



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 9.1.2007
KOM(2006) 872 lopullinen

**KOMISSION VUOSIKERTOMUS NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN
PARLAMENTILLE**

**jäsenvaltioiden toimista vuonna 2005 kalastuskapasiteetin ja kalastusmahdollisuuksien
välisen kestävän tasapainon saavuttamiseksi**

{SEK(2006) 1799}

SISÄLLYS

1. Johdanto	4
2. Kalastuslaivastojen hallinnointi uudistetussa yhteisessä kalastuspolitiikassa	4
3. Yhteenveto jäsenvaltioiden vuosikertomuksista	4
a) Laivastojen kuvaus suhteessa niiden harjoittamaan kalastukseen	5
b) Pyyntiponnistuksen rajoittamisjärjestelmien vaikutukset kapasiteettiin	5
c) Vahvuudet ja heikkoudet	10
d) Lisäys-/poistojärjestelmän ja viitetasojen noudattaminen	10
4. Komission päätelmät	11
Tekninen liite 1 – Yhteenvetotaulukot ja kuviot	13
a) Lisäys-/poistojärjestelmä	13
b) Viitetasot (Eurooppaan rekisteröity laivasto)	13
c) Laivaston viitetasojen hallinnointi syrjäisimmillä alueilla	14
d) Vetoisuuden mittaaminen	14
e) Yhteisön kalastuslaivastorekisteri	14
Tekninen liite 2 – Tulokset jäsenvaltioittain (syrjäisimpiä alueita lukuun ottamatta)	22
Belgia	26
Tanska	29
Saksa	32
Viro	35
Kreikka	37
Espanja	40
Ranska	43
Irlanti	46
Italia	49
Kypros	52
Latvia	54
Liettua	56

Malta.....	58
Alankomaat	60
Puola.....	63
Portugali	65
Slovenia.....	68
Suomi	70
Ruotsi	73
Yhdistynyt Kuningaskunta.....	77
Tekninen liite 3 – Syrjäisimpien alueiden laivastojen hallinnointia koskevat tulokset	79

1. JOHDANTO

Neuvoston asetuksen (EY) N:o 2371/2002¹ 14 artiklassa ja komission asetuksen (EY) N:o 1438/2003² 12 artiklassa jäsenvaltiot veloitetaan toimittamaan komissiolle ennen kunkin vuoden toukokuun 1. päivää kertomus toimista, joita ne ovat edellisenä vuonna toteuttaneet laivastojensa kapasiteetin ja kalastusmahdollisuuksien välisen kestävän tasapainon saavuttamiseksi. Jäsenvaltioiden kertomukset löytyvät Europa-palvelimen sivuilta³. Komissio laati kyseisten kertomusten ja yhteisön kalastuslaivastorekisterissä⁴ olevien tietojen perusteella vuotta 2005 koskevan yhteenvedon, joka on toimitettu tieteellis-teknis-taloudelliselle kalastuskomitealle (STECF) ja kalastus- ja vesiviljelyalan komitealle. Komissio esittää tässä kertomuksessa neuvostolle ja Euroopan parlamentille kyseisen yhteenvedon sekä edellä mainittujen komiteoiden lausunnot.

Kertomuksessa on kaksi osaa:

- Ensimmäisessä osassa käsitellään sääntöjä, joita jäsenvaltioiden on noudatettava kalastuslaivastojensa hallinnoinnissa, ja esitetään yhteenveto laivastopolitiikan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun komission asetuksen (EY) N:o 1438/2003 13 artiklan mukaisesti toimitetuista tiedoista.
- Toisessa osassa esitetään jäsenvaltioiden kalastuslaivastojen kapasiteetin kehitys vuonna 2005 taulukoina ja kuvina, joihin on koottu alusten laivastoon ottamisen ja laivastosta poistamisen hallinnointia koskevat tiedot kunkin kansallisen laivaston osalta.

2. KALASTUSLAIVASTOJEN HALLINNOINTI UUDISTETUSSA YHTEISESSÄ KALASTUSPOLITIIKASSA

Joulukuussa 2002 hyväksytyn yhteisen kalastuspolitiikan (YKP) mukaisesti kalastuslaivastojen hallinnointia ohjaa yleissääntö, jonka mukaan laivastoon otettu uusi kapasiteetti vetoisuutena ja konetehona ilmaistuna ei saa olla suurempi kuin siitä poistettu kapasiteetti (ks. tekninen liite 1).

3. YHTEENVETO JÄSENVALTIOIDEN VUOSIKERTOMUKSISTA

Tänäkin vuonna vain kymmenen jäsenvaltiota toimitti vuosikertomuksensa vahvistetussa määräajassa 30. huhtikuuta 2006 mennessä; loput kertomukset olivat myöhässä (esimerkiksi Italia ja Ranska toimittivat kertomuksensa kuukausia määräajan jälkeen). Yhdistynyt kuningaskunta ei toimittanut vuosikertomusta lainkaan. Kertomusten tiedot eivät myöskään ole yhdenmukaisia, eikä vuosikertomusten muotoa ja sisältöä ole aina noudatettu. Lisäksi useat jäsenvaltiot ylittivät taas kertomuksille asetetun 10 sivun enimmäispituuden ja liittivät kertomukseen lukuisia liitteitä ja selittäviä taulukoita.

Edellä mainittujen epäjohtonmukaisuuksien seurauksena jäsenvaltioiden kertomusten yhteisarviointi oli ongelmallista, ja komissiolle oli suuria vaikeuksia noudattaa yhteenvetokertomuksen STECF:lle ja kalastus- ja vesiviljelyalan komitealle toimittamiselle asetettua määräaika (31. heinäkuuta 2006).

¹ Neuvoston asetus (EY) N:o 2371/2002 (EYVL L 358, 31.12.2002, s. 59–80).

² Komission asetus (EY) N:o 1438/2003 (EUVL L 204, 12.8.2003, s. 21–28).

³ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=FM_Reporting.menu

⁴ Komission asetus (EY) N:o 26/2004 (EUVL L 5, 9.1.2004, s. 25–35).

a) Laivastojen kuvaus suhteessa niiden harjoittamaan kalastukseen

Jäsenvaltioiden vuosikertomukset tarjoavat kalastuslaivastoista yleiskuvan, josta käy ilmi alusten lukumäärä, kapasiteetti, kohdelajit ja kalastusalueet. Jäsenvaltioilla oli lisäksi käytössä useita ositusjärjestelmiä; jotkin jäsenvaltiot säilyttivät MOO IV:n mukaisen osajaon, toiset sovelsivat omia kansallisia ositusjärjestelmiään. Yleisesti ottaen kansallisten kalastuslaivastojen ositus on hoidettu seuraavasti:

- Saksa, Ranska, Portugali, Suomi ja Irlanti käyttävät MOO IV:n mukaista ositusta (muutamien lisäyksin),
- Tanska ja Kypros käyttävät alustyyppin/pyydyksen/kokonaispituuden mukaista ositusta,
- Kreikka ja Slovenia käyttävät kokonaispituuden/pyydyksen mukaista ositusta,
- Belgia käyttää pyydyksen mukaista ositusta,
- Espanja, Latvia, Liettua ja Puola käyttävät maantieteellisten kalastusalueiden ja kalastusalustyyppin mukaista ositusta,
- Viro ja Ruotsi käyttävät kokonaispituuden, kalastusalueen, käytetyn pyydyksen ja pyydettyjen lajien mukaista ositusta (sillä poikkeuksella, että kalastusaluetta käytetään indikaattorina),
- Alankomaissa jako tehdään kahteen osaan, vesiviljelyyn ja Eurooppaan rekisteröityyn laivastoon (pääosin kuttereita).

Joukko jäsenvaltioita korosti, että pienimuotoista rannikkokalastusta harjoittavalla laivastolla (joka muodostaa yli 80 prosenttia yhteisön koko kalastuslaivastosta) on erittäin merkittävä sosioekonominen vaikutus rannikkoyhteisöihin. Parempi huolehtiminen alan hallinnosta ja kehittämisestä on nostettu ensisijaisten tehtävien joukkoon esimerkiksi Ruotsissa ja Kreikassa.

Useimmat jäsenvaltiot yrittivät arvioida kertomuksissaan kalastuslaivastonsa kapasiteetin ja käytettävissä olevien kalastusmahdollisuuksien välistä tasapainoa. Käytettävissä olevien kalakantojen ja jäsenvaltioiden laivastojen välisen korrelaation arvioimiseksi käytettiin erilaisia lähestymistapoja. Useat jäsenvaltiot analysoivat käytettävissä olevia kalakantoja suhteessa kunkin laivastonosansa kapasiteetissa tapahtuneisiin muutoksiin. Jotkin jäsenvaltiot käyttivät kalastuslaivastonsa kapasiteetin muutoksia arvioidessaan sosioekonomisempaa lähestymistapaa.

Jäsenvaltiot toteuttivat vuonna 2005 erilaisia toimenpiteitä saadakseen käytettävissä olevat kalavarat ja kalastuslaivastonsa paremmin vastaamaan toisiaan: laivastokapasiteetin vähentäminen, kalastuspäivien rajoittaminen, kalavarojen käyttömahdollisuuksien rajoittaminen kansallisella tasolla, kalastuslisenssien määrän rajoittaminen, kalastuskiintiöiden jakaminen jne. Kaikki jäsenvaltiot raportoivat laivastokapasiteetin asteittaisesta vähentämisestä niin bruttotonneina kuin kilowatinakin ilmoitettuna; tämä saavutettiin lähinnä käytöstäpoisto-ohjelmien avulla.

b) Pyyntiponnistuksen rajoittamisjärjestelmien vaikutukset kapasiteettiin

Kuten edellä todettiin, jäsenvaltiot saattoivat soveltaa vuonna 2005 erilaisia elvytystoimenpiteitä ja pyyntiponnistuksen vähentämisjärjestelmiä. Kaikkia Kattegatissa, Pohjanmerellä ja Skagerrakissa, Skotlannin länsipuolella, Englannin kanaalin itäosassa, Irlanninmerellä, Biskajanlahdella, Cantabrian merellä ja Iberian niemimaan länsipuolella sekä

Itämerellä kalastavia jäsenvaltioita koskivat pyyntiponnistuksen vähentämistoimenpiteet (joista jotkin säädetään neuvoston asetuksessa (EY) N:o 27/2005⁵). Yleensä näiden toimenpiteiden täytäntöönpano merkitsi alusten merelläolopäiviä ja käytettyä pyydystä koskevia rajoituksia.

Suurin osa asianomaisista jäsenvaltioista ilmoitti kokonaispyyntiponnistuksensa vähentyneen jatkuvasti. Lisäksi asianomaiset jäsenvaltiot ilmoittivat, että ne ovat onnistuneet vähentämään pyyntiponnistustaan lähinnä soveltamalla erilaisia pyyntiponnistusrajoituksia ja käytöstäpoisto-ohjelmia niin yhteisön kuin kansallisellakin tasolla. Jotkin jäsenvaltiot ilmoittivat, että vuoden 2005 polttoaineen hinnan nousulla oli myös huomattava vaikutus niiden pyyntiponnistuksen vähenemiseen. Seuraavassa on joitakin jäsenvaltioiden pyyntiponnistusjärjestelmiä vuonna 2005 kommentteja:

Belgia: Laivasto toimi vuonna 2005 Pohjanmerellä, läntisillä vesialueilla ja Biskajanlahdella asetuksessa (EY) N:o 27/2005 säädettyjen rajoitusten mukaisesti. Jokaisella näistä alueista oli voimassa elvytys- tai hoitosuunnitelma (katkarapua lukuun ottamatta). Lisäksi Belgian järjestelmässä sovelletaan matkapäivien vuosittaista kokonaismäärää koskevia aluskohtaisia rajoituksia, jotka koskevat kaikkia alueita.

Puomitroolilaivaston eräät alukset kokivat turskan elvytysalueella käytettävissä olevat merelläolopäivät todelliseksi rajoitukseksi. Merelläolopäivien kokonaismäärä ei ylittynyt, koska jotkin alukset jättivät päiviään käyttämättä. Matkapäiviä koskeva rajoitus ei johtanut siihen, etteikö käytettävissä ollutta kiintiötä olisi käytetty.

Tanska: Pohjanmeren turskanelvytyssuunnitelma vaikutti siten, että merelläolopäiviä käytettiin 71 642, kun vastaava luku vuonna 2004 oli 81 330 päivää. Vähennyksen suuruus oli 12 prosenttia. Kalavarojen ja laivaston hallinnoinnin välistä vuorovaikutusta on selvitetty tutkimusprojektissa käyttäen muuttujina TACEja/kiintiörajoituksia ja pyyntiponnistusta/kapasiteettia. Päätelmänä on, että taloudelliselta kannalta, jolloin laivaston taloudellista suorituskykyä kalakantojen hyödyntämisessä arvostetaan suuresti, laivaston kokoa olisi pienennettävä. Neljän lyhyen aikavälin skenaarion analysointi osoitti alusten määrän laskevan huomattavasti kaikissa tapauksissa lukuun ottamatta sitä, jossa alusten toimintaa (merelläolopäiviä) rajoitetaan. Pitkällä aikavälillä voi olla odotettavissa huomattavaa hyötyä, kun kanta elpyy. Samanlainen hyöty voitaisiin kuitenkin saavuttaa asianmukaisella laivaston hallinnoinnilla, joka on verrattavissa kalakannan hoitoon. Työ laivaston koon ja kalastusmahdollisuuksien välisen tasapainon saavuttamiseksi jatkuu.

Saksa: Kalastuslaivaston pienestä koosta johtuen pyyntiponnistuksen vähentämisjärjestelmillä oli vain rajallinen vaikutus kalastuskapasiteettiin, lähes yksinomaan Itämeren kalastuksessa. Kun on kyse laivaston hallinnointijärjestelmästä kestäväen tasapainon löytämiseksi kalastuskapasiteetin ja käytettävissä olevien kalavarojen välillä, Saksan on säilytettävä riittävä ylikapasiteetti, jotta se pystyy käyttämään sille myönnetty kiintiöt. Saksan kalastuslaivaston kehitys osoittaa, että se on sopeutunut niin uuden yhteisen kalastuspolitiikan tuomiin taloudellisiin edellytyksiin kuin kalavarojen rajalliseen saatavuuteenkin. Sen vuoksi Saksan ei ole tarvinnut toteuttaa laivaston kehittämistä koskevia toimia.

Viro: Viro noudattaa Itämeren turskan TACia koskevia vähennyksiä ja Luoteis-Atlantin kalastusjärjestön elvytyssuunnitelmaa neuvoston asetuksen (EY) N:o 27/2005 mukaisesti.

⁵ Neuvoston asetus (EY) N:o 27/2005 (EUVL L 12, 14.1.2005, s. 1–151).

Kreikka: Kreikka ei soveltanut monivuotisia hoitosuunnitelmia eikä kalakantojen elvytysuunnitelmia, koska Välimeren kalastuksessa ei tällaisia suunnitelmia tunneta. Laivaston kapasiteetin ja kalastusmahdollisuuksien sopeuttamistoimenpiteiden soveltamista jatkettiin neuvoston asetusten (EY) N:o 2792/1999 ja (EY) N:o 2369/2002 mukaisesti kalatalouden toimenpideohjelman puitteissa.

Espanja: Espanja jatkoi vuonna 2003 aloittamaansa laivaston uudistamista ja nykyaikaistamista asetuksen (EY) N:o 2371/2002 säännösten mukaisesti. Näin Espanja on voinut laivastoon ottamista ja laivastosta poistamista koskevan hallinnoinnin avulla vähentää edelleen hiukan laivastonsa kapasiteettia ja sitä kautta sen kokonaispyyntiponnistusta.

Vuonna 2005 toteutettiin kaksi kansallista suunnitelmaa Cádizinlahden kalastusalueella. Ne koskevat elvytystä sekä trooli- ja kurenuottakalastuksen kestävä hallinnointia, ja ne sisältävät lähinnä pyyntiponnistuksen vähentämistoimenpiteitä. Päivien määrää rajoittamalla pyyntiponnistusta on voitu vähentää noin 32 prosenttia edellisiin vuosiin verrattuna.

Ranska: Ranskan Eurooppaan rekisteröity laivasto pysyi vuonna 2005 ennallaan; julkista tukea ei vuonna 2005 myönnetty alusten kalastuskäytöstä poistamiseen. Uusi käytöstäpoistamisohjelma toteutetaan vuonna 2006, ja se kohdistuu ylikalastettuja kantoja pyytävään laivastoon. Elvytysuunnitelmien puitteissa tai TAC- ja kiintiöasetuksen liitteen IV nojalla hyväksytyt pyyntiponnistusrajoitukset koskevat noin 850:tä alusta; nämä toimenpiteet eivät ole johtaneet kapasiteetin vähentämiseen vuonna 2005.

Irlanti: Kalakantojen elvytysuunnitelmien piiriin tulevat Irlannin harjoittamat kalastukset ovat luonteeltaan hyvin erilaisia. Sen vuoksi on vaikea arvioida pyyntiponnistuksen vähentämisohjelmien vaikutusta kalastuskapasiteettiin. Neuvoston asetuksen (EY) N:o 27/2005 noudattamiseksi Irlanti otti käyttöön järjestelmän, jossa tietyillä alueilla ja tietyillä pyydyksillä kalastavien alusten oli täytettävä lomake, jolla ilmoitetaan viralliset merelläolopäivät. Irlanninmerta ja Skotlannin länsipuolta koskevan monivuotisen turskan elvytysuunnitelman lisäksi kaikilla Irlantia ympäröivillä vesillä on käytössä myös pohjakalalajeihin yleensä (samoin kuin rapuihin ja kampasimpukoihin) sovellettava yleinen pyyntiponnistuksen valvontajärjestelmä. Irlanti seurasi näiden kalastusten pyyntiponnistustasoa ja otti käyttöön hallinnointitoimenpiteitä pitääkseen laivastonsa pyyntiponnistuksen asetetuissa rajoissa.

Irlannin merenkulkuministeriö otti vuonna 2005 käyttöön uuden ohjelman, jolla poistetaan jopa 25 prosenttia vanhimmista, suurimmista ja aktiivisimmista pohjakaloja pyytävistä aluksista (monikäyttöalukset ja puomitroolarit) sekä liikakapasiteetti kampasimpukan pyynnistä. Tällä ohjelmalla laivastosta poistettiin vuonna 2005 yhteensä 22 alusta (2 464 GT ja 7 742 kW).

Italia: Vuonna 2005 todettu purettujen saaliiden väheneminen johtuu sekä alusten lukumäärän että niiden toimintatason vähenemisestä. Tässä yhteydessä on syytä muistuttaa, että polttoaineiden hinnalla on ollut suuri vaikutus kalastuspäivien lukumäärään, koska monien toimijoiden on ollut pakko muuttaa kalastusstrategiaansa eli rajoittaa pyyntiponnistustaan, jotta toimintakustannukset olisivat pysyneet kurissa. Julkisen tuen avulla toteutettu kalastuskapasiteetin vähentämissuunnitelma tuotti vuonna 2005 hyviä tuloksia aiempien vuosien tapaan. Vaikka se ei olekaan vaikuttanut lisäys-/poistojärjestelmän arviointiin, pyyntiponnistus Italian vesillä on absoluuttisina lukuina vähentynyt merkittävästi.

Kypros: Kaksi pohjatroolaria romutettiin ja kaksi alusta siirrettiin paikallisiin museoihin. Laivastosta poistettiin pysyvästi yhteensä 2 864 GT ja 5 423 kW.

Latvia: Vuonna 2005 romutettiin julkisen tuen turvin 31 alusta; ne kaikki poistettiin Itämeren laivastosta. Pääasiallinen syy siihen, että omistajat turvautuivat käytöstä poistoon, oli Itämeren kalakantojen huono tilanne. Erityisesti turskakannat ovat erittäin huonossa kunnossa, ja siksi suurin osa käytöstä poistetuista aluksista olikin turskankalastusaluksia. Muita tärkeitä syitä romuttamiseen olivat alusten korkea ikä ja heikko tekninen suorituskyky sekä polttoainekustannusten ja muiden kalastustoiminnasta aiheutuvien kustannusten raju nousu.

Pyyntiponnistuksen vähentämisohjelman kokonaisvaikutus ja Latvian kalastuslaivaston supistaminen alusten viennin tai ilman julkista tukea tapahtuneen romuttamisen kautta vähensi turskankalastuslaivaston kapasiteettia 11 prosenttia. Toukokuun 1. päivästä 2004 lähtien tämä kapasiteetin vähentäminen on vaikuttanut myönteisesti turskakantoihin samoin kuin Itämeren tärkeimmän kannan lisääntymiseen.

Liettua: Itämerellä ja pitkin sen rannikkoa toimivan kalastuslaivaston kapasiteettia vähennettiin vuonna 2005 edellisvuodesta 1 576 GT ja 3 104 kW; siihen päästiin romuttamalla aluksia julkisen tuen turvin. Itämerellä kalastavien alusten kalastuskapasiteetin 22 prosentin vähentäminen johti jäljelle jääneiden alusten kalastuskiintiöiden lisääntymiseen.

Malta: Yleisesti ottaen kalastuksen kausittaisuus ja kalastustavat pysyivät vuonna 2005 ennallaan aiempiin vuosiin verrattuna, eikä pyyntiponnistus näytä kasvaneen missään kalastuksessa. Pyyntiponnistuksen vähennysohjelmia ei toteutettu lainkaan, eikä kertomuksessa ole mainintoja kalastuskapasiteettiin kohdistuneista vaikutuksista. Maltan kalastuksen hallinnoinnissa noudatettiin neuvoston asetusta (EY) N:o 813/2004, jossa säädetään Maltaa ympäröivien vesien pyyntiponnistuksen valvontatoimenpiteistä. Maltan kalastuslaivaston hyödyntämien kalavarojen tila on sellainen, ettei kalastuskapasiteetin vähentäminen ole tarpeen.

Alankomaat: Alankomaiden kutterilaivaston tilanne on ollut huolestuttava jo vuosien ajan, kun kiintiöitä on vähennetty ja kustannukset ovat nousseet suuresti. Erityisesti punakampelan kalastusmahdollisuudet ovat heikentyneet rajusti viime vuosina. Sen vuoksi viranomaiset ja kalatalousala ovat kehittäneet joukon aloitteita punakampelakantoihin kohdistuvan paineen vähentämiseksi. Yksi niistä on poistaa osa laivastoa kalastuskäytöstä ja vähentää siten kalastuskapasiteettia pysyvästi. Kapasiteetti on näin saatu paremmin vastaamaan kalastusmahdollisuuksia, mikä auttaa punakampelakantoja elpymään. Toinen seuraus on jäljelle jääneiden kalastajien taloudellisten näkymien parantuminen, koska kalastusmahdollisuuksia alusta kohti on nyt enemmän.

Syyskuussa 2005 tuli voimaan kalastuskapasiteetin vähentämisestä annettu asetusta, jonka seurauksena kalastuskäytöstä poistettiin 29 alusta, yhteensä 36 092 GT ja 8 982 kW. Osittain tästä asetuksesta johtuen kutterilaivasto pieneni, mikä auttoi pääsemään parempaan tasapainoon laivaston ja kalastusmahdollisuuksien välillä. Vuonna 2005 Alankomaiden kutterilaivaston kilowattipäivät Pohjanmeren elvytysuunnitelma-alueella vähenivät edellisvuodesta 15 prosenttia. Muun laivaston kokoa voidaan pitää kalakantojen koon ja tilanteen nojalla perusteltuna. Toteutettu kapasiteetin vähennys ja vuonna 2005 käytössä olleen kapasiteetin vähennys ovat saaneet kalakantojen koon ja laivaston koon paremmin tasapainoon.

Puola: Puola otti käyttöön pyyntiponnistuksen vähentämisohjelman lähinnä siksi, että Itämeren turskankalastuksessa oli huomattavaa ylikapasiteettia ja että kalastuksen kannattavuus oli alhainen. Vuoden 2005 aikana 270 alusta on romutettu tai siirretty muuhun toimintaan, jolloin kalastuskapasiteetin pysyvä vähennys on ollut 15 564 GT ja 42 237 kW.

Portugali: Laivastoon on sovellettu pyyntiponnistuksen rajoituksia seuraavasti: nuottakalastus (sardiini), kummeliturskan eteläisen kannan elvytyssuunnitelma (neuvoston asetus (EY) N:o 27/2005), NAFO-alueen grönlandinpaltaan elvytyssuunnitelma ja syvänmerenlajeja koskevat asetukset. Viimemainitun osalta Portugali on käyttänyt lisenssijärjestelmää alusten syvänmerenkalastuksen harjoittamisen rajoittamiseksi. Vuonna 2005 hyväksyttiin 34 alusten poistamista koskenutta ehdotusta, ja Eurooppaan rekisteröidystä laivastosta romutettiin vuoden kuluessa 25 alusta, missä on vähennystä yhteensä 5 011 GT ja 10 123 kW.

Slovenia: Slovenialla ei ole esittää mitään pyyntiponnistuksen vähennysohjelmista aiheutuneita kalastuskapasiteettiin kohdistuneita vaikutuksia, koska Välimerellä ei ole vielä otettu käyttöön hoito- tai elvytyssuunnitelmia. Myöskään kalastusalusten kalastuskäytöstä poistamisohjelmia ei ole.

Suomi: Suomi on laatinut erityisen kapasiteetin vähentämisohjelman. Syynä oli tunnustettu ylikapasiteetti silakan ja kilohailin kalastuksessa sekä Itämeren ajoverkkokielto. Suomen toteuttama kapasiteetin vähennys koski pelagisia troolareita ja passivisia pyydyksiä käyttävää laivastonosaa. Julkisen tuen turvin poistettiin käytöstä 1 378 GT ja 6 025 kW.

Pelagisen laivaston pyyntiponnistus on vähentynyt merkittävästi, noin 15 prosenttia vuodesta 2003 vuoteen 2005. Pohjakalalajien (lähinnä turskan) kalastus vedettävillä ja seisovilla pyydyksillä väheni voimakkaasti vuonna 2005, noin 79 prosenttia, mutta se koskee vain pientä saalismäärää ja vain muutamia aluksia. Loheen, taimeneen ja makean veden lajeihin kohdistuva pyyntiponnistus on vähentynyt viime vuosina peräti 88 prosenttia.

Ruotsi: Pohjanmerellä, Skagerrakissa ja Kattegatissa käyttöön otettujen monivuotisten hoito- ja elvytyssuunnitelmien johdosta kalastuskapasiteetti on vähentynyt asteittain, mikä on seurausta pienemmistä TACeista ja merelläolopäivien vähenemisestä. Kapasiteettia ovat edelleen vähentäneet troolirajan muutoksia, pakollisten koon mukaan valikoivien troolien käyttöönottoa sekä rannikolla harjoitettavan trooli- ja nuottakalastuksen rajoittamista koskevat kansalliset säännöt. Itämeren turskankalastuksen erityiskalastuslisenssit ovat rajoittaneet tätä kalastustyyppiä.

Koska pohjakalalajien tilanne Kattegatissa ja Skagerrakissa on vakava ja kun otetaan huomioon myös seisovilla pyydyksillä harjoitettava rannikkokalastus, kalastusmahdollisuuksia on rajoitettu troolirajan sisällä rannikkoalueilla. Rajoitukset merkitsivät kurenuottakalastuksen kieltämistä lisäksi vielä kahdessa vuonossa. Valonheitinten avulla harjoitettavalle kurenuottakalastukselle on asetettu aikarajoituksia. Pelagisen sillin/silakan kalastusta on myös rajoitettu, eikä suurimmille pelagisille aluksille myönnetä enää rannikkokalastuslisenssiä. Pelaginen troolikalastus on kielletty alueilla, jotka ovat erityisen tärkeitä mertakalastajille.

Yhteenvedon voidaan todeta, että suurin osa jäsenvaltioista vahvasti käytössä olevien pyyntiponnistuksen vähentämisohjelmien tuottaneen yleensä hyviä tuloksia ja auttaneen pääsemään parempaan kalastuskapasiteetin ja kalastusmahdollisuuksien väliseen tasapainoon. Lisäksi jotkin jäsenvaltiot totesivat, että kapasiteetin ja pyyntiponnistuksen vähentämistä koskevia toimenpiteitä olisi tulevaisuudessa lisättävä.

Esimerkiksi Belgia totesi kalastajiensa olleen jo kauan tietoisia siitä, että kalakannat eivät ole samalla tasolla kuin kymmenen vuotta sitten. He ymmärtävät, että sen vuoksi tarvitaan toimia, joilla kalakantojen haavoittuvuutta voidaan vähentää, ja että laivastoa on virtaviivaistettava niin, että jäljelle jäävät kalastajat voivat harjoittaa kestävästä kalastuksesta taloudellisesti kannattavalla tavalla. Elvytys- tai hoitosuunnitelmista johtuvien rajoitusten on kuitenkin tuotettava tuloksia lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jotta ne olisivat uskottavia ja jotta kalastajat voisivat ne hyväksyä. Belgiassa tehdyssä tutkimuksessa kävi ilmi, että 10 000 kW (15 prosenttia nykyisestä laivastokapasiteetista) olisi poistettava Belgian laivastosta, jotta sen toiminta olisi nykyisellä kustannusrakenteella ja nykyisillä kalastusmahdollisuuksilla kannattavaa lyhyellä aikavälillä.

Vastaavasti Ruotsi esitti, että kapasiteettia olisi edelleen vähennettävä, jotta tasapaino kapasiteetin ja kalastusmahdollisuuksien välillä saavutettaisiin. Tämä on myös edellytys kalastuslaivaston pitkän aikavälin kannattavuudelle. Kalakannat todennäköisesti pysyvät ennallaan lähivuosina, joten lisävähennyksiä laivaston kokoon on odotettavissa. On myös tärkeää, että kalastuskapasiteetin ja kalavarojen välisen tasapainon saavuttamiseksi laivaston hallinnointi yhdistetään muihin toimenpiteisiin, jotka koskevat esimerkiksi kiintiöiden ja kalastusmahdollisuuksien jakamista sekä pyyntiponnistukseen ja pyydyksiin liittyviä rajoituksia.

c) Vahvuudet ja heikkoudet

Kaikki jäsenvaltiot ovat noudattaneet lisäys-/poistojärjestelmää. Useimmissa tapauksissa kansallisen laivastorekisterin tiedot toimitettiin komissiolle asetuksen (EY) N:o 26/2004 mukaisesti. Joitakin organisointia ja tietojenkäsittelyä koskevia ongelmia kuitenkin oli, lähinnä eräiden jäsenvaltioiden rajallisesta hallinnollisesta kapasiteetista johtuen. Näistä vaikeuksista huolimatta jäsenvaltioiden komissiolle lähettämien tietojen laatu parani huomattavasti vuonna 2005. Yksi tärkeistä tehtävistä oli meneillään oleva menettely laivastorekisteritietojen ristiintarkastamiseksi ja ”varoitusten” tarkistamiseksi.

Lähes kaikilla jäsenvaltioilla oli vuonna 2005 toimiva integroitu kalastustietojärjestelmä, johon sisältyi usein erilaisia ohjelmistosovelluksia (laivastorekisteri, kapasiteetin hallinnointi, lisenssit, puretut saaliit, käytettävissä olevat kiintiöt, saalisraportit jne.). Uusia integroituja kalastustietojärjestelmiä otettiin vuonna 2005 käyttöön Irlannissa ja Ruotsissa. Myös Slovenia teki työtä integroidun kalastustietojärjestelmän käyttöön ottamiseksi. Useimmissa tapauksissa järjestelmien avulla liitetään yhteen useita hallintoelimiä samoin kuin keskushallintoelimiä paikallisten elinten kanssa, mikä lujittaa huomattavasti kansallista kalastuslaivaston hallintoa. Jäsenvaltiot myös ilmoittivat, että niiden kansalliset rekisterit ovat täsmällisiä, täydellisiä ja ajantasaisia.

d) Lisäys-/poistojärjestelmän ja viitetasojen noudattaminen

Kaikki jäsenvaltiot ilmoittivat kertomuksissaan, että ne noudattavat täysin voimassaolevia lisäys-/poistosääntöjä. Lisäys-/poistojärjestelmän ja viitetasojen (jos sovellettava) noudattaminen vuoden 2005 lopussa esitetään teknisissä liitteissä 1 ja 2 komission asetuksessa (EY) N:o 1483/2003 vahvistettuja kaavoja soveltaen. Näistä yhteisön laivastorekisteriin perustuvista teknisistä liitteistä käyvät ilmi sääntöjen noudattamista koskevat tiedot niin koko yhteisön kuin jäsenvaltioidenkin osalta.

4. KOMISSION PÄÄTELMÄT

Jäsenvaltioiden toimittamien kertomusten laatu on parantunut vuoteen 2004 verrattuna. Jotkin jäsenvaltiot toimittivat hyvin yksityiskohtaisia kertomuksia, joiden sisältö oli vaadittua seikkaperäisempi. Oli kuitenkin myös jäsenvaltioita, jotka eivät noudattaneet kertomusten toimittamiselle asetettua määräaikaa tai komission asetuksen (EY) N:o 1438/2003 13 artiklassa vahvistettua vuosikertomuksen muotoa ja sisältöä. Kun tätä kertomusta laadittiin, Yhdistynyt kuningaskunta ei ollut toimittanut vuosikertomustaan.

Jäsenvaltiot korostivat kertomuksissaan kansallisen laivaston hallinnointijärjestelmänsä täytäntöönpanoa, mutta kalastuslaivaston kapasiteetin ja käytettävissä olevien kalastusmahdollisuuksien välisen tasapainon arviointi on täydellisempi kuin aiemmissa kertomuksissa.

Eurooppaan rekisteröityä laivastoa (yhteisön laivasto syrjäisimmille alueille rekisteröityjä aluksia lukuun ottamatta) koskevat tulokset:

Yhteisön laivastorekisterin mukaan 15 jäsenvaltion EU:n laivaston kokonaiskapasiteetti väheni kolmivuotiskauden 2003–2005 aikana 117 000 GT ja 499 000 kW, mikä merkitsee EU-15:n laivaston kokonaisvetoisuudessa 6,27 prosentin ja konetehossa 7,28 prosentin nettovähennystä. Vuoden 2005 nettovähennys oli noin 50 000 GT, kun vastaava luku vuonna 2004 oli 23 000 GT ja vuonna 2003 44 000 GT. Vähennykset vaikuttavat suhteellisen pieniltä, kun otetaan huomioon kalastuspaineen korkea taso useimmissa yhteisön kalastuksissa ja erityisesti pohjakalalajien kalastuksessa.

Uusissa jäsenvaltioissa laivastokapasiteetti on 1. toukokuuta 2004 lähtien vähentynyt 41 000 GT ja 101 000 kW. Toisin sanoen laivastojen vetoisuus ja konetehto ovat vähentyneet 18 prosenttia niiden liittymispäivän mukaisesta kalastuskapasiteetista.

Vuosina 2003, 2004 ja 2005 EU:n laivastosta poistettiin noin 132 000 GT ja 427 000 kW julkisen tuen turvin, mikä merkitsee sitä, että tätä kapasiteettia ei voida korvata.

Tästä julkisen tuen turvin poistetusta kapasiteetista ylivoimaisesti suurin osa (112 000 GT ja 373 000 kW) oli peräisin EU-15:n jäsenvaltioista. Uusien jäsenvaltioiden julkisen tuen turvin poistama kapasiteetti 1. toukokuuta 2004 jälkeen oli 20 000 GT ja 54 000 kW.

Teknisessä liitteessä 1 olevissa taulukoissa 1 ja 2 on yhteenveto lisäys-/poistojärjestelmän ja viitetasojen noudattamisesta 31. joulukuuta 2005. Suurin osa jäsenvaltioista on noudattanut sääntöjä. Kreikka ei kuitenkaan noudattanut lisäys-/poistojärjestelmän vetoisuuskeräintä; tosin sen poikkeama oli varsin vähäinen, sillä se ylitti vetoisuudelle asetetun enimmäismäärän vain 0,29 prosentilla. Kreikan viranomaiset kiistävät komission arvion; niiden mukaan Kreikka on noudattanut lisäys-/poistojärjestelmää.

Teknisessä liitteessä 1 olevissa taulukoissa 3 ja 4 on yhteenveto laivaston kapasiteetin vaihtelusta 1. päivästä tammikuuta 2003 (uusien jäsenvaltioiden osalta 1. päivästä toukokuuta 2004) 31. päivään joulukuuta 2005. Taulukoissa esitetään myös alusten lukumäärä. Taulukko 3 kattaa kaikki jäsenvaltiot. Yksityiskohtainen arviointi jäsenvaltioittain sisältyy tekniseen liitteeseen 2.

Syrjäisimmille alueille rekisteröityjä laivastoja koskevat tulokset:

Syrjäisimmille alueille rekisteröityjen laivastojen kapasiteetti ja sen vaihtelu 1. päivän tammikuuta 2003 ja 31. päivän joulukuuta 2005 välisenä aikana käy ilmi taulukosta 4. Tulokset osoittavat, että Espanjan ja Portugalin syrjäisimmille alueille rekisteröityjä laivastoja on vähennetty huomattavasti niin vetoisuutena kuin konetehonakin ilmaistuna. Ranskan merentakaisten departementtien osalta alusten lukumäärä ja vetoisuus ovat vähentyneet hiukan mutta koneteho on kasvanut.

Teknisessä liitteessä 3 olevista taulukoista käyvät ilmi näihin laivastoihin sovellettavan erityisjärjestelmän yksityiskohdat. Yksi 17:stä syrjäisimpien alueiden laivastonosasta ylitti konetehona ilmaistun viitetasonsa vuoden 2005 lopussa ("4FJ – Ranskan Martiniquen departementin alle 12 metrin pituiset alukset"), ja toinen laivastonosa ylitti vetoisuutena ilmaistun viitetasonsa ("CA3 – Kanariansaarilla rekisteröity yli 12 metrin pituiset alukset, jotka kalastavat kansainvälisillä ja kolmansien maiden vesillä). Erityisjärjestelmän soveltaminen näihin laivastonsiin päättyy silloin, kun ne saavuttavat asetuksen (EY) N:o 639/2004⁶ mukaisen enimmäisviitetasonsa.

Yleisiä huomautuksia

Kuten edellä todettiin, tämä yhteenvetokertomus perustuu jäsenvaltioiden vuosikertomuksiin ja yhteisön laivastorekisteristä saatuihin tietoihin. Jäsenvaltioiden kertomuksissaan esittämien lukujen ja niiden yhteisön laivastorekisteriin tekemistä ilmoituksista saatujen lukujen välillä on joitakin vähäisiä eroja. Jäsenvaltiot ja komissio ovat yhdessä pyrkineet yhtenäistämään tietonsa, minkä vuoksi erot eivät ole laivaston hallinnoinnin kannalta merkittäviä. Työtä erojen poistamiseksi on kuitenkin jatkettava. Jäsenvaltioiden kansallisissa kertomuksissaan esittämät tiedot eivät missään tapauksessa muuta tämän kertomuksen päätelmiä.

Neuvoston asetuksen (EY) N:o 2371/2002 16 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden, jotka eivät noudata asetuksen 11, 13 ja 15 artiklaa, on vähennettävä pyyntiponnistustaan tasolle, jolla se olisi ollut, jos edellä mainittuja artikloja olisi noudatettu. Lisäksi niille KOR:stä myönnettävä yhteisön rahoitustuki voidaan väliaikaisesti keskeyttää samassa suhteessa.

Vuosikertomusten laadun parantamiseksi komissio aikoo yhdessä kalastus- ja vesiviljelykomitean kanssa vahvistaa yksityiskohtaisemmat ohjeet kertomusten sisällöstä ja ottaa käyttöön yhteisen ja yhdenmukaisen menetelmiä koskevan lähestymistavan, jossa korostetaan enemmän kalastuskapasiteetin analysointia suhteessa käytettävissä oleviin kalavaroihin. Näitä kysymyksiä käsitellään kalastus- ja vesiviljelykomitean tulevilla kokouksilla.

Tulevissa vuosikertomuksissa olisi kiinnitettävä enemmän huomiota siihen, mikä on ollut uuden, vuonna 2002 hyväksytyn järjestelmän osuus yhteisön laivaston hallinnoinnissa, kun pyritään parempaan tasapainoon laivastojen ja kalakantojen välillä. Kansallisten käytöstäpoistamisohjelmien vaikutukset olisi selvitettävä ja arvioitava paremmin erityisesti kun on kyse pyyntiponnistuksen vähennyksistä hoitosuunnitelman tai elvytysuunnitelman soveltamisalaan liittyvissä kalastuksissa.

⁶ Neuvoston asetus (EY) N:o 639/2004 (EUVL L 102, 7.4.2004, s. 9–11).

TECHNICAL ANNEX 1 – SUMMARY TABLES AND GRAPHS

Fleet Management in the reformed Common Fisheries Policy

a) Entry/Exit regime

From 1 January 2003 Member States have had to respect a strict entry-exit regime applying to the capacity of their fleets, measured in terms of both tonnage and power. Any entry of capacity into the fleet of a Member State has to be compensated by the previous exit of at least the same amount of capacity (ratio 1:1, “at any time”), unless the entry corresponds to works to improve safety, hygiene or living and working conditions on board (Article 11(5) of Council Regulation (EC) No 2371/2002). For entries of new vessels between 100 and 400 GT built with public aid (the administrative decisions granting aid were possible only until 31 December 2004) the Member State has to withdraw 35% more capacity than it introduces (ratio 1:1.35).

Another important rule is that capacity leaving the fleet with public aid cannot be replaced. Such capacity is subtracted directly from the fleet and also from the reference level established in accordance with Article 12 of Council Regulation (EC) No 2371/2002, and it therefore counts against the entry/exit regime in the ratio 0:1. Capacity reductions supported with public aid are therefore definitive.

All of this means that, as a general rule, the capacity of the national fleets cannot increase with respect to its levels on:

- 1 January 2003 for EU-15 Member States in accordance with Article 6 and 7 of Commission Regulation (EC) No 1438/2003;
- 1 May 2004 for new Member States in accordance with Article 1(2) and 1(3) of Commission Regulation (EC) No 916/2004.

In practice this is likely to be the case. However, the implementing rules for the fleet policy allow for the introduction of vessels outside the framework of the entry/exit regime in the case where administrative decisions have been made by the national authorities:

- between 1 January 2000 and 31 December 2002 for those vessels to enter the fleet after 1 January 2003 in EU-15 Member States and,
- between 1 May 2001 and 30 April 2004 for vessels which enter the fleet after 1 May 2004 in new Member States.

These entries have to take place at the most 3 years after the date of the administrative decision (i.e. for EU-15 Member States at the latest by the end of 2005 and for new Member States until 30 April 2007) and must comply with the rules that existed at that time, in particular Article 9 of the Council Regulation (EC) No 2792/1999 regarding Community structural assistance in the fisheries sector.

b) Reference Levels (mainland fleet)

The reference levels for the fleets of Member States are the sum of the global final objectives of Multiannual Guidance Programme (MAGP IV) as established by Article 12 of Council Regulation

(EC) No 2371/2002. The general rule is that Member States may not exceed their reference levels at any time.

When a Member State undertakes decommissioning with public aid, these reference levels are automatically reduced by the amount of capacity scrapped. In addition, Member States which gave aid to construction of vessels until the end of 2004 will see their initial 2003 reference level reduced at least by 3% by the end of 2004.

Since the reference levels are a legacy of MAGP IV⁷ (period 1997 – 2002), the Council decided that they would not apply to the new Member States (Council Regulation (EC) No 1242/2004⁸).

c) Management of fleet reference levels in the outermost regions

The fishing fleets registered in the Community outermost regions, namely the French Overseas Departments, the Spanish Canary Islands and the Portuguese Azores and Madera have to comply with specific reference levels for these regions in accordance with Council Regulation (EC) No 639/2004⁹ and Commission Regulation (EC) No 2104/2004¹⁰.

d) Measurement of tonnage

The measurement of the Community fleet is based on Council Regulation (EC) No 3259/94¹¹ and Commission Decision No 95/84/EC¹². These legislative acts establish that the tonnage of vessels of 15 m in length or more has to be measured in accordance with the London Convention, i.e. as a function of the vessel's total enclosed volume, while for vessels of less than 15 m in length, the regulation defines a system of tonnage calculation based on an estimate of the hull's volume.

The fleet should have been entirely measured in accordance with Community law by 31 December 2003. Nevertheless, at the end of 2005, for some Member States there remained number of vessels that were not measured in GT.

In cases where the measurement of the fleet has not been completed, the tonnage figures used in this report are a mixture of GT and GRT. That is, for vessels whose GT tonnage is not available the GRT value is used.

e) Community Fishing Fleet Register

In 2004, the new Community Fleet Register was set up in accordance with Commission Regulation (EC) No 26/2004. It became operational on 1st September 2004. This change was necessary in order to follow up the new rules for managing the fishing capacity of the EU fleet which entered into force on 1st January 2003. This system, following the 2002 CFP reform, gives more responsibility to the Member States in achieving a better balance between the fishing capacity of their fleets and the available resources.

The main tool for monitoring the fishing fleet is the Community Fleet Register (CFR). According Commission Regulation (EC) No 26/2004, Member States are obliged on a quarterly basis

⁷ 4th Multiannual Guidance Programs

⁸ Council Regulation (EC) No 1242/2004 (OJ L 236 of 7 July 2004, p. 1 – 2)

⁹ Council Regulation (EC) No 639/2004 (OJ L 102 of 7 April 2004, p. 9 – 11)

¹⁰ Commission Regulation (EC) No 2104/2004 (OJ L 365 of 10 December 2004, p. 19 – 21)

¹¹ Council Regulation (EC) No 3259/94 (OJ L 339, 29 December 1994, p. 11 – 13)

¹² Commission Decision No 95/84/EC (OJ L 67, 25 March 1995, p. 33 – 36)

("snapshots" shall be sent on the first working day of March, June, September and December) to transmit electronically all relevant information on the characteristics of approximately 88,500 marine fishing vessels, together with information on entries to and exits from the fleet. Furthermore, the CFR is managed via web based application, called the Community Fleet Register On the Net (FRONT). The FRONT is also available for the general public on the following web page: <http://ec.europa.eu/comm/fisheries/fleet/index.cfm>

It is important to note that all information contained in the Technical Annexes 1, 2 and 3 has been taken from the CFR, with the exception of:

- data on entries corresponding to administrative decisions taken by national authorities before 1 January 2003 (or 1 May 2004 for the new Member States) and for which the special transitional provisions established in the regulation apply;
- data on exits with public aid in some cases where this was not available.

Only in these two cases has the information been taken directly from the Member States.

Table 1: Compliance with Entry/Exit ceilings at 31 December 2005 (except outermost regions)

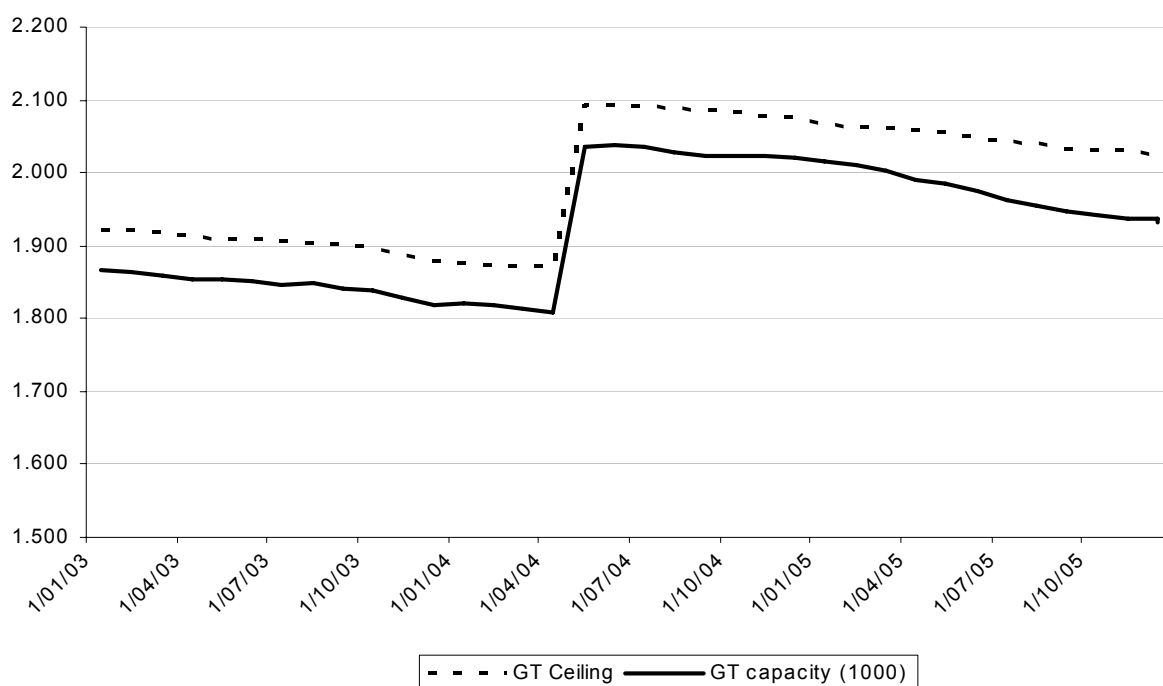
Member State	GT			kW		
	Fleet capacity A	Entry/Exit ceiling B	A/B	Fleet capacity C	Entry/Exit ceiling D	C/D
	at 31 December 2005			at 31 December 2005		
Belgium	22.686	23.372	97,06%	65.643	66.537	98,66%
Denmark	91.469	97.801	93,53%	324.825	340.648	95,36%
Germany	63.858	71.101	89,81%	158.545	167.133	94,86%
Estonia	24.253	26.606	91,16%	62.048	65.007	95,45%
Greece	93.267	92.998	100,29%	537.552	544.288	98,76%
Spain	451.377	451.447	99,98%	1.050.702	1.163.185	90,33%
France	199.225	200.904	99,16%	849.783	870.669	97,60%
Ireland	84.360	84.689	99,61%	208.809	222.883	93,69%
Italy	213.095	214.165	99,50%	1.223.933	1.254.667	97,55%
Cyprus	9.056	11.579	78,21%	46.843	51.254	91,39%
Latvia	38.580	43.033	89,65%	66.209	72.609	91,19%
Lithuania	64.386	74.911	85,95%	70.655	77.462	91,21%
Malta	15.274	16.450	92,85%	99.145	126.350	78,47%
Netherlands	155.423	175.858	88,38%	348.454	385.468	90,40%
Poland	30.254	31.144	97,14%	105.452	107.599	98,01%
Portugal	94.128	98.952	95,12%	321.436	332.512	96,67%
Slovenia	1.069	1.076	99,34%	11.459	11.473	99,88%
Finland	17.001	18.532	91,74%	171.511	184.499	92,96%
Sweden	44.259	45.907	96,41%	218.745	224.092	97,61%
United Kingdom	218.449	236.227	92,47%	881.224	933.231	94,43%

Data extracted from the Community Fleet Register on 4 October 2006.

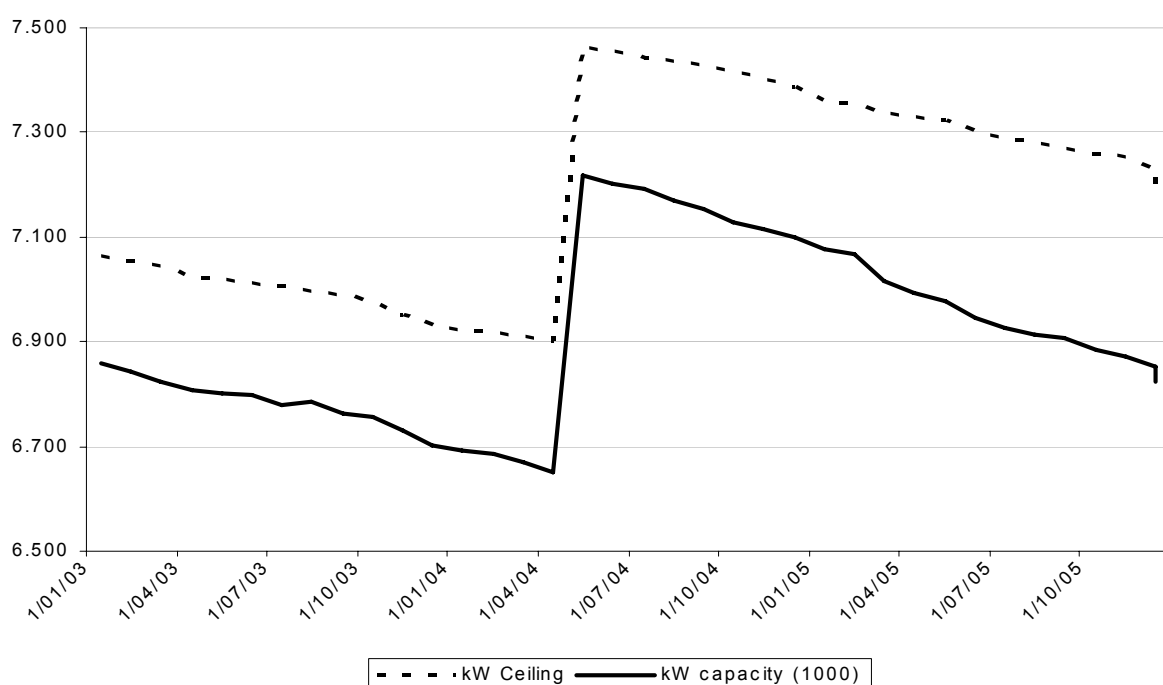
Bold Italic indicates that the ceiling has been exceeded.

**Figure 1: Overall evolution of the Community fleet capacity ceiling
(except outermost regions)¹³**

**Tonnage of the Community fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



**Engine power (kW) of the Community fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

¹³

Increase of the overall fleet capacity on 1 May 2004 is due to the accession of the New Member States.

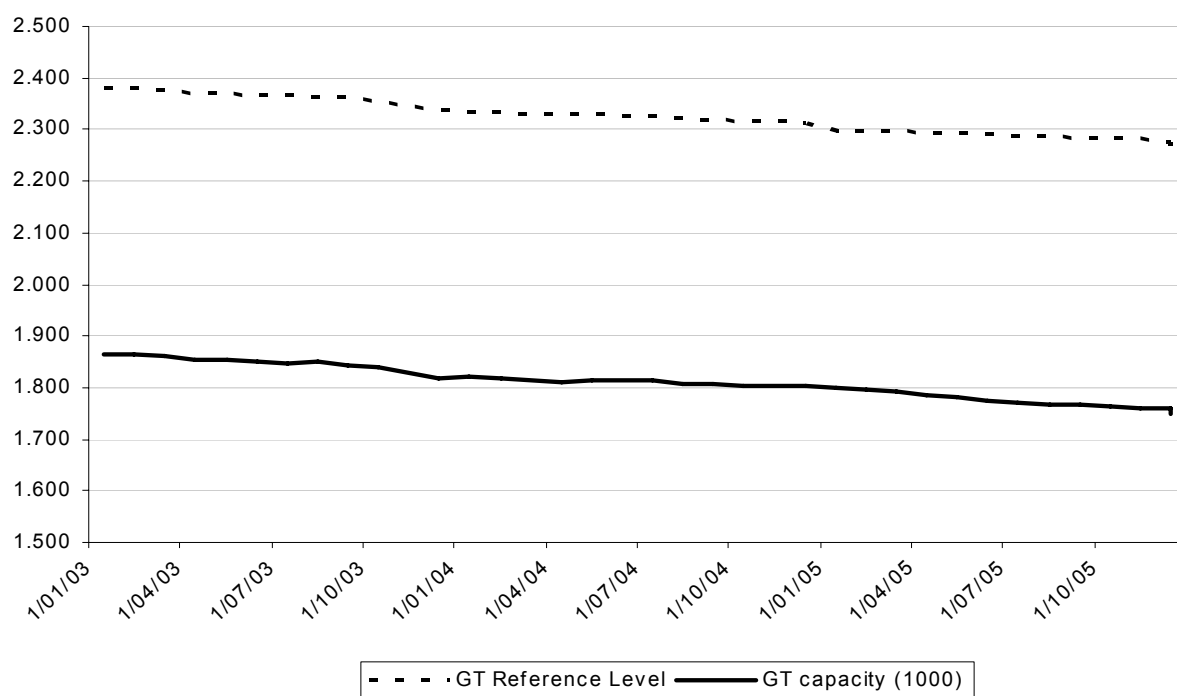
Table 2: Compliance with Reference level at 31 December 2005 (MS concerned and except outermost regions)

Member State	GT			kW		
	Fleet capacity A	Reference level B	A/B	Fleet capacity C	Reference level D	C/D
	at 31 December 2005			at 31 December 2005		
Belgium	22.686	23.372	97,06%	65.643	66.537	98,66%
Denmark	91.469	127.189	71,92%	324.825	433.436	74,94%
Germany	63.858	84.246	75,80%	158.545	175.883	90,14%
Greece	93.267	109.732	85,00%	537.552	601.443	89,38%
Spain	451.377	691.508	65,27%	1.050.702	1.579.073	66,54%
France	199.225	218.446	91,20%	849.783	879.517	96,62%
Ireland	84.360	84.689	99,61%	208.809	222.883	93,69%
Italy	213.095	222.966	95,57%	1.223.933	1.298.121	94,29%
Netherlands	155.423	204.186	76,12%	348.454	491.308	70,92%
Portugal	94.128	162.069	58,08%	321.436	389.277	82,57%
Finland	17.001	21.923	77,55%	171.511	210.558	81,46%
Sweden	44.259	50.509	87,63%	218.745	253.197	86,39%
United Kingdom	218.449	269.421	81,08%	881.224	1.084.189	81,28%

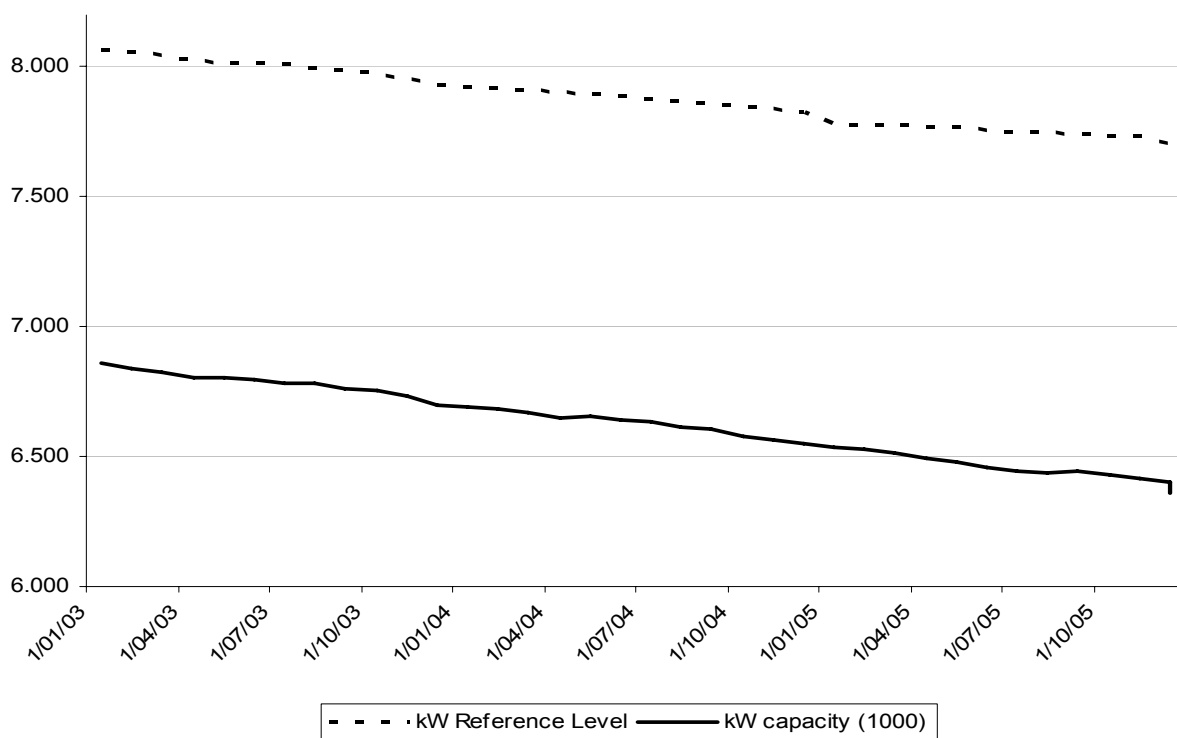
Data extracted from the Community Fleet Register on 4 October 2006.

Figure 2: Overall evolution of the Community fleet reference level (EU 15 and except their outermost regions)

**Tonnage of the Community fleet compared to its reference level.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



**Engine power (kW) of the Community fleet compared to its reference level.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Table 3: Summary of Member States fleets evolution from 1 January 2003 to 31 December 2005 (except outermost regions)

	1 January 2003			31 December 2005			Fleet capacity variations				
EU-15 Member States	Number of vessels	GT	kW	Number of vessels	GT	kW	Number of vessels	Δ GT	Δ GT in %	Δ kW	Δ kW in %
BE	131	24.281	68.083	121	22.686	65.643	-10	-1.595	-6,57%	-2.440	-3,58%
DK	3.815	103.318	366.738	3.270	91.469	324.825	-545	-11.849	-11,47%	-41.913	-11,43%
DE	2.244	66.844	161.045	2.120	63.858	158.545	-124	-2.986	-4,47%	-2.500	-1,55%
EL	19.292	101.707	594.948	18.276	93.267	537.552	-1.016	-8.439	-8,30%	-57.396	-9,65%
ES	13.613	465.657	1.145.004	12.523	451.377	1.050.702	-1.090	-14.280	-3,07%	-94.302	-8,24%
FR	5.711	211.824	910.062	5.359	199.225	849.783	-352	-12.598	-5,95%	-60.279	-6,62%
IE	1.592	86.048	227.679	1.402	84.360	208.809	-190	-1.688	-1,96%	-18.870	-8,29%
IT	15.767	215.595	1.278.427	14.419	213.095	1.223.933	-1.348	-2.501	-1,16%	-54.494	-4,26%
NL	779	183.678	418.505	727	155.423	348.454	-52	-28.255	-15,38%	-70.051	-16,74%
PT	8.214	99.757	332.417	7.884	94.128	321.436	-330	-5.628	-5,64%	-10.982	-3,30%
FI	3.572	19.812	190.136	3.266	17.001	171.511	-306	-2.812	-14,19%	-18.624	-9,80%
SE	1.811	45.895	224.662	1.603	44.259	218.745	-208	-1.636	-3,56%	-5.916	-2,63%
UK	7.424	241.078	942.607	6.767	218.449	881.224	-657	-22.629	-9,39%	-61.382	-6,51%
Total	83.965	1.865.494	6.860.313	77.737	1.748.597	6.361.163	-6.228	-116.897	-6,27%	-499.150	-7,28%

	1 May 2004			31 December 2005			Fleet capacity variations				
New Member States	Number of vessels	GT	kW	Number of vessels	GT	kW	Number of vessels	Δ GT	Δ GT in %	Δ kW	Δ kW in %
EE	1054	26.606	65.007	1046	24.253	62.048	-8	-2.353	-8,84%	-2.960	-4,55%
CY	899	11.935	52.555	883	9.056	46.843	-16	-2.879	-24,12%	-5.712	-10,87%
LV	898	44.452	75.817	928	38.580	66.209	30	-5.872	-13,21%	-9.608	-12,67%
LT	307	76.487	80.566	271	64.386	70.655	-36	-12.101	-15,82%	-9.911	-12,30%
MT	2251	16.450	126.350	1420	15.274	99.145	-831	-1.176	-7,15%	-27.205	-21,53%
PL	1280	47.316	151.124	974	30.254	105.452	-306	-17.062	-36,06%	-45.671	-30,22%
SI	178	1.076	11.473	173	1.069	11.459	-5	-7	-0,66%	-14	-0,12%
Total	6.867	224.322	562.891	5.695	182.872	461.811	-1172	-41.450	-18,48%	-101.080	-17,96%
Total EU fishing fleet at 31 December 2005				83.432	1.931.469	6.822.974					

Data extracted from the Community Fleet Register on 4 October 2006.

Table 4: Summary of Member States fleets capacity evolution in outermost regions from 1 January 2003 to 31 December 2005

Member State	Segment code*	01/01/2003			31/12/2005			Fleet capacity variations				
		Number of vessels	GT	kW	Number of vessels	GT	kW	Number of vessels	Δ GT	Δ GT in %	Δ kW	Δ kW in %
ES	CA1	1.082	2.114	16.541	999	1.973	15.658	-83	-141	-6,68%	-882	-5,33%
	CA2	100	4.019	14.749	85	3.122	11.861	-15	-897	-22,32%	-2.888	-19,58%
	CA3	133	46.202	84.118	77	30.914	46.235	-56	-15.288	-33,09%	-37.883	-45,04%
	Total	1.315	52.335	115.408	1.161	36.008	73.755	-154	-16.327	-31,20%	-41.654	-36,09%
FR	4FC	248	343	10.943	241	385	12.390	-7	42	12,13%	1.447	13,22%
	4FD	46	4.174	13.553	40	3.867	12.779	-6	-307	-7,36%	-774	-5,71%
	4FF	71	284	3.840	92	356	4.628	21	72	25,17%	788	20,52%
	4FG	53	5.994	17.173	50	5.499	16.092	-3	-496	-8,27%	-1.081	-6,29%
	4FH	5	288	1.010	5	267	798	0	-20	-7,07%	-212	-20,99%
	4FJ	1.097	2.065	59.005	1.194	2.272	68.480	97	207	10,01%	9.475	16,06%
	4FK	8	848	2.598	6	552	1.966	-2	-295	-34,84%	-632	-24,33%
	4FL	915	2.465	96.814	870	2.421	102.605	-45	-44	-1,78%	5.791	5,98%
	4FM	1	12	220	1	12	220	0	0	0,00%	0	0,00%
	Total	2.444	16.472	205.156	2.499	15.630	219.958	55	-843	-5,12%	14.802	7,21%
PT	4K6	423	403	2.800	418	407	3.011	-5	5	1,13%	211	7,55%
	4K7	49	3.585	12.522	42	2.765	9.701	-7	-820	-22,87%	-2.822	-22,53%
	4K8	5	193	1.006	5	193	1.006	0	0	0,00%	0	0,00%
	4K9	1482	2.277	19.860	709	1.643	19.005	-773	-634	-27,85%	-856	-4,31%
	4KA	113	9.989	29.310	103	8.514	25.033	-10	-1.475	-14,76%	-4.277	-14,59%
	Total	2.072	16.447	65.498	1.277	13.522	57.756	-795	-2.924	-17,78%	-7.743	-11,82%
Total EU outermost regions		5.831	85.254	386.063	4.937	65.160	351.468	-894	-20.093	-23,57%	-34.594	-8,96%

Data extracted from the Community Fleet Register on 4 October 2006.

* Description of the outermost regions fleets segmentation codes are given in the Technical Annex 3.

TECHNICAL ANNEX 2 – RESULTS BY MEMBER STATE (EXCLUDING OUTERMOST REGIONS)

The following tables summarise the development of the Member States' fleets in relation to their compliance with two levels:

- The entry/exit level; The levels of reference (not applicable to the new Member States).

A comparison between above mentioned levels and the situation of the fleet on 31 December 2005 has been made based on data collected from the Community Fleet Register on 26th June 2006 and on data from Member States' national reports. For each Member State's fleet the following tables are shown:

Table a) Calculation of baselines:

- (GT₀₃ and kW₀₃) at 1 January 2003 for the EU-15 Member States
- (GT₀₄ and kW₀₄) at 1 May 2004 for the new Member States

The baselines (GT₀₃ and kW₀₃) against which entries and exits over 2003, 2004 and 2005 must be assessed for EU-15 Member States are:

- the capacity identified in the Community Fishing Fleet Register at 1 January 2003 for the EU-15 Member States (GT_{FR} and kW_{FR}),
- plus the capacity entered into the fleet in 2003, 2004 and 2005 based on administrative decisions taken by the national authorities between 1 January 2000 and 31 December 2002, for which an associated capacity had been withdrawn before 1 January 2003 (GT₁ and kW₁ for entries with aid, GT₃ and kW₃ for entries without aid),
- minus 35% of the capacity entered into the fleet in 2003, 2004 and 2005 with public aid based on an administrative decision taken by the national authorities between 1 January 2002 and 30 June 2002 concerning an MAGP IV segment that did not comply with its objectives, for which an associated capacity withdrawal took place (GT₂ or kW₂),
- minus 30% of the capacity entered into the fleet in 2003, 2004 and 2005 with public aid based on an administrative decision taken between 1 January 2000 and 31 December 2001 concerning an MAGP IV segment that did not comply with its objectives, for which an associated capacity withdrawal took place (GT₄ or kW₄).

According to Article 6 of Commission Regulation (EC) No 1438/2003, the corresponding equations are:

$$GT_{03} = GT_{FR} + GT_1 - 0,35 GT_2 + GT_3 - 0,30 GT_4$$

$$kW_{03} = kW_{FR} + kW_1 - 0,35 kW_2 + kW_3 - 0,30 kW_4$$

The baselines (GT₀₄ and kW₀₄) against which entries and exits over 2003, 2004 and 2005 must be assessed for new Member States are:

- the capacity identified in the Community Fishing Fleet Register at 1 May 2004 for the New Member States (GT_{FR} and kW_{FR});
- plus the capacity entered into the fleet after the 1 May 2004 based on administrative decisions taken between 1 May 2001 and 30 April 2004 (GT_1 and kW_1).

According to Article 1 of Commission Regulation (EC) No 916/2004, the corresponding equations are:

$$GT_{04} = GT_{FR} + GT_1$$

$$kW_{04} = kW_{FR} + kW_1$$

Table b) Management of entries and exits during 2005

Table b) shows Member States' compliance with the entries and exits regime at 31 December 2005. Calculations have been made in accordance with the following formulas:

For the EU-15 Member States (Article 7 of Commission Regulation (EC) No 1438/2003):

$$GT_t \leq GT_{03} - GT_a - 0,35 GT_{100} + GT_s + \Delta(GT-GRT)$$

$$kW_t \leq kW_{03} - kW_a - 0,35 kW_{100}$$

where:

- GT_t or kW_t = the size in tonnage and power of the Member State's fleet at 31 December 2005,

- GT_{03} or kW_{03} : see table a) above;

- GT_a or kW_a = capacities leaving the fleet with public aid after 31 December 2002;

- GT_{100} or kW_{100} = capacities of vessels more than 100 GT entering the fleet with public aid;

- GT_s = safety tonnage granted under provisions of Article 11(5) of Regulation 2371/2002;

- $\Delta(GT-GRT)$ = balance as a result of the re-measurement of the fleet. This term is included in the value of the terms GT_t and GT_{03} . This has been done in this way because of the difficulties found in order to calculate it, arising from the incorrect declaration of vessel re-measuring to the Community Fleet Register.

For the new Member States (Article 1 of Commission Regulation (EC) No 916/2004):

$$GT_t \leq GT_{04} - GT_a - 0,35 GT_{100} + GT_s + \Delta(GT-GRT)$$

$$kW_t \leq kW_{04} - kW_a - 0,35 kW_{100}$$

where:

- GT_t or kW_t = the size in tonnage and power of the Member State's fleet at 31 December 2005,
- GT_{04} or kW_{04} : (see table a) above;
- GT_a or kW_a = capacities leaving the fleet with public aid after 30 April 2004;
- GT_{100} or kW_{100} = capacities of vessels more than 100 GT entering the fleet with public aid granted after 30 April 2004;
- GT_s = safety tonnage granted under provisions of Article 11(5) of Council Regulation (EC) No 2371/2002;
- $\Delta(GT-GRT)$ = balance as a result of the re-measurement of the fleet.

Table c) Reference levels at the end of 2005

- The baselines are the sum of the MAGP IV objectives for the mainland fleets in GT and kW. The reference levels at 1 January 2003, ($R(GT_{03})$ and $R(kW_{03})$), are fixed in annex I to Commission Regulation (EC) No 1438/2003. Specific reference levels have been fixed for outermost regions in an appropriate legal framework.
- Table c) shows Member States' compliance, during 2005, with the following formulae (Article 4 of Commission Regulation (EC) No 1438/2003):

$$R(GT_t) = R(GT_{03}) - GT_a - 0,35 GT_{100} + GTS + \Delta R(GT-GRT)$$

$$R(kW_t) = R(kW_{03}) - kW_a - 0,35 kW_{100}$$

where:

$R(GT_t)$ or $R(kW_t)$ = The reference level in tonnage and power for the Member State's fleet at 31 December 2005;

The term $\Delta R(GT-GRT)$ has not been included. This will only be done once the reference levels are updated to take into account the effect of the re-measurement of the fleet.

Note: Reference levels are not applicable to the new Member States in accordance with Council Regulation (EC) No 1242/2004.

Section d) Graphs

The continuous evolution of the capacity of the fleet in tonnage and power is compared graphically with the capacity ceilings calculated in accordance with Article 7 of Commission Regulation (EC) No 1438/2003 as explained above.

The capacity ceiling is fixed on the 1 January 2003 based on the capacity of the fleet on that date plus the capacity of the entries into the fleet decided before and that had not taken place on that date (baseline calculation in table a). After 1 January 2003, the fleet ceiling cannot increase (except for the so called safety tonnage GTs) and is reduced each time capacity is withdrawn from the fleet with public aid.

The capacity of the fleet follows generally a downward trend. Exceptionally, an increase may be seen and this may be due to,

- a) Entries of capacity decided before the reform (transitional measures).
- b) Exits without public aid whose replacement comes in some time later.

However, apparent decreases followed by an increase in capacity may also be due to declarations to the Community Fleet Register using incorrect codes.

BELGIUM

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
24.281	0	0	0	0	24.281

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
68.083	0	0	0	0	68.083

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Belgium		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	24.281	kW _{FR}	68.083
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	24.281	kW ₀₃	68.083
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		490		2.915
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		490		2.915
7	Exits financed with public aid	GT _a	711	kW _a	1.546
8	Other exits (not included in 7)		1.374		3.809
9	Total exits (7 + 8)		2.085		5.355
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	22.686	kW _t	65.643
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		23.372		66.537

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

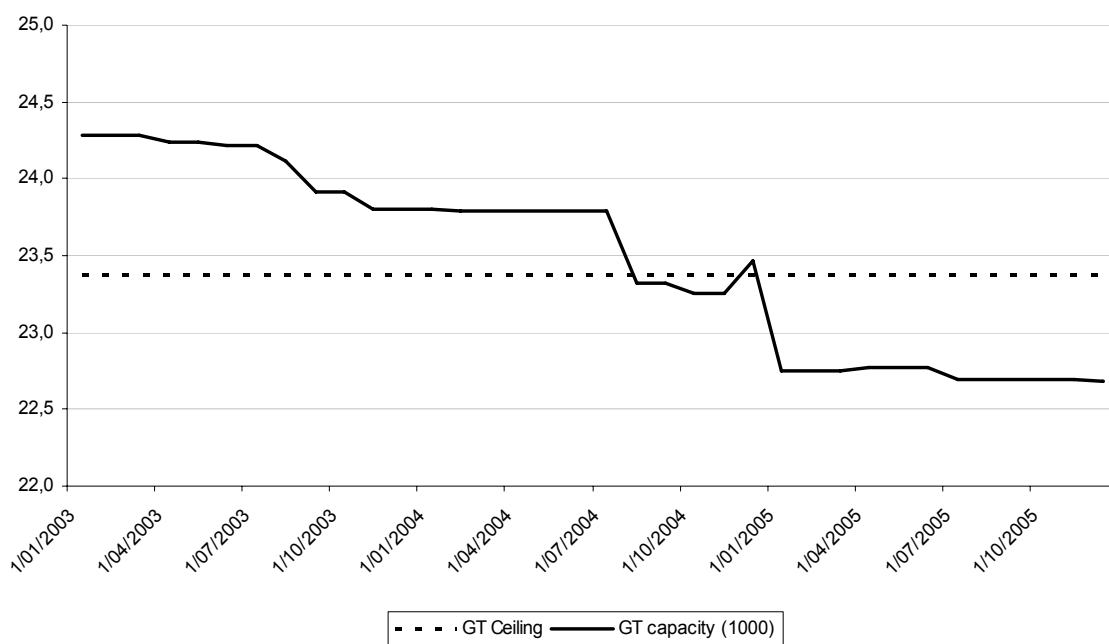
c) **Reference levels at the end of 2005**

Belgium		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	23.372	R(kW)₀₃	67.857
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_S	0	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	711	kW_a	1.546
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	22.686	kW_t	65.643
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	23.372	R(kW)_t	66.537

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

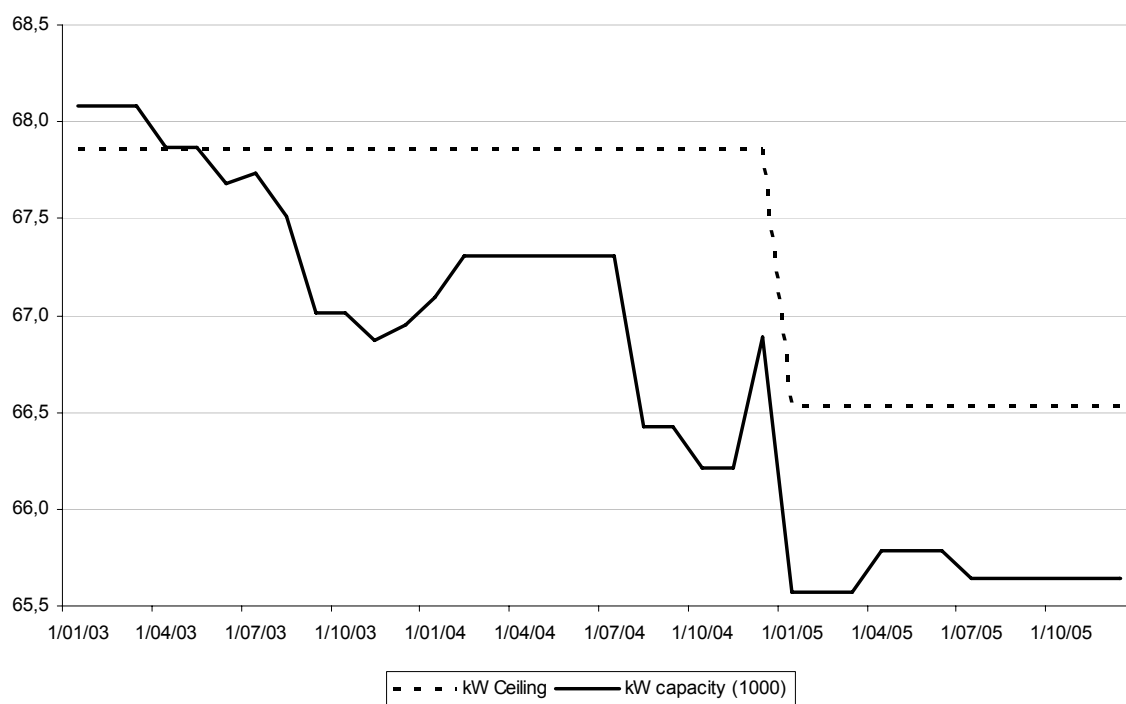
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the Belgian fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the Belgian fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

DENMARK

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
103.318	0	0	0	0	103.318

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
366.738	0	0	0	0	366.738

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Denmark		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	103.318	kW _{FR}	366.738
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	103.318	kW ₀₃	366.738
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		7.812		29.775
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		7.812		29.775
7	Exits financed with public aid	GT _a	5.517	kW _a	26.090
8	Other exits (not included in 7)		14.144		45.598
9	Total exits (7 + 8)		19.661		71.688
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	91.469	kW _t	324.825
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		97.801		340.648

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

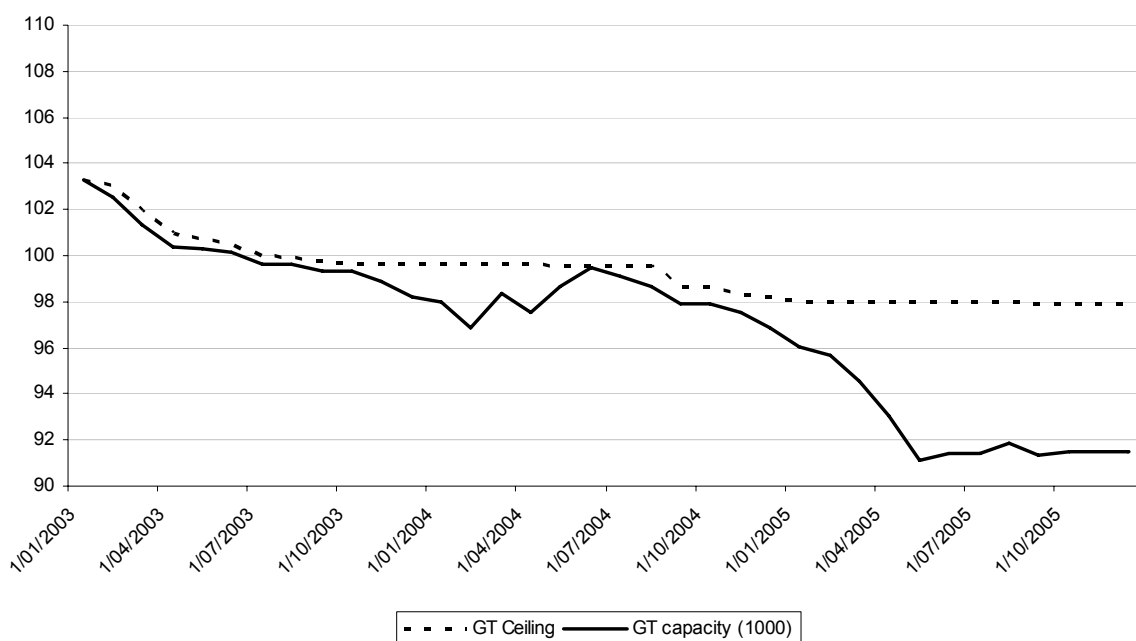
c) **Reference levels at the end of 2005**

Denmark		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	132.706	R(kW)₀₃	459.526
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_s	0	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	5.517	kW_a	26.090
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	91.469	kW_t	324.825
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	127.189	R(kW)_t	433.436

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

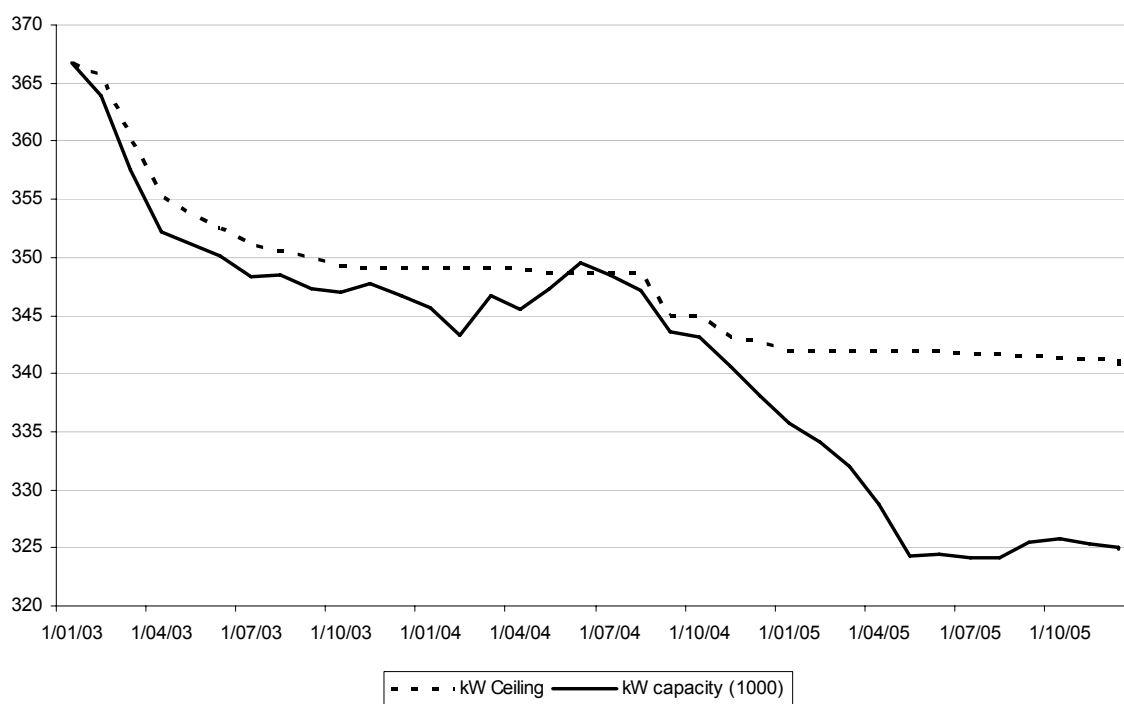
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the Danish fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the Danish fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

GERMANY

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
66.844	47	0	4.226	0	71.117

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
161.045	221	0	5.911	0	167.177

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Germany		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	66.844	kW _{FR}	161.045
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	71.117	kW ₀₃	167.177
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		10.730		24.654
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		10.730		24.654
7	Exits financed with public aid	GT _a	16	kW _a	44
8	Other exits (not included in 7)		13.700		27.110
9	Total exits (7 + 8)		13.716		27.154
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	63.858	kW _t	158.545
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		71.101		167.133

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

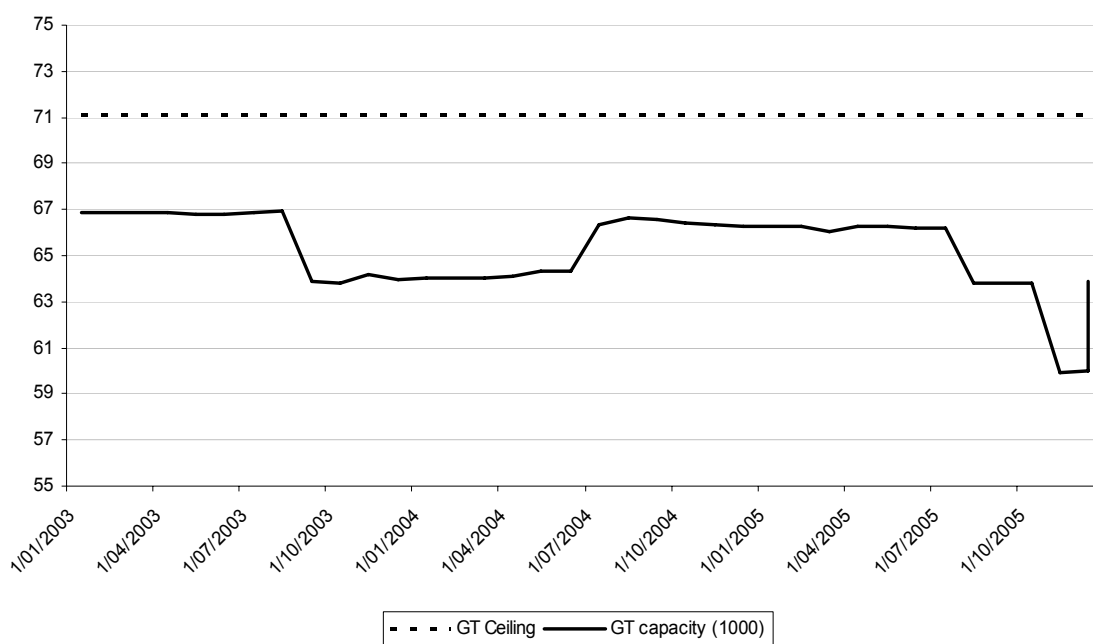
c) **Reference levels at the end of 2005**

Germany		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	84.262	R(kW)₀₃	175.927
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_S	0	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	16	kW_a	44
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	63.858	kW_t	158.545
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	84.246	R(kW)_t	175.883

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

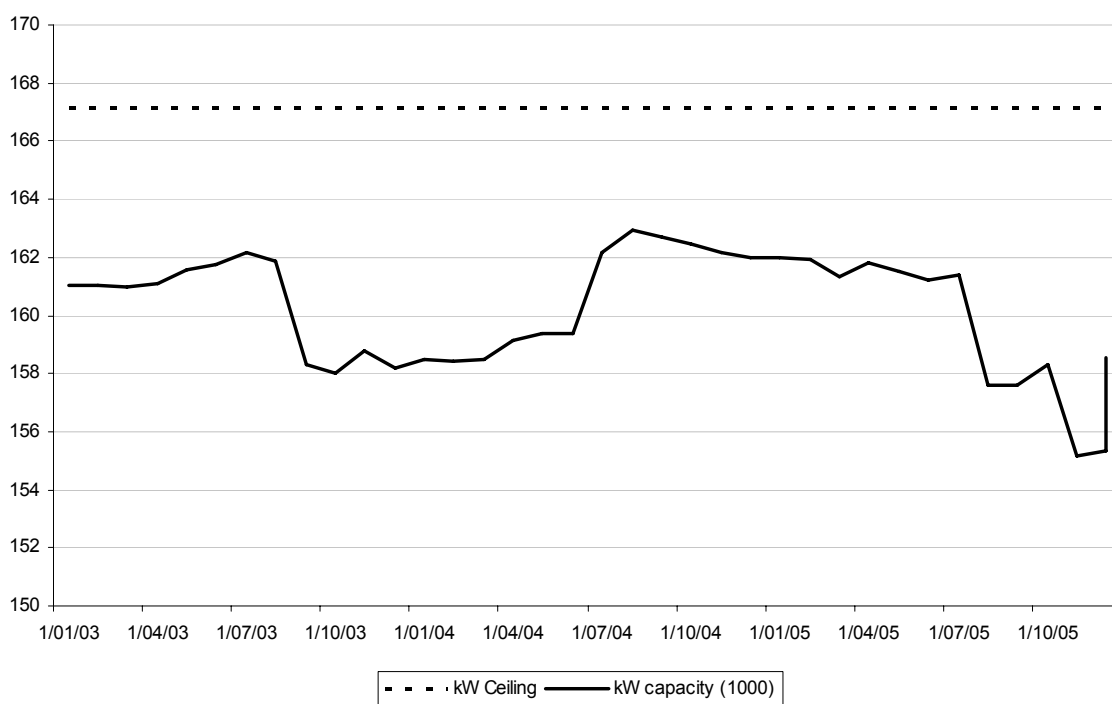
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the German fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the German fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

ESTONIA

a) Calculation of the baselines (GT₀₄ and kW₀₄) on 1 May 2004

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
26.606	0	0	0	0	26.606

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
65.007	0	0	0	0	65.007

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Estonia		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	26.606	kW _{FR}	65.007
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	26.606	kW ₀₄	65.007
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		1.014		2.738
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		1.014		2.738
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		3.367		5.698
9	Total exits (7 + 8)		3.367		5.698
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	24.253	kW _t	62.048
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 2 - 35% 3 + 5 - 7)		26.606		65.007

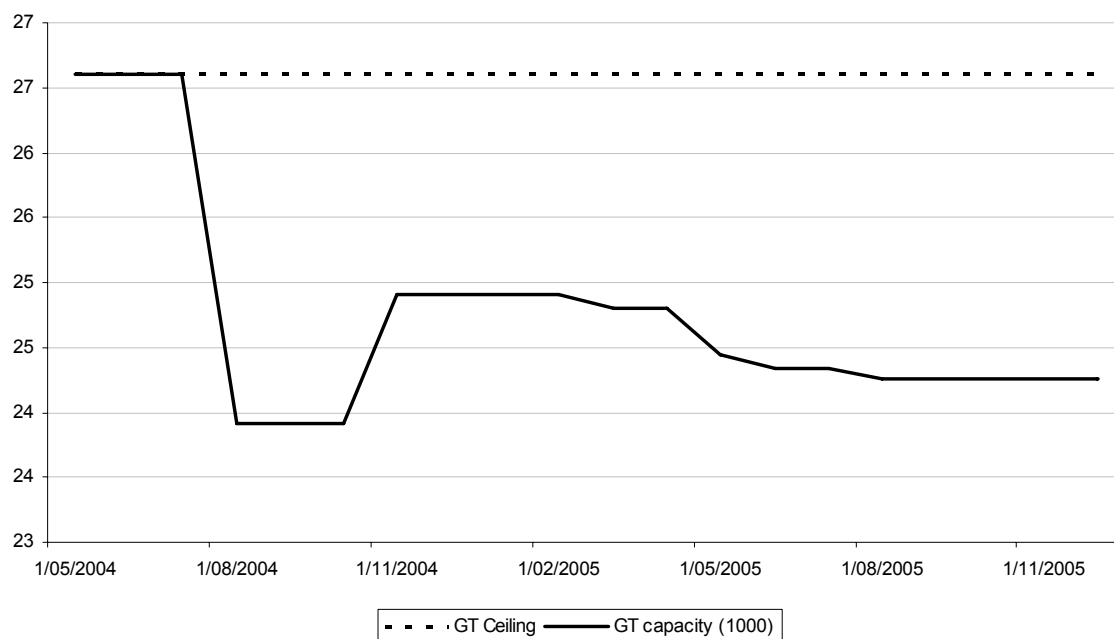
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: 4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)

Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

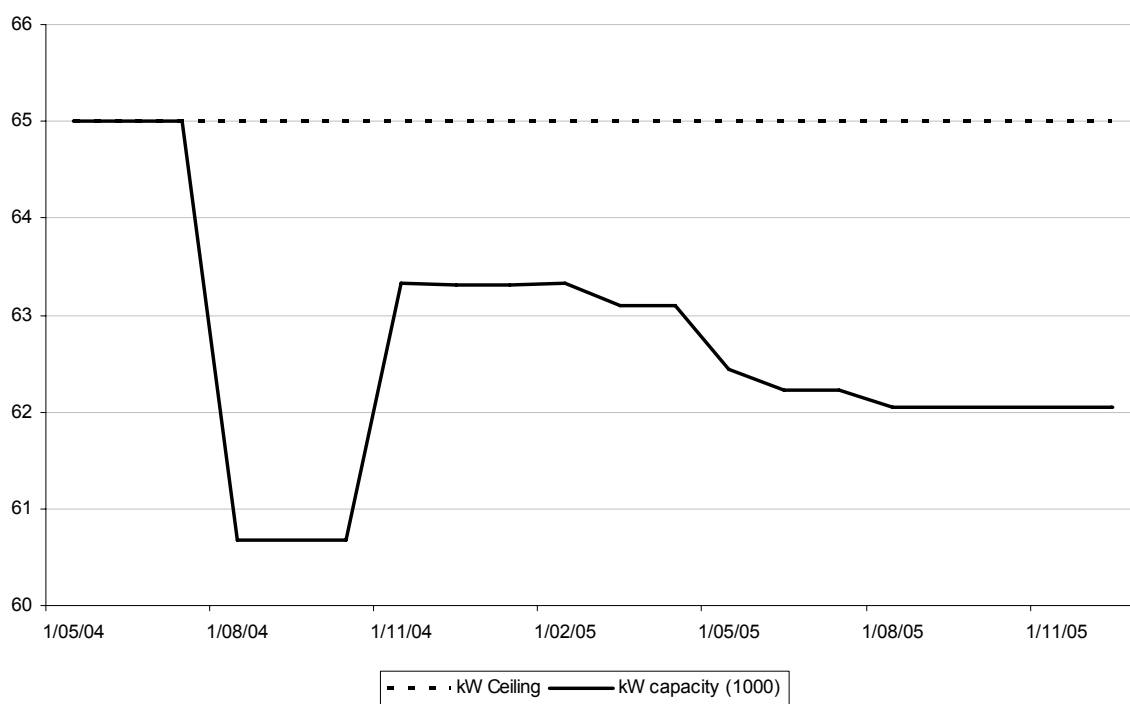
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the Estonian fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the Estonian fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

GREECE

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
101.707	0	0	1.469	0	103.176

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
594.948	0	0	1.394	0	596.342

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Greece		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	101.707	kW _{FR}	594.948
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	103.176	kW ₀₃	596.342
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		10.141		37.906
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		10.141		37.906
7	Exits financed with public aid	GT _a	10.178	kW _a	52.054
8	Other exits (not included in 7)		8.402		43.248
9	Total exits (7 + 8)		18.580		95.302
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	93.267	kW _t	537.552
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		92.998		544.288

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

Bold Italic indicates that the ceiling has been exceeded.

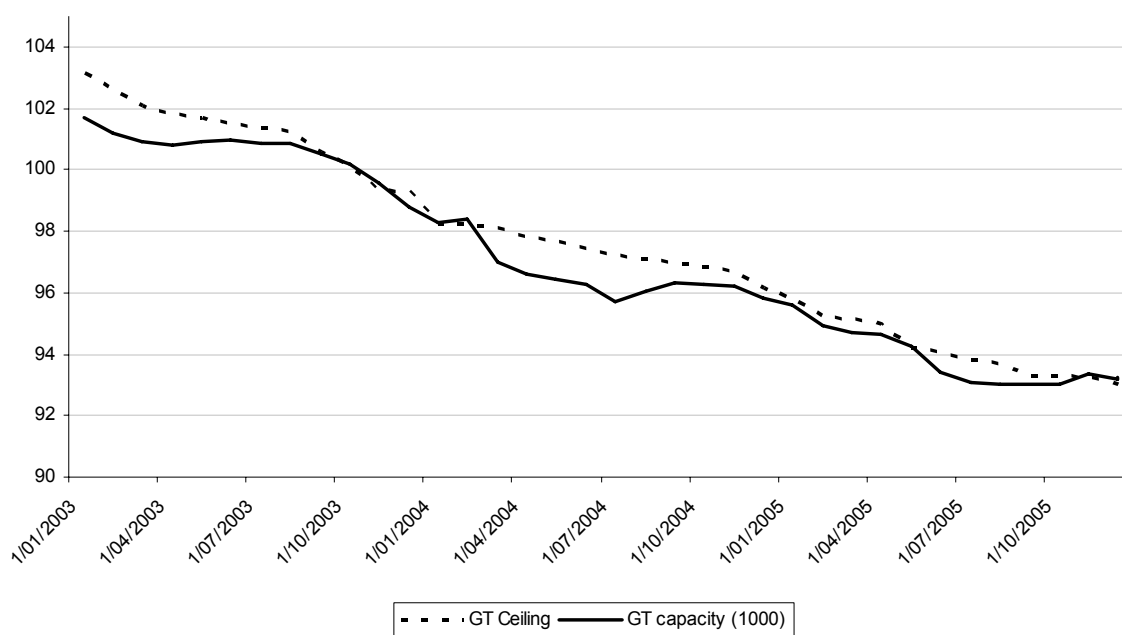
c) **Reference levels at the end of 2005**

Greece		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	119.910	R(kW)₀₃	653.497
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_S	0	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	10.178	kW_a	52.054
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	93.267	kW_t	537.552
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	109.732	R(kW)_t	601.443

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

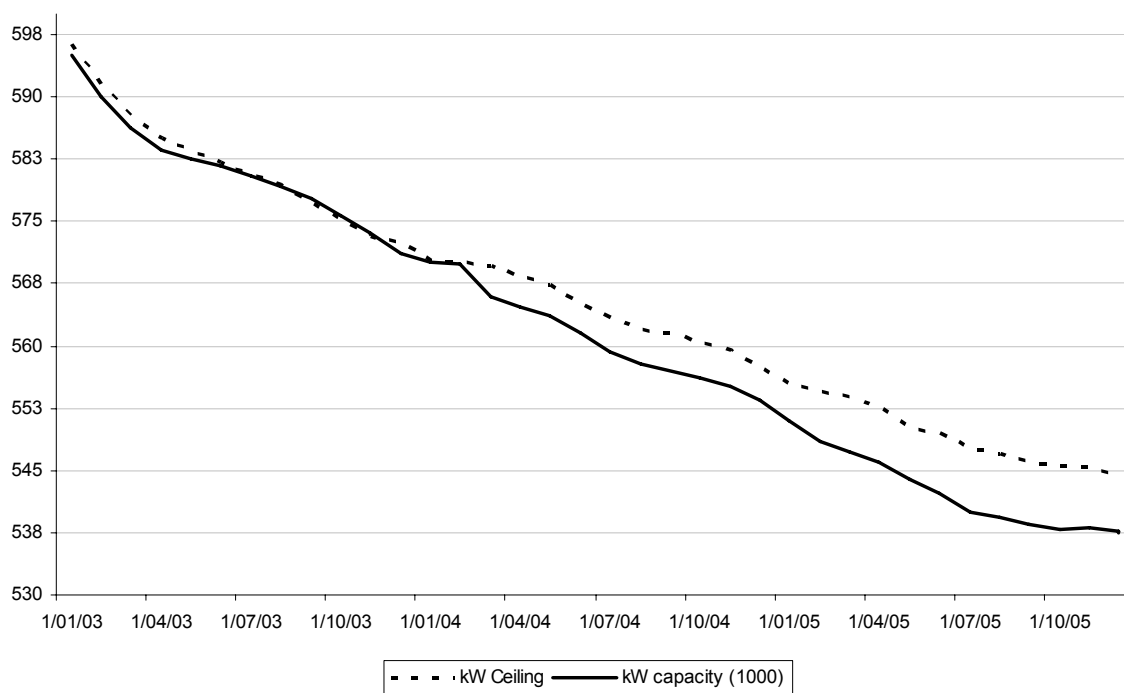
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the Greek fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the Greek fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

SPAIN

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
465.657	22.625	0	0	0	488.282

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
1.145.004	110.847	0	0	0	1.255.851

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Spain		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	465.657	kW _{FR}	1.145.004
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	488.282	kW ₀₃	1.255.851
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	1.922	kW ₁₀₀	4.022
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		77.529		157.121
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	893		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		80.344		161.143
7	Exits financed with public aid	GT _a	37.056	kW _a	91.258
8	Other exits (not included in 7)		57.568		164.187
9	Total exits (7 + 8)		94.624		255.445
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	451.377	kW _t	1.050.702
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		451.447		1.163.185

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

c) **Reference levels at the end of 2005**

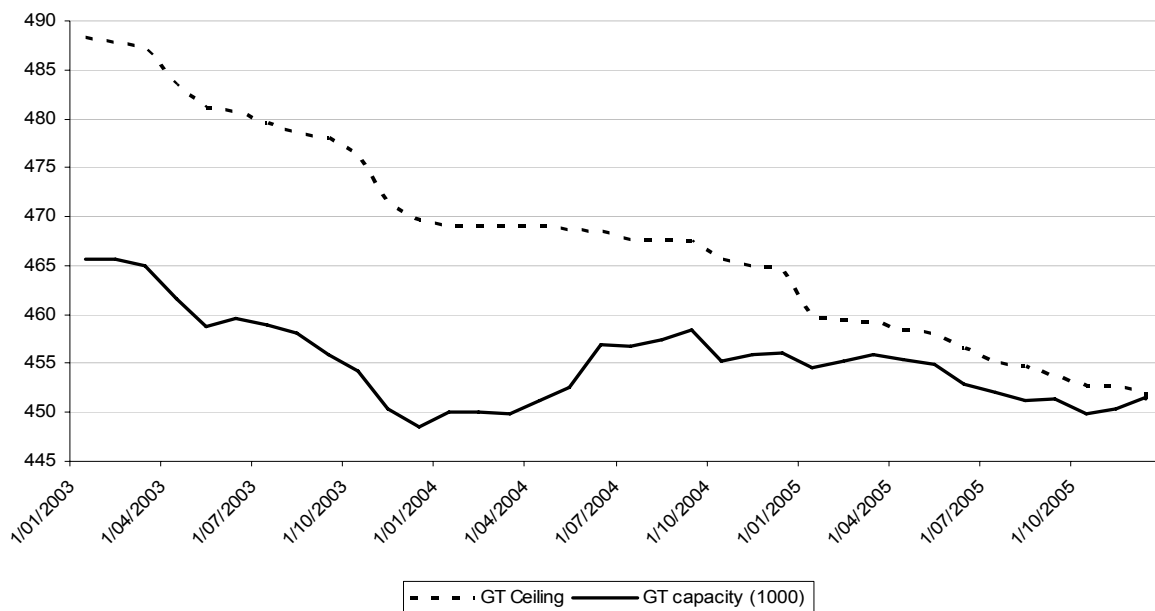
Spain		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	728.344	R(kW)₀₃	1.671.739
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	1.922	kW₁₀₀	4.022
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_s	893	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	37.056	kW_a	91.258
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	451.377	kW_t	1.050.702
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	691.508	R(kW)_t	1.579.073

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) **Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.**

Tonnage of the Spanish* fleet compared to its tonnage ceiling.

Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005.

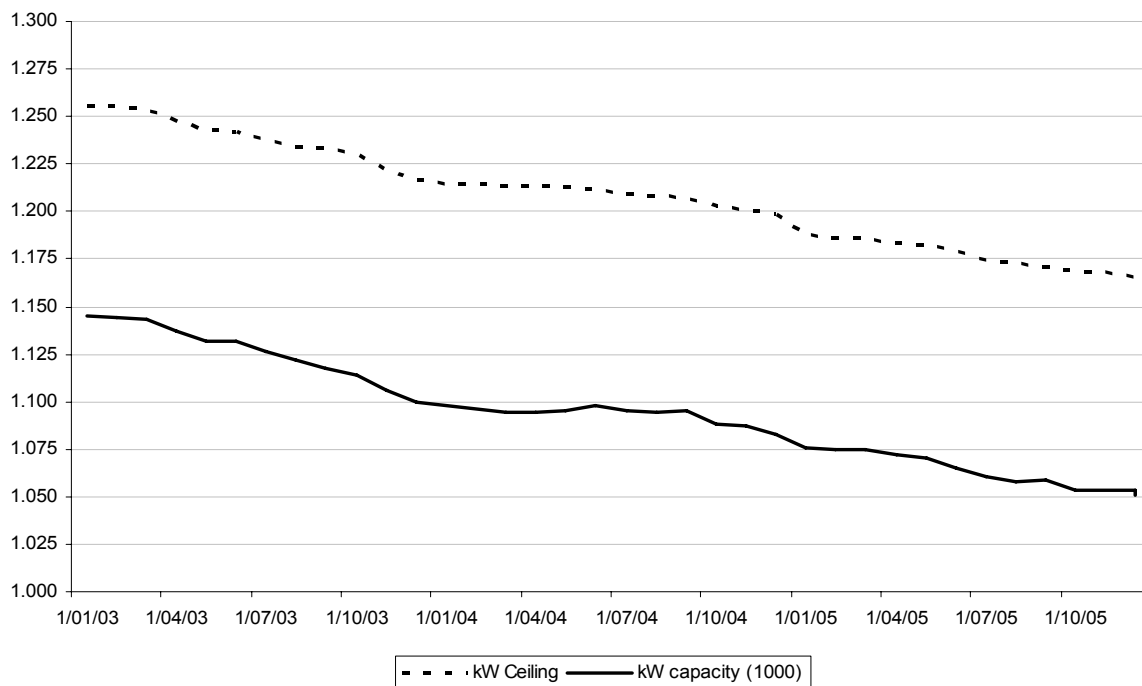


*Excluding the Canary Islands.

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006.

Power of the Spanish* fleet compared to its power ceiling.

Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005.



*Excluding the Canary Islands.

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006.

FRANCE

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
211.824	891	0	0	0	212.715

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
910.062	2.059	0	0	0	912.121

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

France		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	211.824	kW _{FR}	910.062
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	212.715	kW ₀₃	912.121
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		21.667		68.034
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	253		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		21.920		68.034
7	Exits financed with public aid	GT _a	12.064	kW _a	41.452
8	Other exits (not included in 7)		22.455		86.861
9	Total exits (7 + 8)		34.518		128.313
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	199.225	kW _t	849.783
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		200.904		870.669

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

c) **Reference levels at the end of 2005**

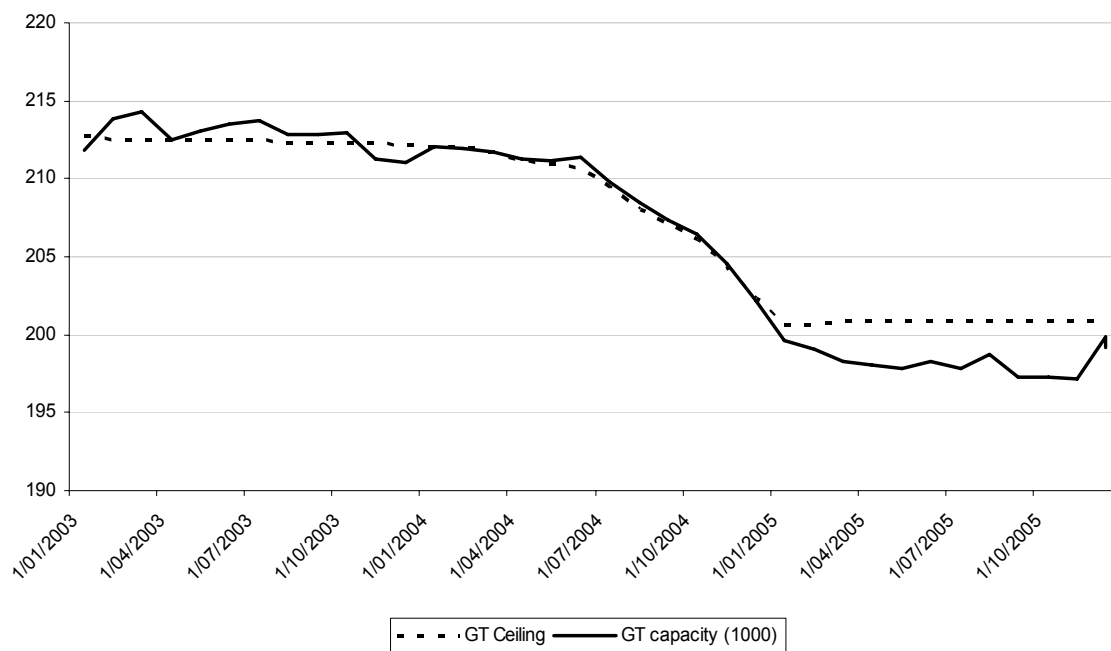
France (excluding the Overseas Departments)		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	230.257	R(kW)₀₃	920.969
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_s	253	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	12.064	kW_a	41.452
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	199.225	kW_t	849.783
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	218.446	R(kW)_t	879.517

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) **Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.**

Tonnage of the French* fleet compared to its tonnage ceiling.

Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005.



*Excluding the French Overseas Departments.

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006.

Power of the French* fleet compared to its power ceiling.

Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005.



*Excluding the French Overseas Departments.

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006.

IRELAND

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
86.048	0	0	4.363	0	86.981

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
227.679	0	0	3.103	0	230.226

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Ireland		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	86.048	kW _{FR}	227.679
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	86.981	kW ₀₃	230.226
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		25.845		58.171
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		25.845		58.171
7	Exits financed with public aid	GT _a	2.292	kW _a	7.343
8	Other exits (not included in 7)		25.242		69.699
9	Total exits (7 + 8)		27.534		77.042
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	84.360	kW _t	208.809
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		84.689		222.883

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: 4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)

Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

c) **Reference levels at the end of 2005**

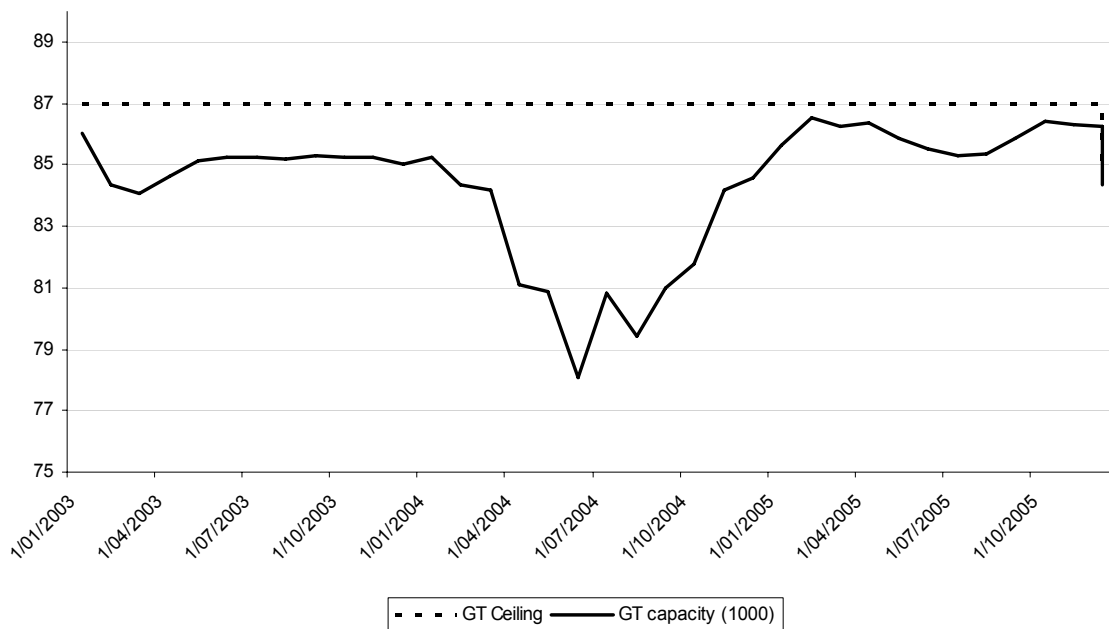
Ireland		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	86.981	R(kW)₀₃	230.226
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_S	0	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	2.292	kW_a	7.343
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	84.360	kW_t	208.809
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	84.689	R(kW)_t	222.883

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

Tonnage of the Irish fleet compared to its tonnage ceiling.

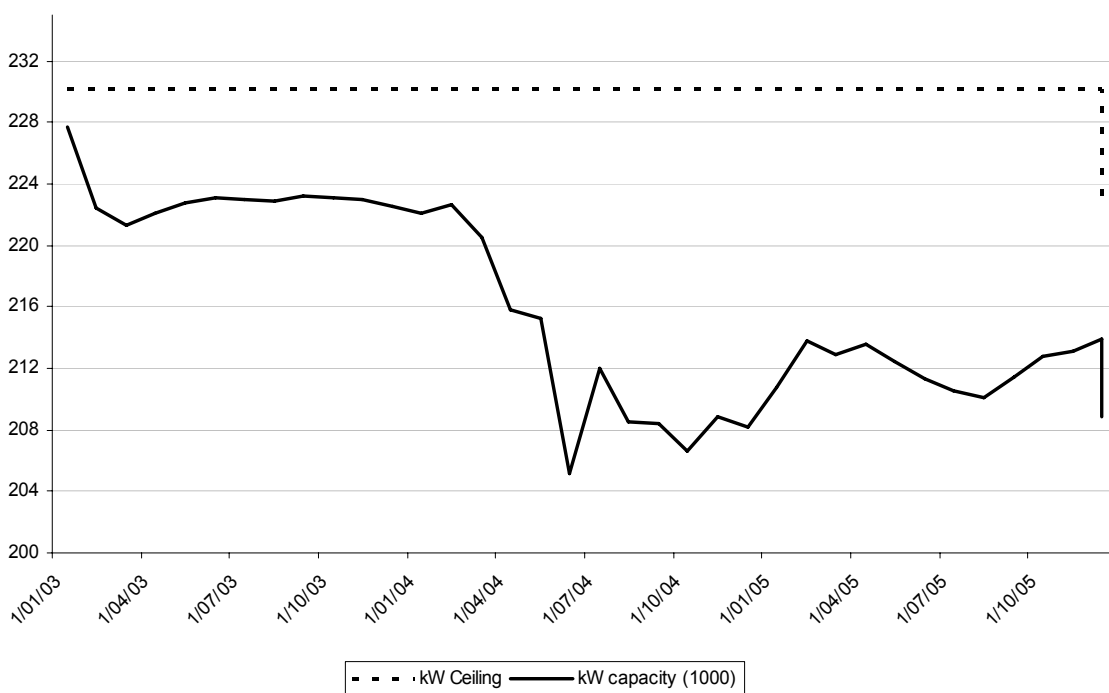
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Power of the Irish fleet compared to its power ceiling.

Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

ITALY

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
216.050	689	563	4.402	0	220.944

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
1.278.427	2.405	1.745	15.296	0	1.295.517

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Italy		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	216.050	kW _{FR}	1.278.427
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	220.944	kW ₀₃	1.295.517
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	289	kW ₁₀₀	1.007
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		14.479		58.396
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		14.768		59.403
7	Exits financed with public aid	GT _a	6.678	kW _a	40.498
8	Other exits (not included in 7)		11.046		73.399
9	Total exits (7 + 8)		17.724		113.897
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	213.095	kW _t	1.223.933
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		214.165		1.254.667

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level.

c) **Reference levels at the end of 2005**

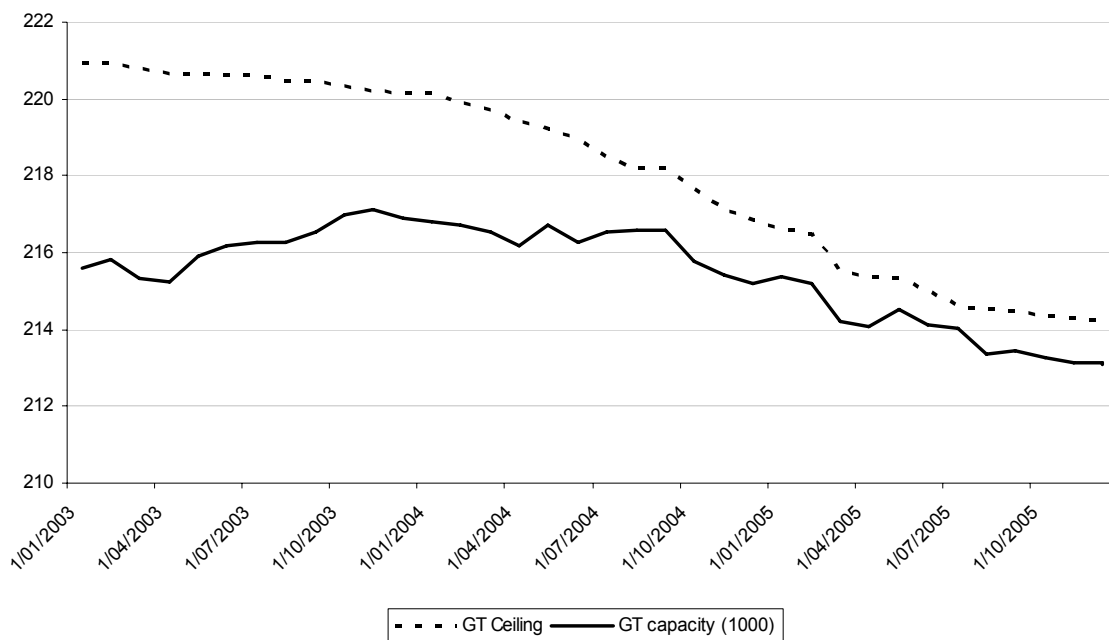
Italy		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	229.862	R(kW)₀₃	1.338.971
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	289	kW₁₀₀	1.007
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_S	0	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	6.678	kW_a	40.498
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	213.095	kW_t	1.223.933
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	222.966	R(kW)_t	1.298.121

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

Tonnage of the Italian fleet compared to its tonnage ceiling.

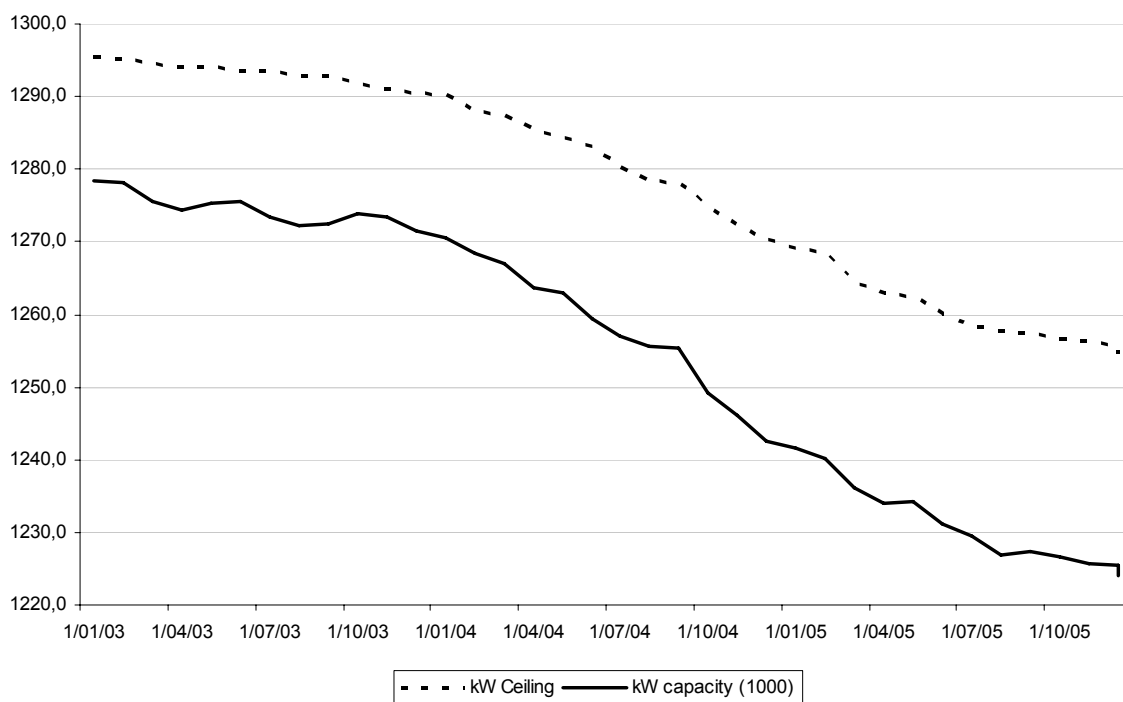
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Power of the Italian fleet compared to its power ceiling.

Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

CYPRUS

a) Calculation of the baselines (GT₀₄ and kW₀₄) on 1 May 2004

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
11.935	0	0	0	0	11.935

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
52.555	0	0	0	0	52.555

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Cyprus		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	11.935	kW _{FR}	52.555
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	11.935	kW ₀₄	52.555
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		-1		-60
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		-1		-60
7	Exits financed with public aid	GT _a	356	kW _a	1.302
8	Other exits (not included in 7)		2.521		4.351
9	Total exits (7 + 8)		2.877		5.653
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	9.056	kW _t	46.843
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 2 - 35% 3 + 5 - 7)		11.579		51.254

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

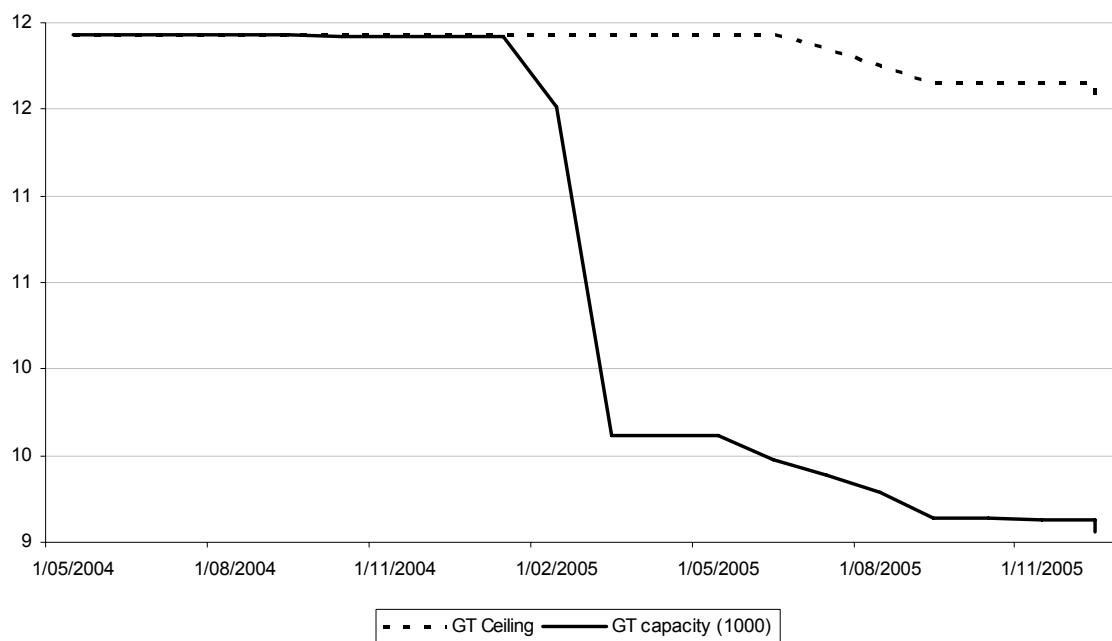
Line 4 is calculated as: 4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)

Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

Tonnage of the Cypriot fleet compared to its tonnage ceiling.

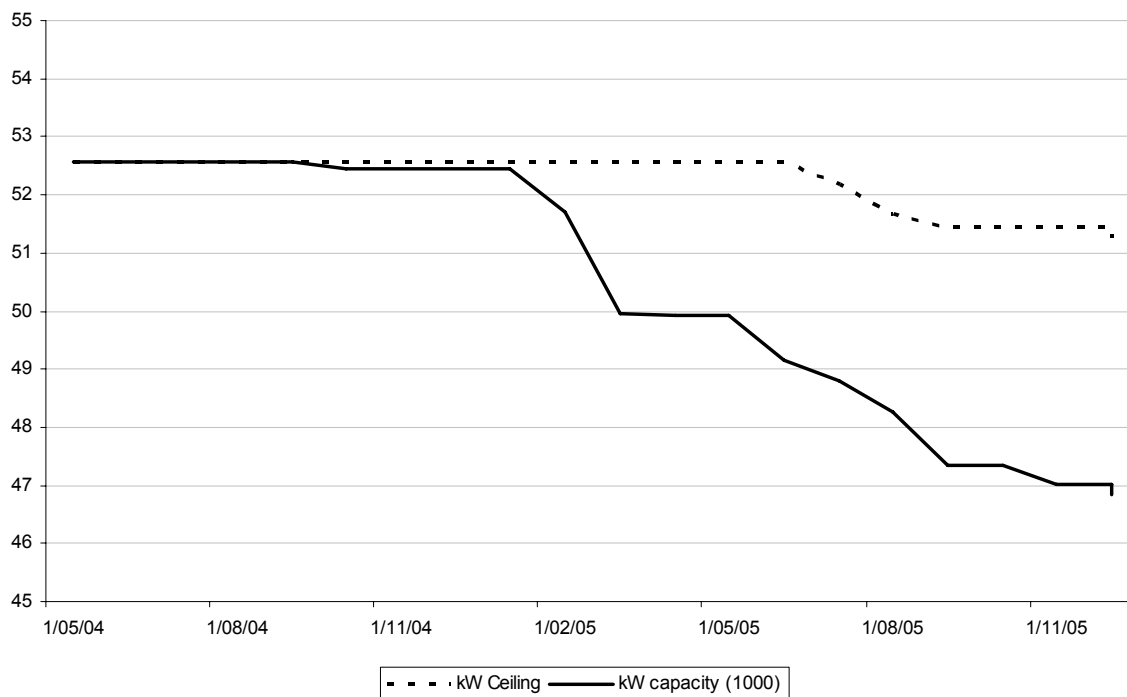
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Power of the Cypriot fleet compared to its power ceiling.

Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

LATVIA

a) Calculation of the baselines (GT₀₄ and kW₀₄) on 1 May 2004

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
44.452	510	0	0	0	44.962

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
75.817	1.451	0	0	0	77.268

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Latvia		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	44.452	kW _{FR}	75.817
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	44.962	kW ₀₄	77.268
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		692		2.026
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		692		2.026
7	Exits financed with public aid	GT _a	1.929	kW _a	4.660
8	Other exits (not included in 7)		4.636		6.974
9	Total exits (7 + 8)		6.565		11.634
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	38.580	kW _t	66.209
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 2 - 35% 3 + 5 - 7)		43.033		72.609

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

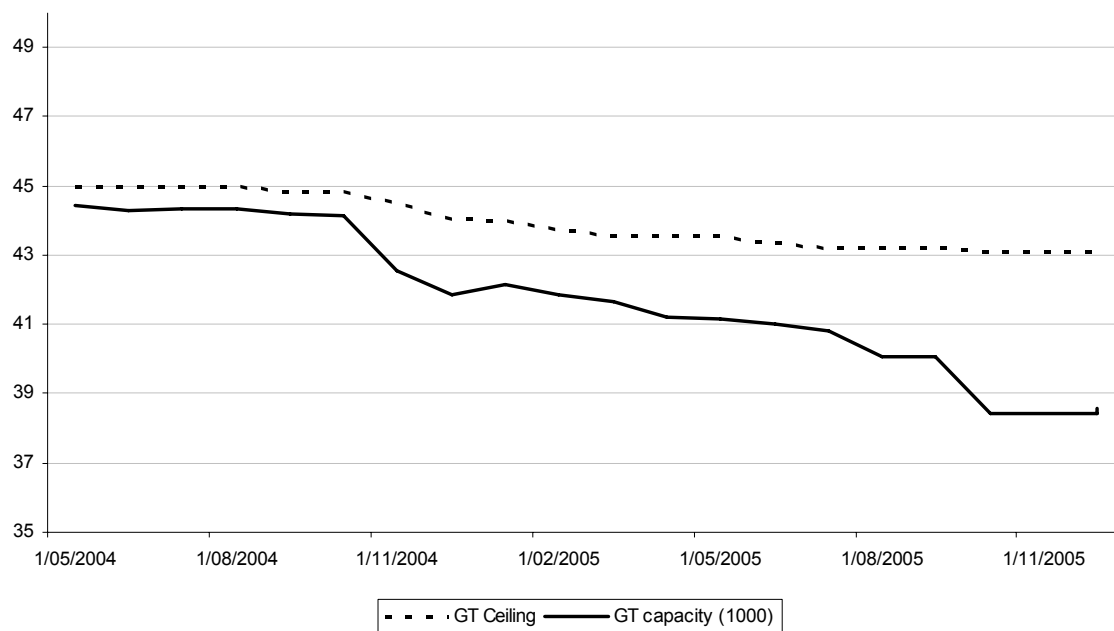
Line 4 is calculated as: 4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)

Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

Tonnage of the Latvian fleet compared to its tonnage ceiling.

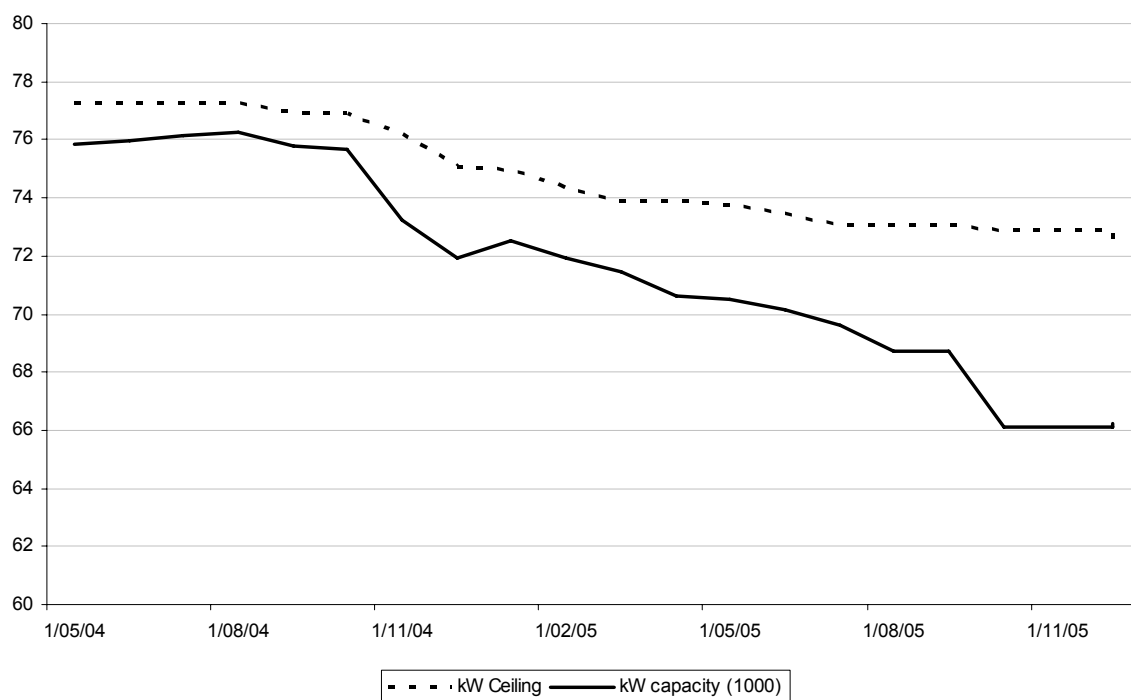
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Power of the Latvian fleet compared to its power ceiling.

Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

LITHUANIA

a) Calculation of the baselines (GT₀₄ and kW₀₄) on 1 May 2004

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
76.487	0	0	0	0	76.487

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
80.566	0	0	0	0	80.566

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Lithuania		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	76.487	kW _{FR}	80.566
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	76.487	kW ₀₄	80.566
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		11.243		12.870
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		11.243		12.870
7	Exits financed with public aid	GT _a	1.576	kW _a	3.104
8	Other exits (not included in 7)		21.768		19.677
9	Total exits (7 + 8)		23.344		22.781
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	64.386	kW _t	70.655
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 2 - 35% 3 + 5 - 7)		74.911		77.462

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

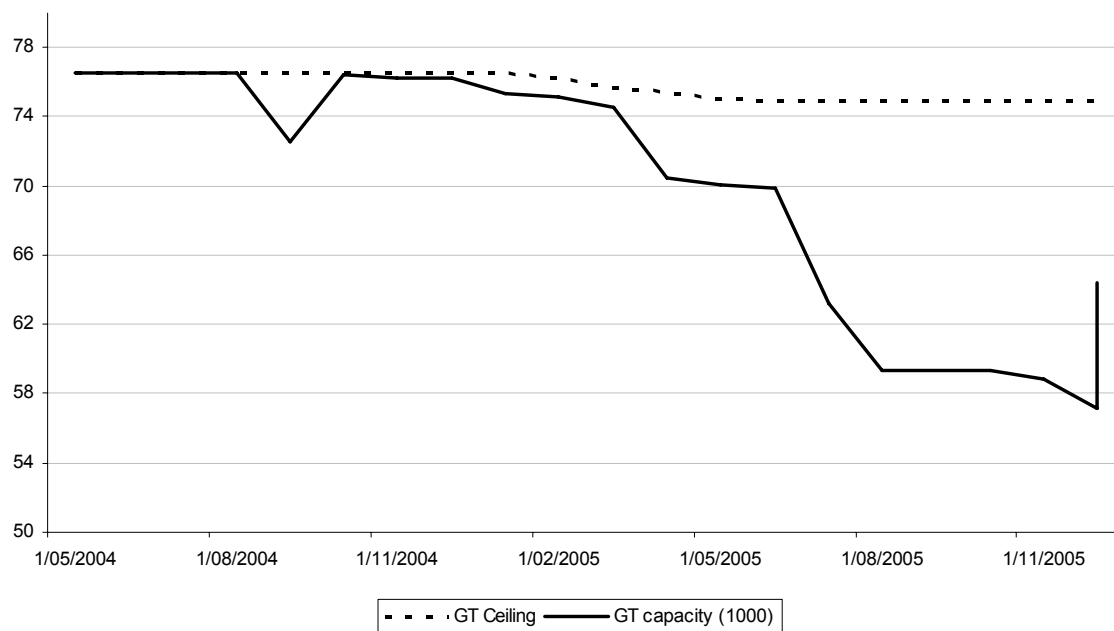
Line 4 is calculated as: 4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)

Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

Tonnage of the Lithuanian fleet compared to its tonnage ceiling.

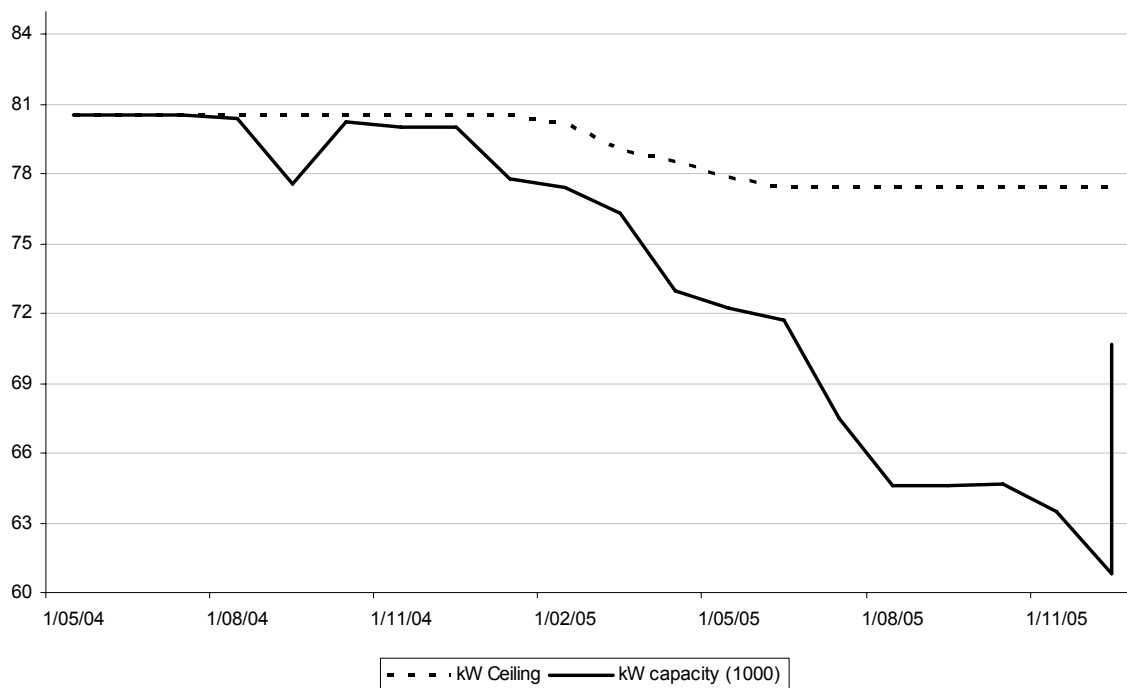
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Power of the Lithuanian fleet compared to its power ceiling.

Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

MALTA

a) Calculation of the baselines (GT₀₄ and kW₀₄) on 1 May 2004

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
16.450	0	0	0	0	16.450

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
126.350	0	0	0	0	126.350

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Malta		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	16.450	kW _{FR}	126.350
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	16.450	kW ₀₄	126.350
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		53		-1.566
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		53		-1.566
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		1.229		25.639
9	Total exits (7 + 8)		1.229		25.639
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	15.274	kW _t	99.145
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 2 - 35% 3 + 5 - 7)		16.461		126.323

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

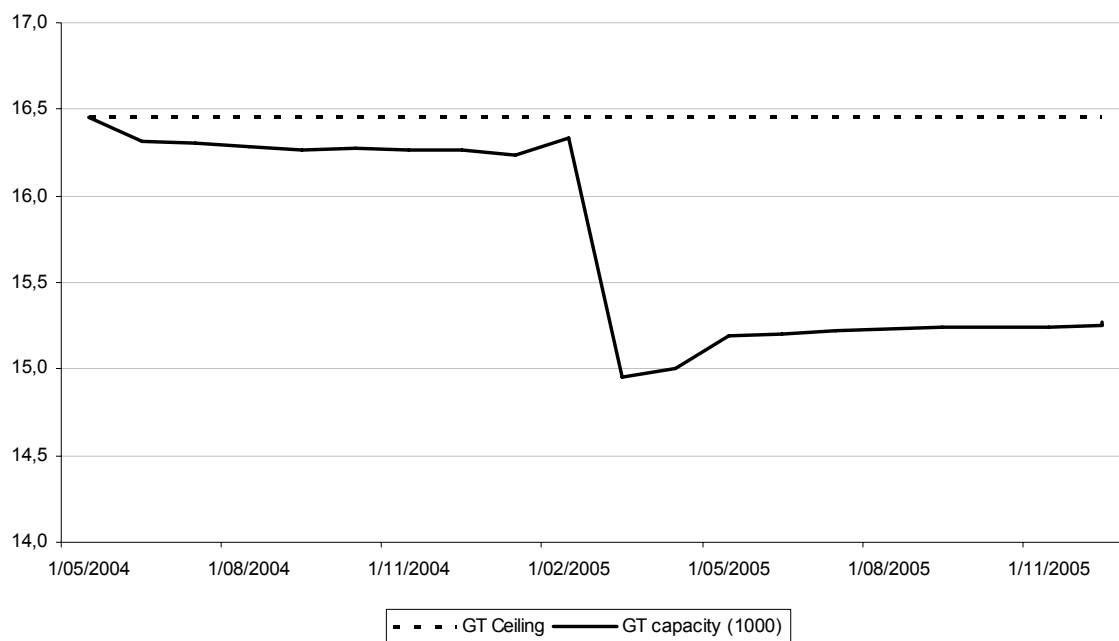
Line 4 is calculated as: 4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)

Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

d) **Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.**

Tonnage of the Maltese fleet compared to its tonnage ceiling.

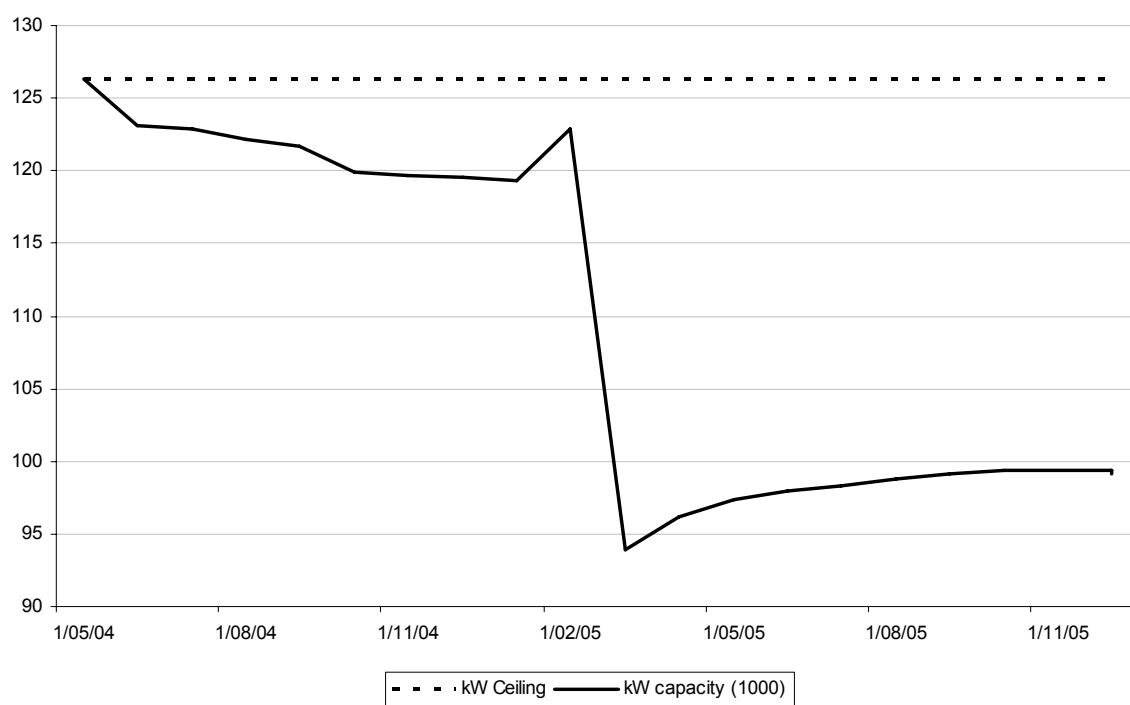
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Power of the Maltese fleet compared to its power ceiling.

Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

THE NETHERLANDS

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
183.678	0	0	1.133	0	184.811

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
418.505	0	0	2.722	0	421.227

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

The Netherlands		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	183.678	kW _{FR}	418.505
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	184.811	kW ₀₃	421.227
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		4.309		19.332
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	27		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		4.336		19.332
7	Exits financed with public aid	GT _a	8.980	kW _a	35.759
8	Other exits (not included in 7)		23.611		53.624
9	Total exits (7 + 8)		32.591		89.383
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	155.423	kW _t	348.454
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		175.858		385.468

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

c) **Reference levels at the end of 2005**

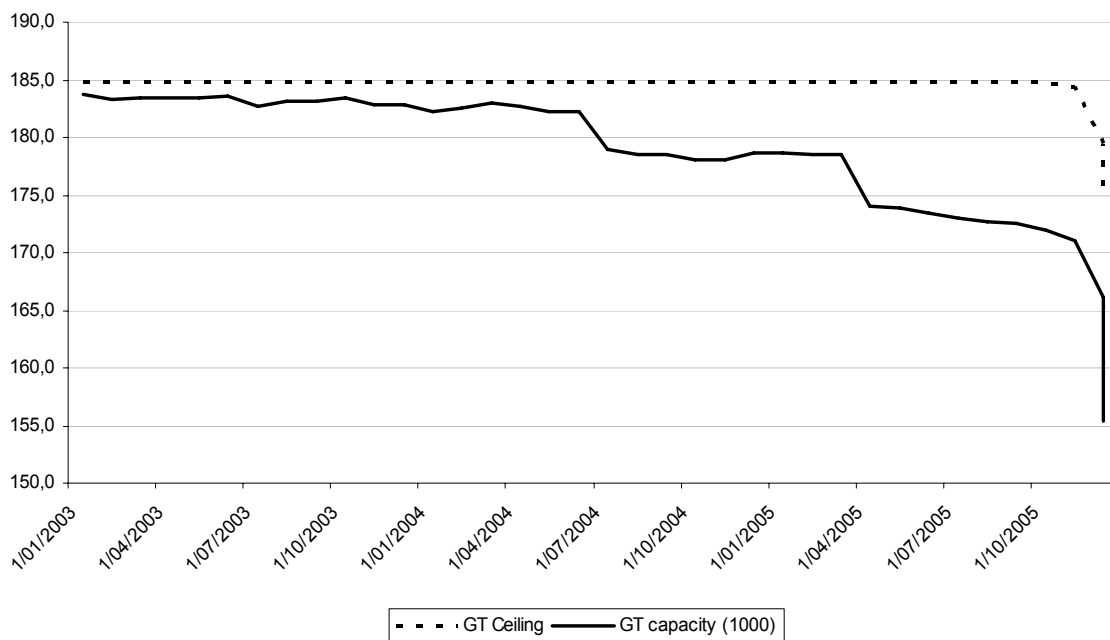
The Netherlands		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	213.139	R(kW)₀₃	527.067
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_s	27	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	8.980	kW_a	35.759
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	155.423	kW_t	348.454
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	204.186	R(kW)_t	491.308

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

Tonnage of the Dutch fleet compared to its tonnage ceiling.

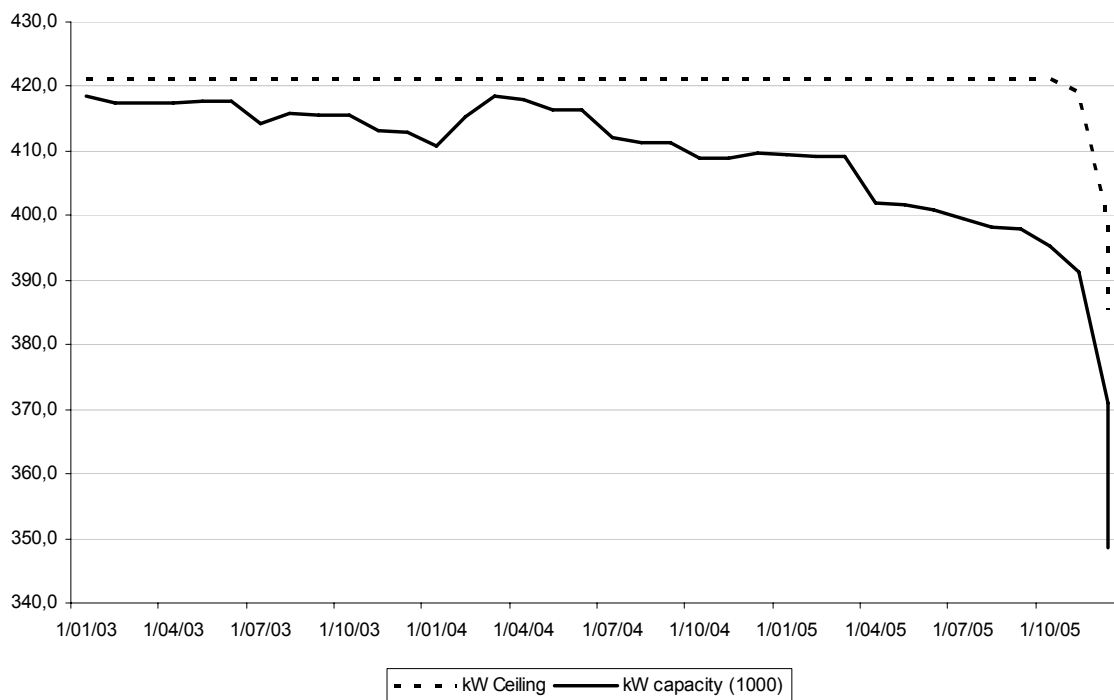
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Power of the Dutch fleet compared to its power ceiling.

Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

POLAND

a) Calculation of the baselines (GT₀₄ and kW₀₄) on 1 May 2004

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
47.324	191	0	0	0	47.515

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
151.124	1.858	0	0	0	152.981

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Poland		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	47.324	kW _{FR}	151.124
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	47.515	kW ₀₄	152.981
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		3.183		8.104
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		3.183		8.104
7	Exits financed with public aid	GT _a	16.371	kW _a	45.383
8	Other exits (not included in 7)		3.882		8.392
9	Total exits (7 + 8)		20.253		53.775
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	30.254	kW _t	105.452
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 2 - 35% 3 + 5 - 7)		31.144		107.599

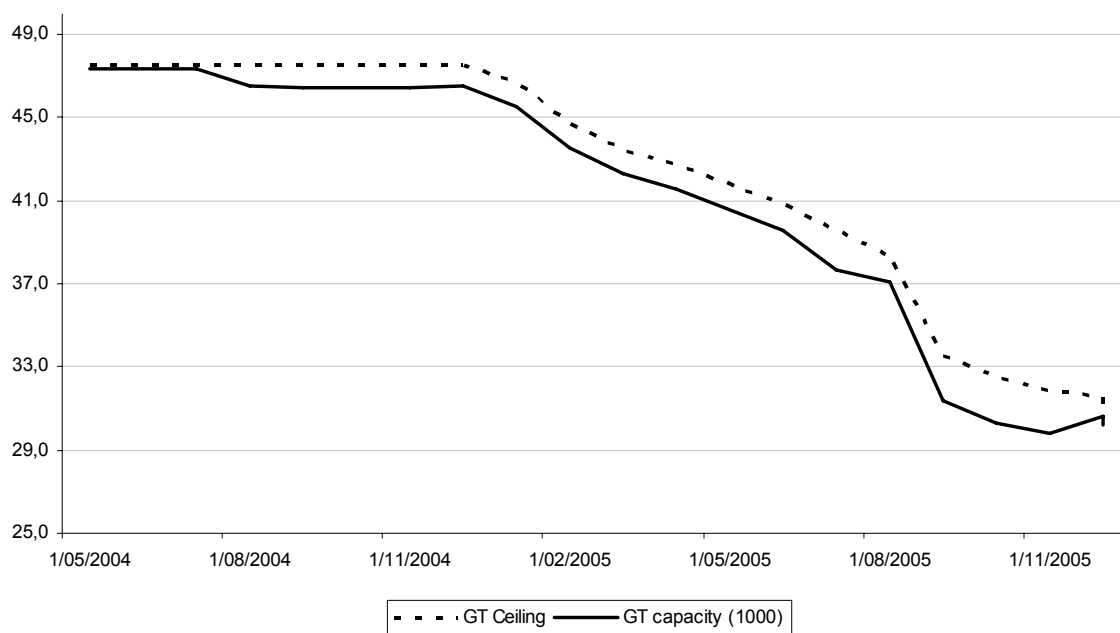
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: 4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)

Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

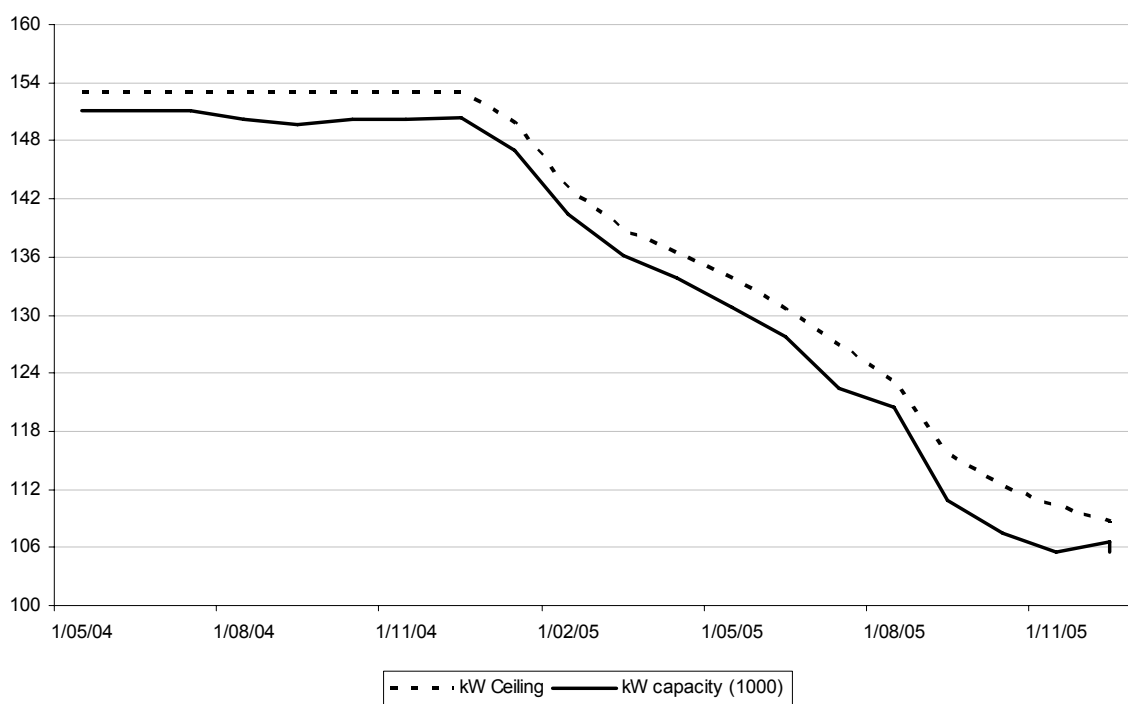
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the Polish fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the Polish fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

PORTUGAL

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
99.757	8.629	0	0	0	108.386

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
332.417	22.147	0	696	0	355.260

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Portugal		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	99.757	kW _{FR}	332.417
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	108.386	kW ₀₃	355.260
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	494	kW ₁₀₀	1.273
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		10.867		42.253
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		11.361		43.527
7	Exits financed with public aid	GT _a	9.260	kW _a	22.303
8	Other exits (not included in 7)		7.729		32.206
9	Total exits (7 + 8)		16.990		54.508
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	94.128	kW _t	321.436
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		98.952		332.512

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

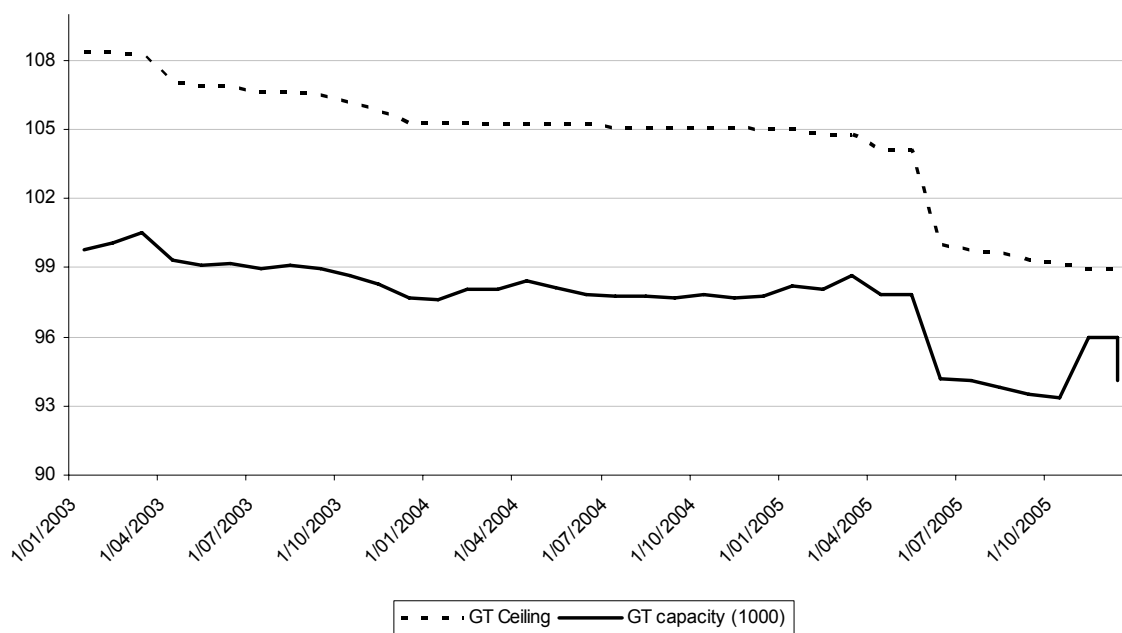
c) **Reference levels at the end of 2005**

Portugal (excluding the Azores and Madeira)		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	171.502	R(kW)₀₃	412.025
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	494	kW₁₀₀	1.273
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_s	0	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	9.260	kW_a	22.303
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	94.128	kW_t	321.436
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	162.069	R(kW)_t	389.277

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

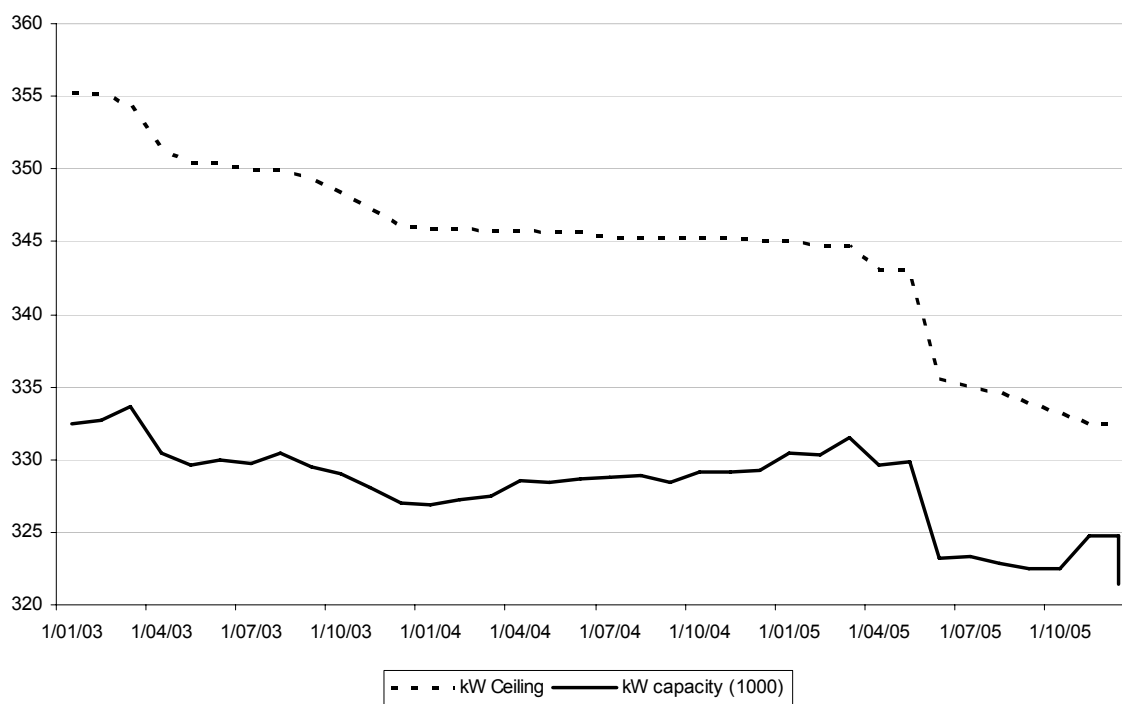
**Tonnage of the Portuguese* fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005.**



*Excluding the Azores and Madeira.

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006.

**Power of the Portuguese* fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005.**



*Excluding the Azores and Madeira.

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006.

SLOVENIA

a) Calculation of the baselines (GT₀₄ and kW₀₄) on 1 May 2004

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
1.076	0	0	0	0	1.076

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
11.473	0	0	0	0	11.473

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Slovenia		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	1.076	kW _{FR}	11.473
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	1.076	kW ₀₄	11.473
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		0		9
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		0		9
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		7		23
9	Total exits (7 + 8)		7		23
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	1.069	kW _t	11.459
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 2 - 35% (3 + 5 - 7)		1.076		11.473

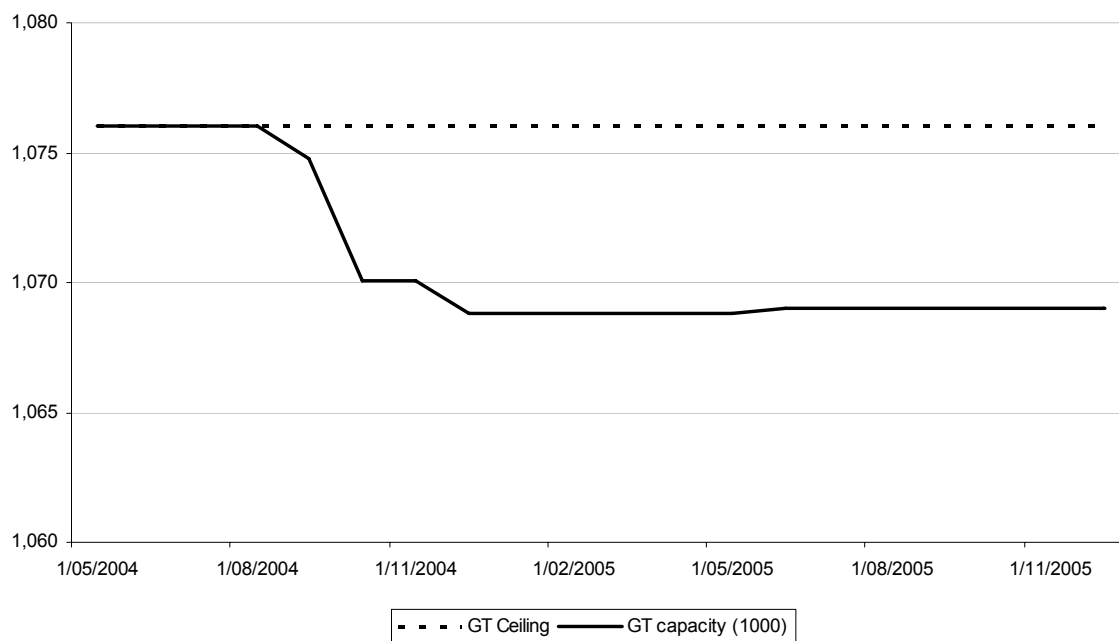
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: 4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)

Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

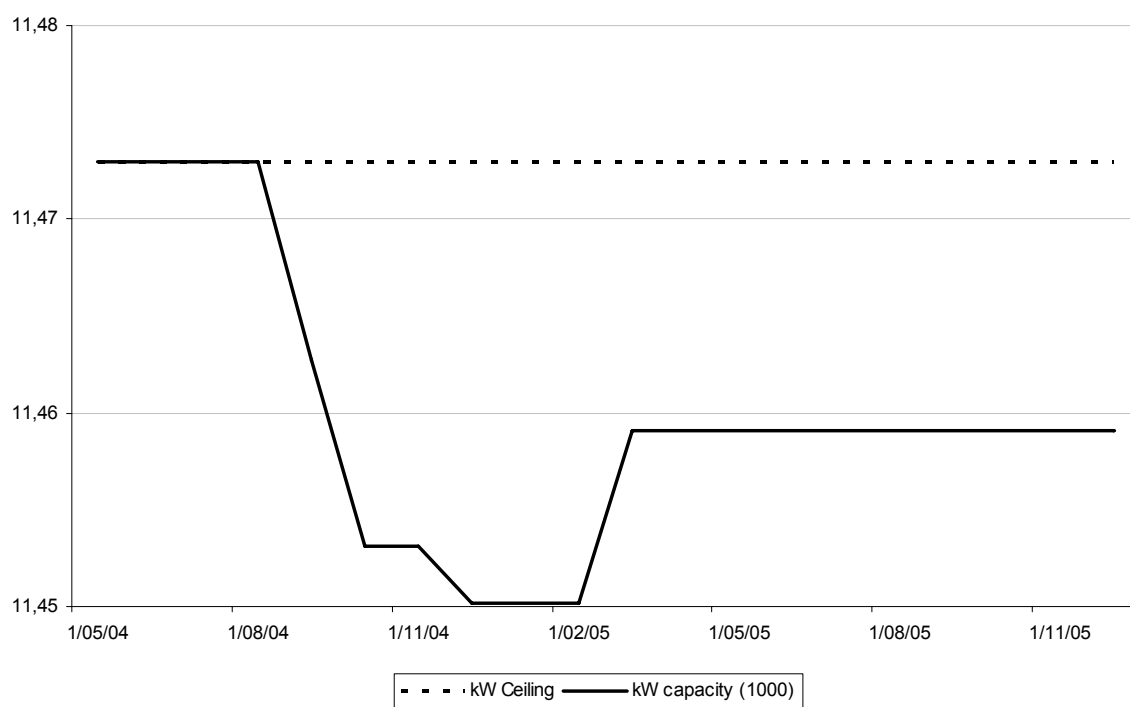
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the Slovenian fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the Slovenian fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 May 2004 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

FINLAND

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
19.812	0	0	0	0	19.812

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
190.136	0	0	0	0	190.136

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Finland		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	19.812	kW _{FR}	190.136
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	19.812	kW ₀₃	190.136
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		3.233		20.570
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		3.233		20.570
7	Exits financed with public aid	GT _a	1.280	kW _a	5.637
8	Other exits (not included in 7)		4.765		33.557
9	Total exits (7 + 8)		6.045		39.194
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	17.001	kW _t	171.511
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		18.532		184.499

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

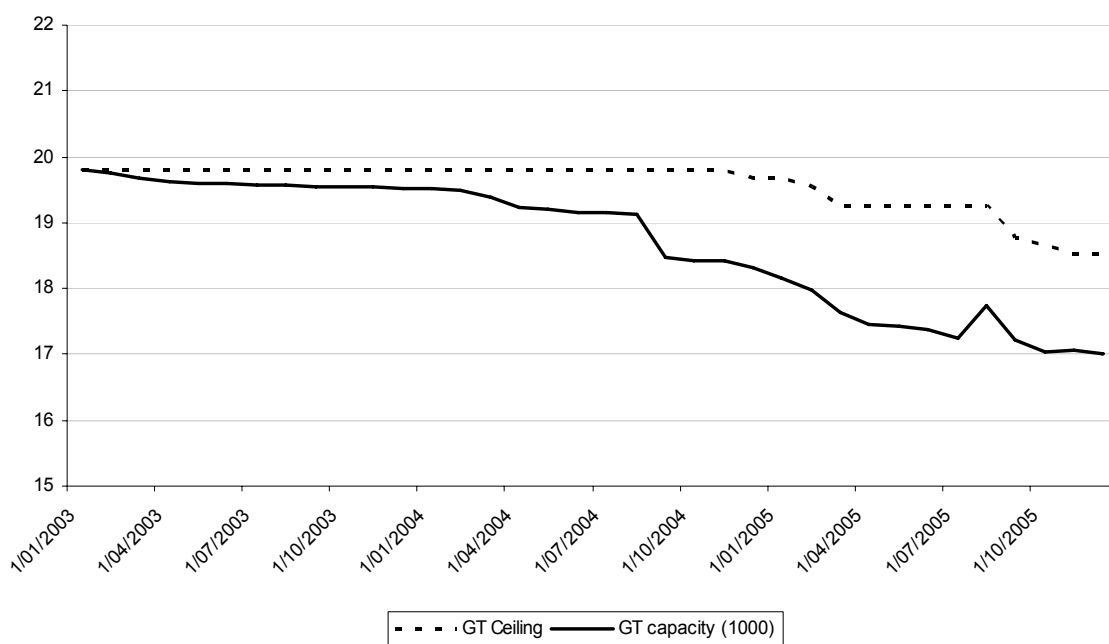
c) **Reference levels at the end of 2005**

Finland		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	23.203	R(kW)₀₃	216.195
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_s	0	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	1.280	kW_a	5.637
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	17.001	kW_t	171.511
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	21.923	R(kW)_t	210.558

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

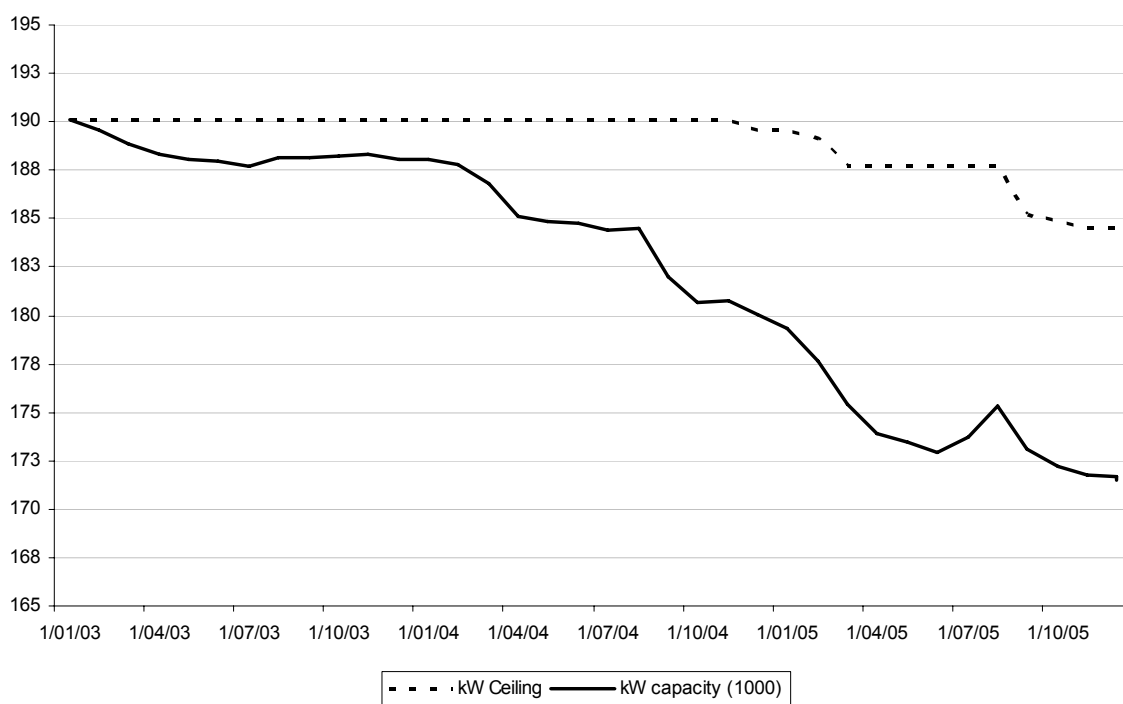
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the Finish fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the Finish fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

SWEDEN

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
45.895	0	0	871	0	46.766

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
224.662	0	0	2.589	0	227.251

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

Sweden		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	45.895	kW _{FR}	224.662
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	46.766	kW ₀₃	227.251
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		2.499		22.175
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	76		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		2.575		22.175
7	Exits financed with public aid	GT _a	935	kW _a	3.159
8	Other exits (not included in 7)		3.276		24.932
9	Total exits (7 + 8)		4.211		28.091
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	44.259	kW _t	218.745
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		45.907		224.092

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

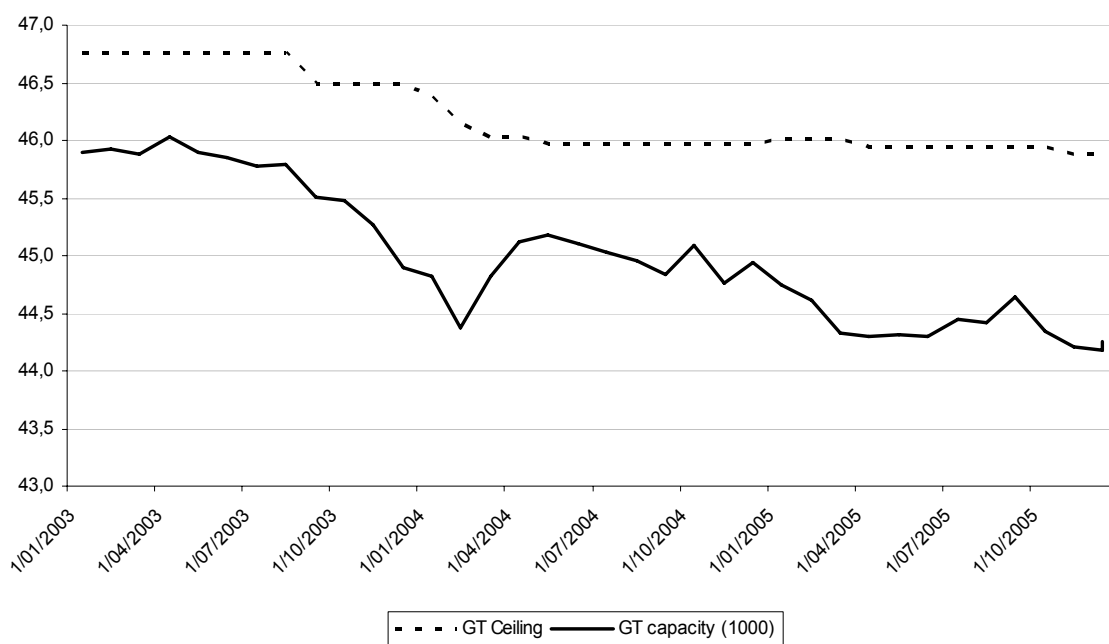
c) **Reference levels at the end of 2005**

Sweden		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	51.993	R(kW)₀₃	261.028
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_s	76	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	935	kW_a	3.159
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	44.259	kW_t	218.745
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	50.509	R(kW)_t	253.197

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

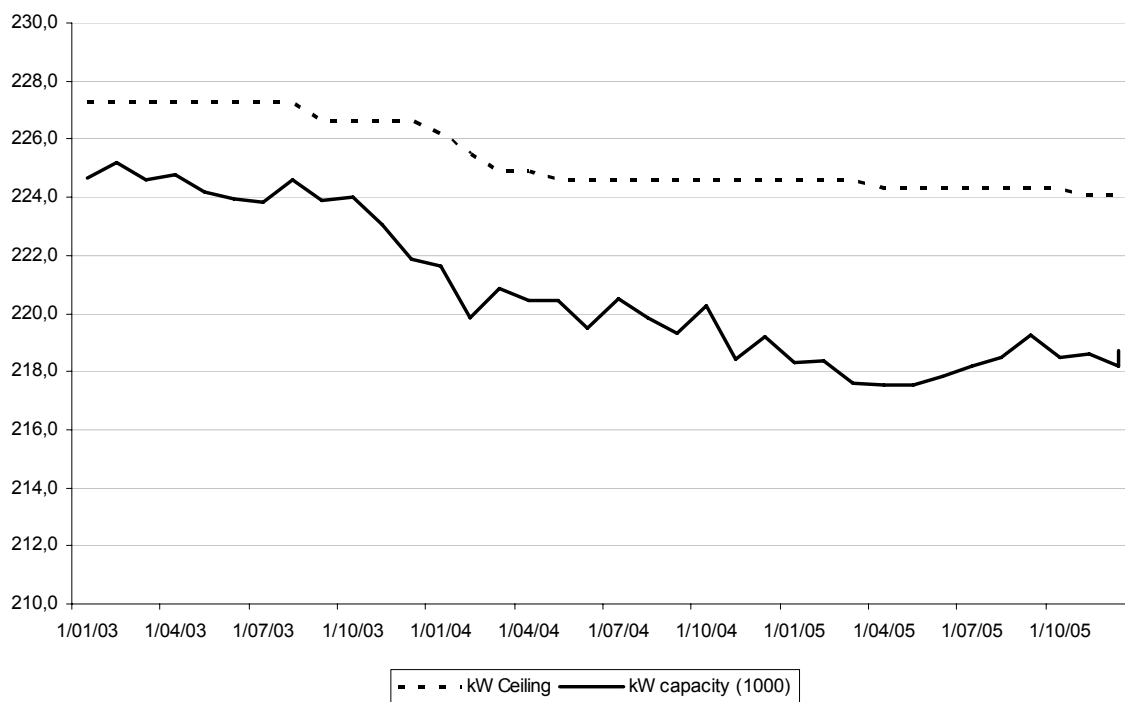
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the Swedish fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the Swedish fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

UNITED KINGDOM

a) Calculation of the baselines (GT₀₃ and kW₀₃) on 1 January 2003

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
241.052	0	0	11.848	0	252.900

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
942.607	0	0	35.629	0	978.236

b) Management of the entry exit regime until the end of 2005

United Kingdom		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	241.052	kW _{FR}	942.607
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	252.900	kW ₀₃	978.236
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		40.218		142.518
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		-
6	Total entries (3 + 4 + 5)		40.218		142.518
7	Exits financed with public aid	GT _a	16.699	kW _a	45.005
8	Other exits (not included in 7)		46.123		158.926
9	Total exits (7 + 8)		62.822		203.930
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (1 + 6 - 9)	GT _t	218.447	kW _t	881.194
11	Fleet ceiling on 31 December 2005 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		236.201		933.231

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Line 4 is calculated as: $4 = (1 - 10) + 9 - (3 + 5)$

Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

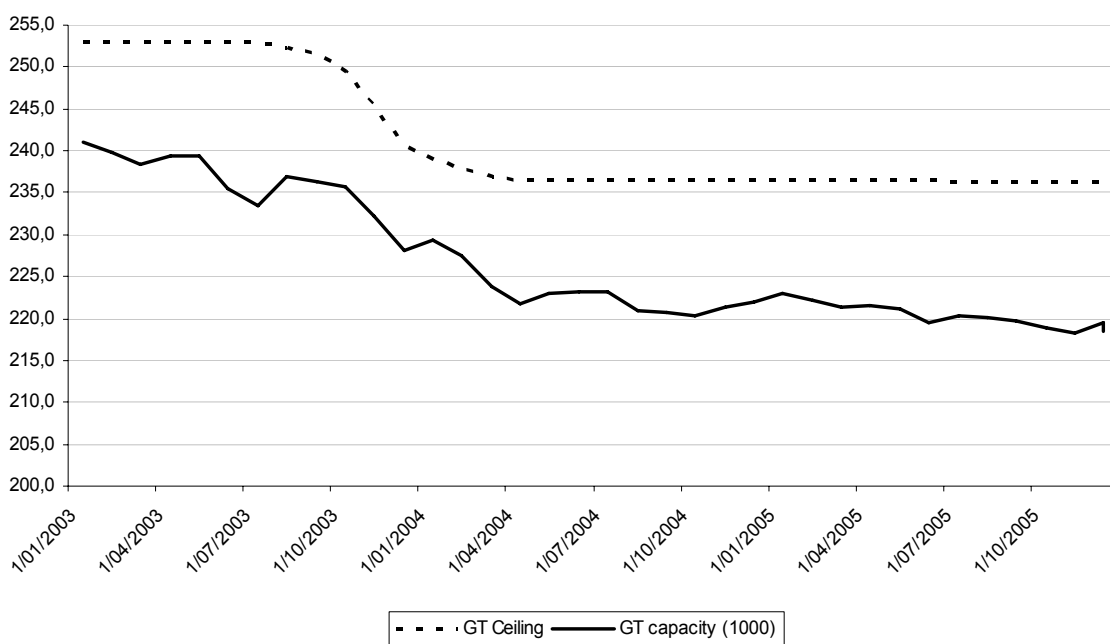
c) **Reference levels at the end of 2005**

United Kingdom		GT		kW	
1	Reference level on 1-1-2003	R(GT)₀₃	286.120	R(kW)₀₃	1.129.194
2	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_s	0	-	-
4	Exits financed with public aid	GT_a	16.699	kW_a	45.005
10	Capacity of the fleet on 31 December 2005 (a)	GT_t	218.447	kW_t	881.194
5	Reference level on 31 December 2005 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	269.421	R(kW)_t	1.084.189

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

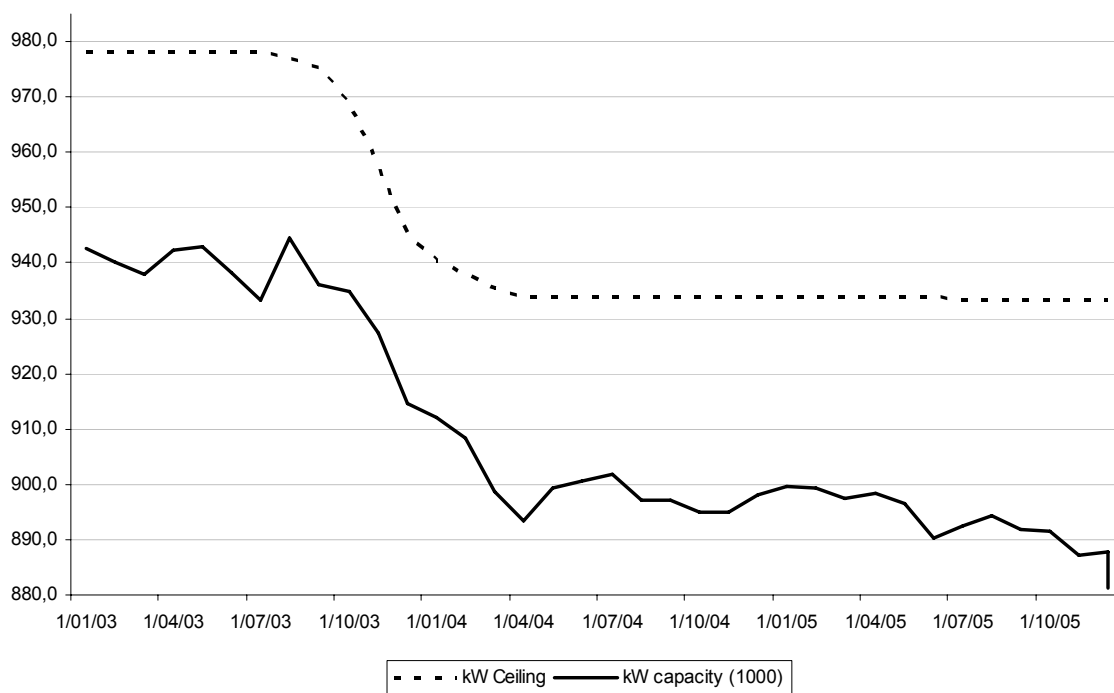
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**Tonnage of the British fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Power of the British fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

TECHNICAL ANNEX 3 - RESULTS OF THE OUTERMOST REGIONS FLEETS MANAGMENT

This annex shows Member States compliance at 31 December 2005, with the capacity levels for outermost regions in accordance with Council Regulation (EC) No 639/2004 and Commission Regulation (EC) No 2104/2004.

The reference levels for the outermost regions were fixed for each segment of the fleet on the 1 January 2003. At any later date, the reference level for each segment is calculated by deducting from the initial reference levels the capacity withdrawn with public aid for that particular segment.

It is in this way that the graphs presented below have been calculated. Each of the tables summarises the situation on 31 December 2005.

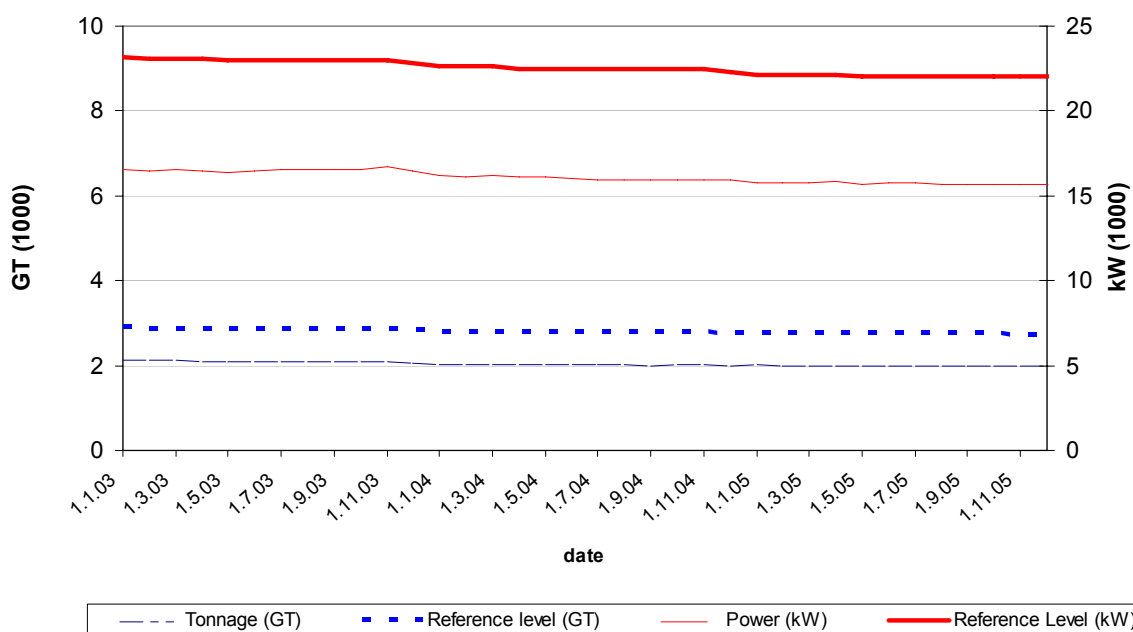
d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

Canary Islands (Spain)		CA1 Length < 12 m EU waters		CA2 Length > 12 m EU waters		CA3 Length > 12 m International and third country waters	
		GT	kW	GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	2.878	23.202	4.779	16.055	51.167	90.680
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	2.114	16.541	4.019	14.749	46.202	84.118
3	Exits financed with public aid	147	1.188	1.334	4.189	20.906	42.177
4	Reference level on 31 December 2005 (1 - 3)	2.731	22.014	3.445	11.866	30.261	48.503
5	Capacity of the fleet on 31 December 2005	1.973	15.658	3.122	11.861	30.914	46.235

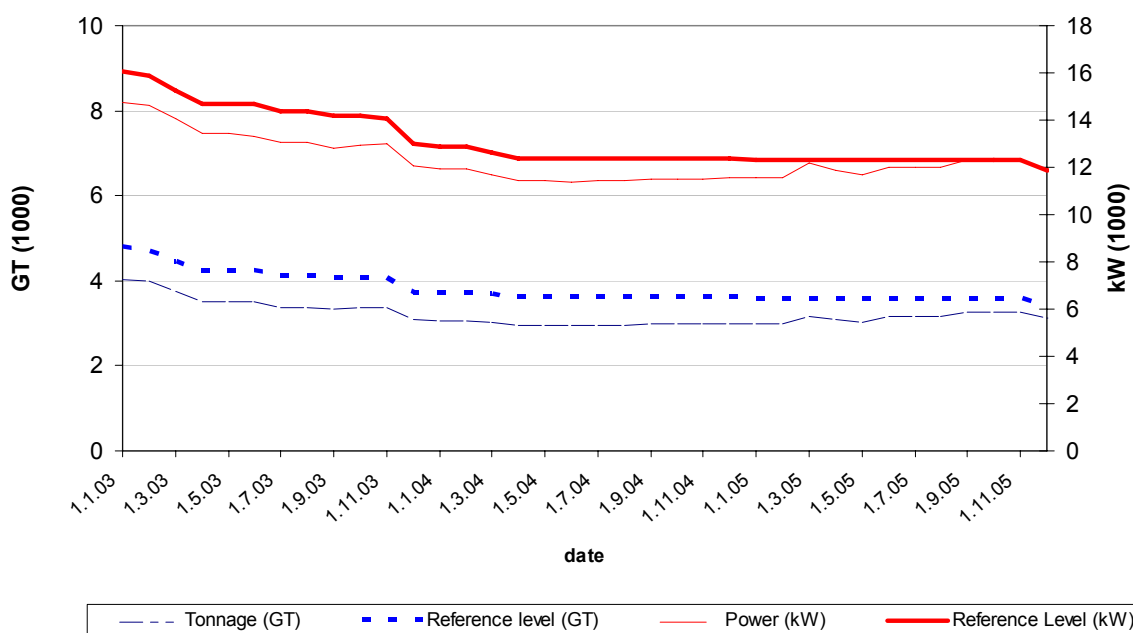
Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006.

Bold Italic indicates that the reference level has been exceeded.

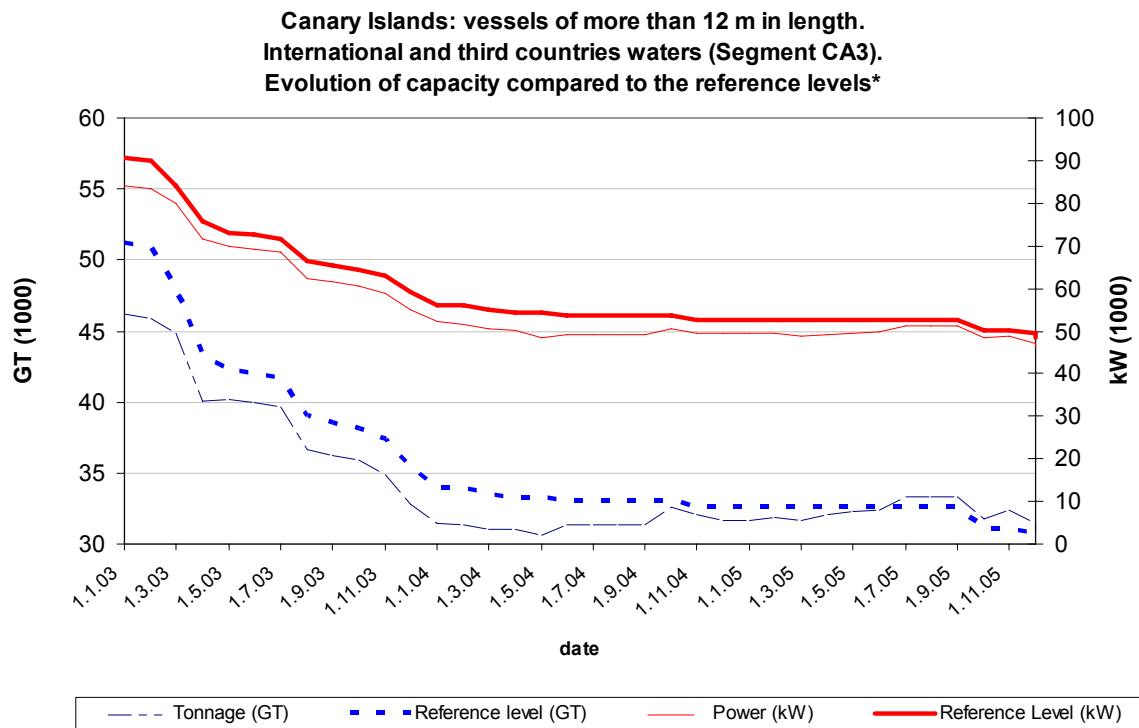
**Canary Islands: vessels under 12 m in length, EU waters (Segment CA1).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



**Canary Islands: vessels of more than 12 m in length, EU waters (Segment CA2).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006



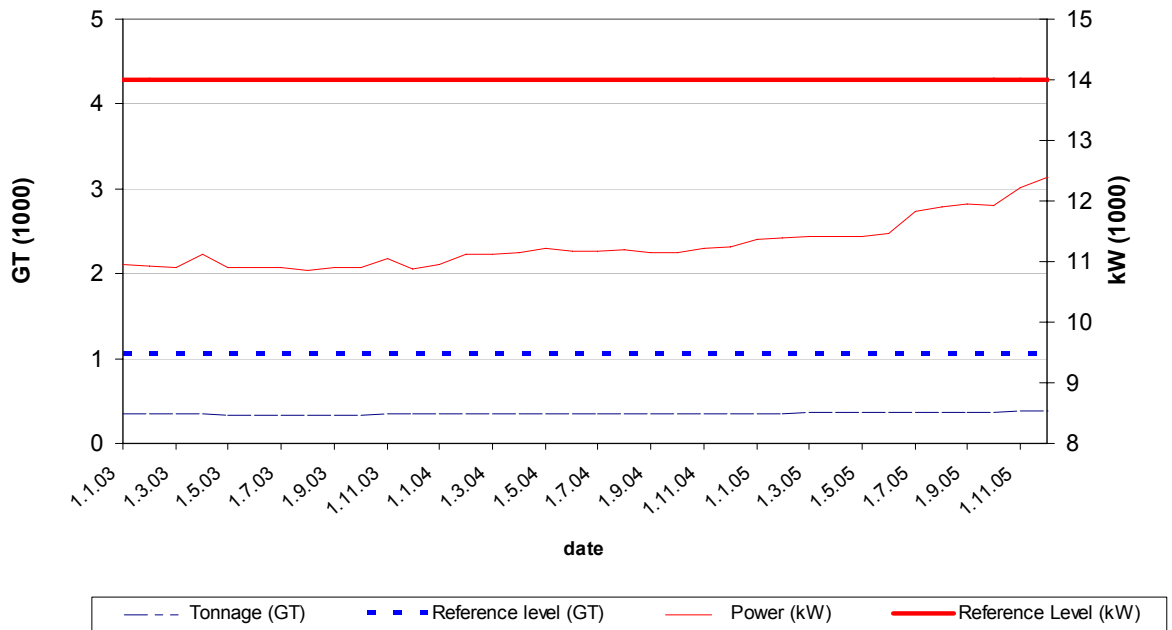
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

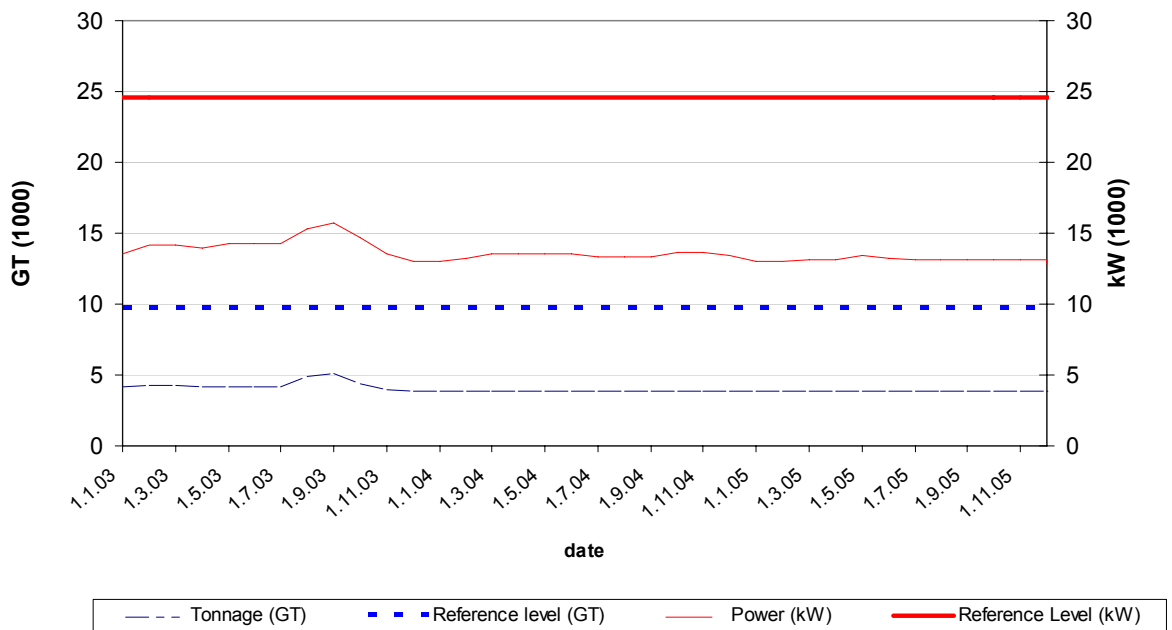
Reunion (French Overseas Department)		4FC Demersal and pelagic species. Length < 12 m		4FD Pelagic species. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	1.050	14.000	9.705	24.610
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	343	10.943	4.174	13.553
3	Exits financed with public aid	0	0	0	0
4	Reference level on 31 December 2005 (1 - 3)	1.050	14.000	9.705	24.610
5	Capacity of the fleet on 31 December 2005	385	12.390	3.867	12.779

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Reunion. Vessels under 12 m in length. Demersal species (Segment 4FC).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



**Reunion. Pelagic species (Segment 4FD).
Evolution of capacity compared to the reference levels*.**



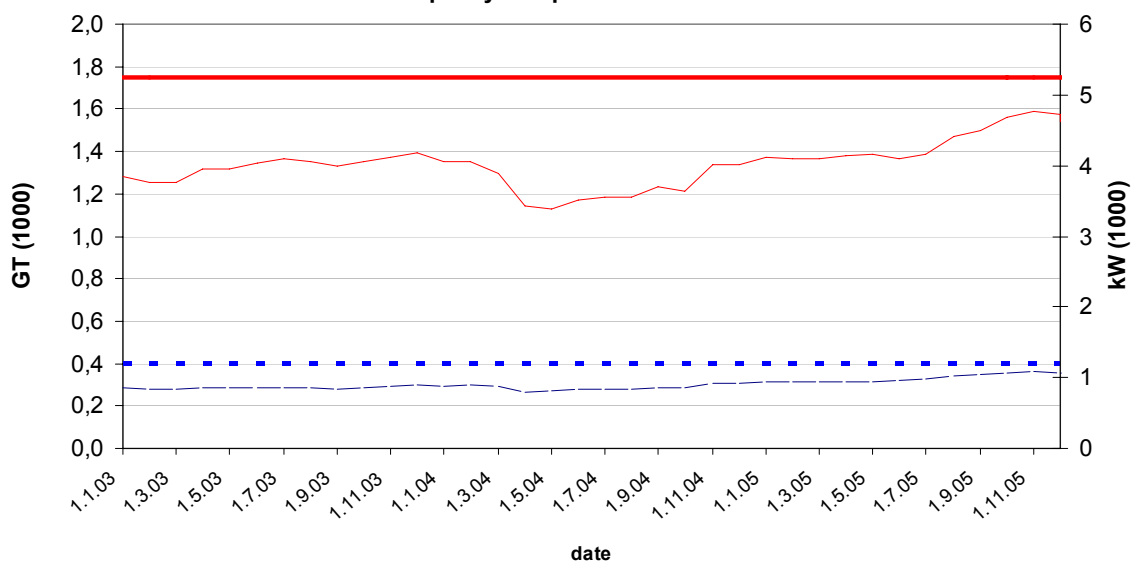
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

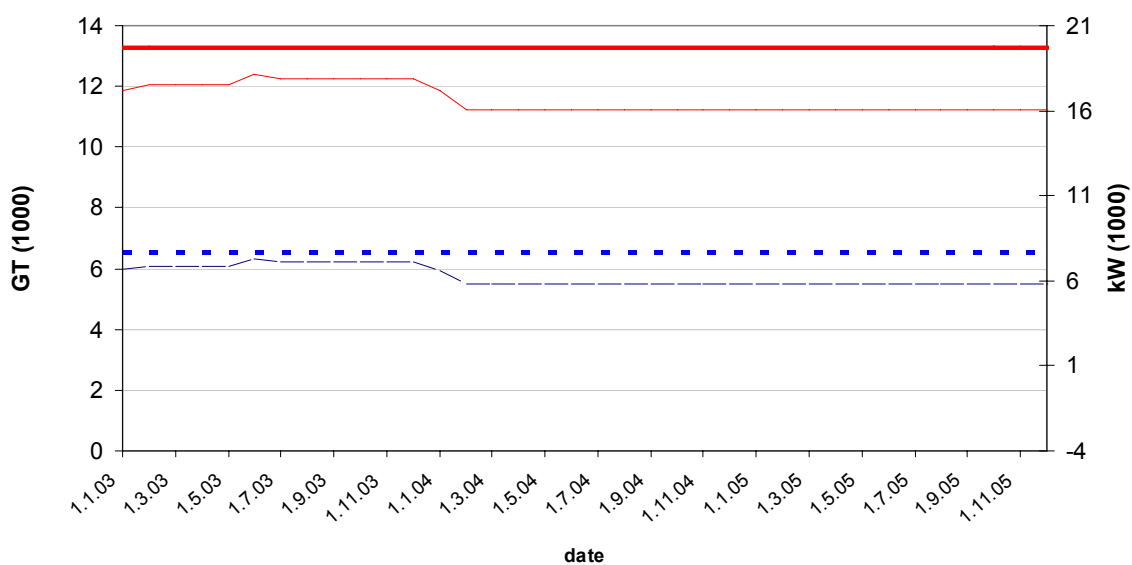
French Guiana		4FF Demersal and pelagic species. L < 12 m		4FG Shrimp vessels		4FH Pelagic species. Offshore vessels	
		GT	kW	GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	400	5.250	6.526	19.726	3.500	5.000
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	284	3.840	5.994	17.173	288	1.010
3	Exits financed with public aid	0	0	0	0	0	0
4	Reference level on 31 December 2005 (1 - 3)	400	5.250	6.526	19.726	3.500	5.000
5	Capacity of the fleet on 31 December 2005	356	4.628	5.499	16.092	267	798

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**French Guiana. Vessels under 12 m in length.
Demersal and pelagic species (Segment 4FF).
Evolution of capacity compared to the reference levels***

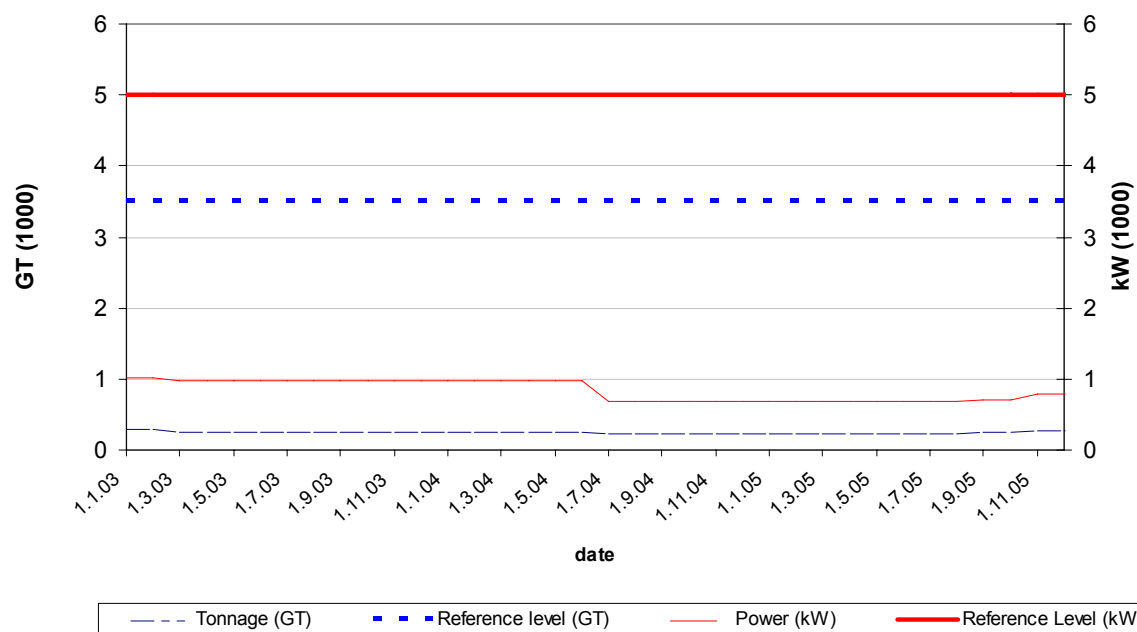


**French Guiana. Shrimp vessels (Segment 4FG).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**French Guiana. Pelagic species. Offshore vessels (Segment 4FH).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



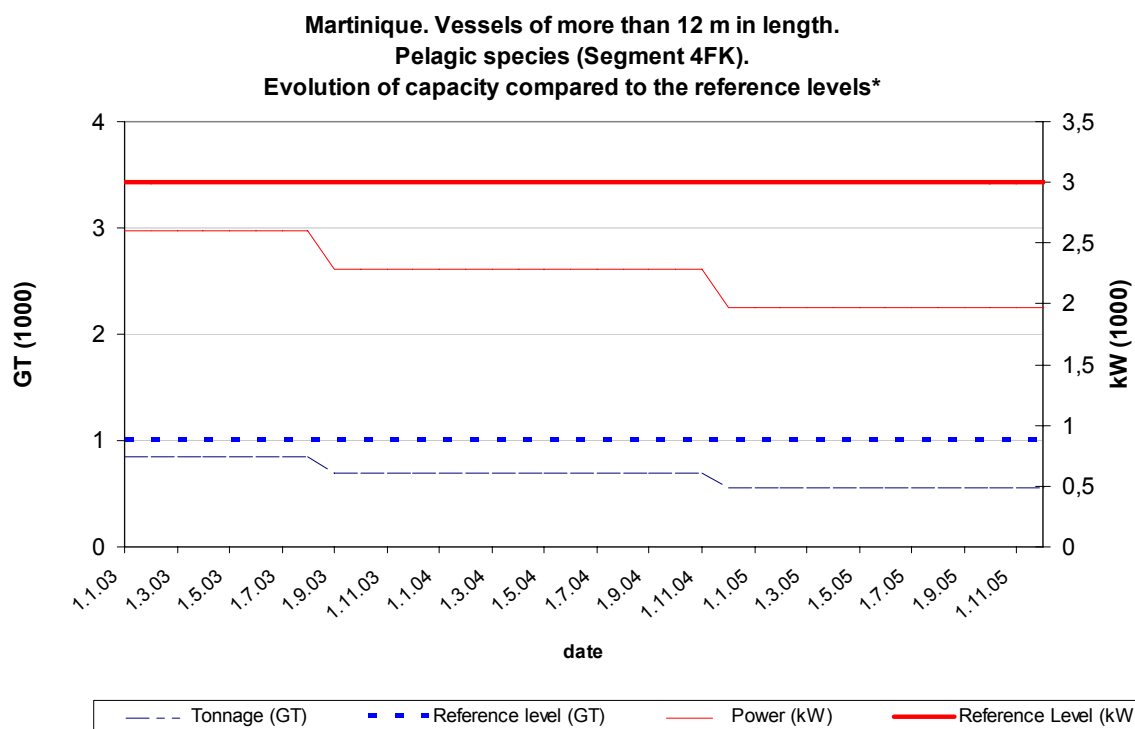
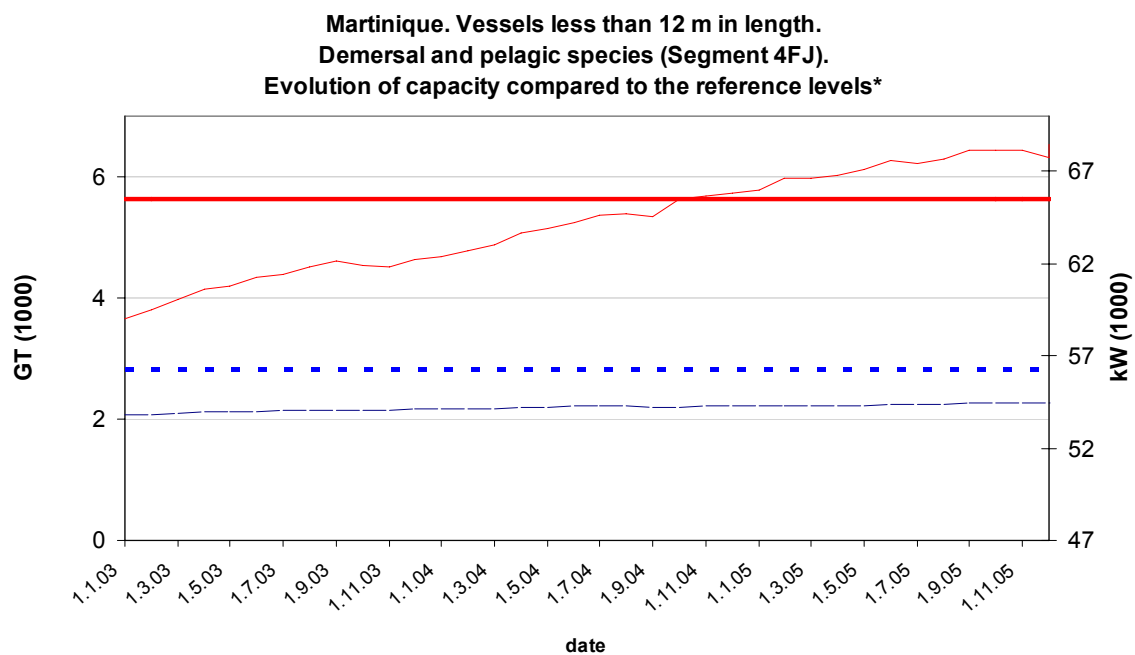
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

Martinique (French Overseas Department)		4FJ Demersal and pelagic species. Length < 12 m		4FK Pelagic species. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	2.800	65.500	1.000	3.000
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	2.065	59.005	848	2.598
3	Exits financed with public aid	0	0	0	0
4	Reference level on 31 December 2005 (1 - 3)	2.800	65.500	1.000	3.000
5	Capacity of the fleet on 31 December 2005	2.272	<i>68.480</i>	552	1.966

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Bold Italic indicates that the reference level has been exceeded.

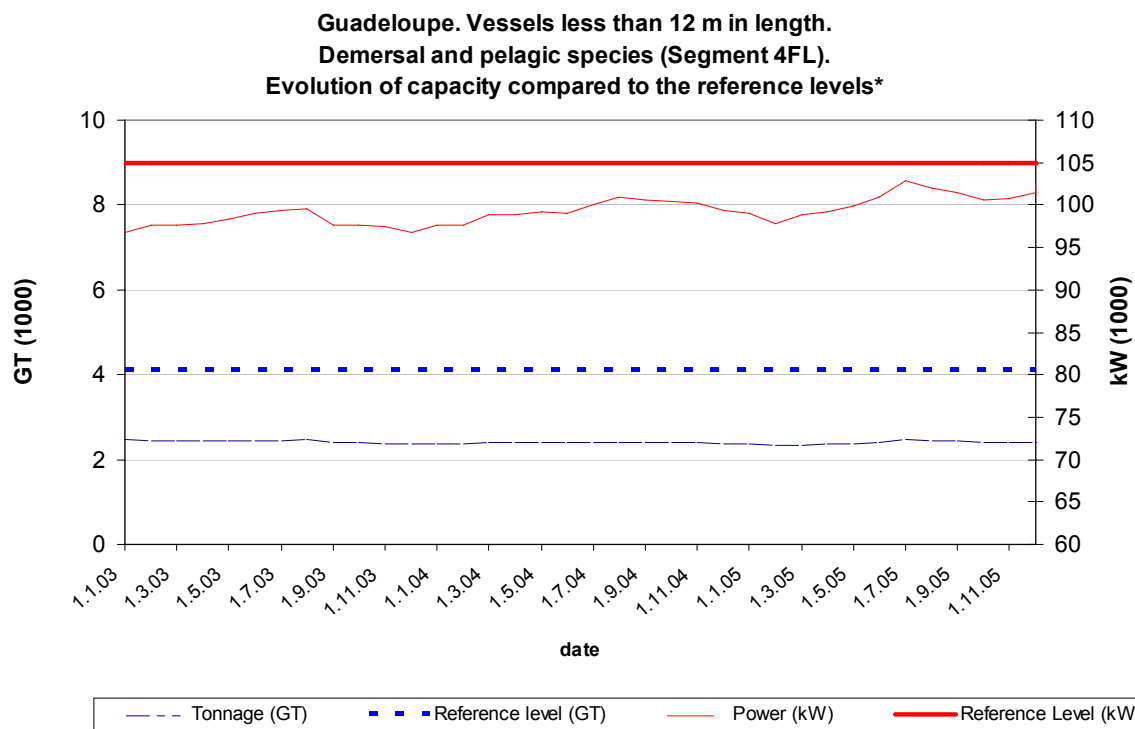


*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

Guadeloupe (French Overseas Department)		4FL Demersal and pelagic species. Length < 12 m		4FM Pelagic species. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	4.100	105.000	500	1.750
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	2.465	96.814	12	220
3	Exits financed with public aid	0	0	0	0
4	Reference level on 31 December 2005 (1 - 3)	4.100	105.000	500	1.750
5	Capacity of the fleet on 31 December 2005	2.421	102.605	12	220

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006



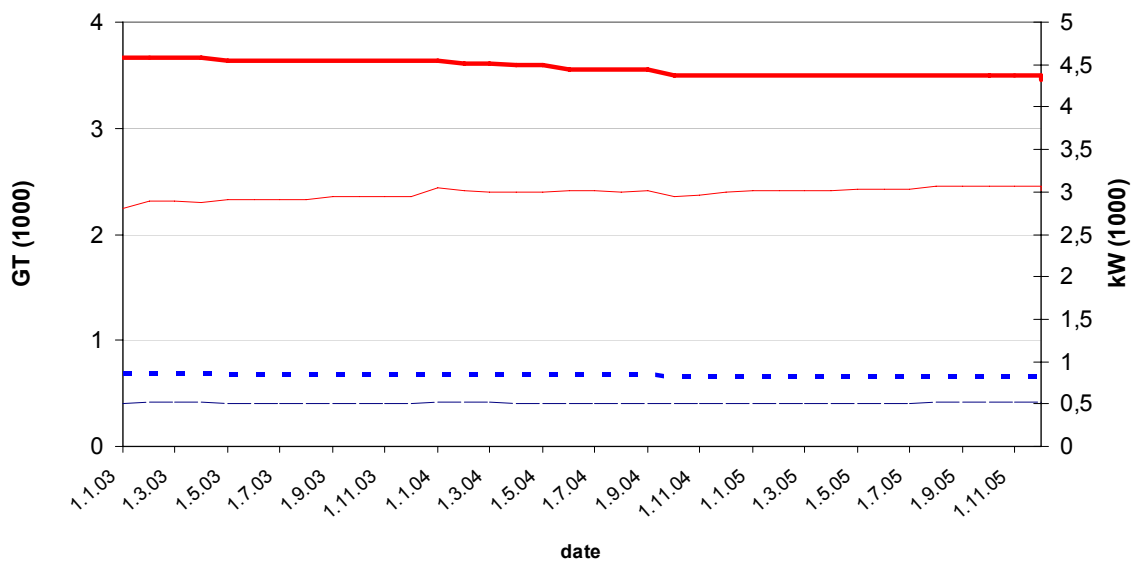
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

Madeira (Portugal)		4K6 Demersal species. Length < 12 m		4K7 Demersal and pelagic species. Length > 12 m		4K8 Pelagic species. Seine. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	680	4.574	5.354	17.414	253	1.170
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	403	2.800	3.585	12.522	193	1.006
3	Exits financed with public aid	30	247	870	2.924	0	0
4	Reference level on 31 December 2005 (1 - 3)	650	4.327	4.484	14.490	253	1.170
5	Capacity of the fleet on 31 December 2005	407	3.011	2.765	9.701	193	1.006

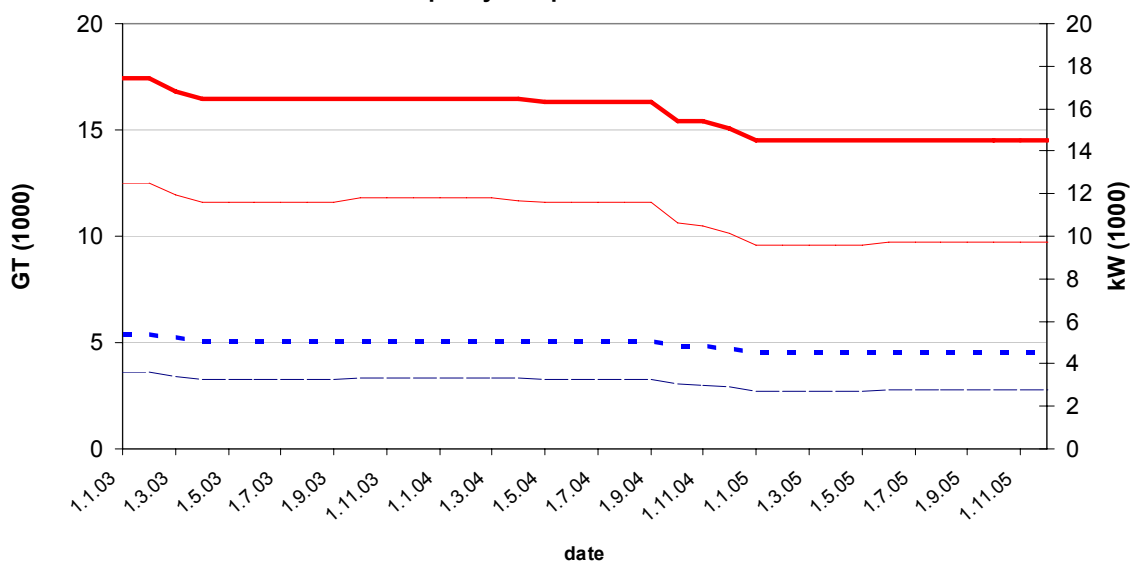
Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

**Madeira. Vessels less than 12 m in length. Demersal species (segment 4K6).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



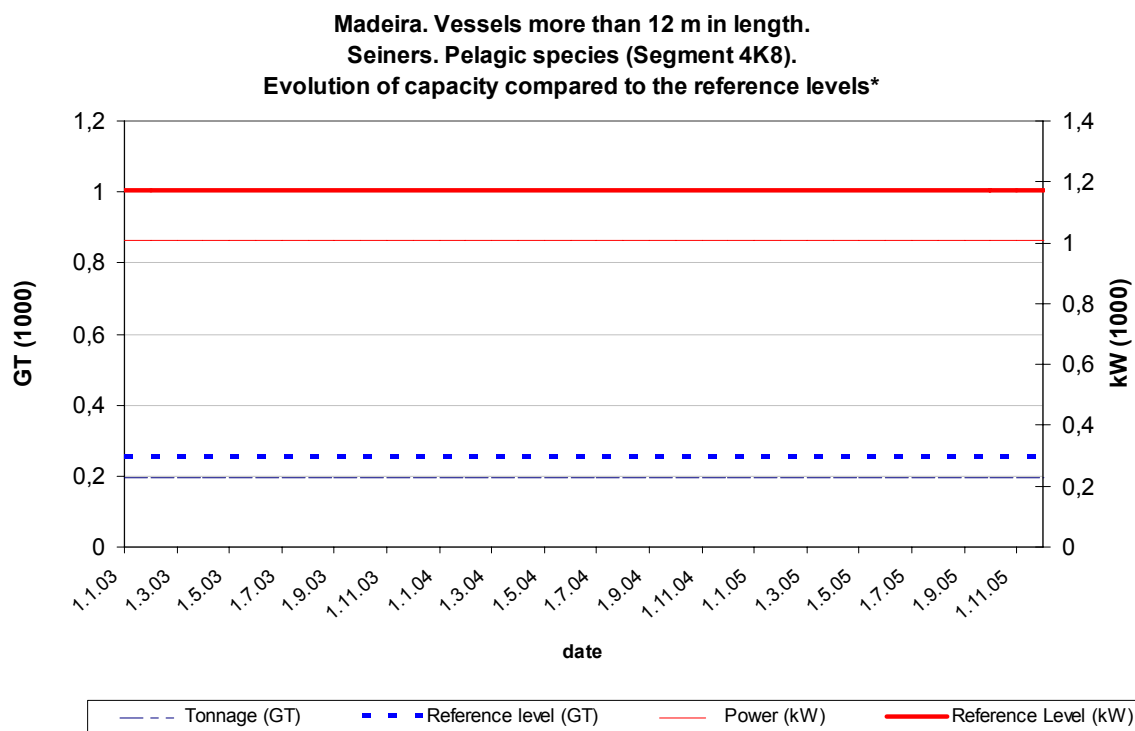
--- Tonnage (GT) - - - Reference level (GT) - - - Power (kW) - - - Reference Level (kW)

**Madeira. Vessels of more than 12 m in length.
Demersal species and pelagic (Segment 4K7).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



--- Tonnage (GT) - - - Reference level (GT) - - - Power (kW) - - - Reference Level (kW)

*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006



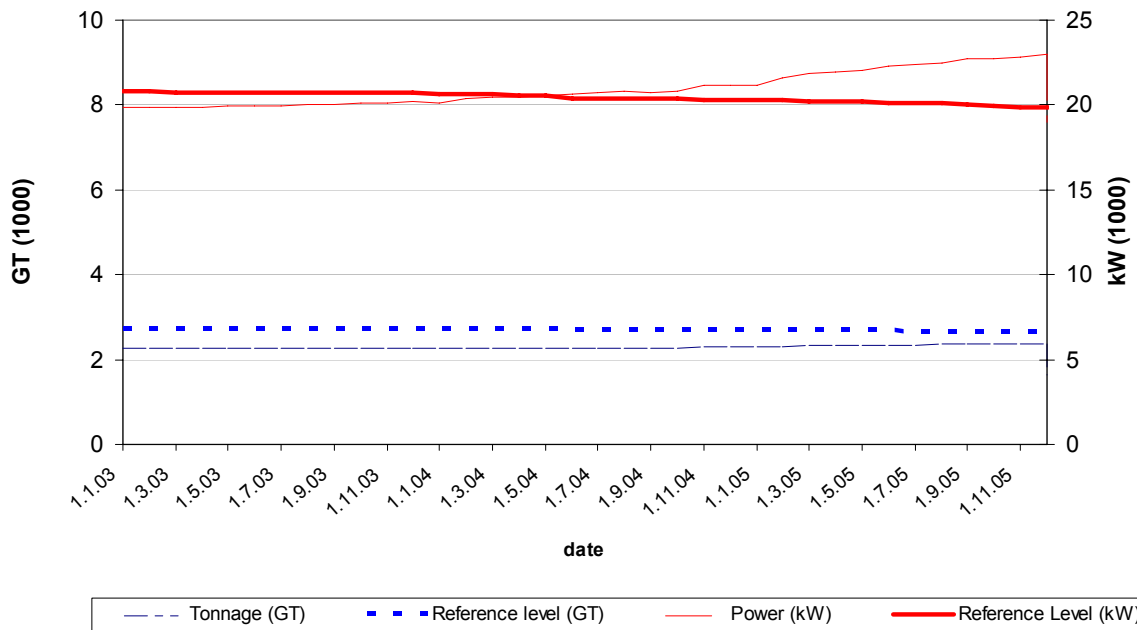
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

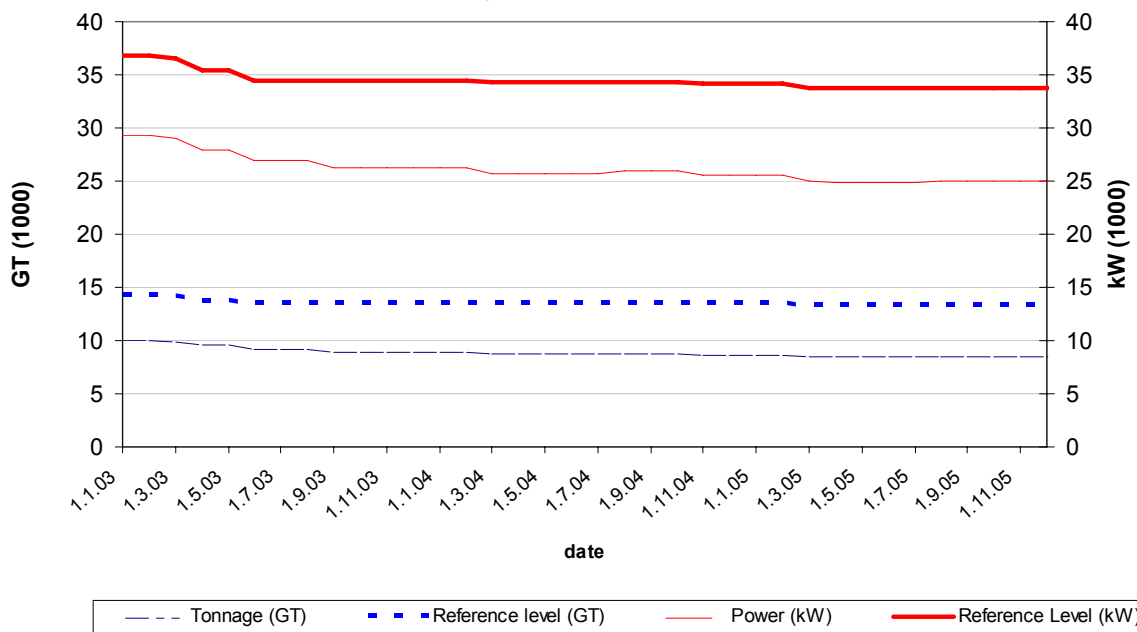
Azores (Portugal)		4K9 Demersal species. Length < 12 m		4KA Demersal and pelagic species. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	2.721	20.815	14.246	36.846
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	2.277	19.860	9.989	29.310
3	Exits financed with public aid	90	980	952	3.128
4	Reference level on 31 December 2005 (1 - 3)	2.631	19.835	13.294	33.718
5	Capacity of the fleet on 31 December 2005	1.643	19.005	8.514	25.033

Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Azores. Vessels less than 12 m in length. Demersal species (Segment 4K9).
Evolution of capacity compared to the reference levels*



Azores. Vessels of more than 12 m in length. Demersal and pelagic species (Segment 4KA).
Evolution of capacity compared to the reference levels*



*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006