur activité.

Tableau récapitulatif du rapport 2002 du Mémorandum de Paris

Pays	Inspections 2000-2002	Arrêtés 2000-2002	Limite noir à vert	Limite vert à blanc	Facteur d'excès	Liste à la qui appartient
Algérie	200	61	20	Risque très élevé	7,07	Noire
Tunisie	44	7	6	Risque moyen	1,35	Noire
Maroc	201	39	21	Risque très élevé	3,67	Noire

Source: Rapport Annuel du Mémorandum de Paris

Mémorandum de la Méditerranée

- Le mémorandum connu comme le Mémorandum de la Méditerranée regroupe les autorités maritimes de la quasi totalité des pays partenaires méditerranéens. Ce mémorandum a pour objectif l'inspection de 15% des navires passant par les ports appartenant aux pays signataires.
- Dans la pratique, les autorités portuaires de ces pays sont en général encore loin des 15% d'inspections fixés. Ainsi par exemple, le pourcentage d'inspections effectuées sur les navires ayant fait escale au Maroc au cours de 2001 a été de 3,6% ; les inspections réalisées en Tunisie ont été de 1,5% des navires.