



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
46,7	1 695	4,9	6,1	B

Sources : COFACE 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/4)

Le secteur portuaire kenyan

- Le Kenya est un hub logistique et une véritable porte d'entrée en Afrique de l'Est; ses infrastructures portuaires sont d'une importance majeure pour les échanges commerciaux transitant dans les pays d'Afrique de l'Est, grâce à sa position géographique du pays et son large accès à la mer. Mombasa est le premier port d'Afrique de l'Est, et le cinquième port à conteneurs en Afrique. 25 % des marchandises transitant par Mombasa sont acheminées vers d'autres pays de la région, principalement vers l'Ouganda.
- Entre 2017 et 2018, le port de Mombasa a connu une croissance du trafic de conteneurs de l'ordre de 9,8%. La compétitivité du port est renforcée par la ligne ferroviaire SGR qui relie Mombasa au dépôt intérieur de conteneurs à Nairobi. L'acquisition d'équipements modernes, l'amélioration des processus de documentation et de dédouanement, ainsi que l'automatisation des processus de manutention de conteneurs ont permis une réelle amélioration du temps d'attente pendant lequel les conteneurs sont stockés au terminal au moment du déchargement des navires (3,4 jours en 2018 contre 3,8 jours en 2017).
- A travers le LAPSET Corridor Program, projet d'infrastructure le plus important et le plus ambitieux d'Afrique de l'Est, le gouvernement kényan a pour objectif de développer un couloir de transport entre le port de Lamu - 32 postes d'amarrage prévus - et la frontière avec l'Ethiopie (Moyale) et le Soudan du Sud (Lokichogio).
- Enfin, les autorités kényanes ont annoncé le développement et la modernisation du port de Shimoni, à la frontière maritime entre le Kenya et la Tanzanie, poste d'amarrage polyvalent qui intégrera la pêche et la manutention d'autres marchandises. Ce projet sera réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP).

CHIFFRES DU SECTEUR

Superficie du littoral kényan	1420 km
Port de Mombasa	1 ^{er} port d'Afrique de l'Est, 5 ^{ème} port à conteneurs d'Afrique
Croissance du trafic de conteneurs entre 2017 et 2018	9,8%
Part des activités halieutiques dans le PIB	0,5%
Nombre d'emplois liés aux activités maritimes	2 millions



CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/4)

Secteur de la pêche et de l'aquaculture

- Malgré sa forte croissance économique, le Kenya reste un pays en situation d'insécurité alimentaire. L'aquaculture a un rôle très important à jouer dans le soutien de "la sécurité alimentaire et nutritionnelle », qui est l'un des piliers du "Big Four Agenda", programme stratégique du gouvernement kenyan.
- Le Ministère de l'agriculture kényan a ainsi mis au point une série d'incitations politiques, réglementaires et financières pour accélérer la transformation du secteur de la pêche, qui contribue à ce jour à seulement 0,5 % du produit intérieur brut (PIB) du pays.
- Il vise notamment à mettre en œuvre un plan stratégique pour transformer l'aquaculture, avec l'objectif d'accroître la production de poissons de 10 % par an. Le Kenya a connu une augmentation du nombre d'entreprises du secteur pour répondre à une demande très importante sur les marchés locaux et les marchés d'exportation. Un prochain objectif vise l'élevage en mer, qui aurait le potentiel d'augmenter la production de poissons à plus de deux fois le niveau actuel.
- Pour porter sa consommation de poissons par habitant à 10kg/an (moyenne africaine au début des années 2010) et ainsi nourrir les 67 millions d'habitants attendus en 2030, le Kenya aura besoin de produire 670 000 tonnes de poissons. Compte tenu des 120 000 tonnes de poissons sauvages produits à ce jour, la production de poissons d'élevage devrait atteindre 550 000 tonnes en 2030, soit une croissance annuelle de l'aquaculture de 34% sur la période 2017-2030.
- Le FIDA (Fond international de développement agricole) a récemment proposé un prêt au Kenya, dans le cadre d'un programme de développement de l'aquaculture pour un montant total de 143,3 millions USD. Ce programme, co-financé par la FAO, vise au développement des petites exploitations d'aquaculture et de la filière aquacole.

Environnement et économie bleue

- L'agence gouvernementale [Kenya Maritime Authority](#), créée en 2004, est chargée des affaires maritimes au Kenya. Pour réduire le risque de pollution marine par les navires, la KMA fournit une assistance technique concernant la mise en œuvre, le suivi, le développement et l'évolution de la législation kényane et internationale. Les principaux domaines de travail comprennent différents aspects des déversements de pétrole, des eaux usées et des déchets des navires, ainsi que la pollution à la source des structures offshore.
- L'agence gouvernementale [NEMA](#) (*National Environment Management Authority*) a pour fonction de coordonner, superviser et gérer toutes les questions relatives à l'environnement au Kenya. Le gouvernement souhaite s'assurer que les menaces et les risques de pollution provenant des navires et des installations offshore soient réduits au minimum afin de diminuer l'impact sur l'environnement marin, tout en sachant que le Kenya et ses intérêts économiques sont intégralement liés à des océans vierges, propres et sûrs.
- A l'échelle internationale, le Kenya est membre de l'Organisation maritime internationale (OMI) depuis 1973, institution spécialisée des Nations unies, spécialisée dans les questions maritimes.
- La lutte contre la pollution des eaux par les déchets et le plastique pour assurer la santé publique et protéger la vie marine est une priorité clef du gouvernement, et la récente interdiction du plastique à usage unique au Kenya est une étape décisive dans ce sens.



🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (3/4)

La sécurité maritime, priorité du gouvernement kényan

- Malgré le potentiel énorme des ressources marines du Kenya, plus de 10 milliards de shillings kényans (environ 9Mds d'euros) sont perdus chaque année à cause des activités économiques illégales dans les eaux territoriales du pays. Le Président Kenyatta a énoncé en 2018 que :
« *La sécurité maritime constitue l'épine dorsale de l'économie bleue.* »
- La **KMA** (Kenya Maritime Authority), relevant du Ministère des transports a mis en place un plan stratégique et une feuille de route ciblant la période 2018-2022, avec les priorités suivantes :
 - Amélioration de la formation et de l'éducation maritimes
 - Création d'emplois décents
 - Amélioration de la sécurité et de la sûreté de la navigation dans les eaux kényanes
 - Création d'un environnement propice pour le commerce et l'investissement maritimes
 - Utilisation de la technologie et de l'innovation pour l'amélioration des prestations de services
- Dans ce cadre, le **Service des garde-côtes du Kenya (KGCS)** a été créé en 2018 et s'inscrit notamment dans l'Agenda 2030 du gouvernement. Le service a son siège à Liwatoni, Mombasa, et opère principalement à Mombasa, Kisumu et Lamu. Il a les principales missions suivantes :
 - Assurer la sécurité dans les eaux territoriales du Kenya,
 - Lutter contre le terrorisme et la piraterie,
 - Sauvegarder les ports kényans
 - Prévenir le déversement de déchets nocifs et de polluants dans les eaux kényanes,
 - Assurer les services de recherche et de sauvetage
 - Empêcher les activités commerciales illégales comme la pêche dans les eaux kényanes.
- La garde-côte kényane, constituée sur le modèle des garde-côtes américains, est commandée par un général et comprend 10 services, sous l'égide des Etats-Unis et du Royaume-Uni. Cette *coast guard* est en cours de structuration et comprend pour l'instant une quinzaine d'officiers et une centaine de soldats détachés. Son personnel est formé par la Navy. Les garde-côtes sont responsables jusqu'à 12 milles nautiques depuis la côte, et la Navy est responsable à partir de 12 milles nautiques jusqu'en haute-mer. Les garde-côtes possèdent uniquement un navire pour le moment : MVDoria (*plus d'informations sur : <https://www.africanmilitaryblog.com/2018/12/kenya-launches-coast-guard-commissions-opv-mv-doria>*)

Les défis majeurs rencontrés par le Kenya

- Pêche illégale et non-réglémentée
- Terrorisme maritime et commerce illicite dans le trafic de pétrole brut, d'armes, de drogues et d'êtres humains
- Dégradation des écosystèmes marins par le déversement d'hydrocarbures, de déchets toxiques, la récolte illégale de sable et la destruction des récifs coralliens et des forêts côtières
- Piraterie et conflits armés dans le cadre du différend avec la Somalie. Ce différend porte sur une étendue triangulaire potentiellement lucrative de 100 000 km² au large des côtes, qui abriterait d'énormes gisements de pétrole et de gaz.

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (4/4)

La sécurité maritime, priorité du gouvernement kenyan (suite)

- Le Japon a fait un don de 17 bateaux à la police maritime (de 6 mètres de long) afin de soutenir les efforts du Kenya dans le renforcement de la sécurité côtière et des mesures anti-terroristes. Ces bateaux représentent une valeur d'environ 2,8 millions de dollars. En outre, le Japon et le Kenya ont signé une autre subvention de 2,8 millions de dollars pour l'achat de bateaux de patrouille supplémentaires.
- Le président Kenyatta a également mis en service le navire Doria du Service des garde-côtes, qui opère, entre autres, pour effectuer des patrouilles dans la zone économique exclusive (ZEE) du Kenya afin de prévenir les activités illégales.
- **CRIMARIO : projet de l'Union Européenne au Kenya** : Le projet CRIMARIO, mis en œuvre par Expertise France dans l'objectif de renforcer la sécurité maritime dans l'océan indien, a transmis un réseau AIS (Système d'Authentification Automatique) national côtier au Kenya opérant sous l'autorité du JOC (Centre commun des opérations). Le réseau côtier comprend des transpondeurs installés sur 4 sites distants et intégrés dans un système central installé dans le port de Mombasa. Le système est capable d'intégrer l'AIS existant et d'autres sources de données si le Kenya souhaite étendre la capacité du réseau à l'avenir. Chaque site est connecté à un centre de données principal situé dans le port de Mombasa où les flux d'informations sont traités par le JOC qui coordonne la surveillance maritime et les opérations en mer. Le système a été conçu par ELMAN Srl et installé par ELMAN et un entrepreneur local, Amiran. La fourniture du projet AIS a été gérée et mise en œuvre par le projet CRIMARIO de l'UE.
- **Coordination France-Kenya dans le cadre du programme MASE (plus de détails p.9)** : La France/Réunion et la République du Kenya ont signé deux accords régionaux issus du programme MASE en novembre 2018 à Nairobi, Kenya, lors de la conférence internationale sur l'Economie bleue. Ces accords comprennent :
 - La création d'un centre régional de fusion d'informations maritimes (CRFIM), basé à Madagascar
 - Un accord sur le centre régional de coordination des opérations (CRCO), basé aux Seychelles
 - La gouvernance des deux centres régionaux
 - Le mandat des agents de liaison internationaux



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
57	1051	6,8	5,2	C

Sources : COFACE 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/3)

Fondamentaux

La Tanzanie, position stratégique donnant accès à six pays enclavés

- Le port de Dar es Salaam est un atout économique majeur pour la Tanzanie et la région. 35% de son débit total est destiné aux pays enclavés (Malawi, Zambie, République démocratique du Congo, Rwanda, Burundi et Ouganda). Les projections suggèrent que les volumes portuaires pourraient plus que doubler, passant de 14 millions de tonnes actuellement à 38 millions de tonnes d'ici 2030.
- La Banque mondiale s'est engagée dans le financement du projet : « *Dar es Salaam Maritime Gateway Project* », pour un montant total de 421.00 millions USD. L'objectif du projet est d'améliorer l'efficacité du port de Dar es-Salaam et de renforcer sa compétitivité dans l'intérêt des acteurs publics et privés, en réduisant les coûts commerciaux et intermédiaires pour les entreprises.
- Le port de Tanga, au nord du pays, a été déclaré en 2017 comme port pétrolier, dans le cadre de l'important projet d'oléoduc ougandais (EACOP), porté notamment par TOTAL E&P, pour acheminer les hydrocarbures extraits du lac Albert, en Ouganda vers la Tanzanie.
- La construction du port à conteneurs de Bagamayo, situé au nord de Dar es Salaam, représente l'un des projets d'infrastructure les plus importants du pays ; ce projet a pour objectif de décongestionner le port de Dar es Salaam. En juin 2018, la Tanzanie a commencé la construction de ce port qui vise à devenir le plus grand port d'Afrique de l'Est lorsqu'il sera achevé, pour un montant de 10 milliards de dollars.

CHIFFRES DU SECTEUR

Superficie du littoral tanzanien	1 424 km ²
Port de Dar es Salaam	95% du commerce international tanzanien
Nombre d'emplois liés aux activités maritimes	4,2 millions
Augmentation des volumes portuaires sur les cinq dernières années	9% par an
Part des activités halieutiques dans le PIB (2015)	2,4%

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/3)

Tendances et évolutions

Evolution de la pêche et de l'aquaculture

- Environ 37 % de la superficie de la Tanzanie, soit 945 000 km² est constitué d'eaux intérieures. La pêche est une source importante de revenus et de nutrition en Tanzanie, où 25% de la population du pays dépend des ressources côtières ou des lacs intérieurs pour sa subsistance.
- Au cours de la dernière décennie, la production halieutique de la Tanzanie a été de l'ordre de 325 000 à 380 000 tonnes par an, dont environ 85 % en provenance de la pêche intérieure, 14 % de la pêche maritime, et seulement 1 % de l'aquaculture. Les bateaux utilisés pour la pêche comprennent des pirogues à balancier (ngalawa), des pirogues (mtumbwi) et des bateaux à planches (mashua), ainsi que des pièges à poisson à panier (dema).
- Malgré son énorme potentiel, l'aquaculture est largement inexploitée en Tanzanie, et la production aquacole équivaut à seulement 0,2 % de l'approvisionnement en poissons pour la consommation dans le pays. A titre de comparaison, l'aquaculture représente 1,4 % au Kenya et contribue à hauteur de 6,5 % en Ouganda. La Tanzanie dispose d'un potentiel considérable pour accroître la contribution de l'aquaculture, étant donné les vastes ressources en eau des lacs et des rivières, les températures idéales et la disponibilité des matières premières pour l'alimentation animale.
- La Tanzanie sera l'un des bénéficiaires (avec l'Ouganda et le Kenya) du programme de l'UE « TRUE-FISH », avec un financement pouvant atteindre 10 millions d'euros sur 5 ans (2019-2024). Ce programme vise à contribuer au développement d'une aquaculture commerciale compétitive, équitable et durable dans le bassin du lac Victoria. Trois objectifs spécifiques sont visés : l'accès aux réseaux commerciaux, la disponibilité et la qualité de la main-d'œuvre locale, la durabilité et la biosécurité des systèmes de production aquacole.

Environnement et économie bleue

- La baisse des rendements en poissons, la détérioration de l'état des récifs coralliens et la réduction continue de la superficie des mangroves et des forêts côtières sont témoins de la dégradation de l'environnement marin, attribuée à l'utilisation non durable des ressources côtières ainsi qu'aux pressions exercées par la population côtière croissante en Tanzanie.
- Le pays a fait des progrès considérables vers une gouvernance côtière et marine durable, grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre de diverses politiques et stratégies. Ainsi, la loi EMA sur la gestion de l'environnement (2004) prévoit un cadre juridique et institutionnel pour la gestion durable de l'environnement, la prévention et le contrôle de la pollution, la gestion des déchets, les normes de qualité environnementale, la participation du public, le respect et l'application de la législation environnementale. Elle donne à l'agence gouvernementale [NEMC](#) le mandat d'assurer l'application, le respect, l'examen et la surveillance des évaluations sur l'environnement, de mener des recherches, de faciliter la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement, de sensibiliser à l'environnement et de collecter et diffuser des informations sur l'environnement.
- Les considérations liées au développement justifient l'amélioration de la gestion des zones côtières, en particulier la dépendance des économies du pays à l'égard de l'intégrité de l'écosystème côtier. Diverses réponses de gestion ont été entreprises à différents niveaux de gouvernance pour assurer la gestion durable des ressources côtières et marines, comme la protection de certains écosystèmes (cas des mangroves de la baie de Chwaka à Zanzibar) ou la protection de certaines espèces (comme la fermeture de la pêche du poulpe de juin à août).



CARACTERISTIQUES DU MARCHÉ (3/3)

Sécurité maritime en Tanzanie

- [SUMATRA](#) (Surface and Marine Transport Regulatory Authority) est une agence gouvernementale créée en 2001 et chargée de réguler les services de transport ferroviaire, routier et maritime. Sa mission est de réglementer les sous-secteurs du transport maritime pour qu'ils soient à la fois efficaces, sûrs et respectueux de l'environnement.
- [TASAC](#) (Tanzania Shipping Agencies Corporation) est l'agence gouvernementale en charge de la sécurité maritime, de la sûreté et de l'environnement en Tanzanie, dans le cadre des transports maritimes uniquement. Cette agence est directement rattachée à SUMATRA et a pour but d'assurer la fourniture efficace de services et de transports maritimes sûrs, fiables et respectueux de l'environnement, tout en contribuant au développement socio-économique du pays.
- [La Tanzania Port Authority](#) a été créée en 2004 pour développer, gérer et promouvoir le sous-secteur portuaire en Tanzanie. Ses fonctions principales sont les suivantes :
 - Gestion des opérations dans les ports maritimes et fluviaux
 - Fourniture de services de chargement et déchargement des marchandises et des passagers
 - Développement des infrastructures et superstructures portuaires
 - Maintien de la sûreté et la sécurité portuaires
 - Réglementation et contrôle de la navigation et protection de l'environnement
- La Tanzanie est membre de **l'Organisation Maritime Internationale (OMI)** depuis 1974. En 2012, l'OMI, en partenariat avec les gouvernements de la République unie de Tanzanie et des États-Unis d'Amérique, a livré un système intégré de surveillance côtière par radar et système d'identification automatique. Conçu comme un projet militaire à l'usage des forces de l'ordre maritimes, ce projet rassemble toutes les agences maritimes pour contrer les menaces à la sécurité en mer, telles que la piraterie qui menace les côtes de la Tanzanie.
- Pour lutter contre la pêche illégale et irrégulière et la contrebande, la Communauté de développement de l'Afrique australe a élaboré une stratégie de sécurité maritime au début des années 2010. En réponse à une recrudescence de la piraterie somalienne, un protocole d'accord entre l'Afrique du Sud, le Mozambique et la Tanzanie a été rendu public, et les trois États ont convenu de mener des patrouilles, des exercices militaires et des opérations de surveillance conjointes. Ils ont également commencé à partager des informations et à mettre en place des mécanismes pour poursuivre et arrêter les pirates présumés. Cet accord a porté ses fruits en avril 2012, lorsque les pays ont réussi à repousser une attaque de pirates dans les eaux tanzaniennes.

Les défis rencontrés par la Tanzanie

- Croissance de la population le long des zones côtières
- Impacts de la pollution marine et des déversements
- Pêche illégale, non réglementée et non déclarée
- Surexploitation des écosystèmes de mangrove
- Destruction des récifs coralliens

👍 UN SECTEUR PRIORITAIRE EN AFRIQUE DE L'EST

Le Kenya, pays hôte de la première conférence « Sustainable Blue Economy » en novembre 2018

- Dans la dynamique de l'Agenda 2030 de l'ONU pour le développement durable, de la COP 21 de 2015 à Paris et de la conférence des Nations Unies sur l'Océan 2017, le Kenya a organisé à Nairobi en novembre 2018 la première conférence mondiale « Sustainable Blue Economy », en partenariat avec le Japon et le Canada. Cette conférence a rassemblé plus de 18 000 participants issus de 184 pays, et a suscité de nombreuses discussions autour des thèmes liés à l'Economie bleue.
- L'Economie bleue vise à intensifier les investissements et exploiter le potentiel des océans, mers, lacs et rivières en vue d'accélérer la croissance économique, de créer des emplois et de lutter contre la pauvreté, tout en protégeant ces espaces menacés.
- Lors de cette conférence, les discussions se sont notamment orientées vers la promotion des partenariats et des projets durables dans les différents secteurs de l'économie bleue pour la croissance économique, la réduction de la pauvreté et la conservation des ressources pour les générations futures grâce à une approche multisectorielle, la mobilisation des financements publics et privés, l'accès aux technologies et l'accès à l'eau et à l'assainissement ainsi que le renforcement des capacités des acteurs locaux, nationaux et internationaux pour l'ensemble de la société civile.
- 191 engagements volontaires ont été comptabilisés, pour un montant total d'environ 172 milliards de dollars, principalement dans les secteurs prioritaires suivants: gestion des déchets (notamment plastiques) et dépollution des océans, transport maritime et connectivité, création d'emplois, tourisme et infrastructures, énergies renouvelables, protection des côtes et des ressources marines, durabilité des pêches et approvisionnement alimentaire, sécurité maritime, protection des cultures et collectivités locales.
- Le secteur public étant limité pour financer les investissements nécessaires à la réalisation des objectifs visant une économie bleue durable, les gouvernements ont été encouragés à mettre en place des incitations et des cadres favorisant les investissements du secteur privé, notamment pour les petites et moyennes entreprises.

Le positionnement de l'offre française

- Le positionnement de la France comme nation défendant l'environnement bénéficie aux entreprises souhaitant explorer ces marchés. Les acteurs locaux apprécient les innovations françaises en matière d'environnement.
- De plus, les entreprises françaises proposant des produits/équipements bénéficient d'une image de qualité (technicité, durabilité) et de marque rattachée à des prix élevés.

SOLUTIONS ATTENDUES DANS LES SOUS-SECTEURS DE L'ECONOMIE BLEUE

- Dépollution des eaux et gestion des déchets
- Sauvegarde des mangroves, protection des côtes et des ressources marines
- Logistique
- Industries portuaires (équipements)
- Pêche
- Formation
- Gestion du tourisme
- Sécurité maritime
- Assainissement

UN SECTEUR PRIORITAIRE EN AFRIQUE DE L'EST

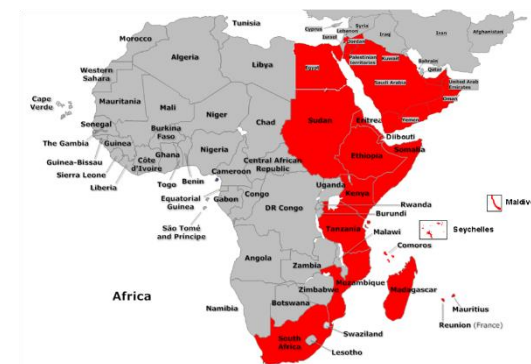
Une volonté de coordination pour assurer la sécurité maritime dans la région : Programme MASE

- Le **programme pour la promotion de la sécurité maritime (MASE)** vise à promouvoir la sécurité maritime dans la région de l'Afrique orientale et australe et l'océan Indien. Sur financement de l'Union européenne (UE) à hauteur de 37,5 millions d'euros, le programme a démarré en 2013 et devrait prendre fin d'ici 2020. Le Kenya et la Tanzanie en font partie.
- Le programme régional est mis en œuvre par quatre organisations régionales :
 - L'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD), coordonnateur général du programme,
 - La Communauté de l'Afrique de l'est (EAC),
 - Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et
 - La Commission de l'océan Indien (COI).
- Ces organisations travaillent étroitement avec des partenaires internationaux tels que les missions de l'Union européenne, les agences des Nations unies (FAO et ONUDC) et INTERPOL.
- Couvrant plus de 15 Etats, dont la Tanzanie et le Kenya, le programme MASE est une réponse régionale à une problématique mondiale, dont l'objectif principal est d'améliorer la sécurité maritime dans la région. En phase avec la **Stratégie maritime intégrée à l'horizon 2050 de l'Union africaine**, le programme participe à créer un environnement propice pour le développement de l'économie bleue des pays riverains et au-delà.
- L'enjeu spécifique du programme MASE est de renforcer les capacités nationales et régionales pour créer un mécanisme de surveillance et de contrôle de l'océan Indien occidental. Ceci en élaborant une stratégie et un plan d'action régionaux pour lutter contre la piraterie et d'autres crimes et menaces (trafic de drogue, pêche illicite non-déclarée et non-réglémentée, etc) en mer.
- *Plus de détails sur les objectifs et moyens mis en place sur : <https://www.commissionoceanindien.org/wp-content/uploads/2019/06/MASE-new-brochure-FR-LR-Final-V2-30-05-19.pdf>*

Code de conduite de Djibouti (2009)

Le **Code de conduite de Djibouti** vise la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden. Son champ d'application a été considérablement élargi afin de couvrir d'autres activités maritimes illicites comme la traite des personnes ou la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR).

L'**Amendement de Djedda** signé en 2017 reconnaît le rôle essentiel joué par l'économie bleue – dont font partie les transports maritimes, le secteur de la pêche, ou encore le tourisme – pour soutenir la durabilité de la croissance économique, la sécurité alimentaire, l'emploi, la prospérité et la stabilité.



Pays signataires du Code de conduite de Djibouti

POUR ALLER PLUS LOIN

Procurez-vous le Guide des affaires Business France au Kenya

Pour comprendre les spécificités commerciales de ce pays et vous aider à faire les bons choix : de l'information très opérationnelle assortie de conseils précieux. Commandez-le...

<https://www.businessfrance.fr/export-s-informer-tous-les-guides-des-affaires>

Retrouvez toutes les publications Business France sur le Kenya en suivant ce lien :

<https://www.businessfrance.fr/export-s-informer>

LES ÉVÉNEMENTS À NE PAS MANQUER

Rencontres d'affaires Economie Bleue Kenya et Tanzanie

22 au 26 mars 2021

Plus d'informations sur :

<https://extranet-btob.businessfrance.fr/prg-29017>



LES TALENTS, VOTRE MEILLEUR ATOUT
À L'INTERNATIONAL !

export.businessfrance.fr/vie

VIE



@BF_VIE

N° Azur 0810 659 659

NOUS CONTACTER

Bureau Business France au Kenya
Ambassade de France
Peponi Gardens - Westlands
P.O. Box 2213 – 00606 Nairobi
Kenya

Robert Kiarie
Chargé d'affaires Export,
Tél. : +254 20 760 55 84
robert.kiarie@businessfrance.fr

Ilyass Abdi
Chargé de développement Export,
Tél. : +254 71 159 68 77
ilyass.abdi@businessfrance.fr

© 2019 - BUSINESS FRANCE

Toute reproduction, représentation ou diffusion, intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, sur quelque support que ce soit, papier ou électronique, effectuée sans l'autorisation écrite expresse de Business France, est interdite et constitue un délit de contrefaçon sanctionné par les articles L.335-2 et L.335-3 du code de la propriété intellectuelle.

Clause de non-responsabilité

Business France ne peut en aucun cas être tenu pour responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication dans un but autre que celui qui est le sien, à savoir informer et non délivrer des conseils personnalisés. Les coordonnées (nom des organismes, adresses, téléphones, télécopies et adresses électroniques) indiquées ainsi que les informations et données contenues dans ce document ont été vérifiées avec le plus grand soin. Business France ne saurait en aucun cas être tenu pour responsable d'éventuels changements.