



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 9.1.2007
KOM(2006) 872 wersja ostateczna

**ROCZNE SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY I PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO**

**w sprawie starań państw członkowskich w 2005 r. zmierzających do osiągnięcia trwałej
równowagi pomiędzy zdolnością połowową a wielkościami dopuszczalnymi połowów**

{SEK(2006) 1799}

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie.....	4
2. Zarządzanie flotą w ramach zreformowanej wspólnej polityki rybackiej	4
3. Podsumowanie sprawozdań rocznych państw członkowskich	4
a) Opis flot w odniesieniu do stanu rybołówstwa	5
b) Wpływ programów ograniczenia nakładu połowowego na zdolności połowowe... 5	
c) Silne i słabe punkty	10
d) Zgodność z systemem wprowadzania/wycofywania statków oraz z poziomami odniesienia	11
4. Wnioski Komisji	12
Załącznik techniczny I - Tabele podsumowujące i wykresy.....	14
a) System wprowadzania/wycofywania statków	14
b) Poziomy odniesienia (flota kontynentalna)	14
c) Zarządzanie poziomami odniesienia floty w regionach najbardziej oddalonych ..	15
d) Pomiar tonażu	15
e) Rejestr floty rybackiej Wspólnoty	15
Załącznik techniczny 2 – Wyniki w rozbiciu na państwa członkowskie (z wyłączeniem regionów najbardziej oddalonych).....	23
Belgia	27
Dania	30
Niemcy	33
Estonia.....	36
Grecja	38
Hiszpania.....	41
Francja.....	44
Irlandia	47
Włochy	50
Cypr.....	53
Łotwa.....	55

Litwa.....	57
Malta.....	59
Niderlandy.....	61
Polska	64
Portugalia	66
Słowenia.....	68
Finlandia.....	71
Szwecja.....	74
Zjednoczone Królestwo.....	78
Załącznik techniczny 3 – Wyniki zarządzania flotą w najbardziej oddalonych regionach	80

1. WPROWADZENIE

Artykuł 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002¹ oraz art. 12 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1438/2003² zobowiązują państwa członkowskie do przedstawienia Komisji, przed dniem 1 maja każdego roku, sprawozdania w sprawie starań podejmowanych w roku poprzednim zmierzających do osiągnięcia trwałej równowagi pomiędzy zdolnością połowową floty a dostępnymi wielkościami dopuszczalnymi połowów. Sprawozdania państw członkowskich są dostępne na stronie internetowej „Europa”³. Na podstawie tych sprawozdań oraz danych zawartych w rejestrze floty rybackiej Wspólnoty⁴, Komisja sporządziła podsumowanie za rok 2005 i przedstawiła je Komitetowi Naukowo - Technicznemu i Gospodarczemu ds. Rybołówstwa (STECF) i Komitetowi ds. Rybołówstwa i Akwakultury. W niniejszym sprawozdaniu Komisja przedstawia Radzie i Parlamentowi Europejskiemu powyższe podsumowanie z załączonymi opiniami sporządzonymi przez wyżej wymienione komitety. Niniejsze sprawozdanie składa się z dwóch części:

- część pierwsza przedstawia przepisy, których państwa członkowskie muszą przestrzegać w zarządzaniu swoimi flotami, oraz zawiera podsumowanie informacji przedłożonych zgodnie z art. 13 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1438/2003 w sprawie przepisów wykonawczych do polityki dotyczącej floty;
- część druga przedstawia rozwój zdolności flot państw członkowskich w 2005 r. w formie tabel numerycznych i wykresów zawierających odpowiednie informacje na temat zarządzania wprowadzaniem i wycofywaniem statków w odniesieniu do każdej floty krajowej.

2. ZARZĄDZANIE FLOTĄ W RAMACH ZREFORMOWANEJ WSPÓLNEJ POLITYKI RYBACKIEJ

Zgodnie ze wspólną polityką rybacką, przyjętą w grudniu 2002 r., floty rybackie zarządzane są według ogólnej zasady stanowiącej, że nowe zdolności, które są wprowadzone do floty, nie mogą być większe - pod względem tonażu i mocy - od zdolności, które zostały z niej wycofane (zob. załącznik techniczny 1).

3. PODSUMOWANIE SPRAWOZDAŃ ROCZNYCH PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

W tym roku po raz kolejny jedynie dziesięć państw członkowskich przedłożyło swoje sprawozdania roczne przed upływem terminu określonego na dzień 30 kwietnia 2006 r.; pozostałe sprawozdania przedłożono z opóźnieniem (na przykład Włochy i Francja przekazały swoje sprawozdania po terminie). Zjednoczone Królestwo nie złożyło sprawozdania rocznego. Co więcej, informacje zawarte w sprawozdaniach państw członkowskich były niejednolite, a format i treść przewidziane dla sprawozdań rocznych czasami nie były przestrzegane. Ponadto niektóre państwa członkowskie ponownie przekroczyły maksymalną długość sprawozdania wynoszącą 10 stron i dołączyły do niego szereg załączników i tabel wyjaśniających.

¹ Rozporządzenie Rady (WE) nr 2371/2002 (Dz.U. L 358 z 31.12.2002, str. 59-80).

² Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1438/2003 (Dz.U. L 204 z 12.8.2003, str. 21-28).

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

⁴ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 26/2004 (Dz.U. L 5 z 9.1.2004, str. 25-35).

W wyniku wspomnianych wyżej niespójności dokonanie wspólnej oceny sprawozdań państw członkowskich było problematyczne i Komisja miała poważne trudności, aby w wyznaczonym terminie (31 lipca 2006 r.) przekazać STECF i Komitetowi ds. Rybołówstwa i Akwakultury sprawozdanie podsumowujące.

a) Opis flot w odniesieniu do stanu rybołówstwa

W rocznych sprawozdaniach państw członkowskich przedstawiony został ogólny opis flot rybackich: liczba statków, zdolność połowowa, gatunki docelowe i obszary połowowe. Ponadto państwa członkowskie stosowały różne systemy segmentacji: niektóre nadal korzystały z segmentacji MAGP IV, inne zastosowały swoje krajowe systemy segmentacji. Ogólnie rzecz biorąc segmentacja krajowych flot rybackich jest następująca:

- segmentacja MAGP IV jest stosowana w Niemczech, we Francji, w Portugalii, Finlandii i Irlandii (z pewnymi dodatkami);
- według rodzaju statku/narzędzi połowowych/długości całkowitej w Danii i na Cyprze;
- według długości całkowitej i narzędzi połowowych w Grecji i w Słowenii;
- według narzędzi połowowych w Belgii;
- według geograficznego obszaru połowowego i rodzaju statku rybackiego w Hiszpanii, na Łotwie, Litwie i w Polsce;
- według długości całkowitej, obszarów połowowych, stosowanych narzędzi połowowych i gatunków poławianych ryb w Estonii i Szwecji (z wyjątkiem stosowania obszaru połowowego jako wskaźnika);
- podział na dwa segmenty: flotę akwakultury i flotę kontynentalną (głównie kutry) w Niderlandach.

Szereg państw członkowskich podkreśliło bardzo duży wpływ społeczno-ekonomiczny, jaki na społeczności nadmorskie ma flota prowadząca łodziowe rybołówstwo przybrzeżne (stanowiąca ponad 80 % całej floty rybackiej Wspólnoty). Lepsze zarządzanie w tym sektorze i jego rozwój są priorytetowym zadaniem na przykład w Szwecji i w Grecji.

W swoich sprawozdaniach większość państw członkowskich starała się dokonać oceny stanu równowagi między zdolnością połowową floty a przysługującą im wielkością dopuszczalną połowów. W celu określenia powiązań między dostępnymi zasobami rybnymi a flotami zastosowano różnorodne podejścia. Szereg państw członkowskich przeprowadziło analizę dostępnych zasobów rybnych w powiązaniu ze zmianami w zdolności połowowej w każdym z segmentów floty. Niektóre państwa członkowskie zastosowały bardziej społeczno-ekonomiczne podejście do oceny zmian w zdolności połowowej swoich flot.

W 2005 r. państwa członkowskie wprowadziły różnorodne środki w celu osiągnięcia lepszej równowagi między dostępnymi zasobami a flotami rybackimi, a mianowicie środki ograniczenia zdolności połowowej, ograniczenia dni połowowych, ograniczenia dostępu do zasobów na szczeblu krajowym, ograniczenia liczby licencji połowowych, przydział kwot połowowych itp. Wszystkie państwa członkowskie poinformowały o stopniowym ograniczaniu zdolności połowowej floty w 2005 r., zarówno w GT jak i w kW, które osiągnięto głównie poprzez programy wycofywania z eksploatacji.

b) Wpływ programów ograniczenia nakładu połowowego na zdolności połowowe

Jak wspomniano powyżej, w 2005 r. państwa członkowskie podlegały różnym środkom odnowienia zasobów i ograniczenia nakładu połowowego. Wszystkie państwa członkowskie połowiące w Cieśninie Kattegat, na Morzu Północnym i w Cieśninie Skagerrak, na zachód od Szkocji, we wschodniej części kanału La Manche, na Morzu Irlandzkim, w Zatoce Biskajskiej, na Morzu Kantabryjskim i na zachód od Półwyspu Iberyjskiego oraz na Morzu Bałtyckim zostały objęte środkami ograniczenia nakładu połowowego (niektóre z nich zostały ustanowione w rozporządzeniu Rady (WE) nr 27/2005⁵). Ogólnie, wdrożenie owych środków wymagało ograniczenia liczby dni przebywania statków na morzu oraz stosowanych narzędzi połowowych.

Większość zainteresowanych państw członkowskich poinformowała o stałym ogólnym zmniejszaniu nakładu połowowego. Ponadto zainteresowane państwa członkowskie poinformowały, że zmniejszenie nakładu połowowego osiągnęły głównie poprzez zastosowanie różnych środków ograniczenia nakładu połowowego i programów wycofywania z eksploatacji, zarówno na poziomie Wspólnoty, jak i na poziomie krajowym. Niektóre państwa członkowskie oświadczyły, że przy ograniczaniu nakładu połowowego duże znaczenie miał również wzrost cen paliwa w 2005 r. Poniżej podano niektóre uwagi państwa członkowskich na temat środków podjętych w 2005 r. w odniesieniu do nakładu połowowego.

Belgia: W 2005 r. flota prowadziła działalność na Morzu Północnym, wodach zachodnich i w Zatoce Biskajskiej, przy czym obowiązywały ograniczenia zgodnie z rozporządzeniem 27/2005. Na każdym z wymienionych obszarów flota podlegała planowi odnowy zasobów bądź planowi zarządzania (w wyjątku floty połowiącej krewetki). Dodatkowo system belgijski przewiduje ograniczenia całkowitej liczby dozwolonych dni rejsowych na statek w każdym roku, obejmujące wszystkie obszary.

Dla niektórych statków połowiących przy użyciu włoków rozprzowych dozwolone dni przebywania na morzu na obszarze objętym planem odnowy zasobów dorsza stanowiły prawdziwe ograniczenie. Całkowita liczba dni przebywania na morzu dla całej floty nie została przekroczona, ponieważ niektóre statki nie wykorzystały w pełni przysługujących im dni. Mimo ograniczenia dni rejsowych została wykorzystana całość dostępnej kwoty.

Dania: Wpływ planu odnowy zasobów dorsza w Morzu Północnym – wykorzystano 71 642 dni przebywania na morzu w porównaniu z 81 330 dniami w 2004 r., co stanowi zmniejszenie o 12 %. Został przeprowadzony projekt badawczy na temat współzależności między zasobami a zarządzaniem flotą przy uwzględnieniu ograniczeń TAC/kwot i nakładu połowowego/zdolności połowowych. Wniosek z badania był taki, że z gospodarczego punktu widzenia, w którym bardzo dużą wagę przykładą się do ekonomicznej wydajności floty przy połowach zasobów rybnych, wielkość floty musiałaby ulec zmniejszeniu. Analiza czterech krótkoterminowych scenariuszy wykazała, że liczba statków znacznie zmniejsza się we wszystkich przypadkach oprócz przypadku, w którym ogranicza się działalność statków (dni przebywania na morzu). W perspektywie długoterminowej oczekiwane korzyści przy odnowionych zasobach mogłyby być znaczne. Niemniej jednak równoważną korzyść można by odnieść poprzez właściwe zarządzanie flotą porównywalne do zarządzania zasobami rybnymi. Kontynuowane są prace nad ustanowieniem faktycznej równowagi między wielkością floty a wielkościami dopuszczalnymi połowów.

⁵ Rozporządzenie Rady (WE) nr 27/2005 (Dz.U. L 12 z 14.1.2005, str.1 - 151).

Niemcy: Ze względu na małą wielkość floty rybackiej, środki ograniczenia nakładu połowowego miały niewielki wpływ na zdolność połowową, ograniczony prawie wyłącznie do Morza Bałtyckiego. W ramach systemu zarządzania flotą w celu ustanowienia trwałej równowagi między zdolnością połowową a dostępnymi zasobami, niemiecka flota rybacka musi utrzymać wystarczającą całkowitą zdolność, aby móc wykorzystać przyznane Niemcom kwoty. Rozwój niemieckiej floty rybackiej pokazuje, że dostosowała się ona zarówno do warunków gospodarczych ustanowionych przez nową wspólną politykę rybacką, jak i do ograniczonej dostępności zasobów. Dlatego też władze Niemiec nie musiały podejmować działań w zakresie rozwoju floty.

Estonia: Przestrzega ograniczeń TAC w połowach dorsza w Morzu Bałtyckim i planu odnowy zasobów Organizacji Rybackiej Północno-Zachodniego Atlantyku zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 27/2005.

Grecja: Nie stosowano żadnych wieloletnich planów zarządzania i planów odnowy zasobów w związku z brakiem takich planów dla połowów na Morzu Śródziemnym, natomiast w ramach programu operacyjnego w zakresie rybołówstwa kontynuowane były działania związane z dostosowaniem zdolności floty do dopuszczalnych wielkości połowów zgodnie z rozporządzeniami Rady (WE) nr 2792/1999 i 2369/2002.

Hiszpania: Kontynuowała rozpoczęte w 2003 r. podejście do odnowienia i modernizacji floty, zgodnie z przepisami rozporządzenia 2371/2002. W ten sposób, poprzez zarządzanie wprowadzaniem/wycofywaniem statków rybackich, udało się utrzymać niewielki spadek w zdolności floty i, co za tym idzie, w całkowitym nakładzie połowowym.

W 2005 r. na obszarze połowowym Zatoki Kadyksu wdrożono dwa plany krajowe. Dotyczyły one, odpowiednio, odnowy zasobów oraz zrównoważonego zarządzania połowami przy użyciu włoków i okrężnic i obejmowały przede wszystkim środki mające na celu ograniczenie nakładu. Dzięki ograniczeniu liczby dni możliwe było ograniczenie nakładu połowowego o około 32 % w stosunku do lat poprzednich.

Francja: W 2005 r. zdolność francuskiej floty kontynentalnej utrzymywała się na stałym poziomie; w 2005 r. nie przyznano żadnej pomocy publicznej na wycofywanie statków z eksploatacji. Na 2006 r. planuje się nowy system na rzecz wycofywania statków z eksploatacji, który będzie ukierunkowany na statki dokonujące połowów nadmiernie eksploatowanych gatunków. Ograniczenia nakładu połowowego przyjęte w ramach planów odnowy zasobów lub na mocy przepisów załącznika IV do rozporządzenia w sprawie TAC i kwot, dotyczą około 850 statków; środki te nie doprowadziły w 2005 r. do zmniejszenia zdolności połowowej.

Irlandia: W Irlandii plany odnowy zasobów dotyczą w dużym stopniu łowisk mieszanych. W związku z tym trudno jest dokonać oceny wpływu środków ograniczenia nakładu połowowego na zdolność połowową. Aby spełnić wymogi rozporządzenia Rady (WE) nr 27/2005 Irlandia wprowadziła system zobowiązujący statki rybackie dokonujące połowów na określonych obszarach i przy użyciu określonych narzędzi połowowych do wypełniania formularza oficjalnej deklaracji dni przebywania na morzu (Official Days at Sea Declaration form). Oprócz środków w zakresie nakładu związanych z wieloletnim planem odnowy zasobów dorsza w Morzu Irlandzkim i na obszarze na zachód od Szkocji, istnieje również ogólny mechanizm kontroli nakładu mający zastosowanie ogólnie do gatunków dennych (a także krabów i przegrzebków) we wszystkich wodach wokół Irlandii. Irlandia monitorowała

poziomy nakładu w odniesieniu do tych połowów i wprowadziła środki zarządzania w celu dostosowania floty do przyznanego nakładu połowowego.

W 2005 r. irlandzki minister spraw morskich wprowadził nowy system mający na celu wycofanie z eksploatacji do 25 % starszych, większych i aktywniejszych statków zajmujących się połowami gatunków dennych (statki wielozadaniowe i statki poławiające przy użyciu włoków rozprzowych) oraz zlikwidowanie nadmiernej zdolności statków poławiających przegrzebki. W 2005 r. w ramach tego systemu flotę zmniejszono o 22 statki (łącznie o 2 464 GT i 7 742 kW).

Włochy: Odnotowana w 2005 r. tendencja spadkowa w dokonanych wyładunkach jest wynikiem ograniczenia zarówno liczby statków, jak i ich działalności. W tym kontekście należy przypomnieć, że ceny paliwa miały duży wpływ na całkowitą liczbę dni połowów. Wiele podmiotów gospodarczych musiało zmienić swoją strategię połowową, tj. ograniczyć swój nakład połowowy, aby utrzymać koszty prowadzenia działalności na niskim poziomie. W 2005 r., podobnie jak w latach poprzednich, plan mający na celu ograniczenie zdolności połowowej odniósł dobry skutek. Mimo iż nie miał on wpływu na ocenę w zakresie zgodności z systemem wprowadzania/wycofywania statków rybackich, w wartościach bezwzględnych odnotowano znaczne ograniczenie nakładu połowowego na wodach włoskich.

Cypr: Zezłomowano dwa trawlerzy prowadzące połowy denne, a dwa statki przekazano do lokalnych muzeów. Łącznie z floty połowowej wycofano na stałe 2 864 GT względnie 5 423 kW.

Łotwa: W 2005 r. z pomocą publiczną zezłomowano 31 statków; wszystkie te statki zostały wycofane z floty poławiającej na Morzu Bałtyckim. Głównym powodem złożenia przez właścicieli statków wniosku o wycofanie z eksploatacji był zły stan zasobów rybnych w Morzu Bałtyckim. W bardzo złym stanie znajdują się zwłaszcza zasoby dorsza, w związku z czym większość wycofanych z eksploatacji statków stanowiły statki prowadzące połowy dorsza. Innym ważnym powodem złomowania statków był ich wiek i kiepski stan techniczny, a także znaczny wzrost kosztów paliwa i innych kosztów prowadzenia działalności połowowej.

Środki ograniczenia nakładu połowowego oraz ograniczenie łotewskiej floty rybackiej w drodze eksportu statków lub ich złomowania bez pomocy publicznej doprowadziły ogólnie do ograniczenia zdolności statków dokonujących połowów dorsza o 11 %. Od dnia 1 maja 2004 r. to ograniczenie zdolności połowowej ma pozytywny wpływ na zasoby dorsza oraz na reprodukcję tego najważniejszego zasobu w Morzu Bałtyckim.

Litwa: W 2005 r. zdolność statków rybackich prowadzących działalność na Morzu Bałtyckim wzdłuż wybrzeża tego kraju została zmniejszona o 1 576 GT i 3 104 kW w stosunku do roku 2004. Dokonano tego poprzez złomowanie statków z pomocą publiczną. Zmniejszenie zdolności połowowej statków poławiających na Morzu Bałtyckim o 22 % doprowadziło do zwiększenia kwot połowowych dla pozostałych statków rybackich.

Malta: Ogólnie rzecz biorąc sezonowość i modele połowowe były w 2005 r. takie same jak w latach poprzednich i nie zauważono wzrostu nakładu połowowego w połowach żadnego z gatunków. Nie wprowadzono żadnych programów ograniczenia nakładu połowowego i dlatego nie można mówić o ich wpływie na zdolność połowową. Maltańskimi połowami zarządzano zgodnie z rozporządzeniem Rady 813/2004, które ustanowiło środki kontroli

nakładu dla wód wokół Malty. Zasoby eksploatowane przez maltańską flotę rybacką znajdują się w stanie, który nie wymaga ograniczenia zdolności połowowej.

Niderlandy: Sytuacja w niderlandzkim sektorze kutrów jest od lat niepokojąca: kwoty zostały zmniejszone, a koszty znacznie wzrosły. W szczególności możliwości połowów gładzicy zmniejszyły się znacznie na przestrzeni ostatnich kilku lat. W związku z tym władze oraz przemysł rybacki opracowały szereg inicjatyw mających na celu zmniejszenie presji na zasoby gładzicy. Jedną z nich jest wycofanie z eksploatacji części floty i, co za tym idzie, trwałe zmniejszenie zdolności połowowej. Doprowadziło to do zbliżenia zdolności połowowej do stanu równowagi z możliwościami połowów i wspiera proces odnowy zasobów gładzicy. Polepszyły się również perspektywy finansowe pozostałych rybaków, ponieważ zwiększyły się możliwości połowów na statek.

We wrześniu 2005 r. weszło w życie rozporządzenie w sprawie ograniczenia zdolności połowowych na morzu, w wyniku czego z eksploatacji wycofano 29 statków, łącznie 36 092 kW i 8 982 GT. Częściowo wynikiem tego rozporządzenia było zmniejszenie liczby kutrów, co pomogło osiągnąć większą równowagę między flotą a istniejącymi wielkościami dopuszczalnymi połowów. W 2005 r. liczba kW dni kutrów niderlandzkich na obszarze objętym planem odnowy zasobów na Morzu Północnym zmniejszyła się o 15 % w porównaniu do roku 2004. Jeśli chodzi o pozostałą część floty, jej wielkość jest uzasadniona obecną wielkością i sytuacją zasobów rybnych. Osiągnięte zmniejszenie zdolności połowowej oraz zmniejszenie zdolności wykorzystanej w 2005 r. doprowadziły do większej równowagi między wielkością zasobów z wielkością floty.

Polska: wprowadziła program ograniczenia nakładu połowowego głównie z powodu znacznej nadwyżki zdolności połowowych w odniesieniu do dorsza w Morzu Bałtyckim oraz ze względu na niską rentowność. W 2005 r. 270 statków zostało zezłomowanych lub zmieniło prowadzoną działalność, przy czym na stałe wycofano zdolność połowową odpowiadającą 15 564 GT i 42 237 kW.

Portugalia: Na flotę wpływ miały następujące ograniczenia nakładu połowowego: ograniczenie połowów (sardynek) przy użyciu okrężnic, plan odbudowy morszczuka australijskiego (rozporządzenie Rady (WE) nr 27/2005), plan odbudowy halibuta niebieskiego na obszarze NAFO i rozporządzenia dotyczące gatunków głębinowych. W odniesieniu do ostatniego ograniczenia Portugalia zastosowała system przyznawania licencji mający na celu ograniczenie dostępu statków do połowów głębinowych. W 2005 r. zatwierdzono 34 wnioski o wycofanie statku, przy czym w roku tym zezłomowano już 25 statków w segmencie floty kontynentalnej, co stanowiło ograniczenie odpowiadające 5 011 GT i 10 123 kW.

Słowenia: Nie może zdać sprawozdania z wpływu środków ograniczenia nakładu połowowego na zdolność połowową, ponieważ nie wprowadzono jeszcze planów zarządzania i planów odnowy zasobów w odniesieniu do połowów na Morzu Śródziemnym. Jednocześnie nie istnieją programy wycofywania statków rybackich z eksploatacji lub z floty.

Finlandia: Opracowano specjalny program ograniczenia zdolności połowowej. Wynikało to ze stwierdzonej nadwyżki w połowach śledzia i szprota oraz z zakazu stosowania pławnicy dryfującej na Morzu Bałtyckim. Finlandia wprowadziła wspomniany program ograniczenia zdolności połowowej w odniesieniu do trawlerów do połowów pelagicznych oraz statków stosujących pasywne narzędzia połowowe. Z pomocą publiczną wycofano 1 378 GT i 6 025 kW.

Nakład statków do połowów pelagicznych znacznie się zmniejszył – o około 15 % w latach 2003-2005. Połowy przy użyciu narzędzi ciągnionych i statycznych ukierunkowane na gatunki głębinowe (głównie dorsza) znacząco zmaleły w 2005 r. – o około 79 %. Niemniej jednak połowy te dotyczą jedynie niewielkich ilości i kilku statków. W ostatnich latach w największym stopniu, bo aż o około 88 %, zmniejszył się nakład połowowy w odniesieniu do łososia, pstrąga i gatunków słodkowodnych .

Szwecja: W ramach wieloletnich planów zarządzania i planów odnowy zasobów wprowadzonych na Morzu Północnym, w Cieśninie Skagerrak i Kattegat, w wyniku mniejszych kwot i mniejszej liczby dni przebywania na morzu zdolność połowowa została stopniowo zmniejszona. Do dalszego zmniejszenia zdolności doprowadziły krajowe przepisy dostosowujące zakaz połowów przy użyciu włoków, wprowadzające obowiązek stosowania włoków sortujących i ograniczające połowy przy użyciu włoków i okrężnic w rejonach przybrzeżnych. Specjalne licencje na połów dorsza bałtyckiego ograniczyły zdolność połowową w odniesieniu do tego rodzaju połowów.

Mając na uwadze poważną sytuację zasobów gatunków dennych w Cieśninie Kattegat i Skagerrak oraz przy uwzględnieniu rybołówstwa przybrzeżnego przy użyciu narzędzi statycznych, wielkości dopuszczalne połowów na obszarach przybrzeżnych zostały ograniczone w ramach „zakazu połowów przy użyciu włoków”. Ograniczenia te oznaczały, że połowy przy użyciu okrężnic zostały zabronione w kolejnych dwóch systemach fiordów. Na połowy nocne przy użyciu okrężnic zostały nałożone ograniczenia czasowe. Ograniczone zostały również wielkości dopuszczalne połowów pelagicznych śledzia, a największe statki do połowów pelagicznych nie mogą posiadać licencji na połowy przybrzeżne. Zakazano połowów pelagicznych przy użyciu włoka na obszarach, które są szczególnie istotne dla rybaków poławiających przy użyciu więcierzy.

Podsumowując, większość państw członkowskich potwierdziła, że istniejące programy ograniczenia nakładu połowowego zasadniczo doprowadziły do pozytywnych rezultatów i pomogły osiągnąć lepszą równowagę między zdolnością połowową a wielkościami dopuszczalnymi połowów. Ponadto niektóre państwa członkowskie stwierdziły, że środki ograniczenia zdolności i nakładu połowowego powinny zostać wzmocnione w przyszłości.

Na przykład Belgia wskazała na fakt, że belgijscy rybacy już od dłuższego czasu są świadomi, że zasoby rybne nie są na takim samym poziomie jak dziesięć lat temu. Dlatego też zgadzają się oni z koniecznością podjęcia działań mających na celu poprawę stanu zasobów oraz z koniecznością zmniejszenia floty tak, aby rybacy, którzy pozostaną w zawodzie, mogli dokonywać połowów w sposób zrównoważony i rentowny. Niemniej jednak ograniczenia wynikające z planów odnowy zasobów lub planów zarządzania, jeżeli mają być wiarygodne i akceptowalne dla rybaków, muszą przynosić w krótko- i średnioterminowym okresie pozytywne efekty. Z przeprowadzonego w Belgii badania wynika, iż belgijska flota powinna zostać zmniejszona o 10 000 kW (15 % obecnej zdolności floty), aby w krótkoterminowej perspektywie móc prowadzić działalność bez ponoszenia strat, przy czym oparto się na obecnej strukturze kosztów i możliwościach połowów.

Podobne zdanie miała Szwecja stwierdzając, iż aby osiągnąć równowagę między zdolnością połowową a wielkościami dopuszczalnymi połowów, wskazane jest dalsze ograniczenie zdolności połowowej. Jest to warunkiem koniecznym dla długoterminowej rentowności floty rybackiej. W najbliższych kilku latach zasoby rybne najprawdopodobniej pozostaną na tym samym poziomie, należy więc oczekiwać dalszego ograniczenia wielkości floty. Ważne jest

również, aby - w celu stworzenia równowagi między zdolnością połowową a zasobami - połączyć zarządzanie flotą z innymi środkami, takimi jak na przykład środki w zakresie rozdzielania kwot i wielkości dopuszczalnych połowów oraz ograniczenia nakładu i stosowania narzędzi połowowych.

c) Silne i słabe punkty

Wszystkie państwa członkowskie przestrzegały systemu wprowadzania/wycofywania statków. W większości przypadków dane z krajowych rejestrów floty były właściwie przekazywane Komisji, zgodnie z rozporządzeniem 26/2004. Niemniej jednak w dalszym ciągu istnieje kilka trudności organizacyjnych oraz trudności związanych z przetwarzaniem danych, które wynikają głównie z ograniczonych możliwości administracyjnych w niektórych państwach członkowskich. Mimo tych trudności, jakość danych przesyłanych Komisji przez państwa członkowskie znacznie poprawiła się w 2005 r. Jednym z ważnych zadań był ciągły proces kontroli krzyżowych danych z rejestru floty i weryfikacja „ostrzeżeń”.

W 2005 r. prawie wszystkie państwa członkowskie posiadały funkcjonalne zintegrowane systemy informacyjne dotyczące rybołówstwa, obejmujące często różne programy użytkowe (rejestr floty, zarządzanie zdolnością połowową, licencje, wyładunki, dostępne kwoty, raportowanie połowów, itp.). W 2005 r. Irlandia i Szwecja wprowadziły nowe wersje zintegrowanych systemów IT dotyczących rybołówstwa. Również Słowenia przygotowywała się do wprowadzenia zintegrowanego systemu informacyjnego dotyczącego rybołówstwa. Systemy te w większości przypadków łączą szereg organów administracyjnych oraz centralne organy administracyjne z lokalnymi organami, wzmacniając w ten sposób znacznie krajowe administracje floty rybackiej. Ponadto państwa członkowskie oświadczyły, że ich krajowe rejestry są dokładne, kompletne i aktualne.

d) Zgodność z systemem wprowadzania/wycofywania statków oraz z poziomami odniesienia

Wszystkie państwa członkowskie stwierdziły w swoich sprawozdaniach, że w pełni przestrzegają istniejących zasad dotyczących wprowadzania/wycofywania statków. Zgodność z systemem wprowadzania/wycofywania statków oraz z poziomami odniesienia (jeżeli ma zastosowanie) pod koniec 2005 r. jest przewidziana w załącznikach technicznych 1, 2 poprzez zastosowanie wzorów ustalonych w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1438/2003. Wspomniane załączniki techniczne opierają się na danych z rejestru floty rybackiej Wspólnoty i dostarczają ogólnych informacji o zgodności w przypadku Wspólnoty i poszczególnych państw członkowskich.

4. WNIOSKI KOMISJI

Jakość sprawozdań przedkładanych przez państwa członkowskie uległa poprawie w porównaniu z 2004 r. Niektóre państwa członkowskie dostarczyły bardzo szczegółowe sprawozdania, których treść przekraczała wymagany zakres informacji. Tym niemniej inne państwa członkowskie nie przestrzegały terminu złożenia sprawozdania lub wymogów dotyczących formatu i treści rocznych sprawozdań ustanowionych w art. 13 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1438/2003. W momencie przygotowywania niniejszego sprawozdania Wielka Brytania nie przekazała jeszcze swojego sprawozdania rocznego.

Wprawdzie państwa członkowskie skupiły się w swoich sprawozdaniach na wdrożeniu systemu zarządzania flotą krajową, ale i tak ocena równowagi między zdolnością floty połowowej a dostępnymi wielkościami dopuszczalnymi połowów jest pełniejsza niż w poprzednich sprawozdaniach.

Wyniki w odniesieniu do floty kontynentalnej (flota Wspólnoty z wyjątkiem statków zarejestrowanych w najbardziej oddalonych regionach):

Zgodnie z rejestrem floty rybackiej Wspólnoty, w trzyletnim okresie 2003 - 2005 ogólna zdolność floty wspólnotowej państw członkowskich UE-15 została zmniejszona o 117 000 GT oraz o 499 000 kW, co stanowi redukcję netto odpowiadającą 6,27 % tonażu oraz 7,28 % mocy floty UE-15. Redukcja netto wyniosła w 2005 r. około 50 000 GT, 23 000 GT w 2004 r. i 44 000 GT w 2003 r. Redukcje te wydają się stosunkowo niewielkie, jeżeli wziąć pod uwagę dużą presję połowową w przypadku większości połowów we Wspólnocie, w szczególności w przypadku gatunków dennych.

W nowych państwach członkowskich, od dnia 1 maja 2004 r., zdolność floty została zmniejszona o 41 000 GT i 101 000 kW, co stanowi redukcję odpowiadającą 18 % tonażu oraz 18 % mocy ich floty w stosunku do zdolności połowowej w dniu przystąpienia do UE.

W latach 2003, 2004 i 2005 około 132 000 GT i 427 000 kW zostało wycofanych z floty UE z wykorzystaniem pomocy publicznej, co oznacza, że tych zdolności nie można zastąpić.

Z tej zdolności wycofanej z wykorzystaniem pomocy publicznej, przeważająca część (112 000 GT i 373 000 kW) pochodziła z państw członkowskich UE-15. Zdolność połowowa wycofana z wykorzystaniem pomocy publicznej przez nowe państwa członkowskie od dnia 1 maja 2004 r. wyniosła 20 000 GT i 54 000 kW.

Tabele 1 oraz 2 w załączniku technicznym 1 stanowią podsumowanie zgodności na dzień 31 grudnia 2005 r. z systemem wprowadzania/wycofywania statków oraz z poziomami odniesienia. Większość państw członkowskich przestrzegała powyższych przepisów. Grecja nie przestrzegała systemu wprowadzania/wycofywania statków pod względem tonażu, chociaż stopień niezgodności był niewielki, gdyż pułap tonażu został przekroczony jedynie o 0,29 %. Władze Grecji nie zgadzają się z oceną Komisji; ich zdaniem Grecja przestrzegała systemu wprowadzania/wycofywania statków.

Tabele 3 oraz 4 w załączniku technicznym 1 przedstawiają podsumowanie wahań zdolności floty począwszy od dnia 1 stycznia 2003 r. (1 maja 2004 r. dla nowych państw członkowskich) do dnia 31 grudnia 2005 r. Wspomniane tabele podają również liczbę statków. Tabela 3 obejmuje wszystkie państwa członkowskie. Szczegółowa ocena każdego państwa członkowskiego znajduje się w załączniku technicznym 2.

Wyniki w odniesieniu do flot zarejestrowanych w najbardziej oddalonych regionach:

Zdolność połowowa flot zarejestrowanych w najbardziej oddalonych regionach oraz wahania zdolności między dniem 1 stycznia 2003 r. a dniem 31 grudnia 2005 r. przedstawiono w tabeli 4. Wyniki wskazują, że flota zarejestrowana w najbardziej oddalonych regionach Hiszpanii i Portugalii uległa znacznemu zmniejszeniu pod względem tonażu i mocy. W odniesieniu do francuskich departamentów zamorskich odnotowano niewielki spadek całkowitej liczby statków i ich tonażu oraz wzrost mocy.

Tabele w załączniku technicznym 3 przedstawiają szczegóły stosowania specjalnego systemu odnoszącego się do tych flot. Pod koniec 2005 r., spośród 17 segmentów w najbardziej oddalonych regionach, jeden (segment „4FJ” – statki o długości poniżej 12 m francuskiego departamentu Martyniki) przekroczył swój poziom odniesienia pod względem mocy, a inny segment (segment „CA3” – statki o długości powyżej 12 m zarejestrowane na Wyspach Kanaryjskich i prowadzące połowy na wodach międzynarodowych i wodach krajów trzecich) przekroczył swój poziom odniesienia pod względem tonażu. Specjalny system przestaje stosować się do tych segmentów od momentu osiągnięcia przez nie swoich maksymalnych poziomów odniesienia zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 639/2004⁶.

Uwagi ogólne

Jak wyjaśniono powyżej, niniejsze sprawozdanie podsumowujące opiera się na sprawozdaniach rocznych państw członkowskich oraz na danych pochodzących z rejestru floty rybackiej Wspólnoty. Istnieją pewne niewielkie rozbieżności między danymi liczbowymi przedstawionymi przez państwa członkowskie w tych sprawozdaniach a danymi wynikającymi z ich deklaracji złożonych w rejestrze floty rybackiej Wspólnoty. Dzięki staraniom państw członkowskich i Komisji zmierzającym do ujednoczenia danych, rozbieżności te nie mają dużego znaczenia z punktu widzenia zarządzania flotą. Niemniej jednak prace nad wyeliminowaniem tych różnic powinny być kontynuowane. Tak czy inaczej, dane przedstawione przez państwa członkowskie w sprawozdaniach krajowych nie zmieniają wniosków zawartych w niniejszym sprawozdaniu.

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002, te państwa członkowskie, które nie przestrzegają art. 11, 13 i 15 tego rozporządzenia, są zobowiązane do zmniejszenia swojego nakładu połowowego do poziomu, który istniałby gdyby przestrzegały wspomnianych artykułów. Dodatkowo, w stosunku do wspomnianych państw członkowskich możliwe jest proporcjonalne zawieszenie pomocy finansowej Wspólnoty w ramach Instrumentu Finansowego Orientacji Rybołówstwa (IFOR).

W celu poprawy jakości sprawozdań rocznych, Komisja, wraz z Komitetem ds. Rybołówstwa i Akwakultury, zamierza ustanowić bardziej szczegółowe wytyczne w sprawie ich treści i wprowadzić wspólne zharmonizowane podejście metodologiczne kładące większy nacisk na analizę zmian zdolności połowowej w stosunku do dostępnych zasobów rybnych. Kwestie te zostaną omówione podczas najbliższych posiedzeń Komitetu ds. Rybołówstwa i Akwakultury.

W następnych sprawozdaniach rocznych należy zwrócić większą uwagę na wkład nowego systemu przyjętego w 2002 r. w celu zarządzania flotą Wspólnoty w osiąganiu lepszej równowagi między flotami a zasobami rybnymi. Należy dokładniej określić i ocenić wpływ krajowych programów wycofywania z eksploatacji, w szczególności na zmniejszanie nakładu połowowego w przypadku łowisk objętych planami zarządzania lub odbudowy.

⁶ Rozporządzenie Rady (WE) nr 639/2004 (Dz.U. L 102 z 7.4.2004, str. 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)

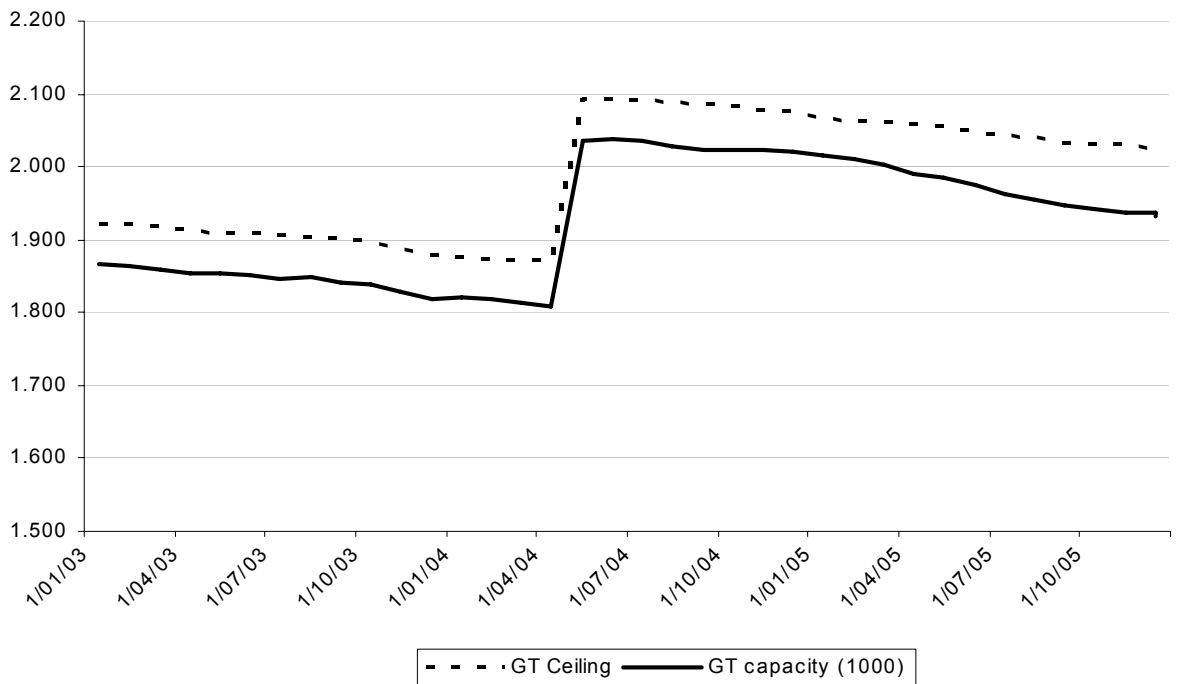
Member State	GT			kW		
	Fleet capacity A	Entry/Exit ceiling B	A/B	Fleet capacity C	Entry/Exit ceiling D	C/D
	at 31 December 2005			at 31 December 2005		
Belgium	22.686	23.372	97,06%	65.643	66.537	98,66%
Denmark	91.469	97.801	93,53%	324.825	340.648	95,36%
Germany	63.858	71.101	89,81%	158.545	167.133	94,86%
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.

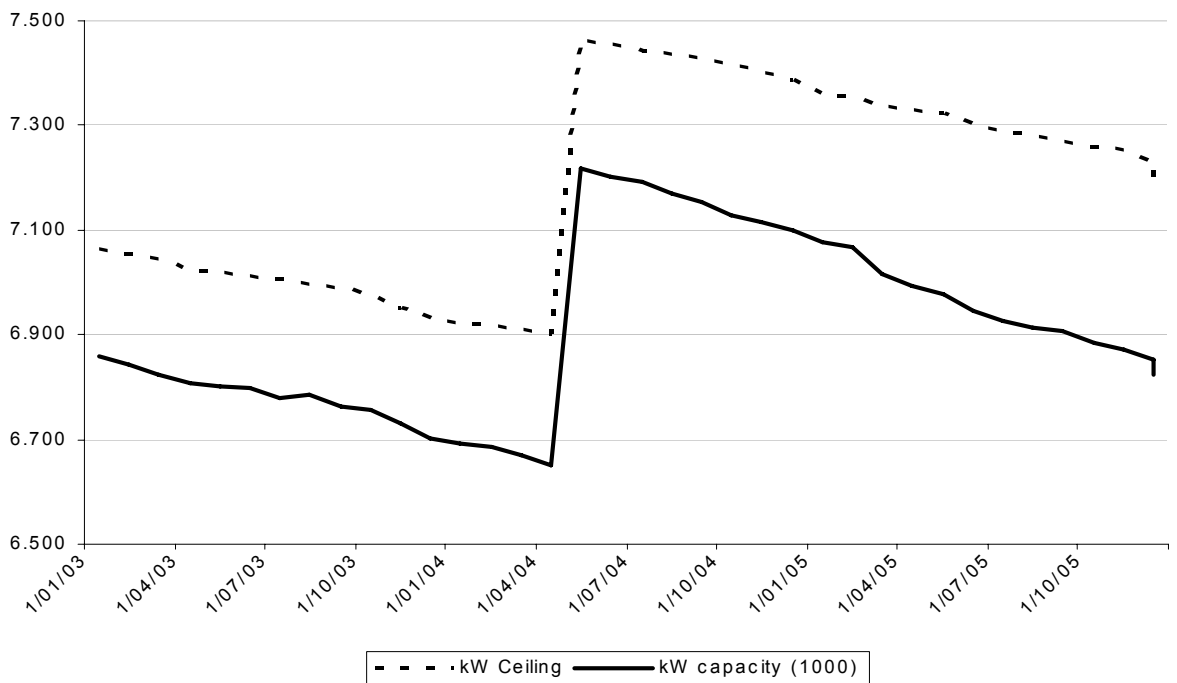
Bold Italic indicates that the ceiling has been exceeded.

**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.

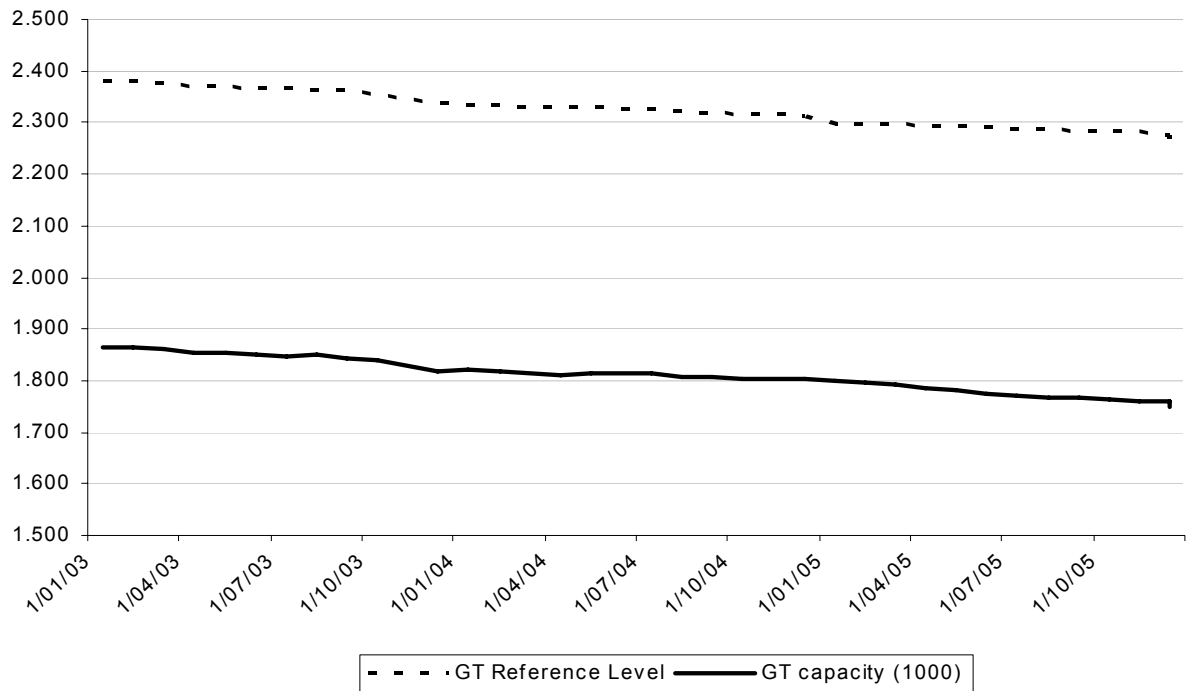
Table 2: Compliance with Reference level at 31 December 2005 (MS concerned and except outermost regions)

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%

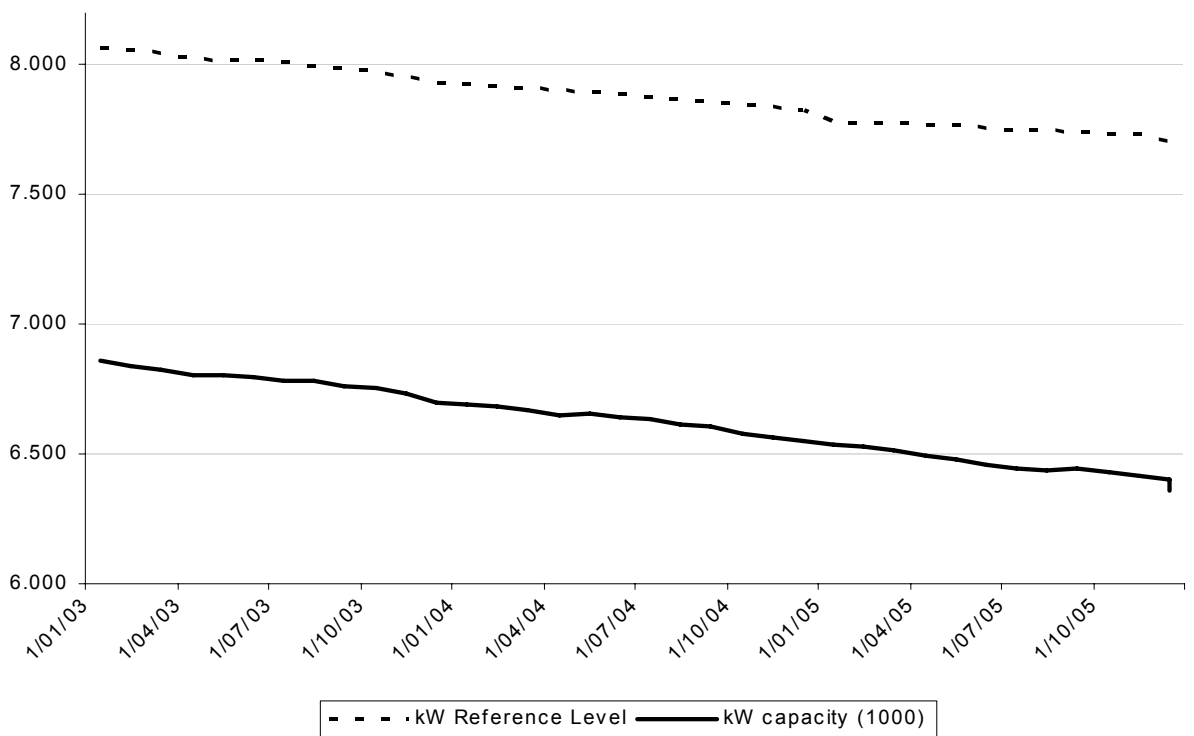
Data extracted from the Community Fleet Register on 4 October 2006.

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)

EU-15 Member States	1 January 2003			31 December 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 %
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%

New Member States	1 May 2004			31 December 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 %
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

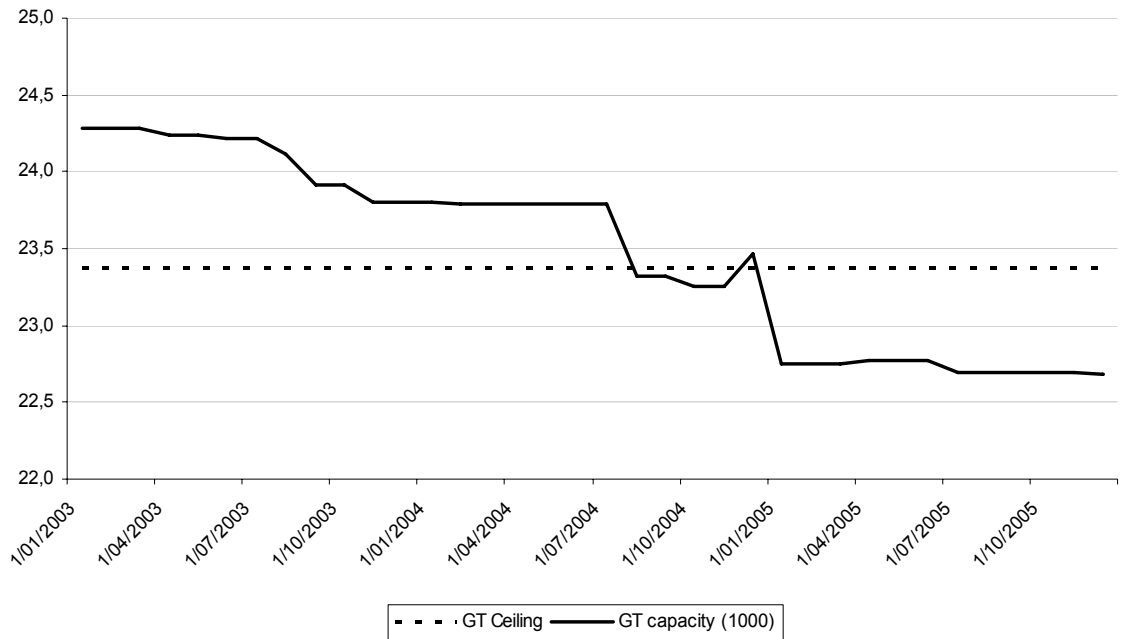
c) **Reference levels at the end of 2005**

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

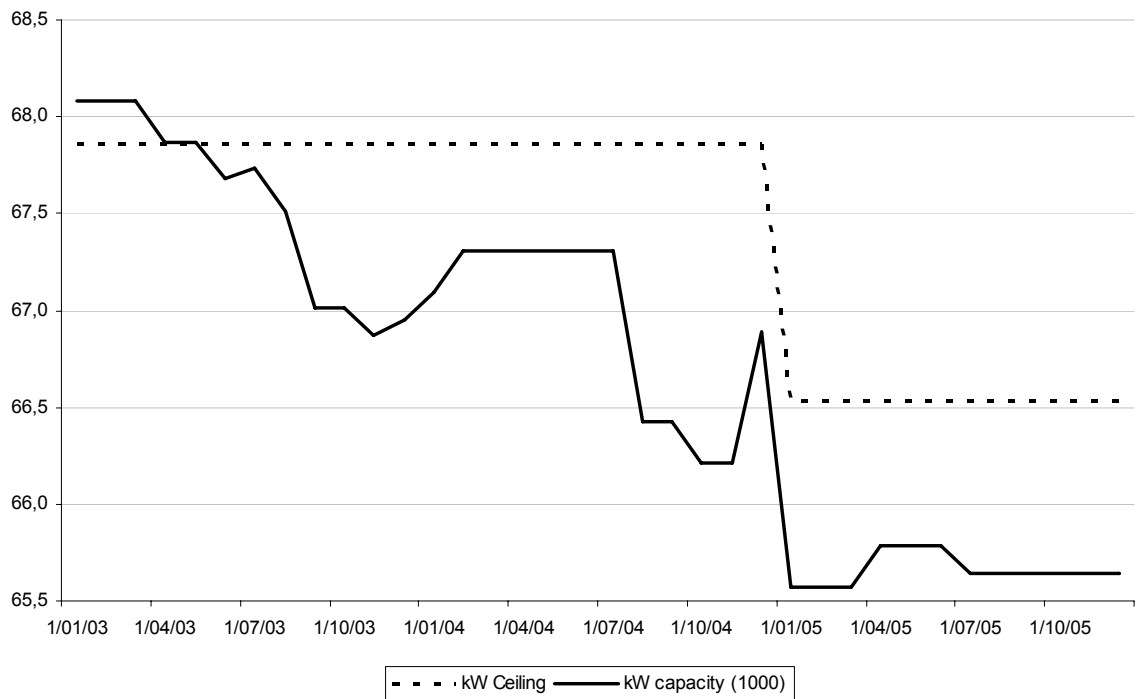
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

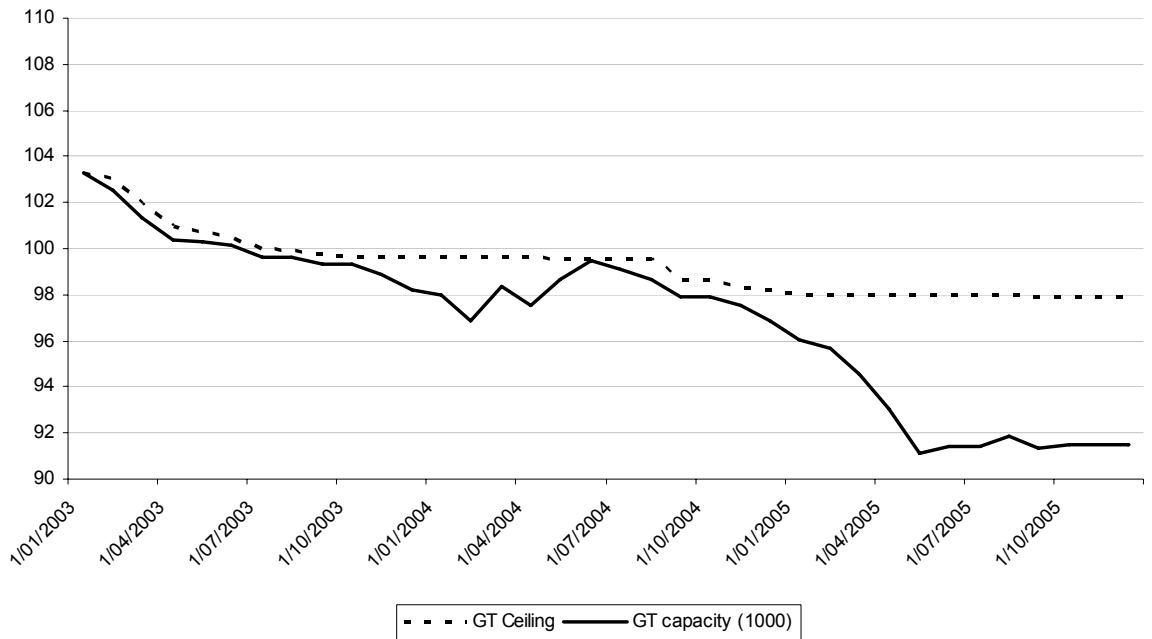
c) Reference levels at the end of 2005

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

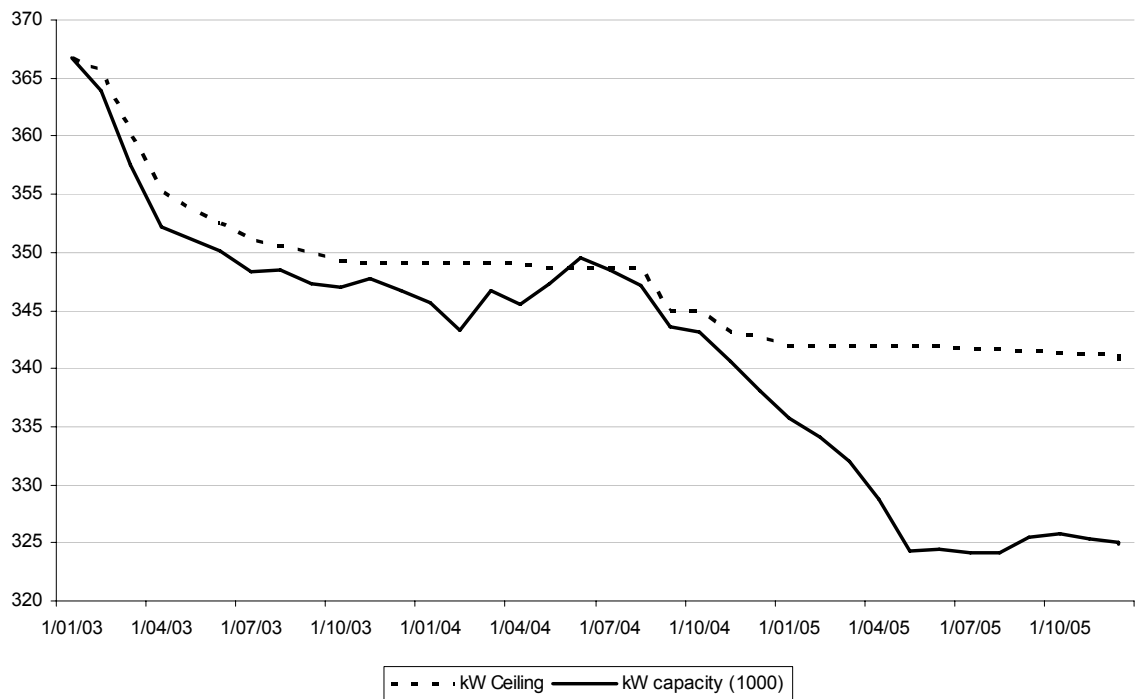
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

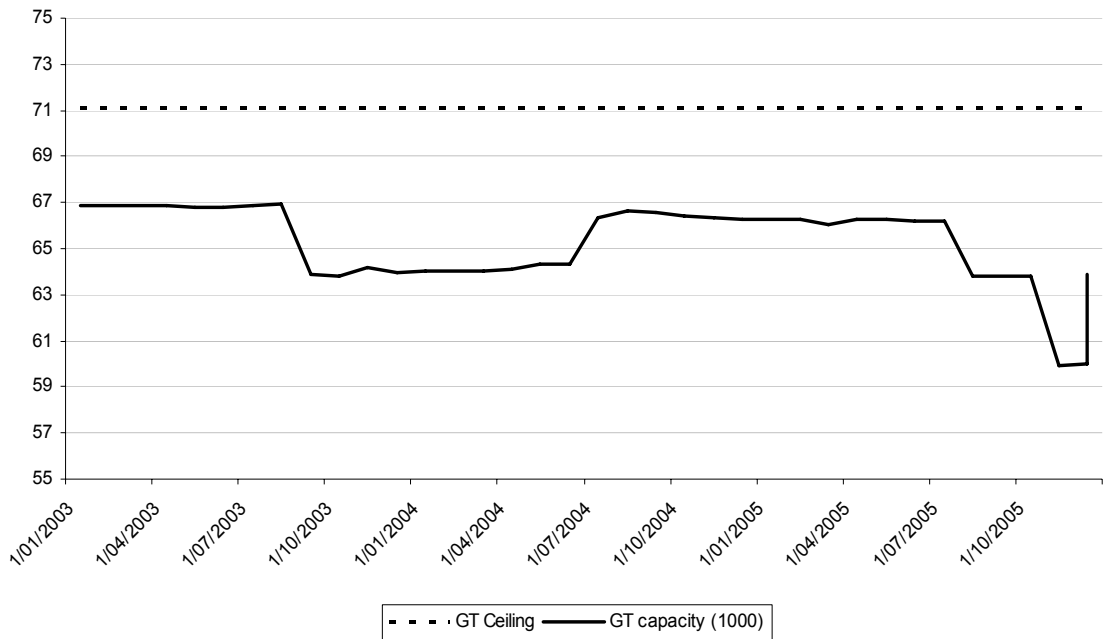
c) **Reference levels at the end of 2005**

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

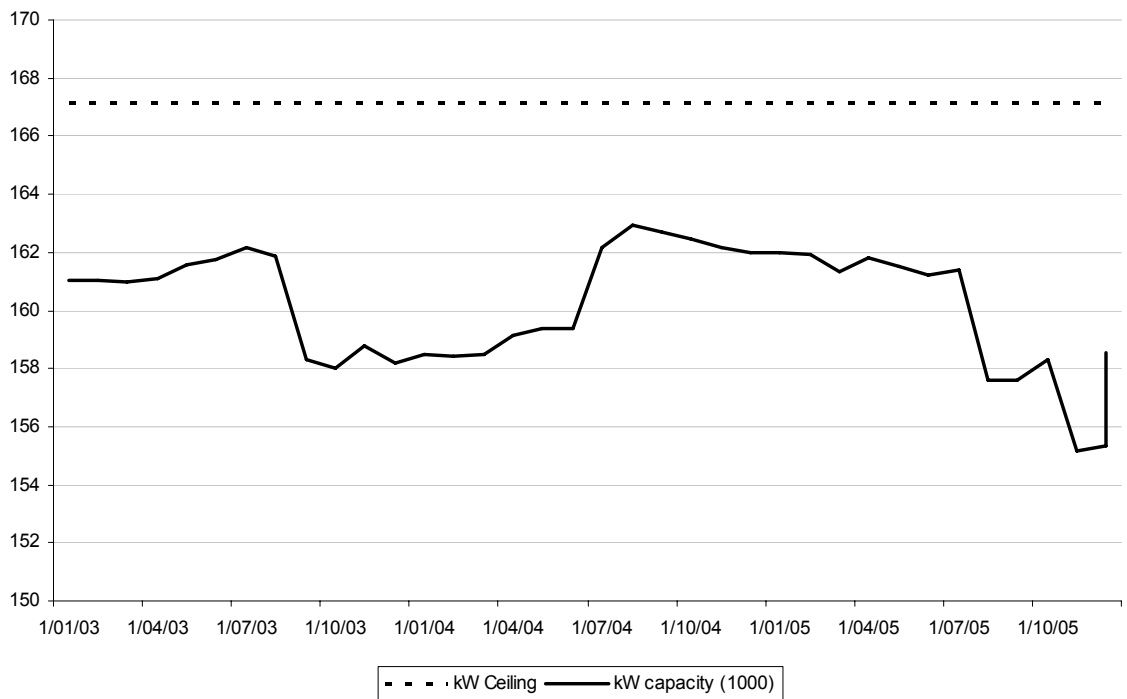
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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)	GT₁	GT₂	GT₃	GT₄	GT₀₄
26.606	0	0	0	0	26.606

kW_{FR} (1-5-2004)	kW₁	kW₂	kW₃	kW₄	kW₀₄
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	GT₀₄	26.606	kW₀₄	65.007
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	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

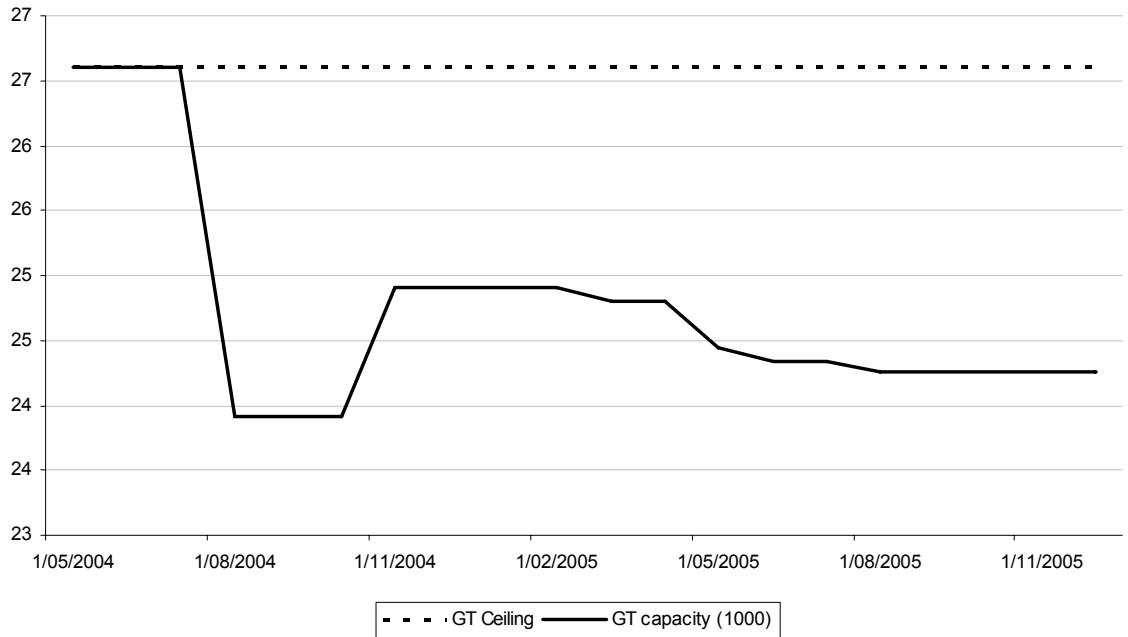
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

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

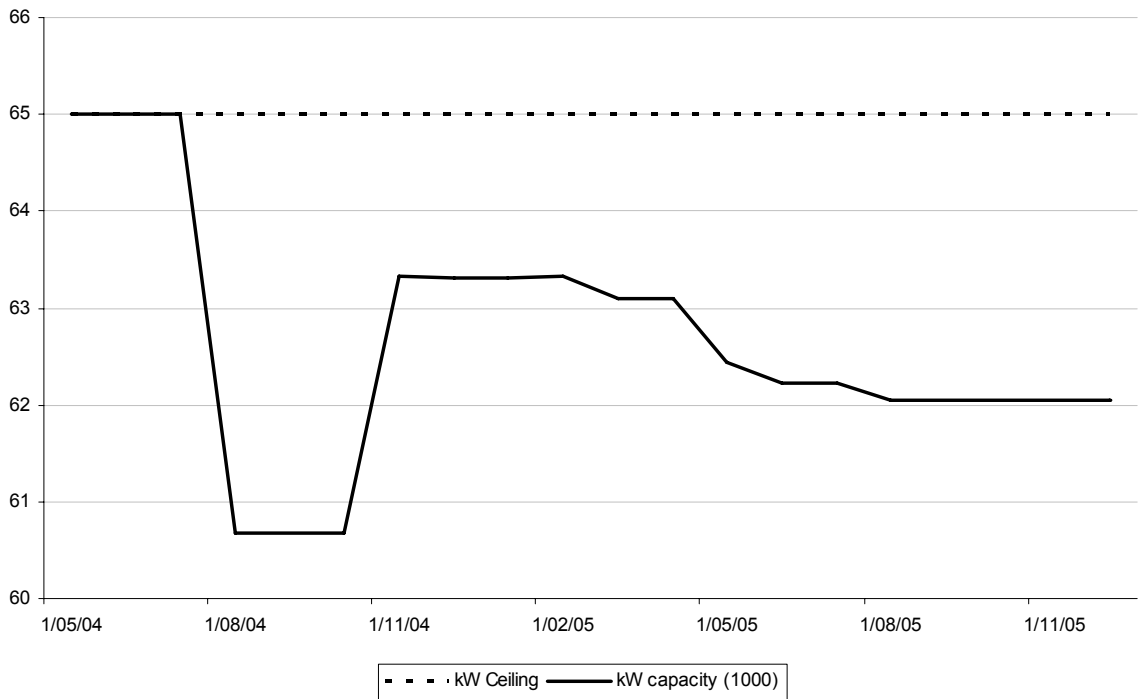
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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.

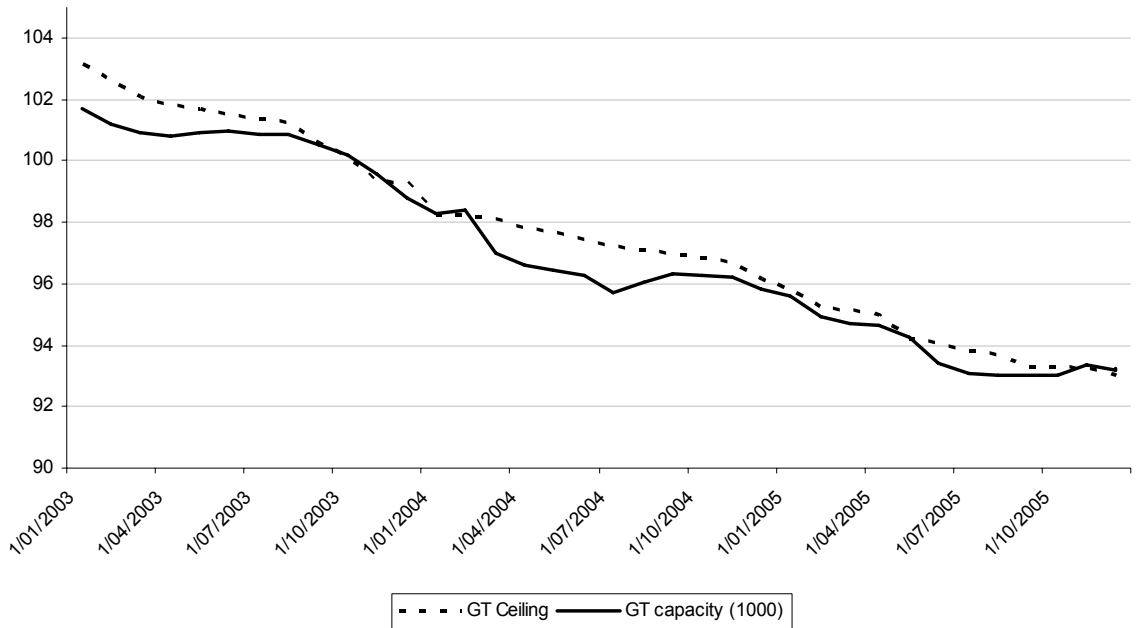
c) **Reference levels at the end of 2005**

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

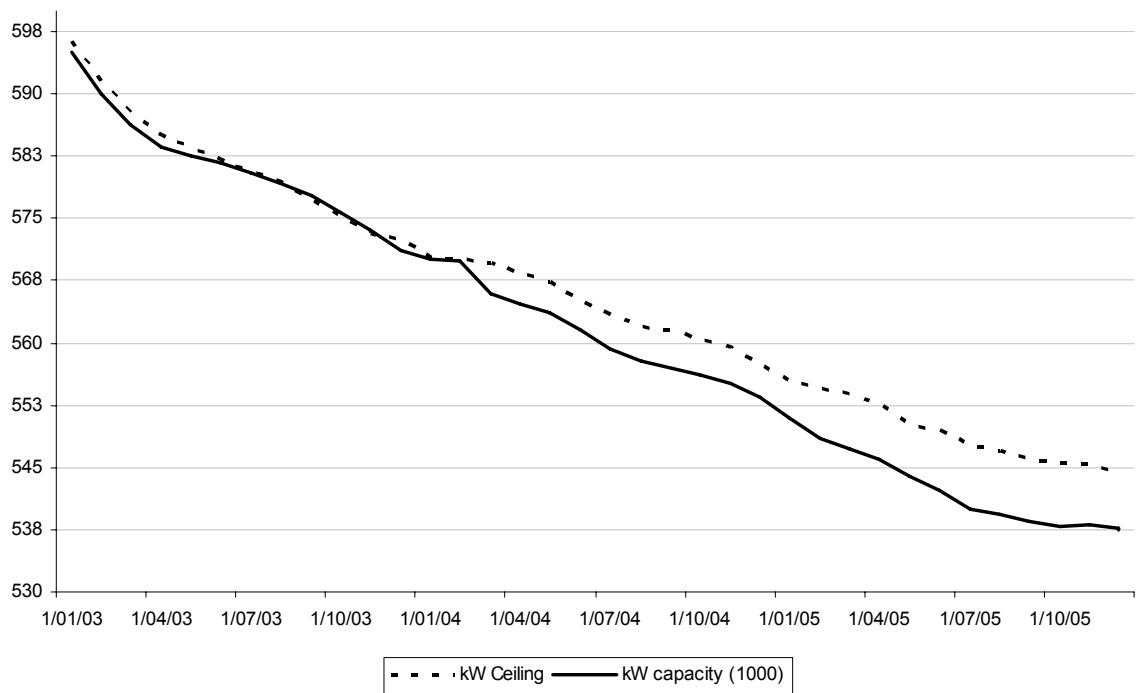
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

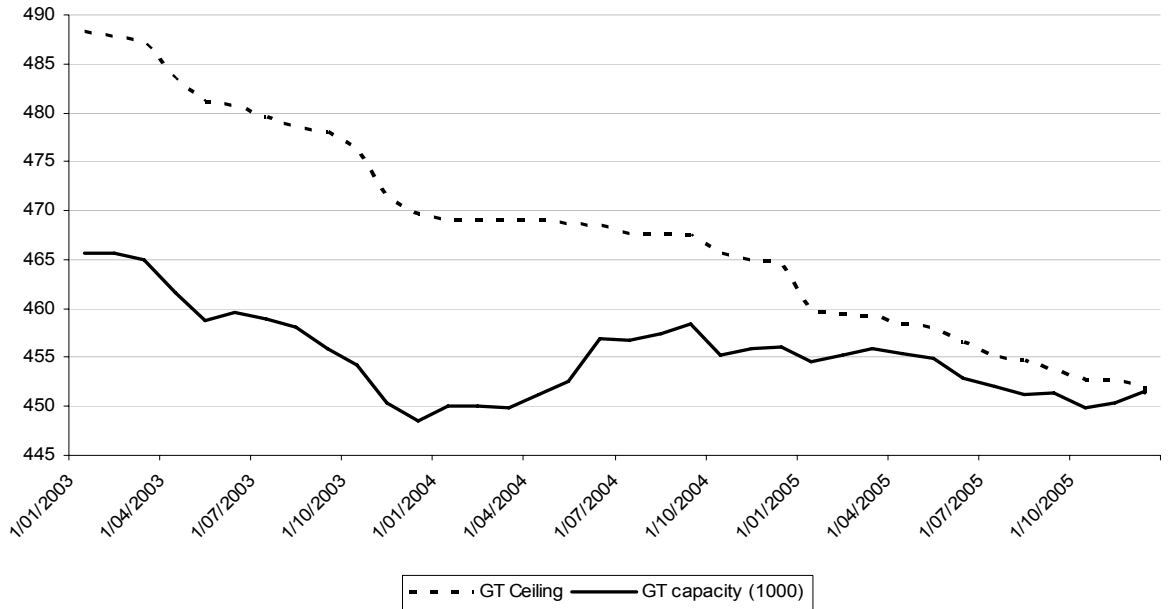
c) **Reference levels at the end of 2005**

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.

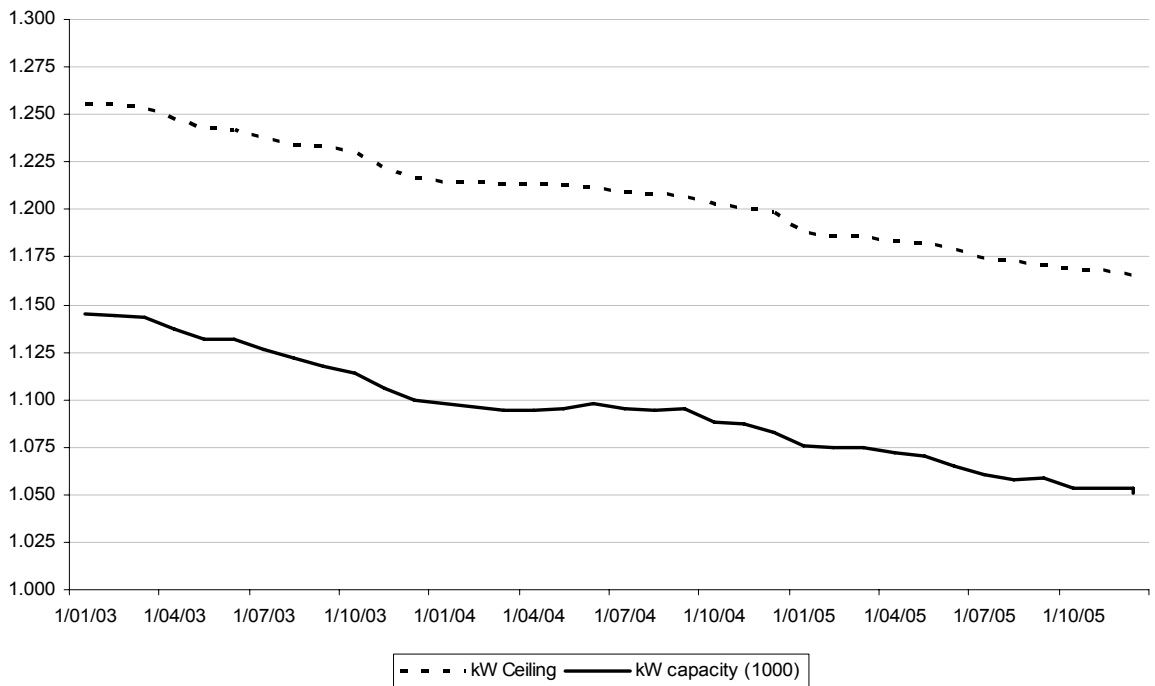
**Tonnage of the Spanish* fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005.**



*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)	GT₁	GT₂	GT₃	GT₄	GT₀₃
211.824	891	0	0	0	212.715

kW_{FR} (1-1-2003)	kW₁	kW₂	kW₃	kW₄	kW₀₃
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

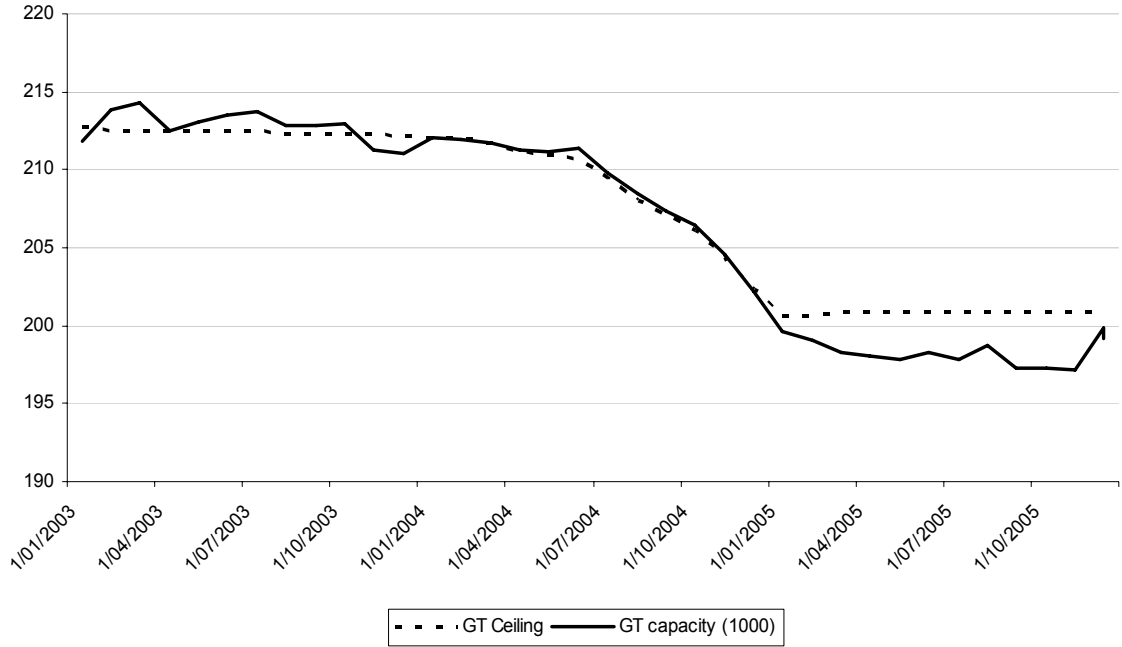
c) Reference levels at the end of 2005

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

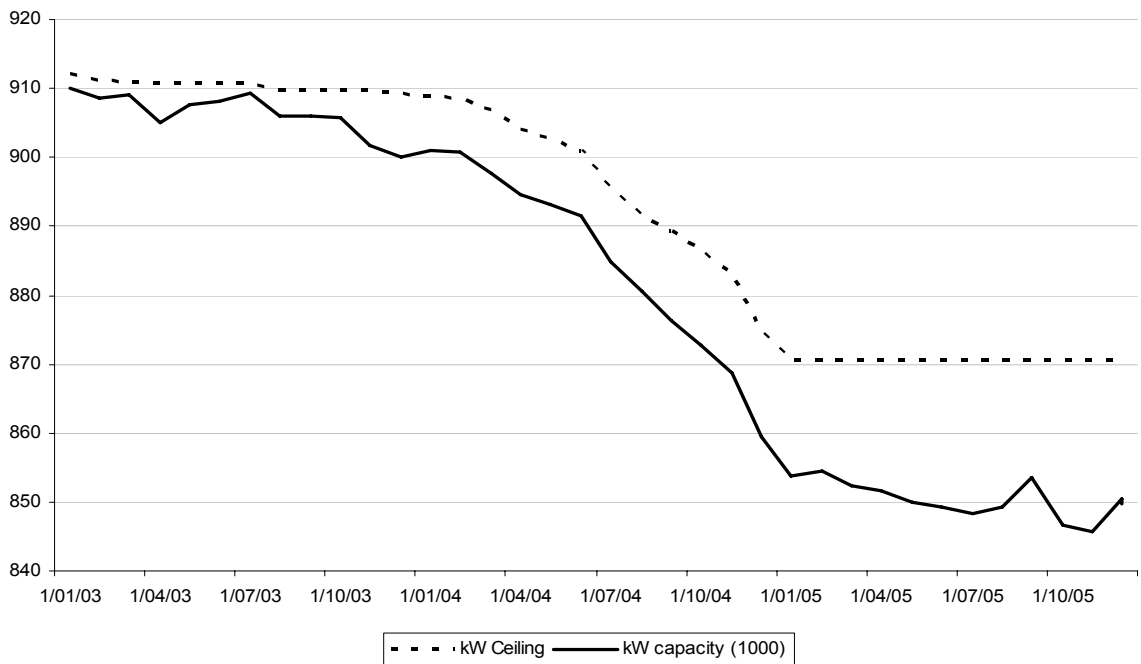
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

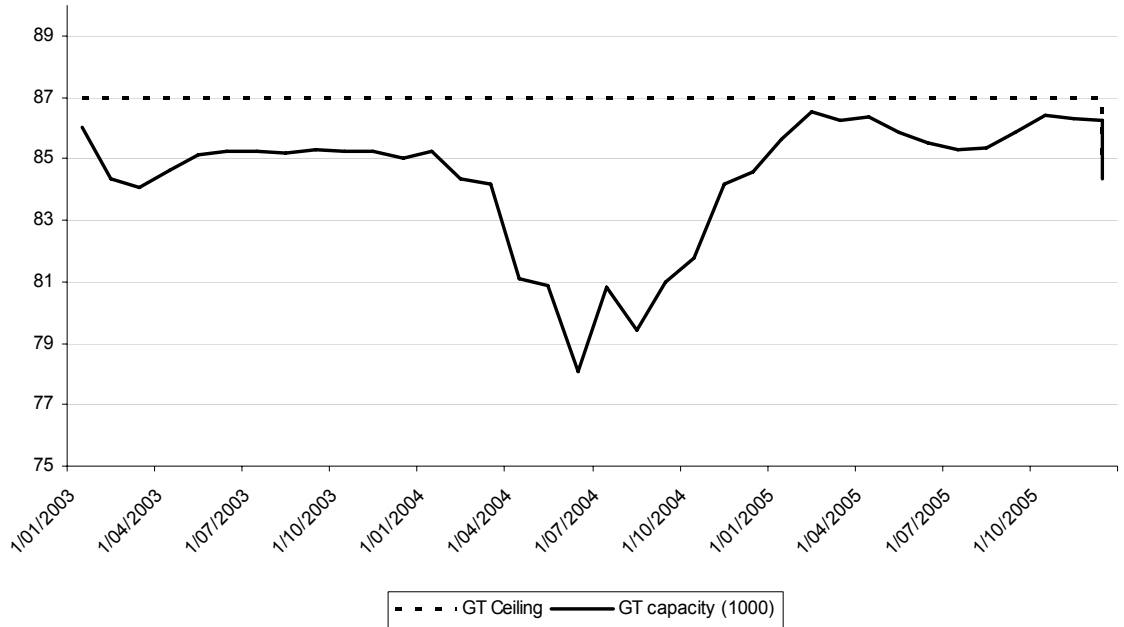
c) **Reference levels at the end of 2005**

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

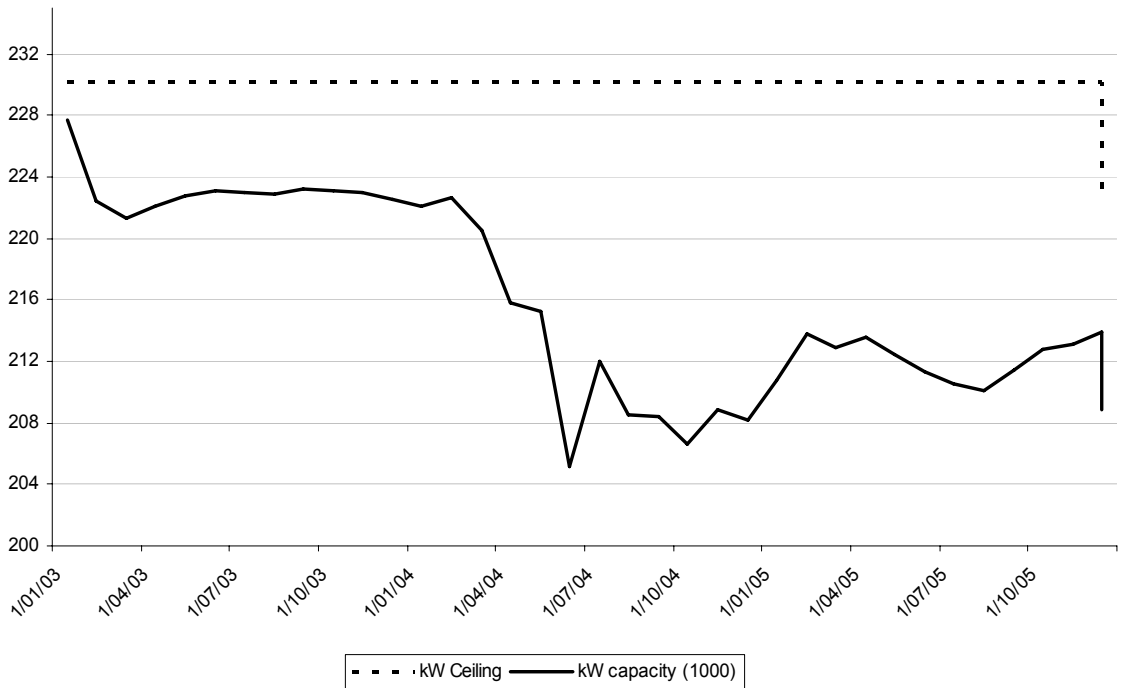
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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.

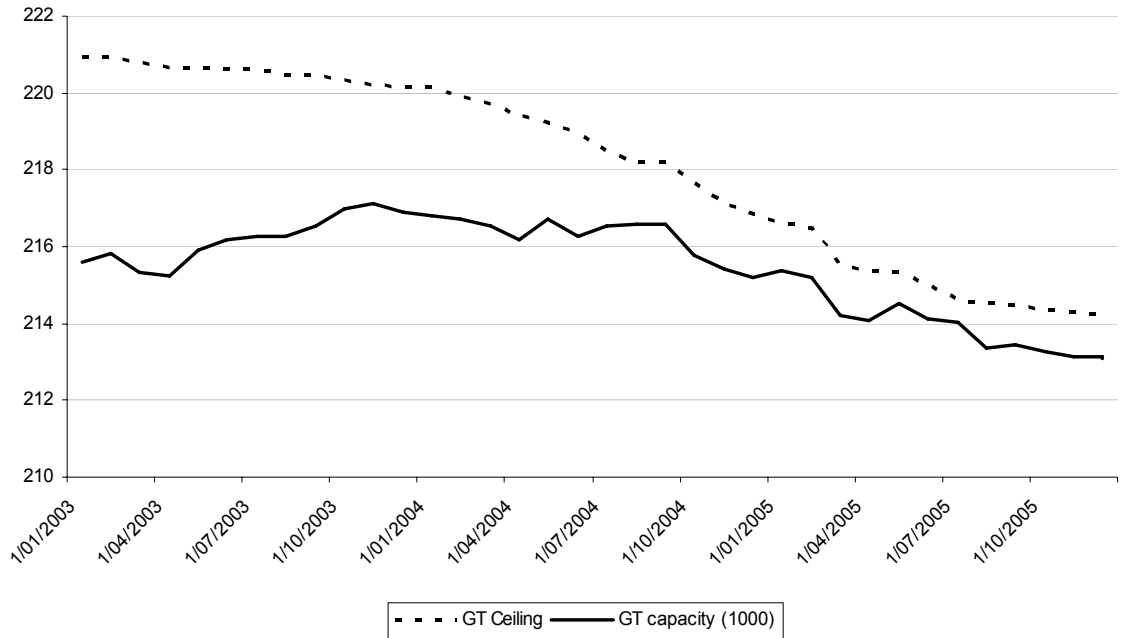
c) **Reference levels at the end of 2005**

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

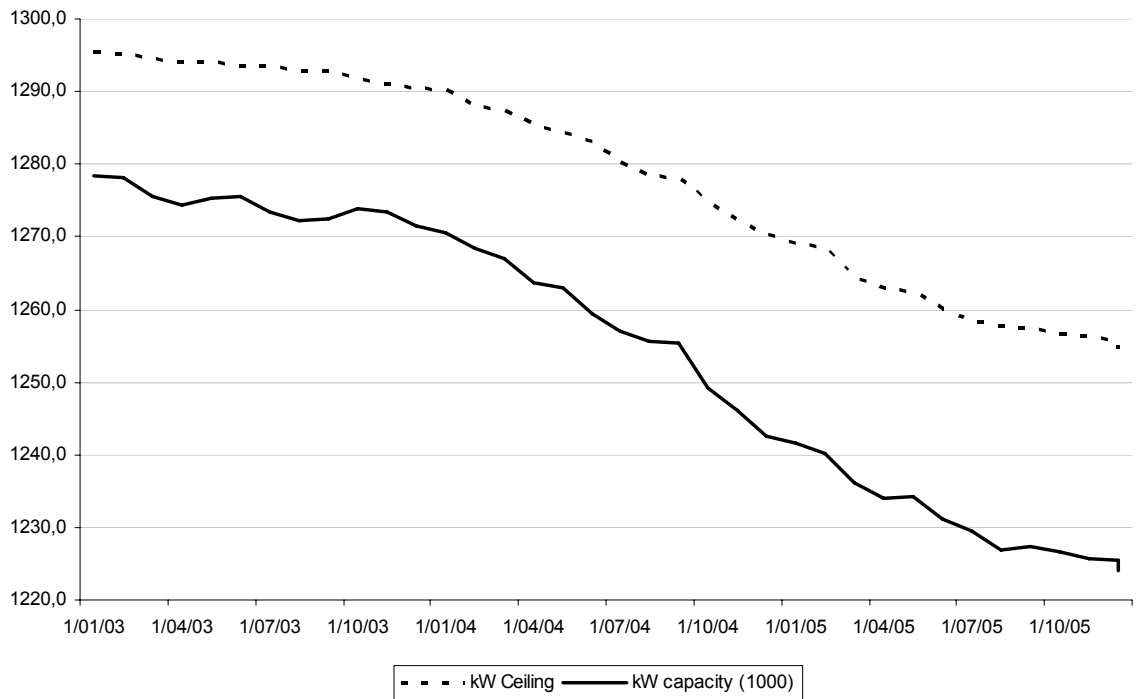
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

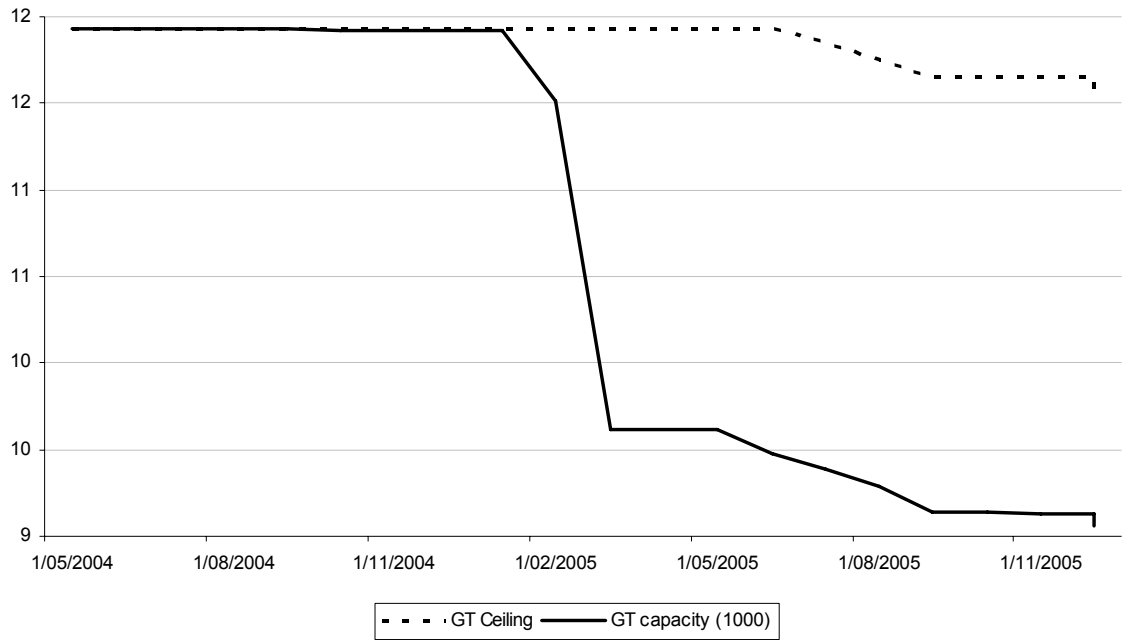
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

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

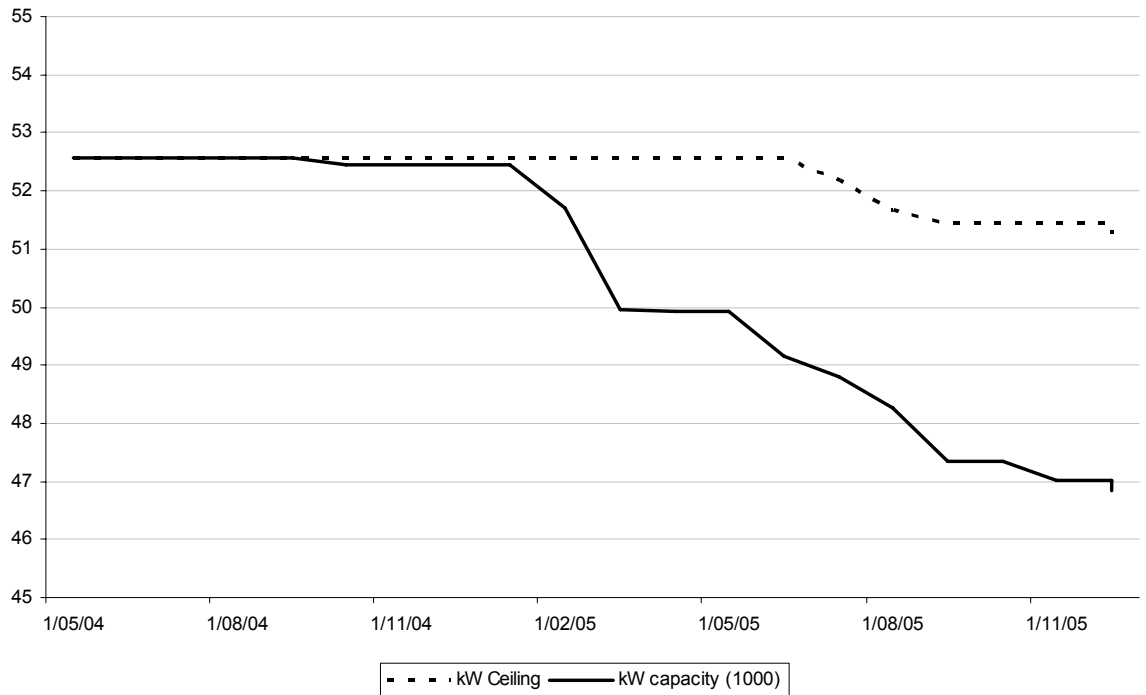
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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)	GT₁	GT₂	GT₃	GT₄	GT₀₄
44.452	510	0	0	0	44.962

kW_{FR} (1-5-2004)	kW₁	kW₂	kW₃	kW₄	kW₀₄
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

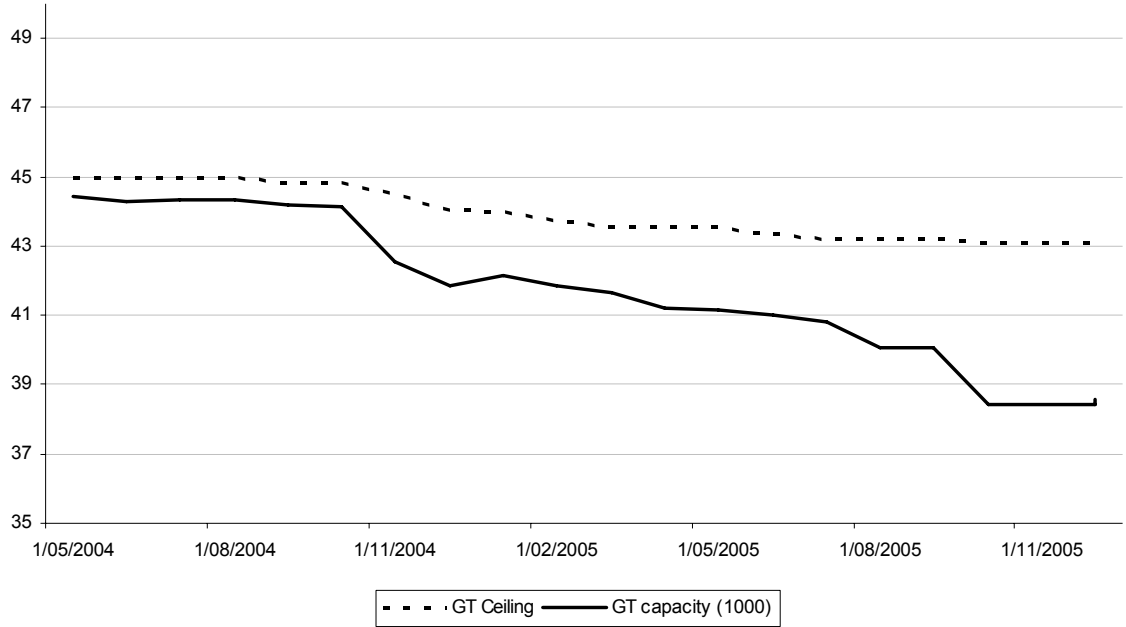
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

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

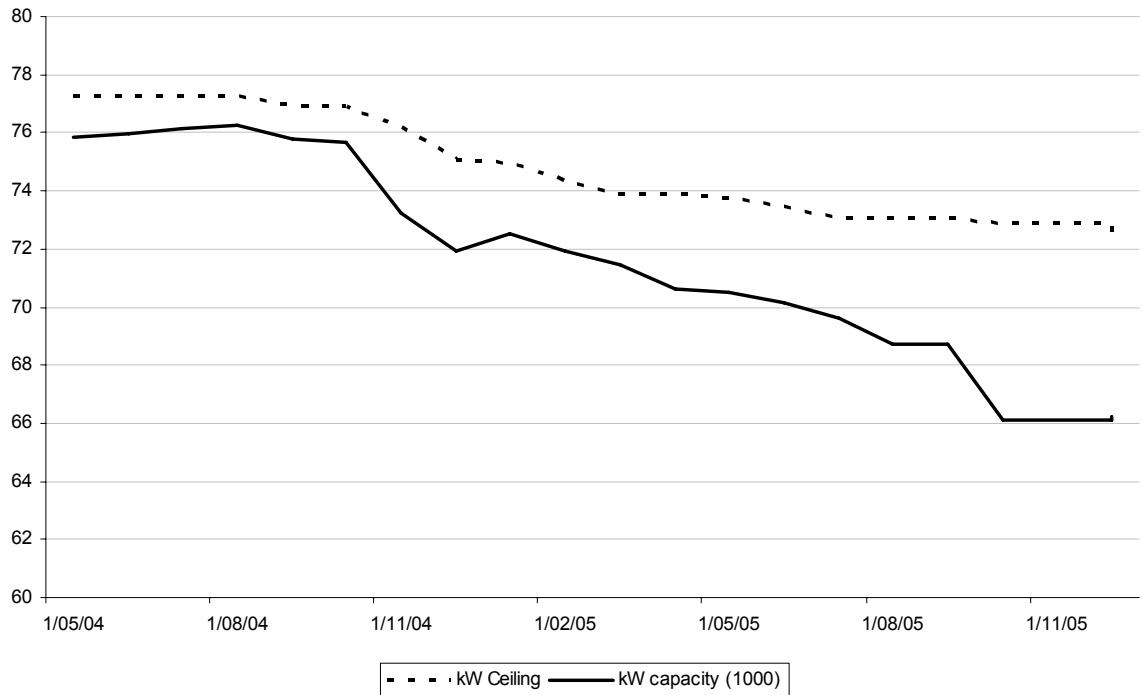
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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)	GT₁	GT₂	GT₃	GT₄	GT₀₄
76.487	0	0	0	0	76.487

kW_{FR} (1-5-2004)	kW₁	kW₂	kW₃	kW₄	kW₀₄
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	GT₀₄	76.487	kW₀₄	80.566
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	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

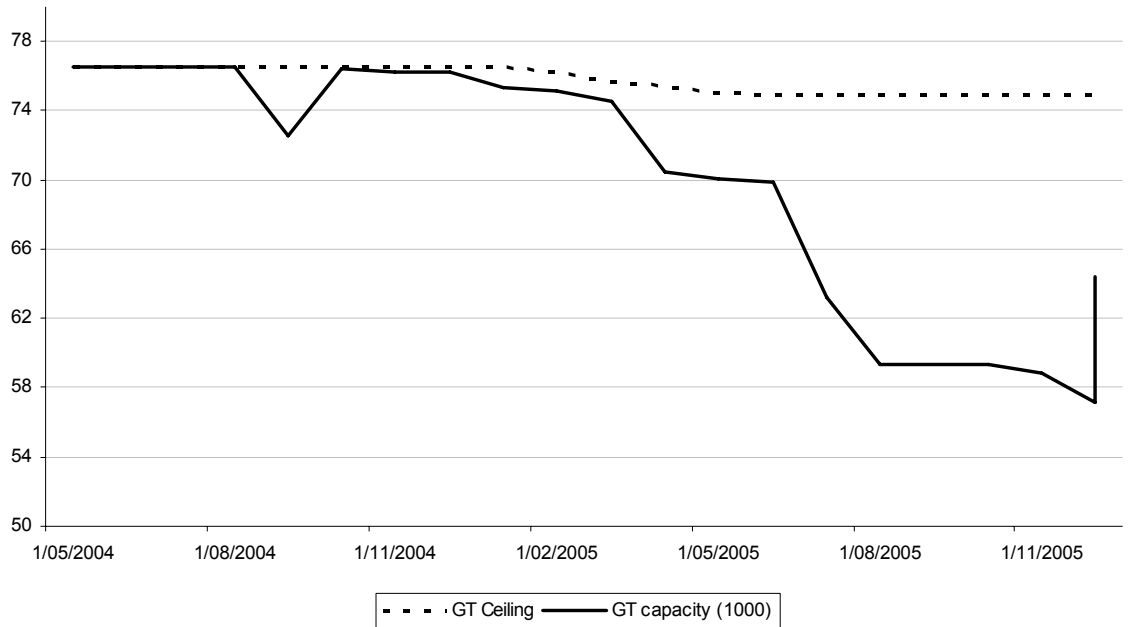
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

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

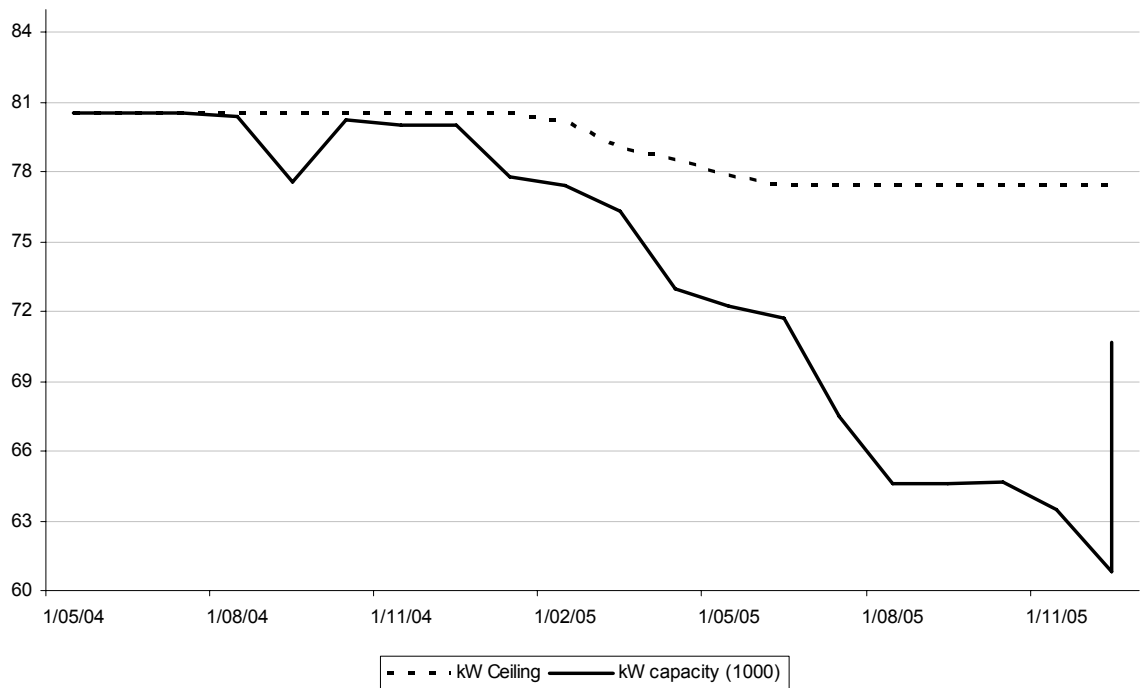
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

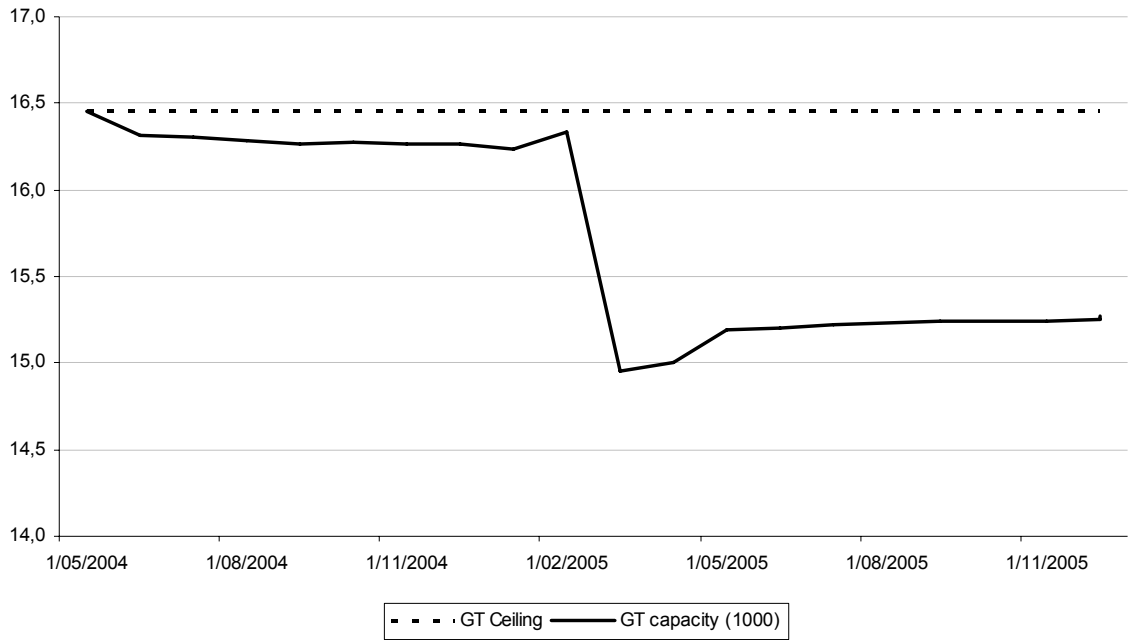
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

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

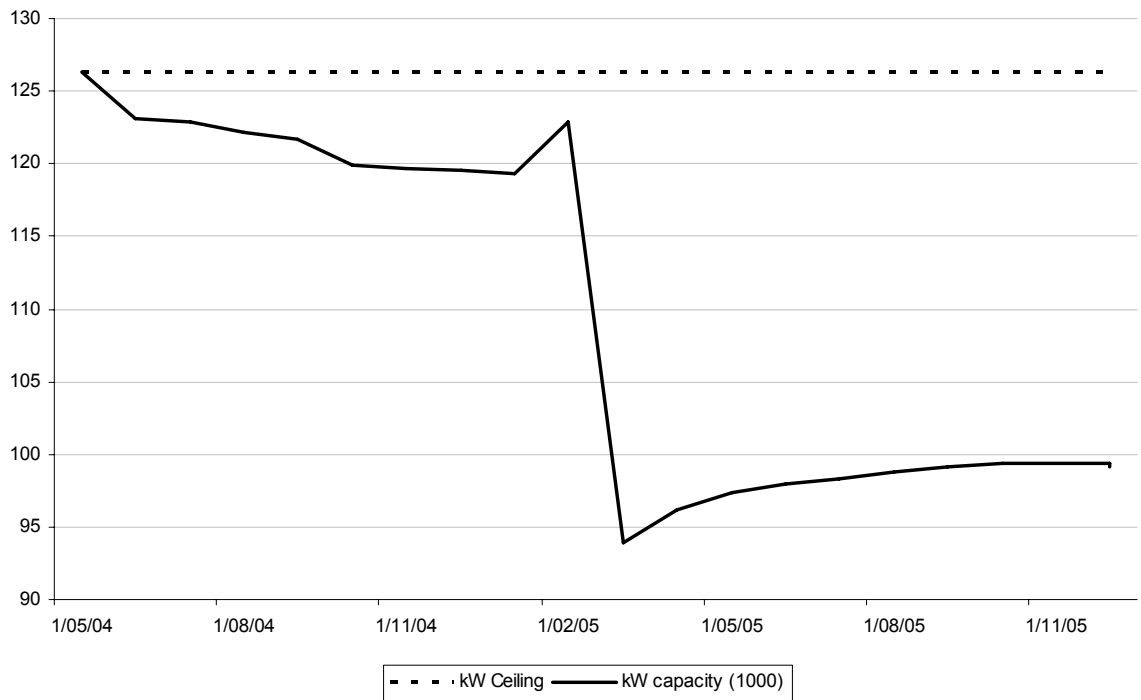
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

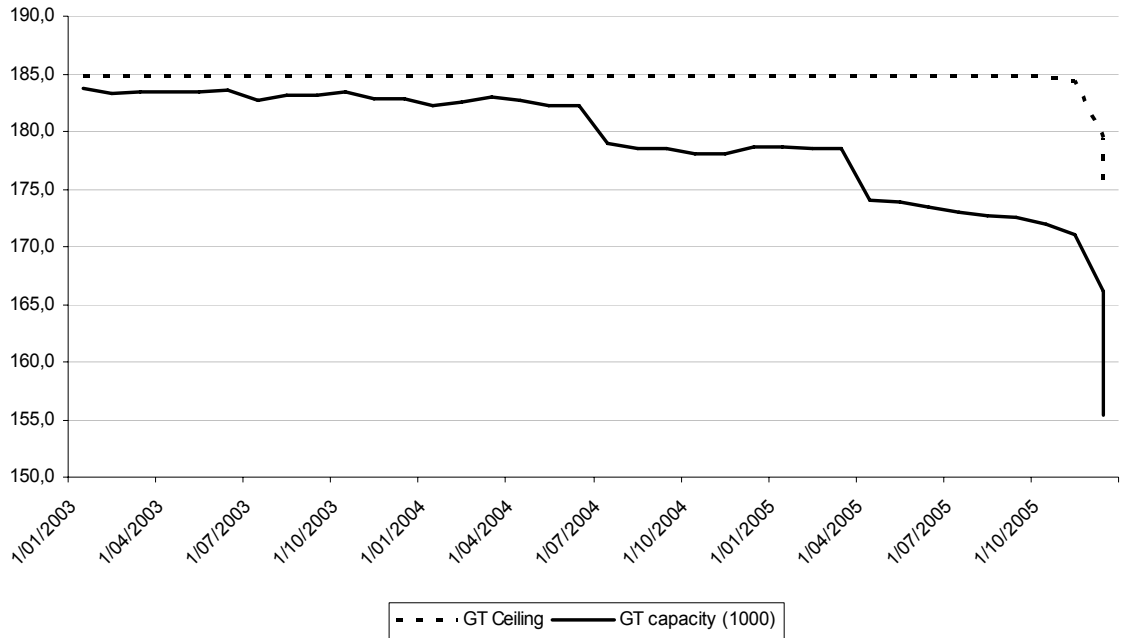
c) Reference levels at the end of 2005

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

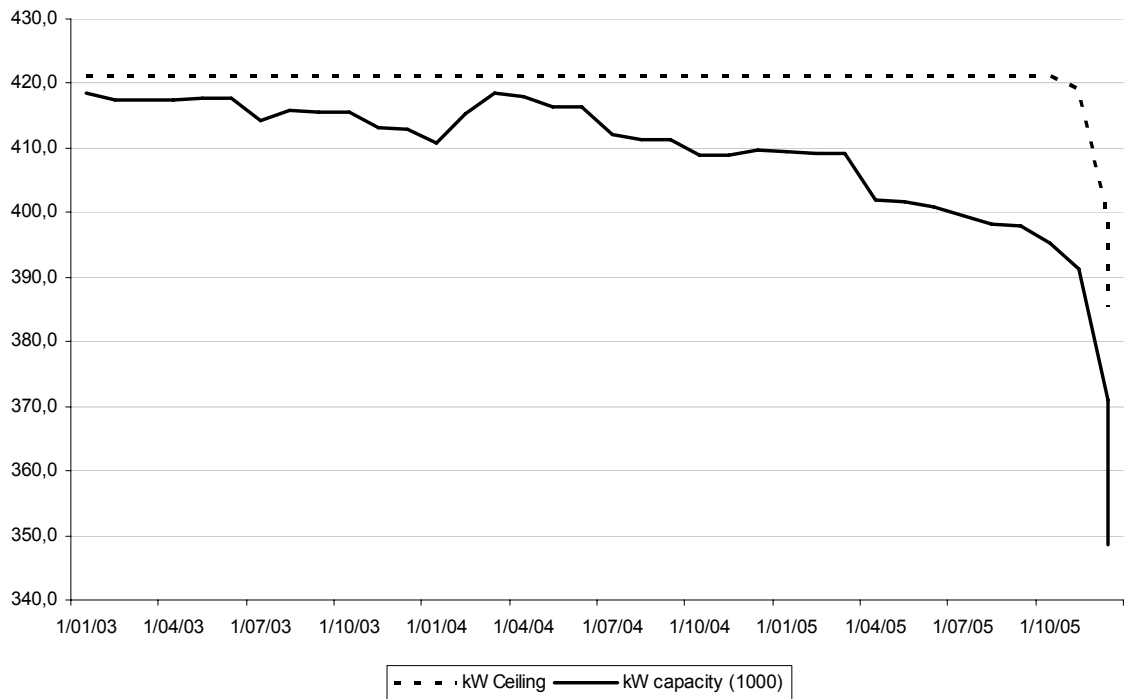
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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)	GT₁	GT₂	GT₃	GT₄	GT₀₄
47.324	191	0	0	0	47.515

kW_{FR} (1-5-2004)	kW₁	kW₂	kW₃	kW₄	kW₀₄
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	GT₀₄	47.515	kW₀₄	152.981
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT₁₀₀	0	kW₁₀₀	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

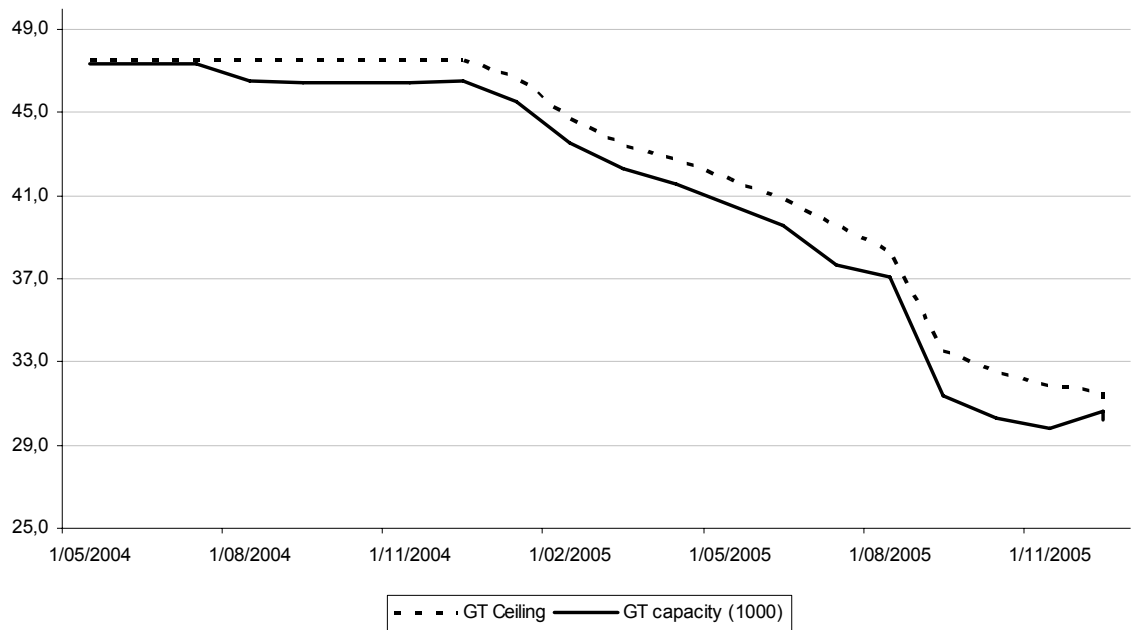
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

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

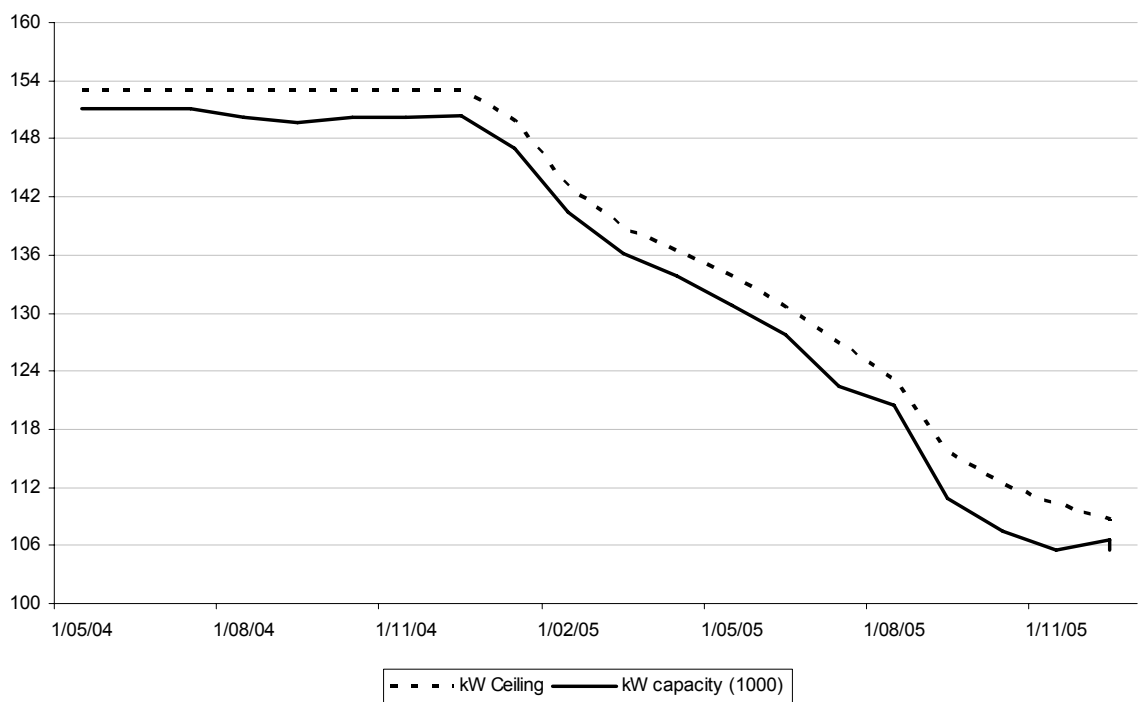
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

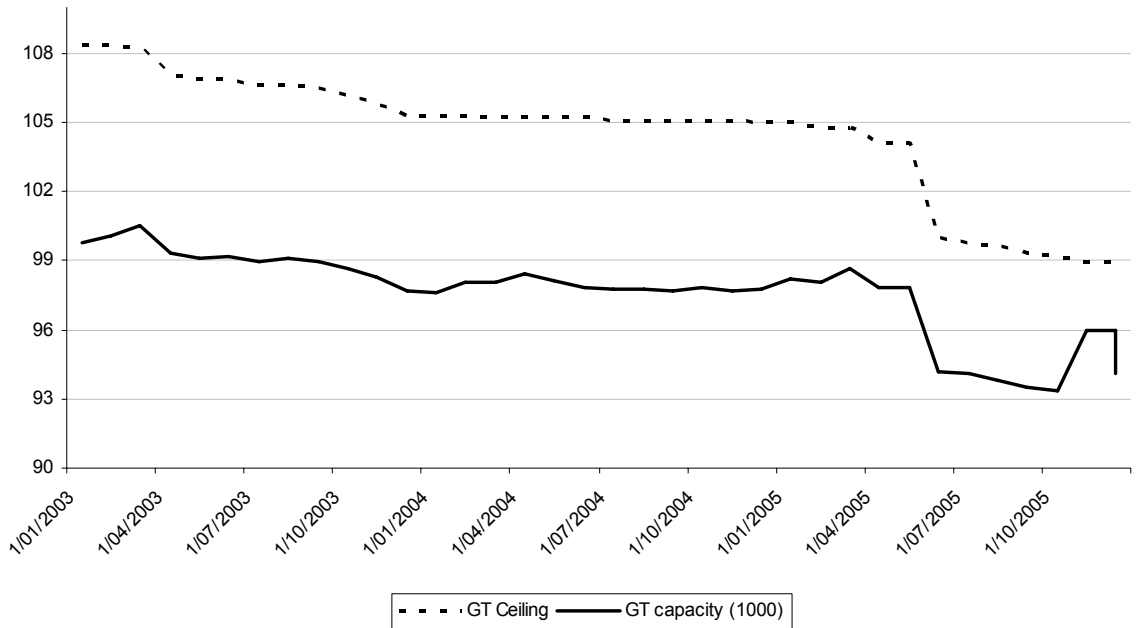
c) Reference levels at the end of 2005

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.

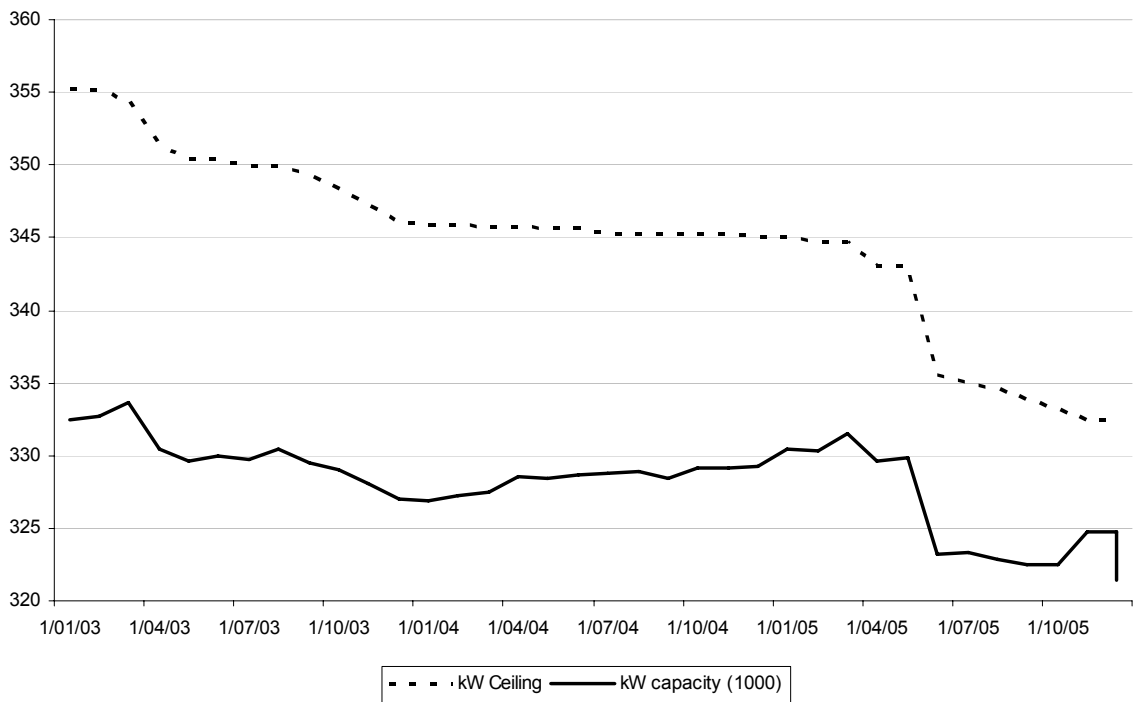
**Tonnage of the Portuguese* fleet compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2005.**



*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

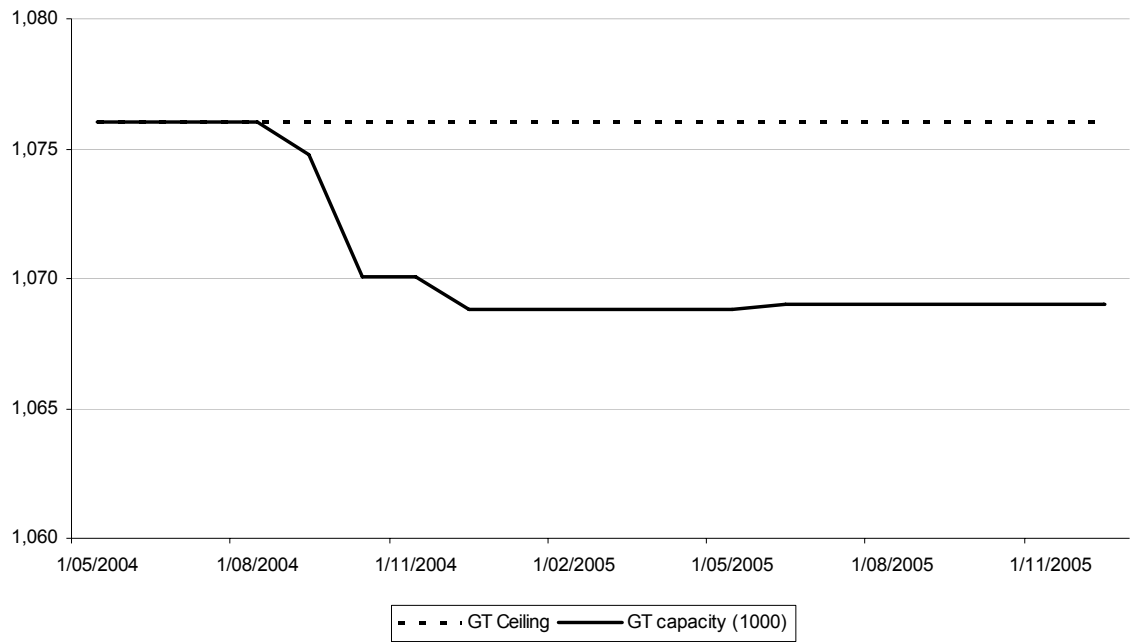
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

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

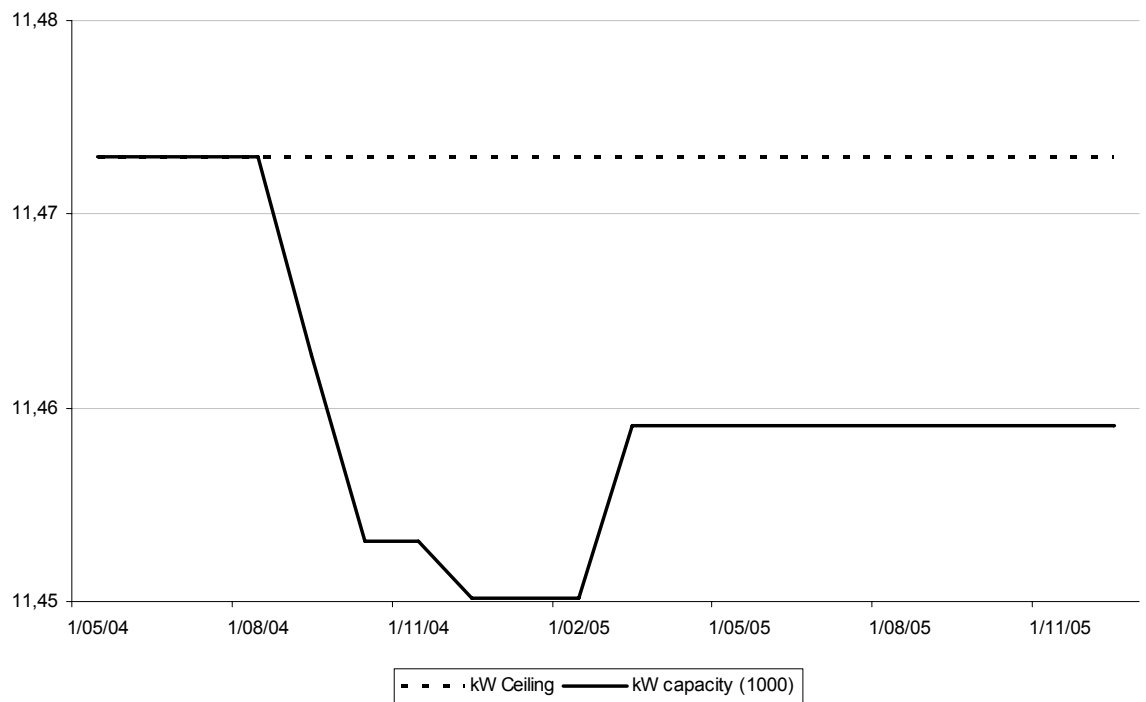
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

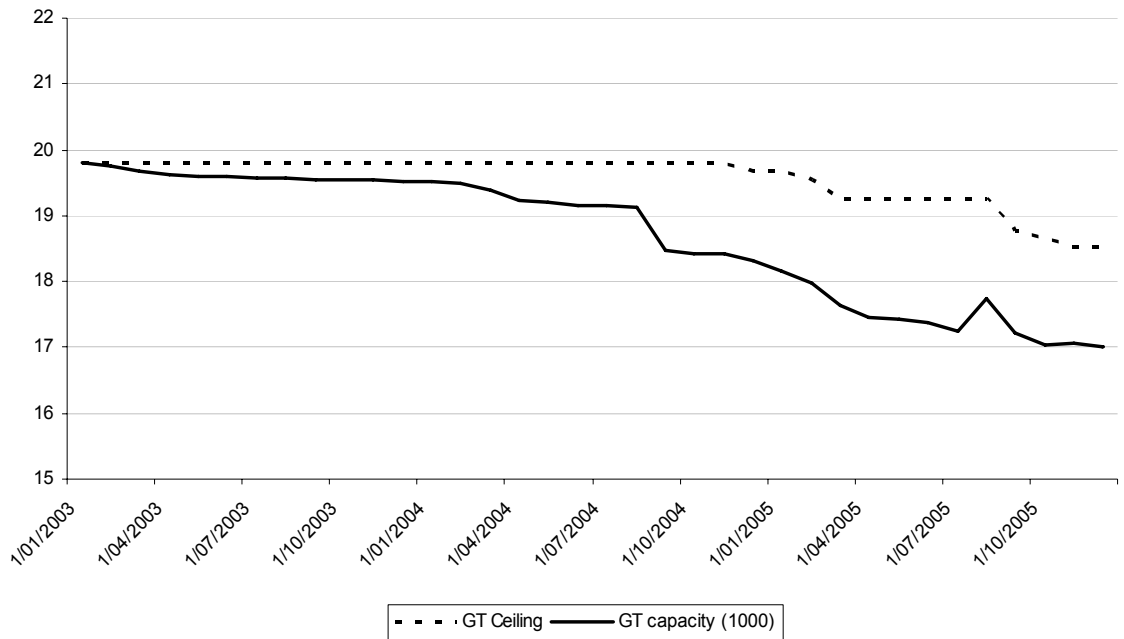
c) **Reference levels at the end of 2005**

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

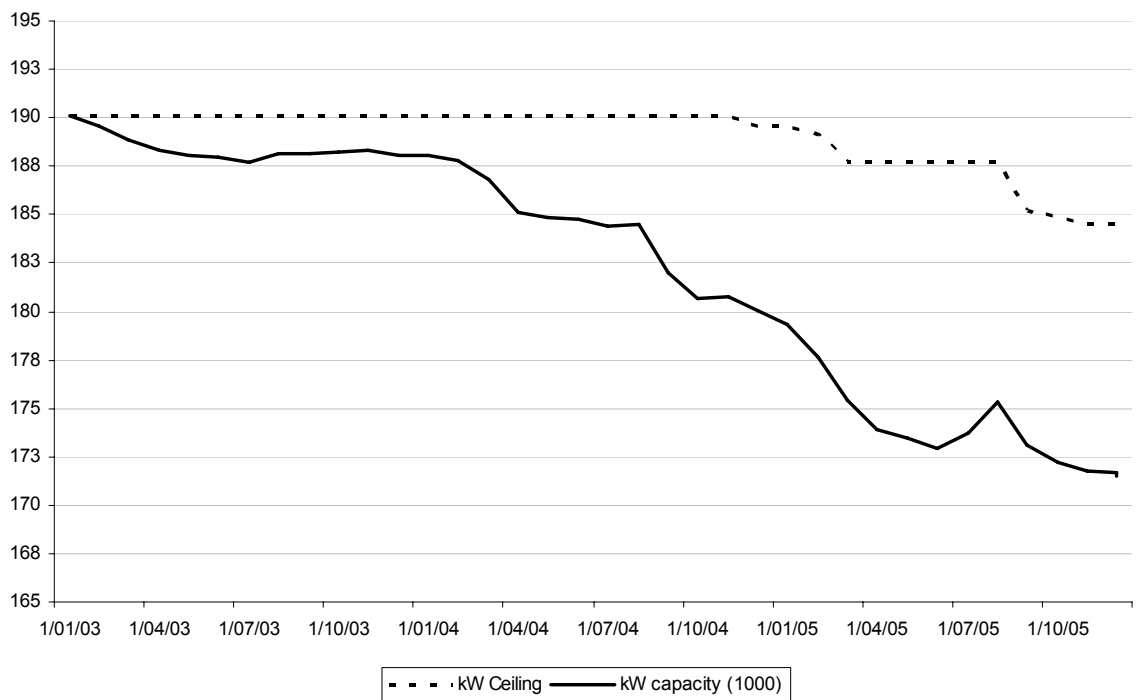
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

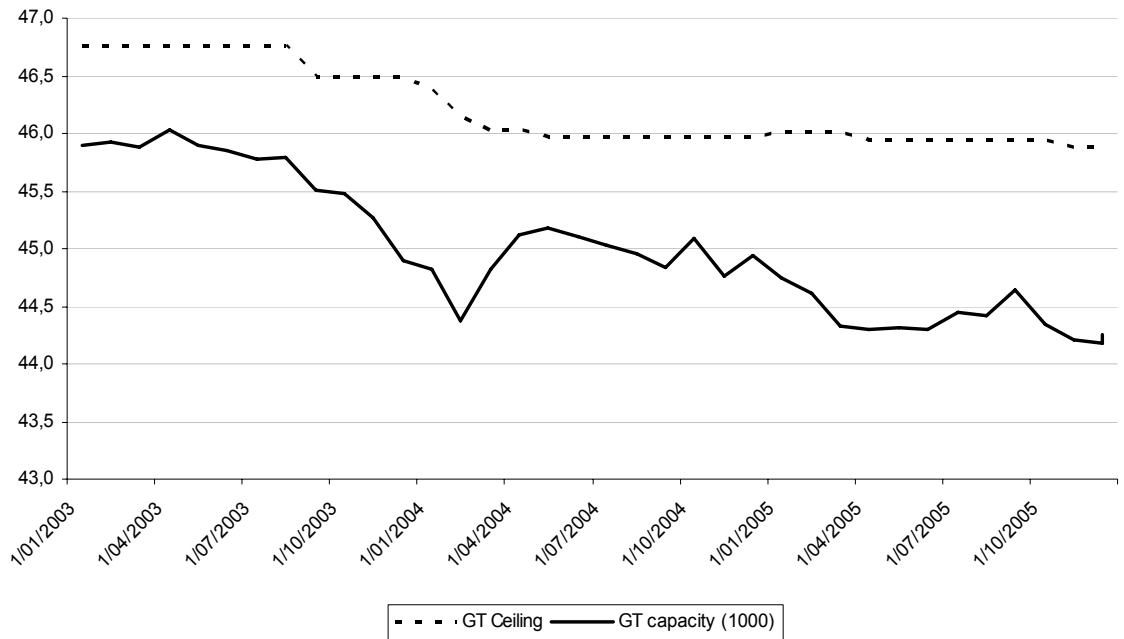
c) Reference levels at the end of 2005

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

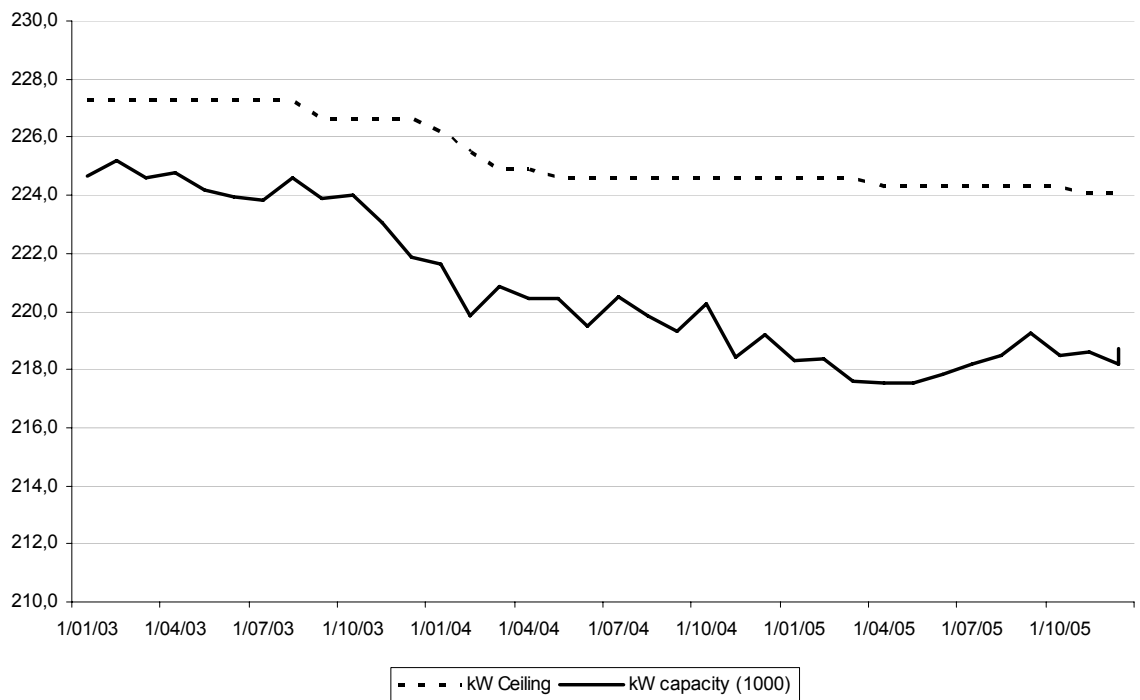
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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

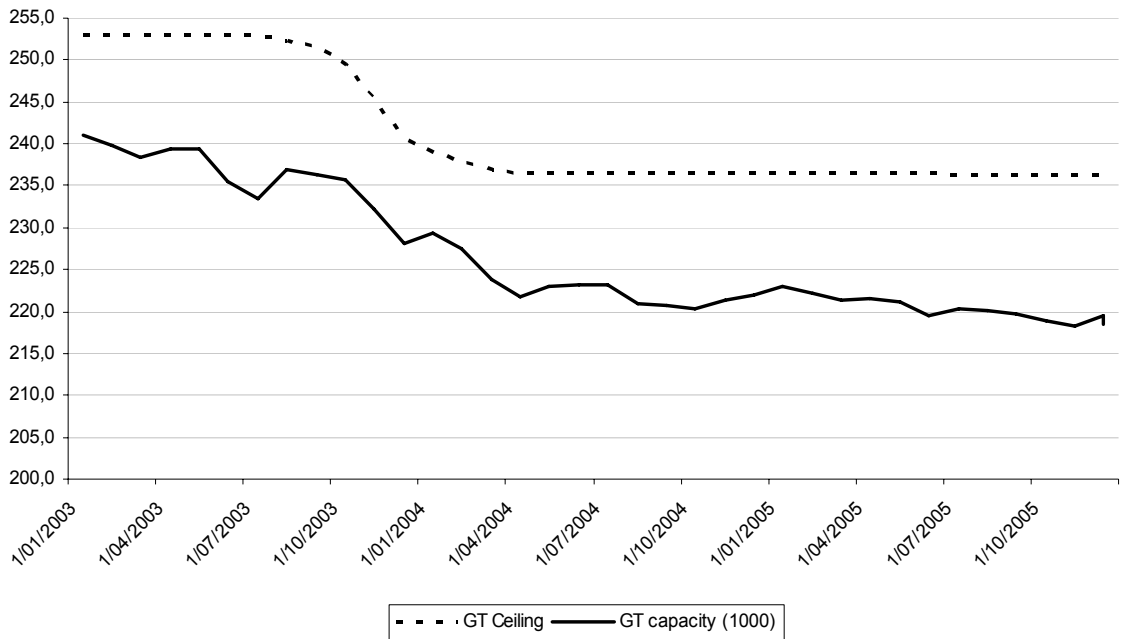
c) Reference levels at the end of 2005

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

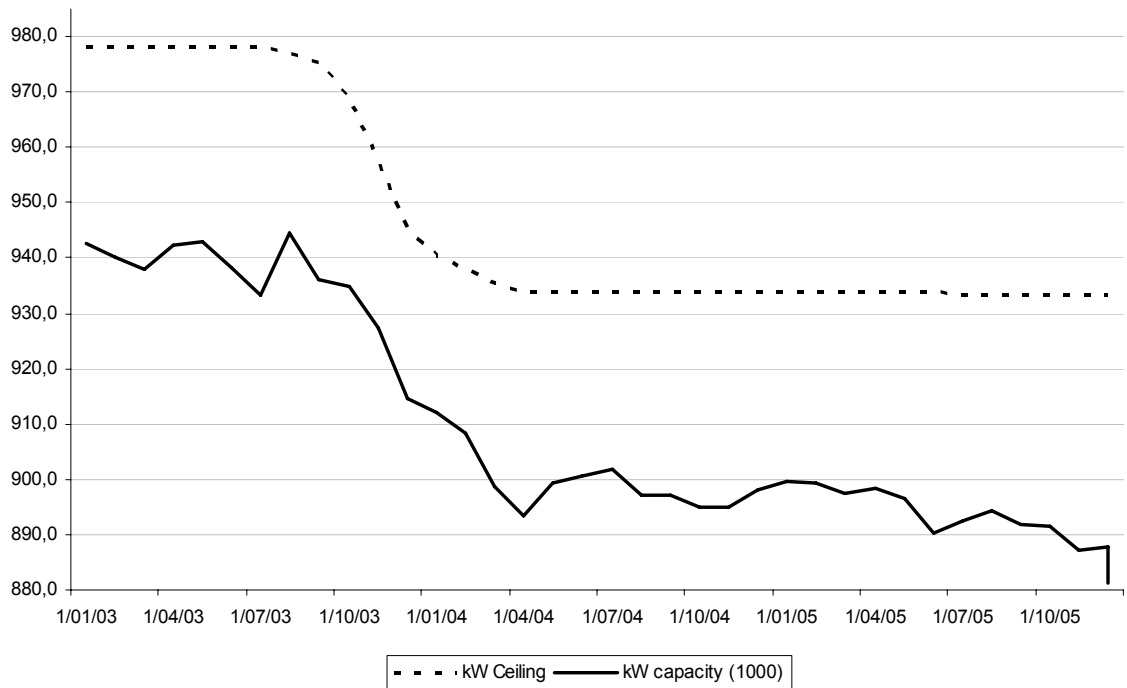
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

**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 MANAGEMENT

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.

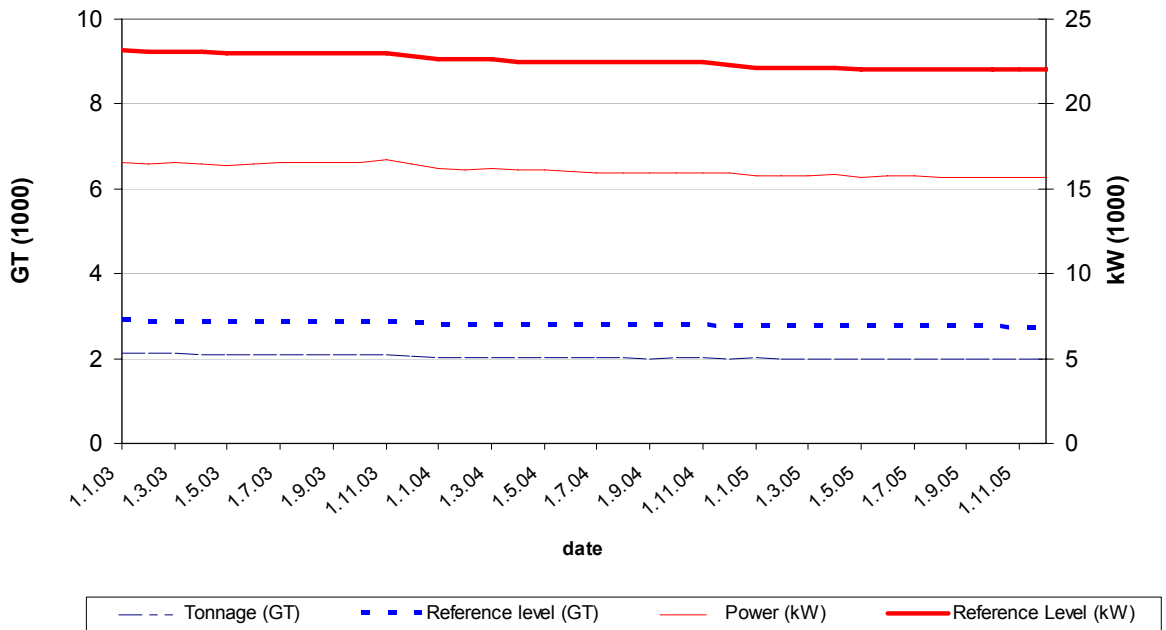
d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

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

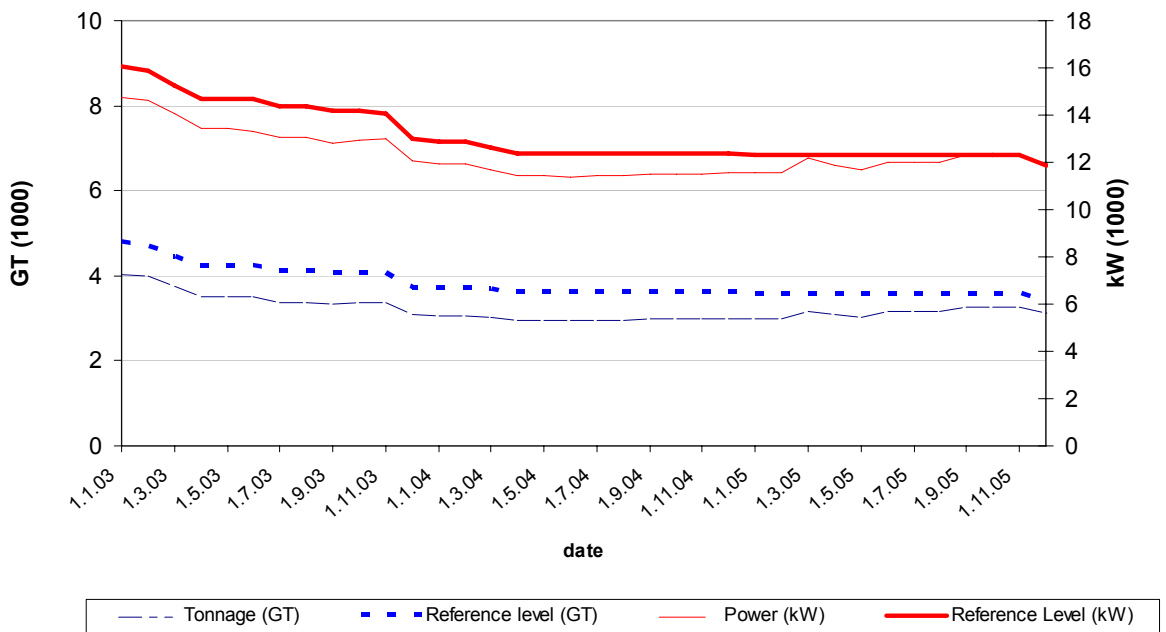
Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006.

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***

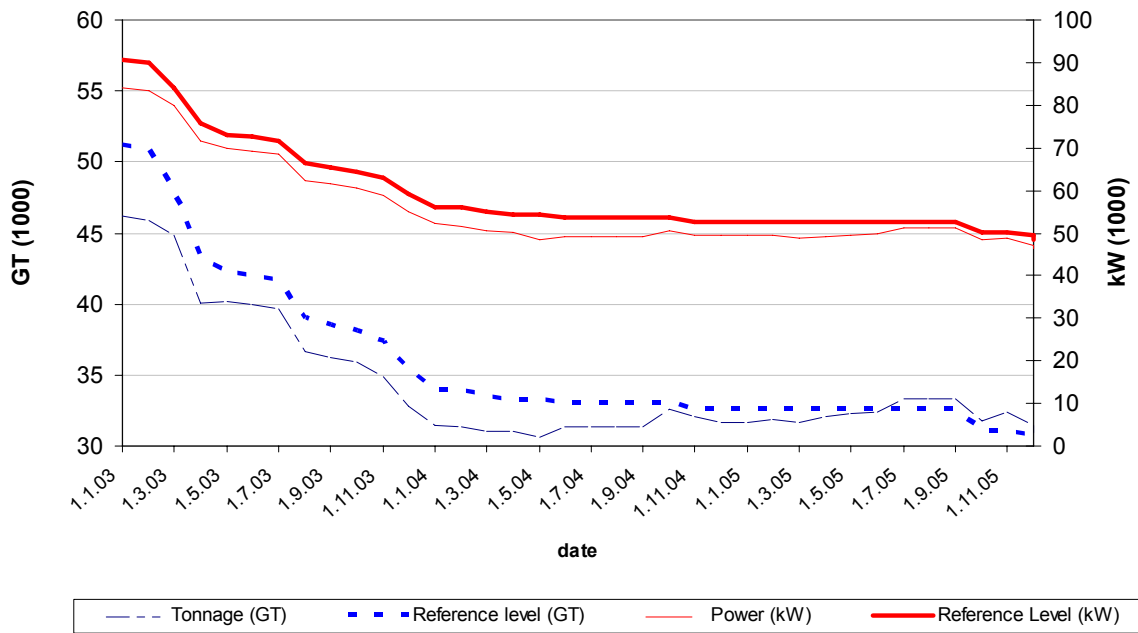


**Canary Islands: vessels of more than 12 m in length, EU waters (Segment CA2).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



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

**Canary Islands: vessels of more than 12 m in length.
International and third countries waters (Segment CA3).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



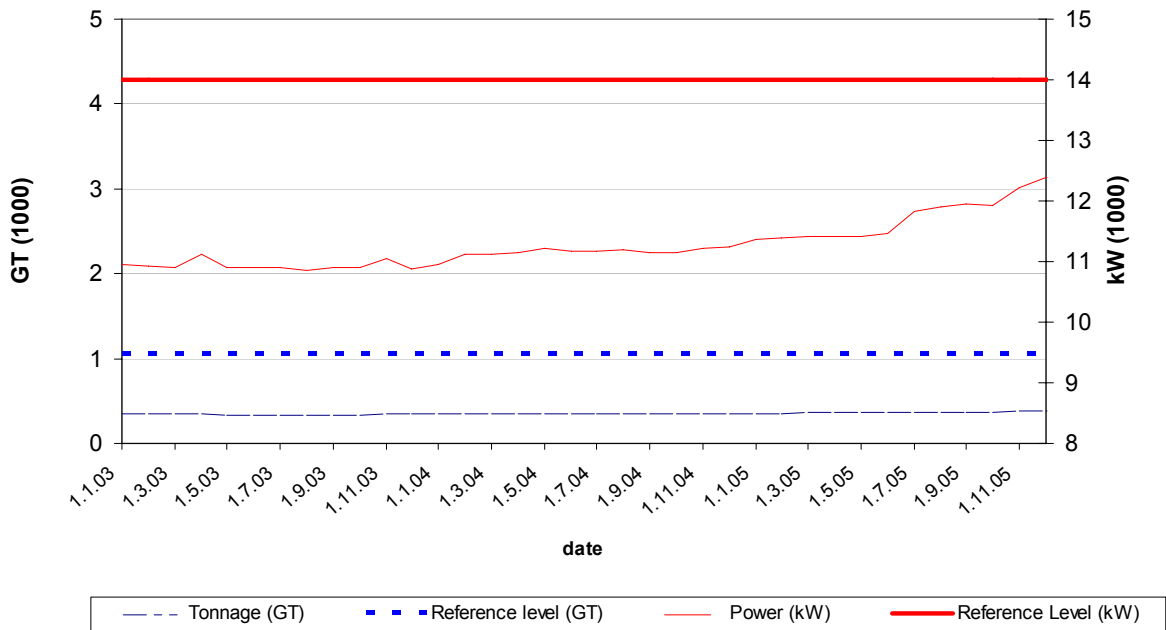
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

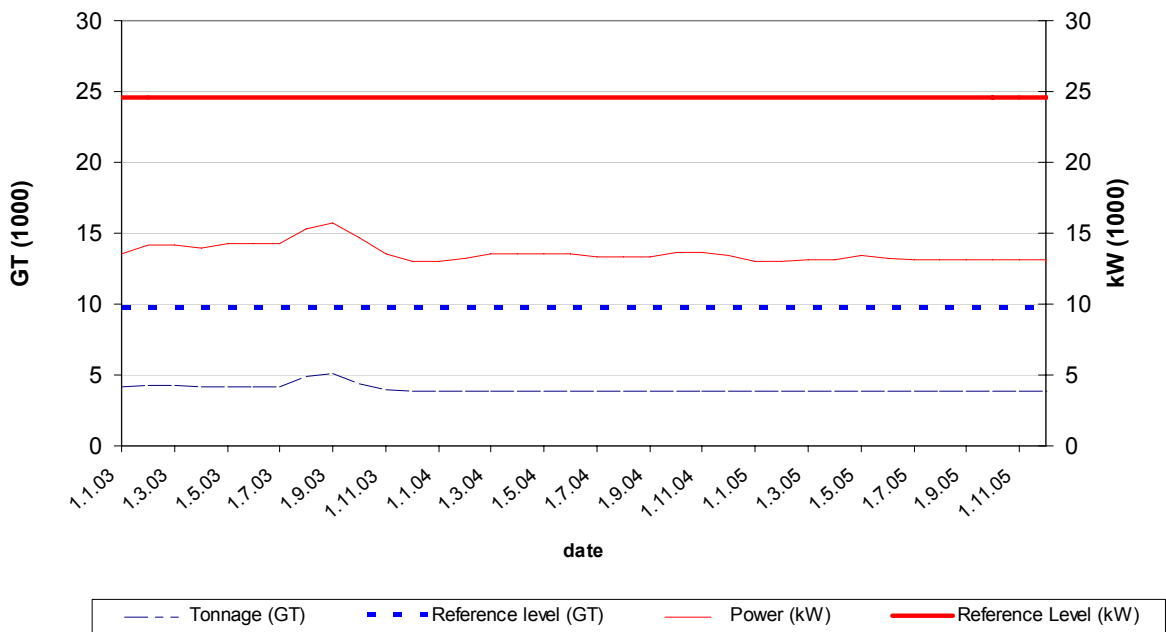
Reunion (French Overseas Department)		4FC Demersal and pelagic species. Length < 12 m		4FD Pelagic species. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	1.050	14.000	9.705	24.610
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	343	10.943	4.174	13.553
3	Exits financed with public aid	0	0	0	0
4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



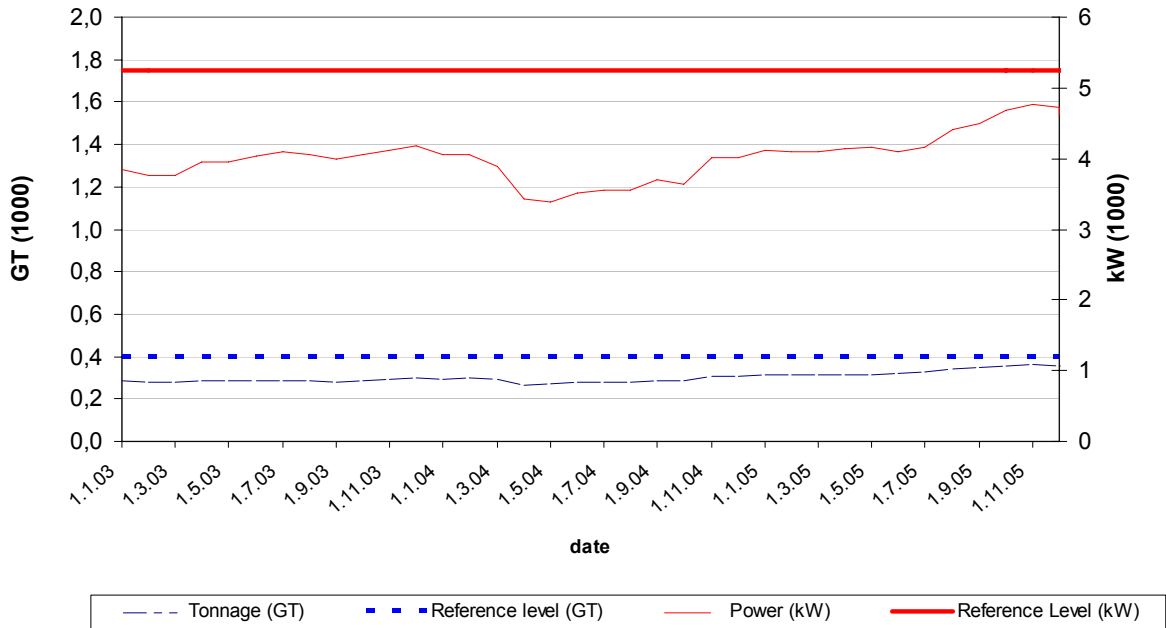
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

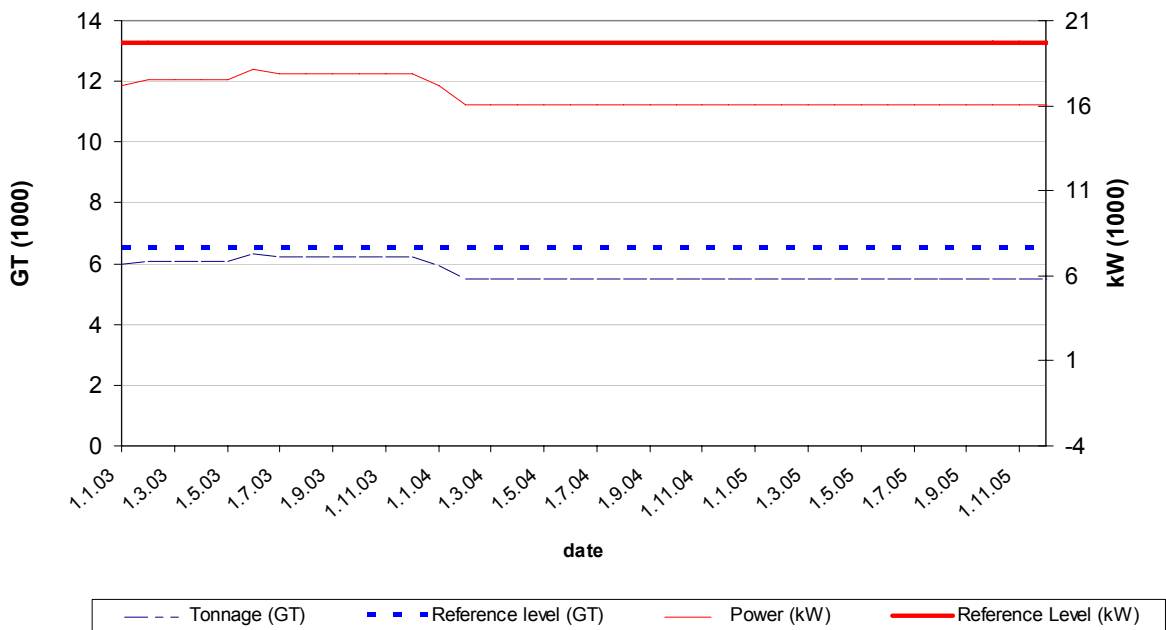
French Guiana		4FF Demersal and pelagic species. L < 12 m		4FG Shrimp vessels		4FH Pelagic species. Offshore vessels	
		GT	kW	GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	400	5.250	6.526	19.726	3.500	5.000
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	284	3.840	5.994	17.173	288	1.010
3	Exits financed with public 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***

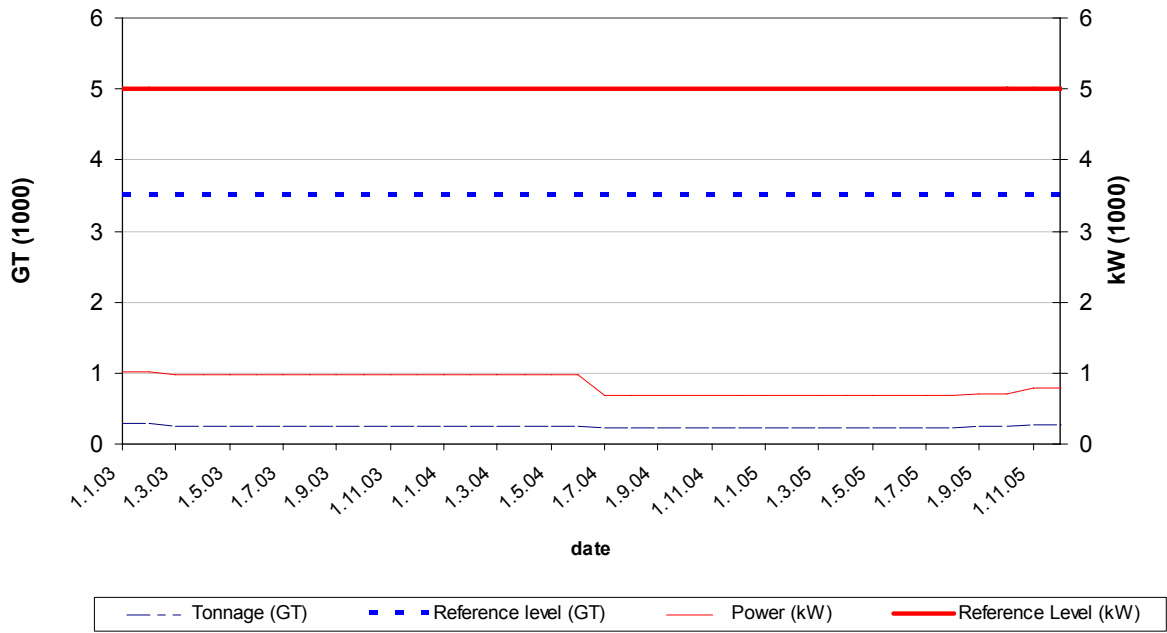


**French Guiana. Shrimp vessels (Segment 4FG).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



*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

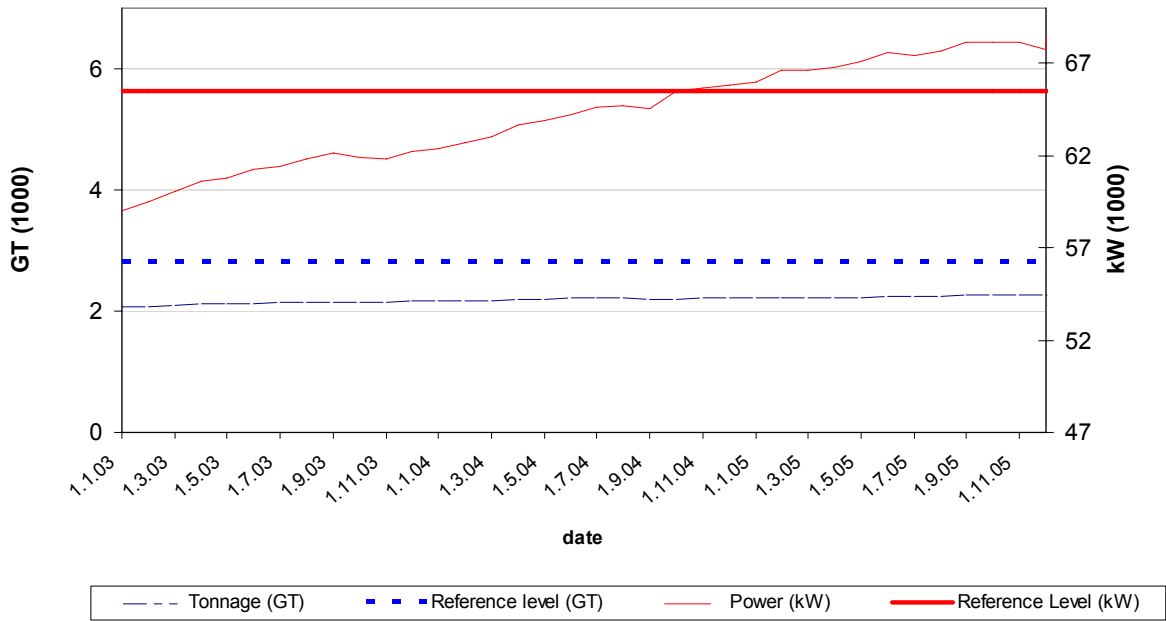
d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

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	68.480	552	1.966

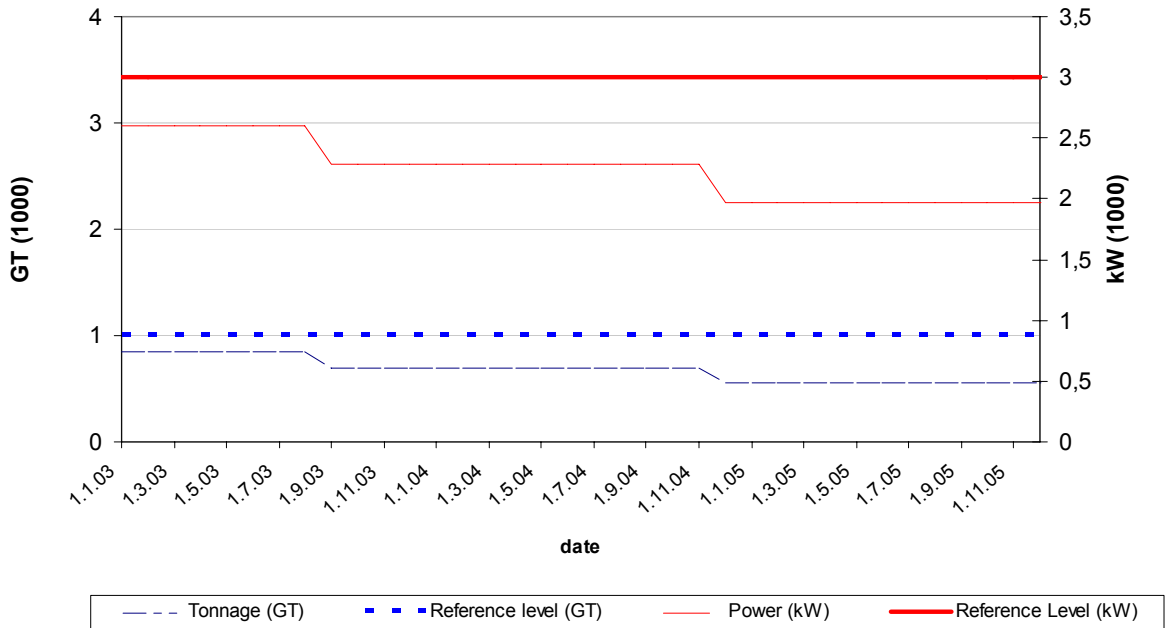
Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

Bold Italic indicates that the reference level has been exceeded.

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



**Martinique. Vessels of more than 12 m in length.
Pelagic species (Segment 4FK).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



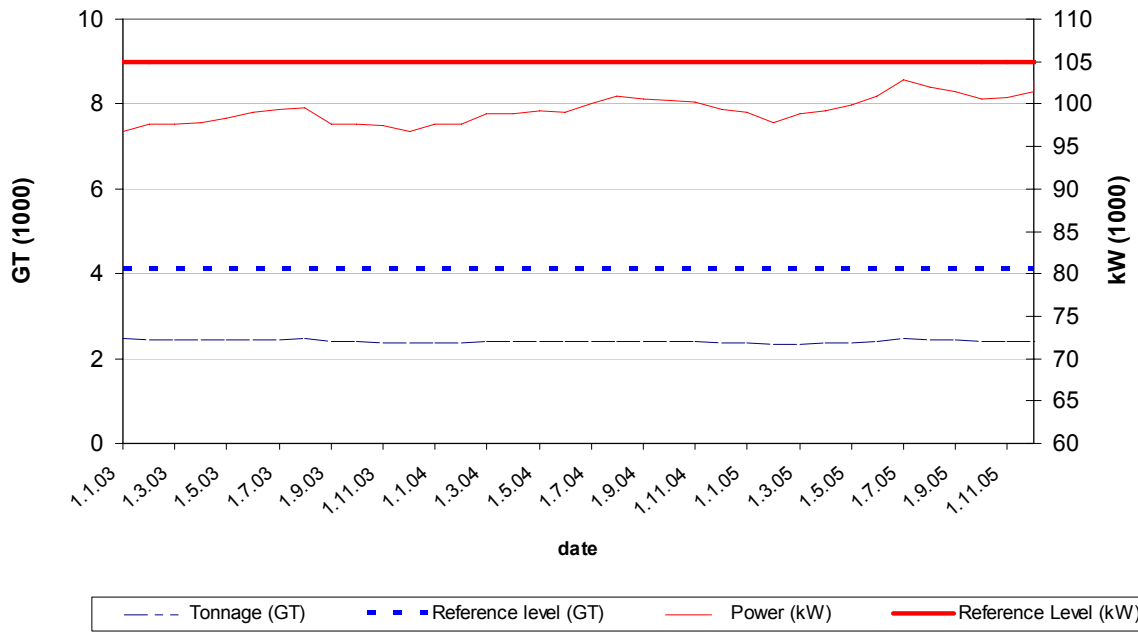
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

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

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



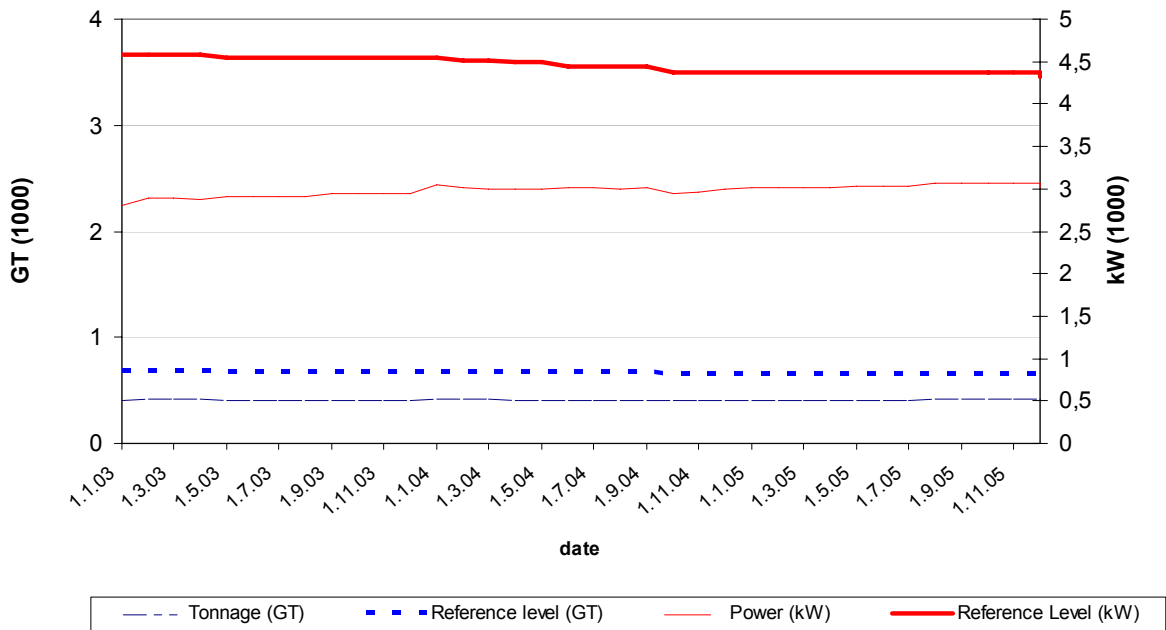
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

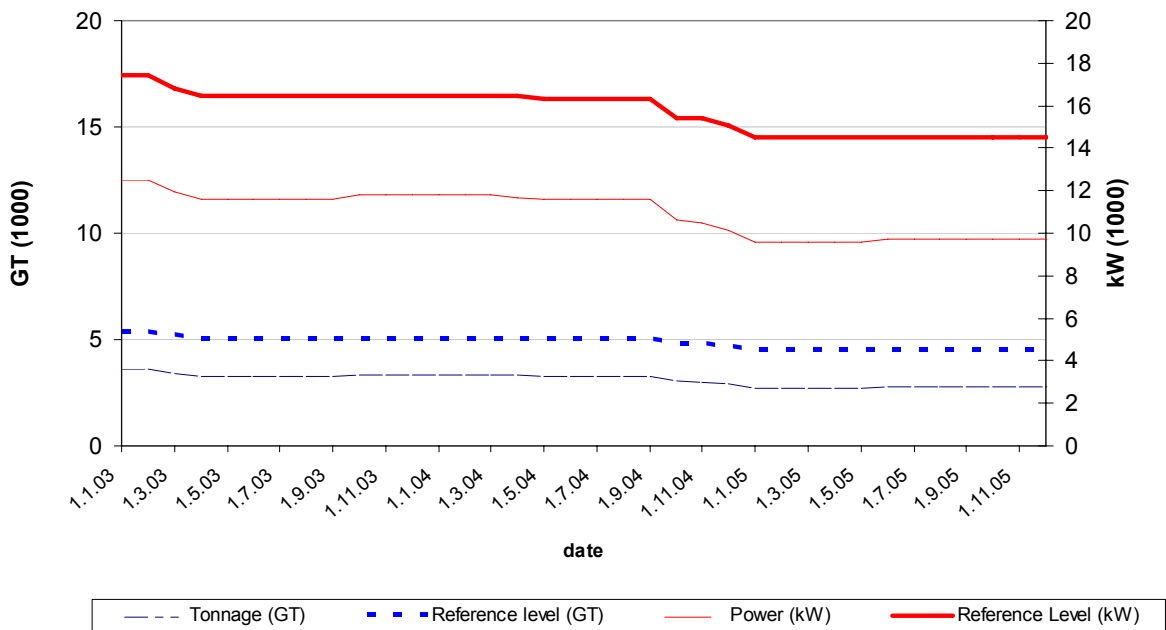
Madeira (Portugal)		4K6 Demersal species. Length < 12 m		4K7 Demersal and pelagic species. Length > 12 m		4K8 Pelagic species. Seine. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	680	4.574	5.354	17.414	253	1.170
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	403	2.800	3.585	12.522	193	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***

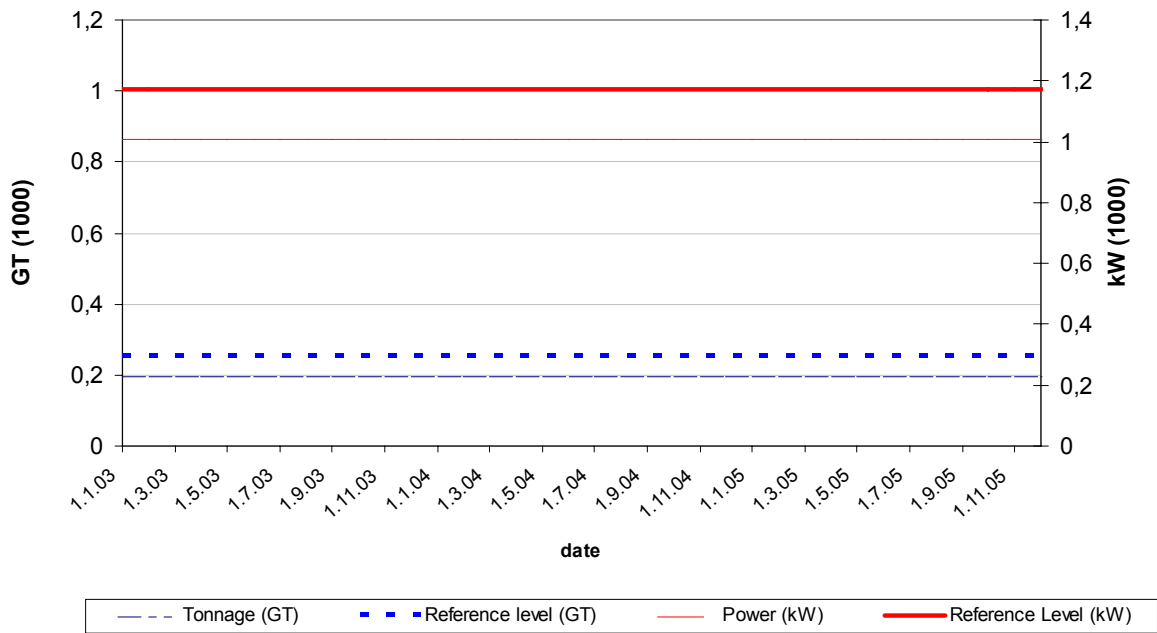


**Madeira. Vessels of more than 12 m in length. Demersal species and pelagic (Segment 4K7).
Evolution of capacity compared to the reference levels***



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

**Madeira. Vessels more than 12 m in length.
 Seiners. Pelagic species (Segment 4K8).
 Evolution of capacity compared to the reference levels***



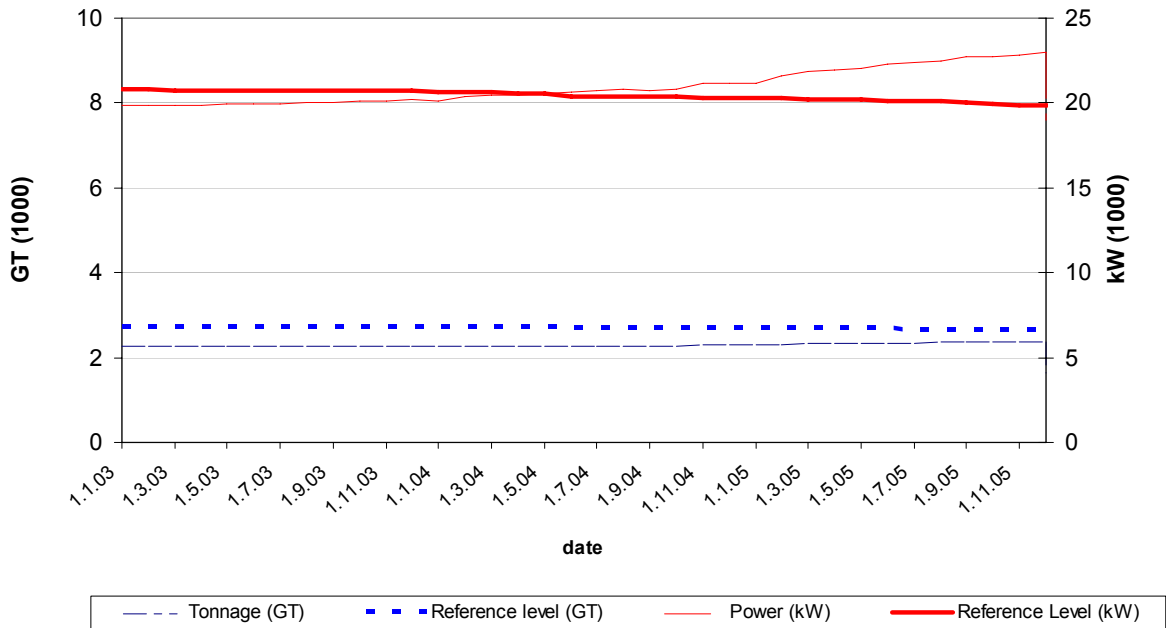
*Situation as registered in the Community Fleet Register on 4 October 2006

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2005

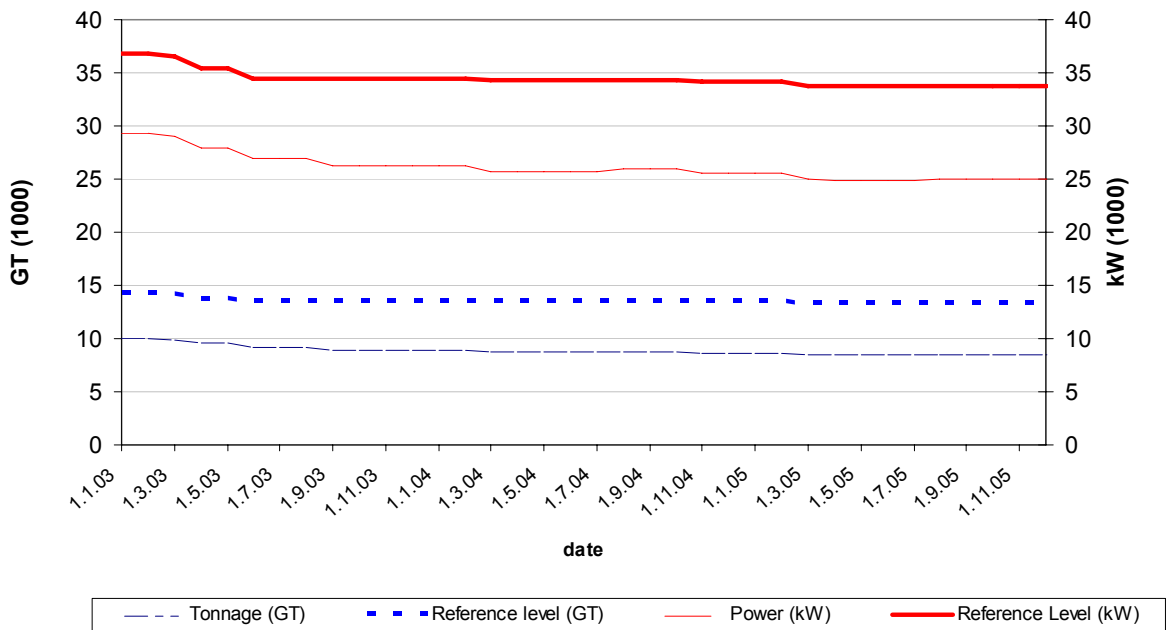
Azores (Portugal)		4K9 Demersal species. Length < 12 m		4KA Demersal and pelagic species. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	2.721	20.815	14.246	36.846
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	2.277	19.860	9.989	29.310
3	Exits financed with public aid	90	980	952	3.128
4	Reference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