



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.12.2005
COM(2005) 691 definitief

**JAARVERSLAG VAN DE COMMISSIE
AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT**

**over de inspanningen die de lidstaten in 2004 hebben geleverd om tot een duurzaam
evenwicht tussen vangstcapaciteit en vangstmogelijkheden te komen**

{SEC(2005) 1752}

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	4
2.	Vlootbeheer in het kader van het hervormde gemeenschappelijk visserijbeleid	4
a)	Regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen aan de vloot	4
b)	Referentieniveaus (continentale vloten)	5
c)	Beheer van de referentieniveaus voor de vloten in de ultraperifere gebieden	6
d)	Meting van de tonnage	6
3.	Communautair gegevensbestand over de vissersvloot	6
4.	Samenvatting van de jaarverslagen van de lidstaten	7
a)	Ontwikkeling van de vloot in relatie tot de visbestanden	7
b)	Effect van de regelingen tot vermindering van de visserij-inspanning op de capaciteit	8
c)	Sterke en zwakke punten	9
d)	Naleving van de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen en van de referentieniveaus	11
5.	Conclusies van de Commissie	12
	Technische bijlage 1 – Samenvattende tabellen	15
	Technische bijlage 2 – Resultaten per lidstaat (exclusief ultraperifere gebieden)	19
	België	24
	Denemarken	27
	Duitsland	30
	Estland	33
	Griekenland	35
	Spanje	38
	Frankrijk	41
	Ierland	44
	Italië	47
	Cyprus	50
	Letland	52
	Litouwen	54

Malta.....	56
Nederland	58
Polen.....	61
Portugal	63
Slovenië.....	66
Finland.....	68
Zweden	71
Verenigd Koninkrijk	74
Technische bijlage 3 – Resultaten van het beheer van de vloten van de ultraperifere gebieden	76

1. INLEIDING

Krachtens artikel 14 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad¹ en artikel 12 van Verordening (EG) nr. 1438/2003 van de Commissie² moeten de lidstaten uiterlijk op 30 april van elk jaar bij de Commissie een verslag indienen over de inspanningen die zij in het voorgaande jaar hebben geleverd om tot een duurzaam evenwicht tussen de vangstcapaciteit en de beschikbare vangstmogelijkheden te komen. Op basis van deze verslagen en de gegevens in het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot³ heeft de Commissie voor 2004 een samenvatting opgesteld die is voorgelegd aan het Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor de visserij (WTECV) en aan het Comité voor de visserij en de aquacultuur. Het verslag dat de Commissie hierbij aan de Raad en het Europees Parlement uitbrengt, bevat die samenvatting, vergezeld van de adviezen van de genoemde comités.

Dit verslag bestaat uit twee delen:

- een beschrijving van de regels die de lidstaten bij het beheer van hun vloot in acht moeten nemen, en een samenvatting van de gegevens die zij hebben verstrekt op grond van artikel 13 van Verordening (EG) nr. 1438/2003 van de Commissie tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen inzake het vlootbeleid;
- informatie over de ontwikkeling van de vlootcapaciteit van de lidstaten in 2004 in de vorm van tabellen met cijfermateriaal over het beheer van de toevoegingen/onttrekkingen van vaartuigen aan elke nationale vloot.

In 2004 zijn Tsjechië, Estland, Cyprus, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Slovenië en Slowakije (hierna "de nieuwe lidstaten" genoemd) toegetreden tot de Europese Unie. Van deze landen beschikken er zeven, namelijk Estland, Cyprus, Letland, Litouwen, Malta, Polen en Slovenië, over een zeevarende vissersvloot, die is geregistreerd in het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot. Ook deze landen moesten dus een jaarverslag over hun vissersvloot indienen voor de periode van 1 mei 2004, de datum van hun toetreding, tot en met 31 december 2004.

2. VLOOTBEHEER IN HET KADER VAN HET HERVORMDE GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID

Als gevolg van de in december 2002 vastgestelde hervorming van het gemeenschappelijk visserijbeleid (GVB) worden de vissersvloten beheerd volgens de algemene regel dat de aan de vloot toegevoegde nieuwe capaciteit, uitgedrukt in tonnage en motorvermogen, niet groter mag zijn dan de aan de vloot onttrokken capaciteit.

a) Regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen aan de vloot

Sinds 1 januari 2003 moeten de lidstaten zich ten aanzien van de in tonnage en motorvermogen uitgedrukte capaciteit van hun vloot houden aan een strikte regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen. Elke toevoeging van capaciteit aan de vloot van een lidstaat

¹ Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad (PB L 358 van 31 december 2002, blz. 59-80).

² Verordening (EG) nr. 1438/2003 van de Commissie (PB L 204 van 12 augustus 2003, blz. 21-28).

³ Verordening (EG) nr. 26/2004 van de Commissie (PB L 5 van 9 januari 2004, blz. 25-35).

moet vooraf zijn gecompenseerd door de onttrekking van ten minste evenveel capaciteit (verhouding 1:1 "op elk moment"), tenzij het bij de toevoeging gaat om een verhoging van de tonnage door voorzieningen om de veiligheid, de hygiëne of de leef- en werkomstandigheden aan boord te verbeteren (artikel 11, lid 5, van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad). Bij de toevoeging van een nieuw vaartuig met een tonnage tussen 100 en 400 GT dat is gebouwd met overheidssteun (een administratief besluit tot toekenning van dergelijke steun kon slechts tot en met 31 december 2004 worden genomen), moet de lidstaat 35% meer capaciteit aan de vloot onttrekken dan hij eraan toevoegt (verhouding 1:1,35).

Een andere belangrijke regel is dat capaciteit die met overheidssteun aan de vloot wordt onttrokken, niet mag worden vervangen. Dergelijke capaciteit gaat rechtstreeks af van de vloot en ook van het overeenkomstig artikel 12 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad vastgestelde referentieniveau en wordt in het kader van de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen geboekt op basis van de verhouding 0:1. Een capaciteitsverlaging met overheidssteun is dus definitief.

Dit betekent dat in beginsel de capaciteit van de nationale vloot niet groter kan worden dan het niveau ervan op:

- 1 januari 2003 wat de lidstaten van de EU-15 betreft, dit overeenkomstig de artikelen 6 en 7 van Verordening (EG) nr. 1438/2003 van de Commissie;
- 1 mei 2004 wat de nieuwe lidstaten betreft, dit overeenkomstig artikel 1, punten 2 en 3, van Verordening (EG) nr. 916/2004 van de Commissie.

In de praktijk is dit waarschijnlijk het geval. Op grond van de uitvoeringsbepalingen voor het vlootbeleid kunnen echter in de volgende gevallen nog buiten de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen om vaartuigen aan de vloot worden toegevoegd:

- in de lidstaten van de EU-15 kunnen na 1 januari 2003 vaartuigen aan de vloot worden toegevoegd indien de nationale autoriteit het administratieve besluit daartoe heeft genomen tussen 1 januari 2000 en 31 december 2002;
- in de nieuwe lidstaten kunnen vaartuigen na 1 mei 2004 aan de vloot worden toegevoegd indien de nationale autoriteit het administratieve besluit daartoe heeft genomen tussen 1 mei 2001 en 30 april 2004.

Deze toevoegingen moeten plaatsvinden binnen drie jaar na de datum van het administratieve besluit (d.w.z. uiterlijk eind 2005 voor de lidstaten van de EU-15 en uiterlijk op 30 april 2007 voor de nieuwe lidstaten) en moeten in overeenstemming zijn met de destijds geldende regels, en in het bijzonder met artikel 9 van Verordening (EG) nr. 2792/1999 van de Raad betreffende de structurele acties van de Gemeenschap in de visserijsector.

b) Referentieniveaus (continentale vloten)

Overeenkomstig artikel 12 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad is het referentieniveau voor de vloot van een lidstaat gelijk aan de som van de algemene einddoelstellingen van het vierde meerjarig oriëntatieprogramma (MOP IV). De algemene regel is dat een lidstaat op geen enkel moment zijn referentieniveau mag overschrijden.

Wanneer de lidstaat overheidssteun verleent voor de buitenbedrijfstelling van vaartuigen, wordt het referentieniveau automatisch met de gesloopte capaciteit verlaagd. Bovendien

moest in de lidstaten die in de periode tot eind 2004 steun voor de bouw van vaartuigen hebben verleend, het in 2003 vastgestelde aanvankelijke referentieniveau tegen eind 2004 met ten minste 3% zijn verlaagd.

Het effect van die bepaling was gering aangezien de meeste lidstaten zich begin 2004 reeds ruim onder dat referentieniveau bevonden. De naleving ervan wordt in dit jaarverslag over 2004 geëvalueerd.

Omdat de referentieniveaus een erfenis zijn van het MOP IV⁴ (periode 1997 – 2002), heeft de Raad besloten dat zij niet gelden voor de nieuwe lidstaten (Verordening (EG) nr. 1242/2004 van de Raad⁵).

c) Beheer van de referentieniveaus voor de vloten in de ultraperifere gebieden

Voor de vissersvloten die zijn geregistreerd in de ultraperifere gebieden van de Gemeenschap, namelijk de Franse overzeese departementen, de Canarische Eilanden (Spanje) en de Azoren en Madeira (Portugal), gelden specifieke referentieniveaus overeenkomstig Verordening (EG) nr. 639/2004 van de Raad⁶ en Verordening (EG) nr. 2104/2004 van de Commissie⁷.

d) Meting van de tonnage

De tonnage van de communautaire vloot wordt gemeten overeenkomstig Verordening (EG) nr. 3259/94 van de Raad⁸ en Beschikking 95/84/EG van de Commissie⁹. In die regelgeving is bepaald dat de tonnage van vaartuigen met een lengte van 15 m of meer moet worden gemeten overeenkomstig het Verdrag van Londen, d.w.z. als een functie van het totale volume van alle ingesloten ruimten, terwijl bij de genoemde verordening een methode is vastgesteld om de tonnage van vaartuigen met een lengte van minder dan 15 m te berekenen op basis van een schatting van het volume van de romp.

De vloot had uiterlijk op 31 december 2003 volledig overeenkomstig de communautaire regelgeving moeten zijn gemeten. Eind 2004 waren er echter nog steeds enkele vaartuigen die niet in GT waren gemeten.

In die gevallen waarin de meting van de vloot nog niet is voltooid, komen in dit verslag nog in BRT uitgedrukte tonnagescijfers voor naast die in GT. Voor die vaartuigen waarvan de GT-tonnage niet beschikbaar is, is dus de BRT-waarde gebruikt.

3. COMMUNAUTAIR GEGEVENSBESTAND OVER DE VISSERSVLOOT

In 2004 is het nieuwe communautaire gegevensbestand over de vissersvloot opgezet overeenkomstig Verordening (EG) nr. 26/2004 van de Commissie. Het is operationeel geworden op 1 september 2004. Deze wijziging was noodzakelijk voor de toepassing van de nieuwe voorschriften voor het beheer van de vangstcapaciteit van de EU-vloot die op 1 januari 2003 van kracht zijn geworden. Als uitvloeisel van de hervorming van het GVB

⁴ 4^{de} meerjarig oriëntatieprogramma.

⁵ Verordening (EG) nr. 1242/2004 van de Raad (PB L 236 van 7 juli 2004, blz. 1 – 2).

⁶ Verordening (EG) nr. 639/2004 van de Raad (PB L 102 van 7 april 2004, blz. 9 – 11).

⁷ Verordening (EG) nr. 2104/2004 van de Commissie (PB L 365 van 10 december 2004, blz. 19 – 21).

⁸ Verordening (EG) nr. 3259/94 van de Raad (PB L 339 van 29 december 1994, blz. 11 – 13).

⁹ Beschikking 95/84/EG van de Commissie (PB L 67 van 25 maart 1995, blz. 33 – 36).

waartoe in 2002 is besloten, geeft de nieuwe opzet de lidstaten een grotere verantwoordelijkheid voor de realisering van een beter evenwicht tussen de vangstcapaciteit van hun vloot en de beschikbare visserijhulpbronnen.

Het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot is het belangrijkste instrument voor de uitoefening van toezicht op die vloot. Op geregelde tijdstippen moeten de lidstaten alle relevante gegevens over de kenmerken van circa 90 000 vaartuigen voor de zeevisserij verstrekken, samen met gegevens over de toevoegingen en de onttrekkingen aan de vloot. Alle gegevens in de technische bijlagen 1, 2 en 3 zijn afkomstig uit het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot met uitzondering van:

- de gegevens over de vaartuigen die op grond van vóór 1 januari 2003 (of vóór 1 mei 2004 wat de nieuwe lidstaten betreft) door de nationale autoriteiten genomen administratieve besluiten aan de vloot zijn toegevoegd en waarvoor de bij verordening vastgestelde bijzondere overgangsbepalingen gelden;
- de gegevens over onttrekkingen met overheidssteun wanneer deze niet beschikbaar waren.

Alleen in die twee gevallen zijn de gegevens rechtstreeks van de lidstaten verkregen.

4. SAMENVATTING VAN DE JAARVERSLAGEN VAN DE LIDSTATEN

Slechts de helft van de lidstaten heeft het jaarverslag tijdig, namelijk uiterlijk op 30 april 2005, ingediend. Sommige verslagen waren tot twee maanden te laat. Ondanks verscheidene rappelbrieven heeft Slovenië zijn jaarverslag niet ingediend. Als gevolg van deze vertragingen heeft de Commissie ernstige problemen ondervonden bij de inachtneming van de termijn waarbinnen zij de samenvatting van de verslagen moest voorleggen aan het WTECV en aan het Comité voor de visserij en de aquacultuur.

Vorm en inhoud van de verslagen waren niet altijd in overeenstemming met het bepaalde in de betrokken verordening en de opgenomen gegevens waren niet homogeen, wat een evaluatie op een gemeenschappelijke basis van de verslagen van de lidstaten heeft bemoeilijkt. Slechts enkele lidstaten hebben in hun verslag een evaluatie van het evenwicht tussen de capaciteit van de vissersvloot en de beschikbare vangstmogelijkheden opgenomen.

a) Ontwikkeling van de vloot in relatie tot de visbestanden

In de context van de strikte voorschriften voor het beheer van de vlootcapaciteit die eerst op communautair en vervolgens op nationaal niveau zijn vastgesteld, gaven de vlootcijfers van de lidstaten van de EU-15 voor 2004 geen grote veranderingen te zien vergeleken met 2003. Wat de nieuwe lidstaten betreft, heeft de Commissie slechts toegang tot gegevens over de ontwikkeling van de nationale vissersvlooten vanaf 1 mei 2004 en kan zij geen vergelijking met 2003 maken.

In de jaarverslagen van de lidstaten werd een algemene beschrijving van de vissersvlooten gegeven (bv. aantal vaartuigen, capaciteit, doelsoorten en vangstgebieden) en werd uitgelegd hoe de vloot werd gesegmenteerd. De lidstaten gebruikten echter uiteenlopende segmenteringssystemen: sommige lidstaten hielden vast aan de segmentering van het MOP IV, terwijl andere zich baseerden op doelsoorten en vangstgebieden en weer andere de vaartuigen indeelden naar lengte of vistuig.

De meeste lidstaten hebben in 2004 de capaciteit van hun vloot verkleind door middel van programma's voor buitenbedrijfstelling. Sommige lidstaten verklaarden dat de maatregelen voor capaciteitsvermindering in de toekomst misschien nog stringenter zullen zijn. Zo merkte bijvoorbeeld Denemarken op dat een nationaal programma voor buitenbedrijfstelling zwaar overtekend was, maar Frankrijk beklemtoonde dat maatregelen voor de modernisering van vissersvaartuigen eveneens een sleutelrol spelen in het duurzame beheer van de visserijhulpbronnen.

Het is belangrijk erop te wijzen dat in de lidstaten uiteenlopende maatregelen worden gebruikt om het duurzame beheer van de visserijhulpbronnen te garanderen: vermindering van de vlootcapaciteit, beperking van het aantal visdagen, beperkte toegang tot de visserijhulpbronnen op nationaal niveau, een beperkt aantal visvergunningen, de toewijzing van vangstquota, enz. Zo zijn bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk de visvergunningen het belangrijkste instrument voor het beheer van de vloot.

De lidstaten vonden het moeilijk om een rechtstreeks verband te leggen tussen steun voor het permanent aan de vloot onttrekken of de bouw van vaartuigen en de ontwikkeling van de toestand van visbestanden. Er gaat immers enige tijd overheen voordat het effect van de buitenbedrijfstelling van vaartuigen op die toestand zichtbaar wordt. De toestand van de visserijhulpbronnen is ook afhankelijk van de mate waarin bevissing en visserij-inspanning op communautair en nationaal niveau worden toegestaan. Niettemin heeft Duitsland een grondige analyse van de ontwikkeling van de capaciteit van de nationale vissersvloot in relatie tot de beschikbare visbestanden verricht en de ontwikkeling van de capaciteit in de periode 2003-2004 beoordeeld.

b) Effect van de regelingen tot vermindering van de visserij-inspanning op de capaciteit

De herstelmaatregelen voor kabeljauw waren de belangrijkste regelingen tot vermindering van de visserij-inspanning die voor de lidstaten golden. België, Denemarken, Frankrijk, Ierland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk vermeldde in hun verslag dat zij in 2004 rechtstreeks de invloed hadden ondervonden van de maatregelen tot vermindering van de visserij-inspanning. Het ging daarbij met name om de maatregelen die op grond van bijlage V bij Verordening (EG) nr. 2287/2003 van de Raad (hierna "bijlage V" genoemd) golden voor Kattgat, Noordzee en Skagerrak, de wateren ten westen van Schotland, het oostelijke deel van het Kanaal en de Ierse Zee. De toepassing van die maatregelen had beperkingen tot gevolg ten aanzien van het aantal dagen dat de vaartuigen op zee doorbrachten, en ten aanzien van het gebruikte vistuig. Het merendeel van de betrokken lidstaten meldde een daling van hun totale visserij-inspanning.

Denemarken verstreekte gedetailleerde informatie over het effect van het op bijlage V gebaseerde herstelplan voor kabeljauw in de Noordzee. In zijn jaarverslag werd een overzicht gegeven van de ontwikkeling die tonnage en motorvermogen van de onderscheiden segmenten (type van vissersvaartuig/vistuig) van de Deense vloot in de periode 2002-2004 te zien hadden gegeven, en werd gemeld dat in 2004 het totale aantal dagen/vaartuig en het totale aantal kW-dagen/vaartuig waren afgenomen. Dankzij programma's voor buitenbedrijfstelling in 2003 en 2004 was de capaciteit van de Deense vloot gedaald met circa 5 000 GT (of 5% van de totale tonnage van de vissersvloot).

Het Verenigd Koninkrijk deelde mee dat de belangrijkste regelingen tot beheersing van de visserij-inspanning waarvan de Britse vloot in 2004 de invloed had ondergaan, de regeling

inzake de visserij-inspanning in de westelijke wateren, de regeling betreffende diepwatersoorten en het herstelplan voor kabeljauw waren. De Britse autoriteiten vermeldden dat de totale visserij-inspanning als gevolg van deze maatregelen was gedaald en in een aanvulling op het jaarverslag verstrekten zij gegevens over analytisch onderzoek met betrekking tot de visserij-inspanning van Britse vaartuigen in de periode 2001-2004 in relatie tot het herstelplan voor kabeljauw. De vermindering van de visserij-inspanning werd hoofdzakelijk gerealiseerd door middel van een programma voor buitenbedrijfstelling dat was toegespitst op vaartuigen die een aanzienlijke hoeveelheid kabeljauw plachten te vangen. Op deze wijze is eind 2003 en begin 2004 16 600 GT aan de Britse vissersvloot onttrokken.

Zweden merkte op dat het herstelplan voor kabeljauw in de Noordzee de visserij-inspanning voor kabeljauw beperkte en dat dit de mogelijkheden verkleinde om de kabeljauwvisserij in de Oostzee te combineren met visserij in Kattegat en Noordzee/Skagerrak. Bovendien was het aantal visdagen verlaagd en waren vistuigbeperkingen ingevoerd, wat een verdere vermindering van de visserij-inspanning in het kader van het herstelplan tot gevolg had.

De capaciteit van de Franse continentale vloot was hoofdzakelijk in 2004 met circa 12 000 GT verminderd, wat overeenkwam met 6% van de totale capaciteit. Het programma voor buitenbedrijfstelling was hoofdzakelijk toegespitst op het segment van de trawlers die vissen op pelagische en demersale soorten in de Noordzee, het Kanaal en de Atlantische zone.

Verscheidene lidstaten die vissen in de Oostzee, merkten op dat een overcapaciteit van de vloot dreigt als gevolg van de zeer slechte toestand van de kabeljauwbestanden en het zeer lage niveau van de beschikbare vangstquota in de Oostzee. Polen en Letland meldden dat eigenaren van vissersvaartuigen actief streefden naar buitenbedrijfstelling met steun van de Gemeenschap wegens de slechte toestand van de visbestanden in de Oostzee, en vooral van het kabeljauwbestand. De met overheidssteun aan de vloot onttrokken capaciteit bedroeg 2% van de tonnage in Letland (950 GT) en 1,8% in Polen (800 GT), maar op te merken valt dat deze vermindering is gerealiseerd in een periode van slechts zeven maanden.

Door Finland werden geen bijzondere regelingen tot vermindering van de visserij-inspanning in 2004 gemeld. De Finse autoriteiten namen in hun jaarverslag echter een overzicht op van de procentuele benutting van de TAC's en quota en verklaarden dat er een grote vraag was naar quota voor haring, sprout en kabeljauw. Finland tekende hierbij aan dat de vangstcapaciteit relatief groot was vergeleken met de vangstmogelijkheden.

In de Middellandse Zee is een aanzienlijke hoeveelheid capaciteit buiten bedrijf gesteld door Italië, Griekenland en Spanje, maar dit is niet toe te schrijven aan op communautair niveau genomen maatregelen tot vermindering van de visserij-inspanning.

c) Sterke en zwakke punten

De toepassing van de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen en van de nieuwe meldsystemen voor de verstrekking van gegevens aan de Commissie was in 2004 voor de meeste lidstaten een belangrijke administratieve taak. De grootste problemen waren van organisatorische aard en hielden verband met de ontwikkeling en implementatie van informaticahulpmiddelen.

Sommige nieuwe lidstaten legden de nadruk op hun beperkte administratieve capaciteit voor het beheer van de vloot. Hoewel de overheidsdiensten van de nieuwe lidstaten zich in het algemeen vóór de toetredingsdatum hadden aangepast om de nieuwe administratieve

procedures aan te kunnen, waren in 2004 enige praktische veranderingen aangebracht naarmate ervaring werd opgedaan. Sommige van de nieuwe lidstaten wezen erop dat, als gevolg van de toetreding tot de EU, het jaar 2004 een overgangperiode was voor de hele nationale visserijsector, inclusief de daarbij betrokken overheidsdiensten.

Ondanks de problemen zijn de informatiesystemen voor het vlootregister van alle lidstaten herzien en geactualiseerd om de gegevens overeenkomstig Verordening (EG) nr. 26/2004 van de Commissie te kunnen toezenden aan het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot. Sommige lidstaten merkten op dat de kwaliteit van de gegevens die zij toezonden aan de Commissie, in de loop van 2004 sterk was verbeterd en dat nog steeds werd doorgegaan met een permanent proces van kruiscontrole en verificatie van de gegevens.

Tegelijk met deze veranderingen hebben sommige lidstaten nieuwe geïntegreerde informatiesystemen betreffende de visserij ontwikkeld en voorts zijn verscheidene softwareapplicaties ingevoerd of in belangrijke mate verbeterd of verder ontwikkeld. Dit was bijvoorbeeld het geval in Polen, Ierland, Finland, Denemarken, Portugal en Letland. Deze systemen, die alle belangrijke instrumenten voor visserijbeheer (bv. vlootregister, capaciteitsbeheer, vergunningen, aanvoer, beschikbare quota, enz.) en meestal ook verscheidene verantwoordelijke overheidsinstanties aan elkaar koppelen, hebben de voor de vissersvloot bevoegde nationale overheidsdiensten aanzienlijk versterkt.

Griekenland heeft opgemerkt dat de grote hoeveelheid informatie en gegevens die de lidstaten moeten verzamelen met het oog op de verslaglegging aan de Commissie, gecombineerd met het grote aantal vaartuigen in Griekenland en de ontelbare dagelijkse wijzigingen van die gegevens, hebben geleid tot een toeneming van de bureaucratische rompslomp, wat heeft geresulteerd in tekortkomingen en vertragingen enerzijds bij het registreren en aan de Commissie meedelen van de veranderingen met betrekking tot de vissersvaartuigen, en anderzijds bij het verzamelen, aan kruiscontroles onderwerpen en verifiëren van de gegevens die nodig zijn voor de indiening van de jaarverslagen.

De Franse autoriteiten waren van mening dat het algehele systeem voor het beheer van de vissersvloot, dat sinds 1 januari 2003 wordt toegepast en gepaard gaat met de mogelijkheid te werken met beheers- en herstelplannen, een aanzienlijke verbetering betekende vergeleken met het MOP IV.

Over het geheel genomen waren de lidstaten ondanks de bovengenoemde problemen van mening dat hun nationale overheidsdiensten zich nu hadden aangepast aan de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen en aan het systeem om de gegevens over de vissersvloot te melden aan de Commissie. Bovendien was in 2004 in alle lidstaten een goed en functioneel systeem voor het beheer van de toevoegingen/onttrekkingen opgezet. Sommige lidstaten voegden hieraan toe dat dankzij het nieuwe meldsysteem voor het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot de gegevens in hun nationale registers nu nauwkeuriger en vollediger waren.

Alle lidstaten bevestigden in hun verslag dat zij zich hadden gehouden aan het referentieniveau en aan de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen, hoewel de gegevens in het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot duiden op geringe onvolkomenheden bij de naleving van een en ander.

De lidstaten verklaarden dat de invoering van de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen er in 2004 toe had bijgedragen om een stabiel evenwicht tussen de beschikbare visserijhulpbronnen en de vangstcapaciteit te realiseren en dat het op nationaal niveau

belangrijk is ervoor te zorgen dat de aanpassingen van de vlootcapaciteit in het algemeen de ontwikkelingen van de visbestanden volgen.

Zweden was van mening dat de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen niet adequaat was gebleken als instrument ter regulering van de vlootcapaciteit en dat ook nog extra verminderingen van de capaciteit nodig zouden zijn om een evenwicht tussen vangstcapaciteit en beschikbare visserijhulpbronnen te realiseren. Dit is ook een eerste vereiste voor de levensvatbaarheid op lange termijn van de vissersvloot en voor het aantrekken van nieuwe vissers. Aangezien de visbestanden naar verwachting kwetsbaar zullen blijven in de komende jaren, valt ook een verdere verkleining van de omvang van de vloot te verwachten.

d) Naleving van de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen en van de referentieniveaus

Met behulp van de bij Verordening (EG) nr. 1438/2003 van de Commissie vastgestelde formules is nagegaan of eind 2004 was voldaan aan de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen en aan de referentieniveaus (voorzover van toepassing), en de resultaten daarvan zijn weergegeven in de technische bijlagen 1 en 2. Deze technische bijlagen verschaffen informatie over de naleving in het algemeen en ook per lidstaat afzonderlijk.

5. CONCLUSIES VAN DE COMMISSIE

De door de lidstaten ingediende verslagen waren beter van kwaliteit dan die over het voorgaande jaar. Sommige lidstaten hebben zeer uitvoerige verslagen ingediend die soms meer gegevens bevatten dan die welke moesten worden verstrekt. Bijna alle nieuwe lidstaten hebben informatie van goede kwaliteit verstrekt hoewel het om hun eerste jaarverslag over het beheer van de vloot ging. Verscheidene lidstaten hebben zich echter niet gehouden aan vorm en inhoud van het jaarverslag zoals voorgeschreven bij artikel 13 van Verordening (EG) nr. 1438/2003 van de Commissie.

In het algemeen gesproken hebben de lidstaten in hun verslagen veeleer de uitvoering van het beheer van de nationale vloot behandeld dan een evaluatie van het evenwicht tussen de capaciteit van de vissersvloot en de beschikbare vangstmogelijkheden.

Resultaten voor de continentale vloten (communautaire vloot met uitzondering van de in de ultraperifere gebieden geregistreerde vaartuigen):

Volgens het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot¹⁰ is de totale capaciteit van de communautaire vloot van de lidstaten van de EU-15 in 2003 en 2004 afgenomen met 66 500 GT en 322 000 kW, wat neerkomt op een nettoverlaging met 3,6% van de totale tonnage en 4,7% van het totale motorvermogen van de vloot van de EU-15. In 2004 bedroeg de nettoverlaging ongeveer 23 000 GT en in 2003 was dat ongeveer 43 000 GT.

In 2003 en 2004 is ongeveer 79 000 GT met overheidssteun aan de vloot van de EU-15 onttrokken, wat betekent dat deze capaciteit niet kan worden vervangen. De schijnbare tegenstelling in het feit dat meer capaciteit met overheidssteun aan de vloot is onttrokken dan de nettoverlaging van de capaciteit, is te verklaren uit de overgangsmaatregelen die het mogelijk maken dat vaartuigen aan de vloot worden toegevoegd die nog niet onder de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen vallen. Die overgangsmaatregelen gelden voor de toevoegingen waartoe vóór de vaststelling van de nieuwe verordeningen was besloten en die op 1 januari 2003 nog niet hadden plaatsgevonden. De overgangsperiode voor de lidstaten van de EU-15 loopt op 31 december 2005 af.

In de nieuwe lidstaten is de vlootcapaciteit in de periode vanaf 1 mei 2004 afgenomen met 7 000 GT en 18 800 kW, wat een verlaging van de totale tonnage van de vloten van de nieuwe lidstaten met 3,1% en van het totale motorvermogen daarvan met 3,3% betekent. Voor het overgrote deel van de capaciteit die in de nieuwe lidstaten aan de vloot is onttrokken, is geen overheidssteun verleend.

De tabellen 1 en 2 in technische bijlage 1 geven een overzicht van de situatie op 31 december 2004 wat de naleving van de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen en van de referentieniveaus betreft. De meeste lidstaten hebben zich aan die voorschriften gehouden. Griekenland en Slovenië hebben de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen echter niet nageleefd wat het motorvermogen betreft. De mate van niet-naleving in de genoemde landen is echter zeer gering. De Griekse autoriteiten betwisten het door de Commissie gegeven oordeel en zijn van mening dat de niet-naleving van de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen wat het motorvermogen betreft is toe te schrijven aan de

¹⁰ Op 14 oktober 2005 aan het bestand ontleende gegevens.

toezending van onjuiste gegevens over de met overheidssteun gefinancierde onttrekkingen. Volgens de door de Griekse autoriteiten verrichte evaluatie heeft Griekenland zich aan de regeling inzake toevoegingen/onttrekkingen gehouden.

De capaciteit van de Franse continentale vloot heeft gedurende een deel van de in dit verslag beoordeelde periode van twee jaar de maximale tonnage iets overschreden, maar was er op 31 december 2004 wel mee in overeenstemming.

De tabellen 3 en 4 in technische bijlage 1 geven een overzicht van de veranderingen van de vlootcapaciteit in de periode van 1 januari 2003 (1 mei 2004 voor de nieuwe lidstaten) tot en met 31 december 2004. In die tabellen is ook het aantal vaartuigen vermeld. Tabel 3 betreft alle lidstaten.

De gedetailleerde evaluatie per lidstaat is opgenomen in technische bijlage 2.

Resultaten voor de in de ultraperifere gebieden geregistreerde vloten:

De capaciteit van de in de ultraperifere gebieden geregistreerde vloten en de veranderingen daarvan tussen 1 januari 2003 en 31 december 2004 zijn vermeld in tabel 4.

De tabellen in technische bijlage 3 bevatten nadere gegevens over de toepassing van de bijzondere regeling voor deze vloten. Van de 17 vlootsegmenten in de ultraperifere gebieden had er eind 2004 één zijn referentieniveau voor het motorvermogen overschreden. Het betreft het segment "4FJ – minder dan 12 m lange vaartuigen in het Franse departement Martinique". De bijzondere regeling geldt niet langer voor deze segmenten zodra zij hun maximale referentieniveau hebben bereikt.

Zoals gezegd, is deze samenvatting gebaseerd op de jaarverslagen van de lidstaten en op aan het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot ontleende gegevens behalve wanneer die gegevens niet beschikbaar waren. Er blijven enige verschillen tussen de gegevens die de lidstaten in hun verslagen hebben verstrekt, en de gegevens in hun opgaven aan het communautaire gegevensbestand over de vissersvloot. Deze verschillen zijn kleiner dan die welke in eerdere jaren zijn geconstateerd, maar zij geven aan dat nog een extra inspanning nodig is om ervoor te zorgen dat zij volledig verdwijnen. De gegevens die de lidstaten in hun nationale verslagen hebben verstrekt, geven geen aanleiding om de in het onderhavige verslag getrokken conclusies te wijzigen.

Het is belangrijk erop te wijzen dat sommige lidstaten de meting van hun vloot in GT overeenkomstig de communautaire regelgeving nog niet hebben voltooid.

In artikel 16 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad is bepaald dat de lidstaten die de artikelen 11, 13 en 15 van die verordening niet naleven, hun visserij-inspanning moeten beperken tot het niveau dat bij naleving van die artikelen zou hebben bestaan. Bovendien kan ten aanzien van die lidstaten worden besloten tot een proportionele schorsing van de communautaire financiële bijstand uit het FIOV.

Met het oog op een verdere verbetering van de jaarverslagen dient de Commissie, samen met het Comité voor de visserij en de aquacultuur, uitvoerige richtsnoeren betreffende de inhoud van die verslagen vast te stellen en een gemeenschappelijke geharmoniseerde methodologische aanpak in te voeren waarin meer nadruk wordt gelegd op een analyse van de ontwikkeling van de vangstcapaciteit in relatie tot de beschikbare visbestanden. Deze

aangelegenheden zullen worden besproken in komende vergaderingen van het Comité voor de visserij en de aquacultuur.

In de toekomstige jaarverslagen dient meer aandacht te worden besteed aan de bijdrage die de in 2002 vastgestelde nieuwe regeling levert aan een zodanig beheer van de communautaire vloot dat een beter evenwicht tussen de vloten en de visbestanden wordt gerealiseerd. Het effect van de nationale programma's voor buitenbedrijfstelling, in het bijzonder op de vermindering van de visserij-inspanning voor visserijtakken die onder een beheers- of herstelplan vallen, dient beter te worden bepaald en geëvalueerd.

TECHNICAL ANNEX 1 – SUMMARY TABLES

Table 1: Compliance with Entry/Exit ceilings at 31 December 2004 (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 2004			at 31 December 2004		
Belgium	23.289	23.570	98,81%	66.670	66.791	99,82%
Denmark	96.433	98.420	97,98%	337.216	344.126	97,99%
Germany	66.301	67.439	98,31%	162.000	163.659	98,99%
Estonia	25.041	26.736	93,66%	63.257	64.961	97,38%
Greece	95.591	95.675	99,91%	555.477	553.419	100,37%
Spain	454.584	458.537	99,14%	1.074.690	1.118.240	96,11%
France	199.598	200.651	99,48%	853.814	870.669	98,06%
Ireland	85.622	86.981	98,44%	210.464	230.226	91,42%
Italy	215.714	215.884	99,92%	1.244.741	1.269.047	98,08%
Cyprus	11.937	11.949	99,91%	52.473	52.575	99,81%
Latvia	42.102	43.565	96,64%	72.535	74.298	97,63%
Lithuania	75.366	76.490	98,53%	77.777	80.485	96,64%
Malta	19.924	20.140	98,93%	122.057	129.041	94,59%
Netherlands	178.687	184.522	96,84%	409.422	420.144	97,45%
Poland	45.545	46.603	97,73%	146.973	149.210	98,50%
Portugal	98.442	101.110	97,36%	330.862	337.601	98,00%
Slovenia	859	865	99,34%	8.739	8.707	100,37%
Finland	18.058	19.564	92,30%	179.385	189.547	94,64%
Sweden	44.411	45.941	96,67%	217.027	224.220	96,79%
United Kingdom	222.963	236.312	94,35%	899.694	933.283	96,40%

Data extracted from the Community Fleet Register on 14 October 2005. Bold Italic indicates that the ceiling has been exceeded.

Table 2: Compliance with Reference level at 31 December 2004 (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 2004			at 31 December 2004		
Belgium	23.289	23.372	99,64%	66.670	66.791	99,82%
Denmark	96.433	127.742	75,49%	337.216	436.475	77,26%
Germany	66.301	84.262	78,68%	162.000	175.927	92,08%
Greece	95.591	112.174	85,22%	555.477	607.587	91,42%
Spain	454.584	700.092	64,93%	1.074.690	1.604.879	66,96%
France	199.598	218.193	91,48%	853.814	879.517	97,08%
Ireland	85.622	86.981	98,44%	210.464	230.226	91,42%
Italy	215.714	222.966	96,75%	1.244.741	1.298.802	95,84%
Netherlands	178.687	213.139	83,84%	409.422	527.067	77,68%
Portugal	98.442	166.357	59,18%	330.862	399.664	82,78%
Finland	18.058	23.060	78,31%	179.385	215.622	83,19%
Sweden	44.411	50.433	88,06%	217.027	258.386	83,99%
United Kingdom	222.963	269.517	82,73%	899.694	1.084.308	82,97%

Data extracted from the Community Fleet Register on 14 October 2005.

Table 3: Summary of Member States fleets evolution from 1 January 2003 to 31 December 2004 (except outermost regions)

EU-15 Member States	1 January 2003			31 December 2004			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	68.337	123	23.289	66.670	-8	-992	-4,09%	-1.667	-2,44%
DK	3.820	103.384	367.177	3.416	96.433	337.216	-404	-6.951	-6,72%	-29.961	-8,16%
DE	2.244	66.844	161.055	2.163	66.301	162.000	-81	-543	-0,81%	945	0,59%
EL	19.463	101.942	597.935	18.723	95.591	555.477	-740	-6.351	-6,23%	-42.458	-7,10%
ES	13.612	466.438	1.145.134	12.870	454.584	1.074.690	-742	-11.854	-2,54%	-70.444	-6,15%
FR	5.711	211.824	910.062	5.413	199.598	853.814	-298	-12.225	-5,77%	-56.248	-6,18%
IE	1.584	86.009	227.201	1.423	85.622	210.464	-161	-387	-0,45%	-16.737	-7,37%
IT	15.781	215.774	1.279.848	14.924	215.714	1.244.741	-857	-60	-0,03%	-35.106	-2,74%
NL	782	183.384	417.422	758	178.687	409.422	-24	-4.697	-2,56%	-8.000	-1,92%
PT	8.224	99.764	332.409	8.035	98.442	330.862	-189	-1.321	-1,32%	-1.548	-0,47%
FI	3.572	19.707	190.120	3.394	18.058	179.385	-178	-1.649	-8,37%	-10.734	-5,65%
SE	1.810	45.862	224.273	1.598	44.411	217.027	-212	-1.451	-3,16%	-7.247	-3,23%
UK	7.423	241.066	942.539	7.034	222.963	899.694	-389	-18.103	-7,51%	-42.846	-4,55%
Total	84.157	1.866.278	6.863.512	79.874	1.799.693	6.541.462	-4283	-66.585	-3,57%	-322.050	-4,69%

New Member States	1 May 2004			31 December 2004			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	1.052	26.736	64.961	1.050	25.041	63.257	-2	-1.695	-6,34%	-1.703	-2,62%
CY	900	11.949	52.575	896	11.937	52.473	-4	-11	-0,09%	-102	-0,19%
LV	898	44.414	75.836	942	42.102	72.535	44	-2.312	-5,21%	-3.300	-4,35%
LT	307	76.490	80.485	303	75.366	77.777	-4	-1.125	-1,47%	-2.708	-3,36%
MT	2.252	20.140	129.041	2.133	19.924	122.057	-119	-216	-1,07%	-6.983	-5,41%
PL	1.280	47.306	151.034	1.248	45.545	146.973	-32	-1.760	-3,72%	-4.062	-2,69%
SI	152	865	8.707	148	859	8.739	-4	-6	-0,66%	32	0,37%
Total	6.841	227.899	562.637	6.720	220.774	543.811	-121	-7.125	-3,13%	-18.826	-3,35%

Total EU fishing fleet at 31 December 2004

86.594 **2.020.467** **7.085.273**

Data extracted from the Community Fleet Register on 14 October 2005.

Table 4: Summary of Member States fleets capacity evolution in outermost regions from 1 January 2003 to 31 December 2004

Member State	Segment code*	1 January 2003			31 December 2004			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	1.080	2.243	16.600	1.014	2.032	15.612	-66	-211	-9,40%	-988	-5,95%
	CA2	100	3.912	14.564	88	2.999	11.620	-12	-913	-23,33%	-2.944	-20,22%
	CA3	133	46.203	84.118	81	31.521	49.586	-52	-14.682	-31,78%	-34.532	-41,05%
	Total	1.313	52.358	115.283	1.183	36.553	76.818	-130	-15.805	-30,19%	-38.464	-33,37%
FR	4FC	255	391	12.803	246	419	13.736	-9	28	7,25%	933	7,29%
	4FD	39	4.126	11.693	33	3.760	10.652	-6	-366	-8,87%	-1.041	-8,90%
	4FF	71	284	3.840	82	313	4.123	11	29	10,22%	283	7,37%
	4FG	53	5.994	17.173	50	5.499	16.092	-3	-496	-8,27%	-1.081	-6,29%
	4FH	5	288	1.010	3	222	675	-2	-65	-22,74%	-335	-33,17%
	4FJ	1.097	2.069	59.005	1.170	2.223	66.007	73	153	7,41%	7.002	11,87%
	4FK	8	848	2.598	6	552	1.966	-2	-295	-34,84%	-632	-24,33%
	4FL	915	2.465	96.814	880	2.365	98.988	-35	-99	-4,04%	2.174	2,25%
	4FM	1	12	220	1	12	220	0	0	0,00%	0	0,00%
Total	2.444	16.477	205.156	2.471	15.366	212.459	27	-1.111	-6,74%	7.303	3,56%	
PT	4K6	424	415	2.843	419	414	3.007	-5	-1	-0,25%	164	5,77%
	4K7	48	3.441	12.154	41	2.733	9.567	-7	-708	-20,56%	-2.587	-21,29%
	4K8	5	193	1.006	5	193	1.006	0	0	0,00%	0	0,00%
	4K9	1.502	2.297	19.902	1.478	2.283	20.298	-24	-14	-0,61%	397	1,99%
	4KA	115	10.158	29.886	104	8.698	25.754	-11	-1.460	-14,37%	-4.133	-13,83%
Total	2.094	16.504	65.791	2.047	14.322	59.632	-47	-2.183	-13,22%	-6.159	-9,36%	
Total EU outermost regions		5.851	5.851	85.339	386.229	5.701	66.240	348.909	-150	-19,09%	-22,38%	-37,321

Data extracted from the Community Fleet Register on 14 October 2005.

* 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 2004 has been made based on data collected from the Community Fleet Register on 6th October 2005 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 and 2004 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 and 2004 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 2004 (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 and 2004 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 in 2004 (GT₂ or kW₂),
- minus 30% of the capacity entered into the fleet in 2003 and 2004 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 in 2004 (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 and 2004 must be assessed for new Member States are:

- the capacity identified in the Community Fishing Fleet Register at 1 May 2004 for the EU-15 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 2004

Table b) shows Member States' compliance with the entries and exits regime at 31 December 2004. 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 2004,
- 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 2004,
- 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 2004

- The baselines are the sum of the MAGP IV objectives for the mainland fleets in GT and kW. The reference levels at 1 January 2004, ($R(GT_{03})$ 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 2004, 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 2004;

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
68.337	0	0	0	0	68.337

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Belgium		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	24.281	kW _{FR}	68.337
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	24.281	kW ₀₃	68.337
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)		201		1.408
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		201		1.408
7	Exits financed with public aid	GT _a	711	kW _a	1.546
8	Other exits (not included in 7)		482		1.529
9	Total exits (7 + 8)		1.193		3.075
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	23.289	kW _t	66.670
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		23.570		66.791

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

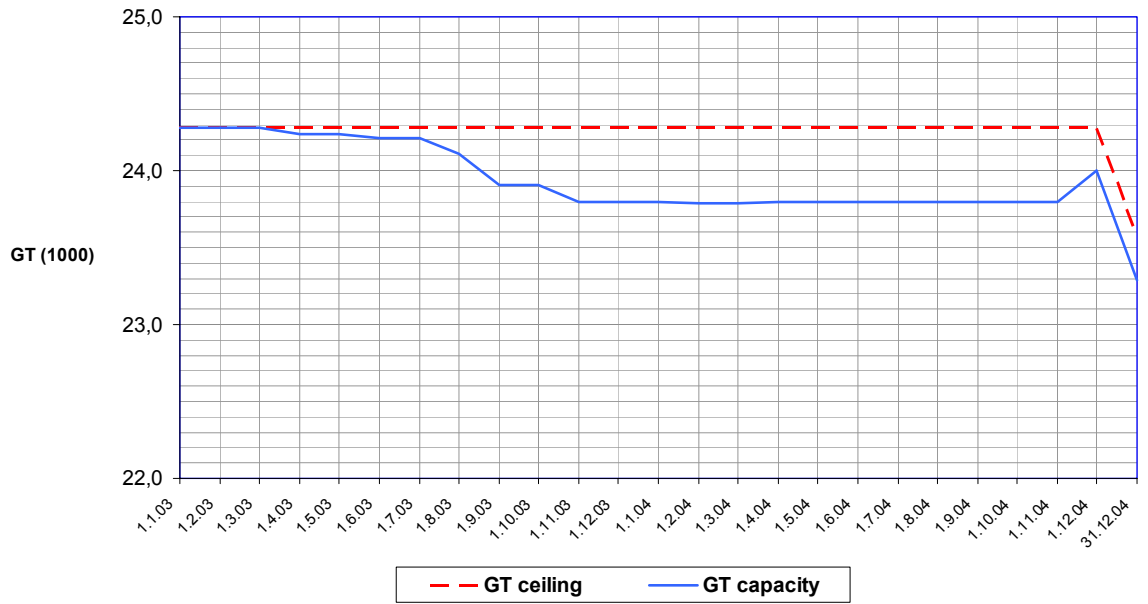
c) **Reference levels at the end of 2004**

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 2004 (a)	GT_t	23.289	kW_t	66.670
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	23.372	R(kW)_t	66.791

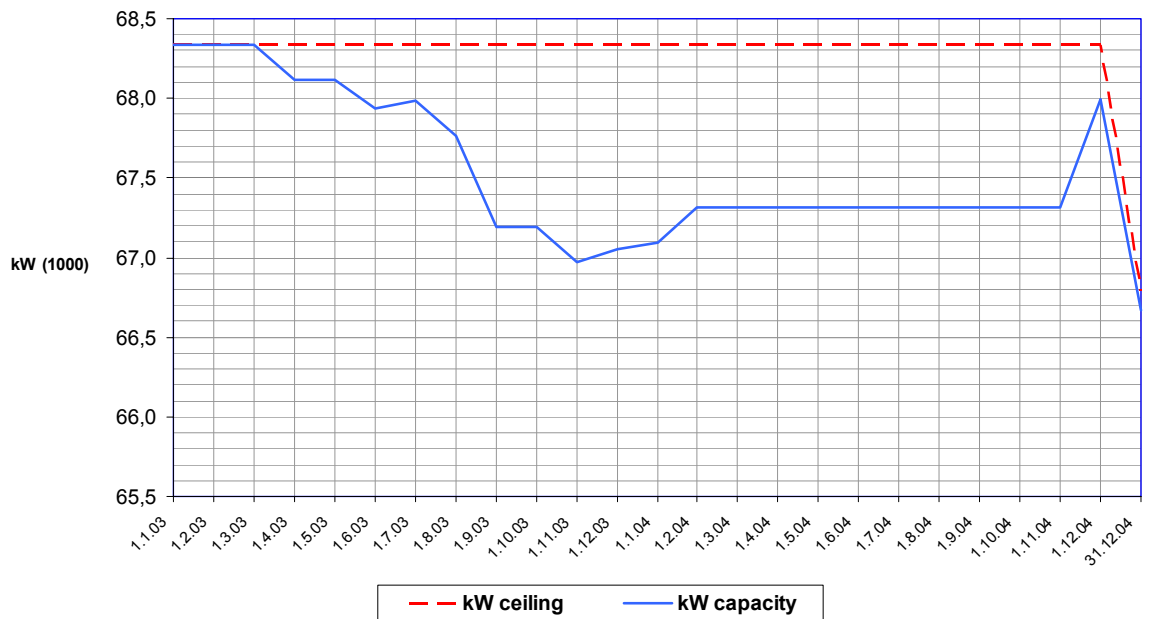
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.



Power of the Belgian fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



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
103.384	0	0	0	0	103.384

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
367.177	0	0	0	0	367.177

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Denmark		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	103.384	kW _{FR}	367.177
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	103.384	kW ₀₃	367.177
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)		12.666		36.253
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		12.666		36.253
7	Exits financed with public aid	GT _a	4.964	kW _a	23.051
8	Other exits (not included in 7)		14.652		43.163
9	Total exits (7 + 8)		19.616		66.214
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	96.433	kW _t	337.216
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		98.420		344.126

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

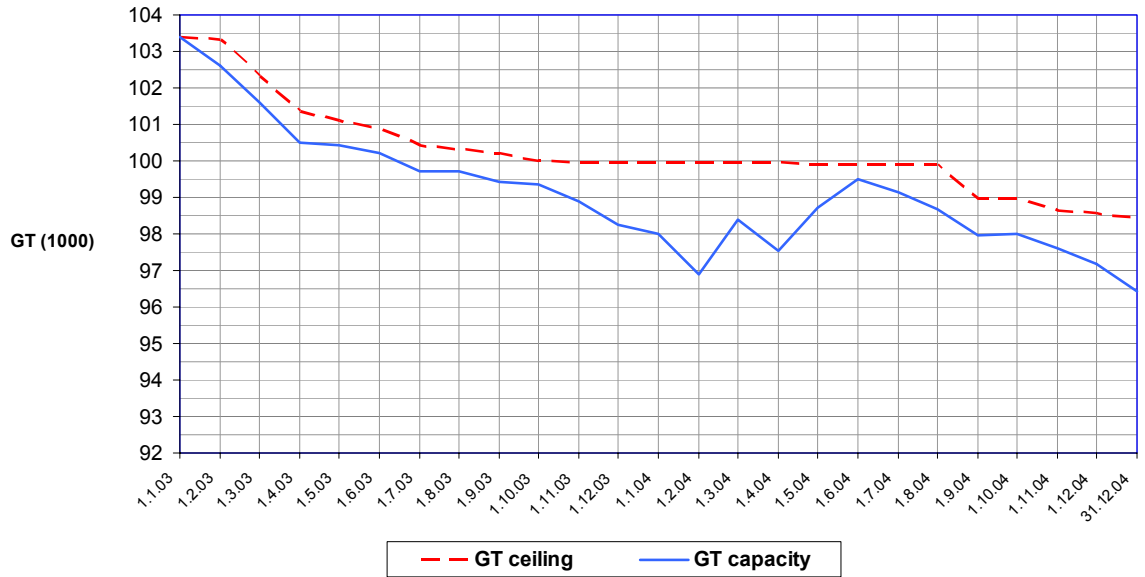
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	4.964	kW_a	23.051
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	96.433	kW_t	337.216
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	127.742	R(kW)_t	436.475

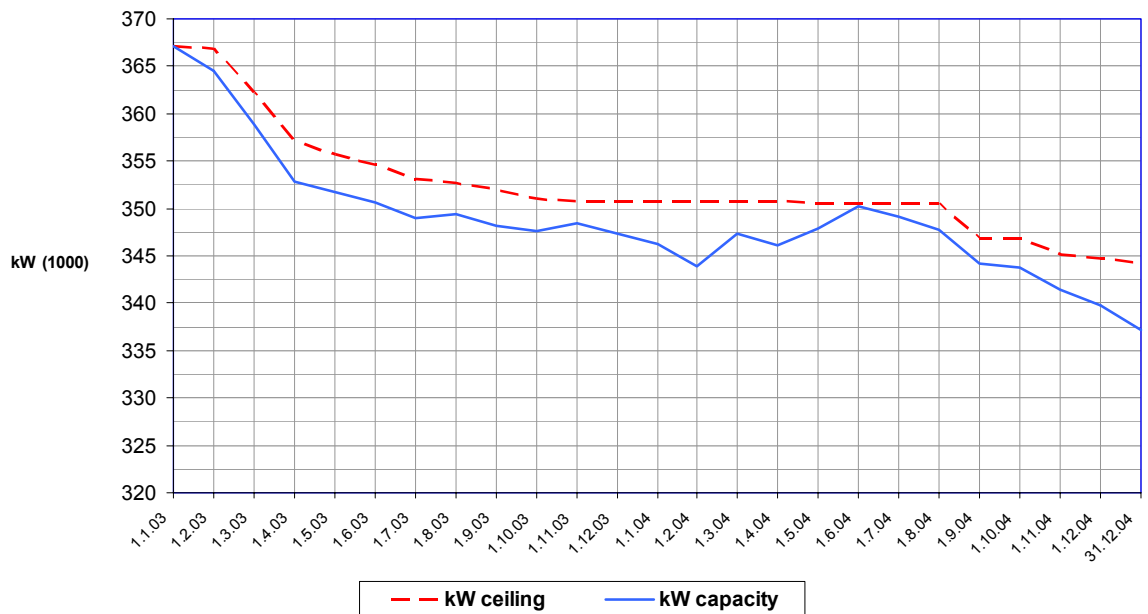
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.



Power of the Danish fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



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	548	0	67.439

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
161.055	221	0	2.383	0	163.659

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Germany		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	66.844	kW _{FR}	161.055
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	67.439	kW ₀₃	163.659
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)		5.557		16.076
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		5.557		16.076
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		6.100		15.131
9	Total exits (7 + 8)		6.100		15.131
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	66.301	kW _t	162.000
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		67.439		163.659

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

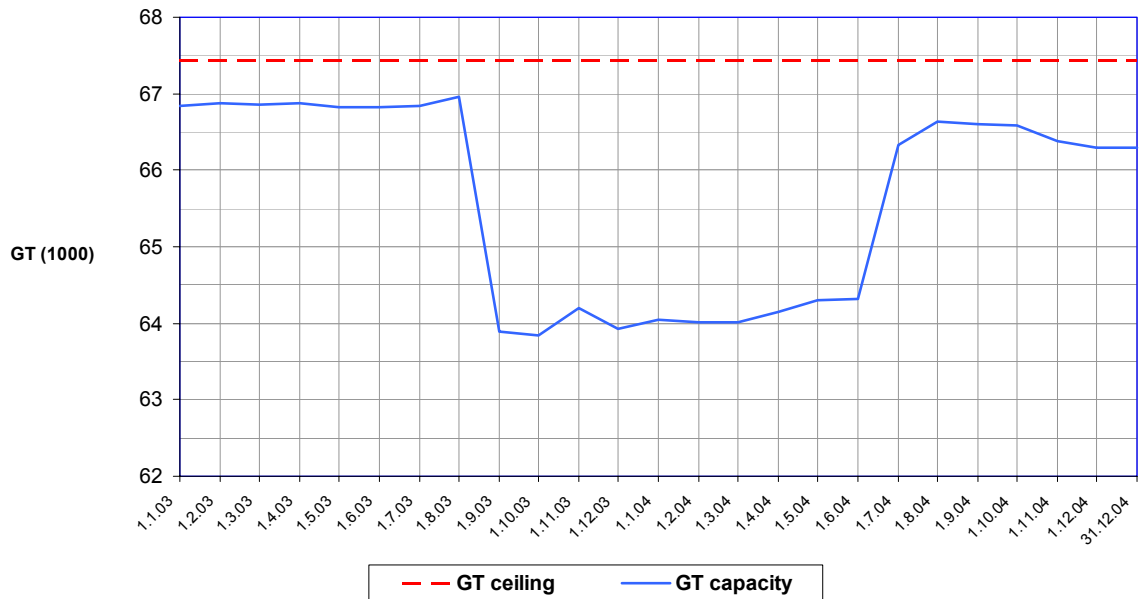
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	0	kW_a	0
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	66.301	kW_t	162.000
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)₀₃	84.262	R(kW)_t	175.927

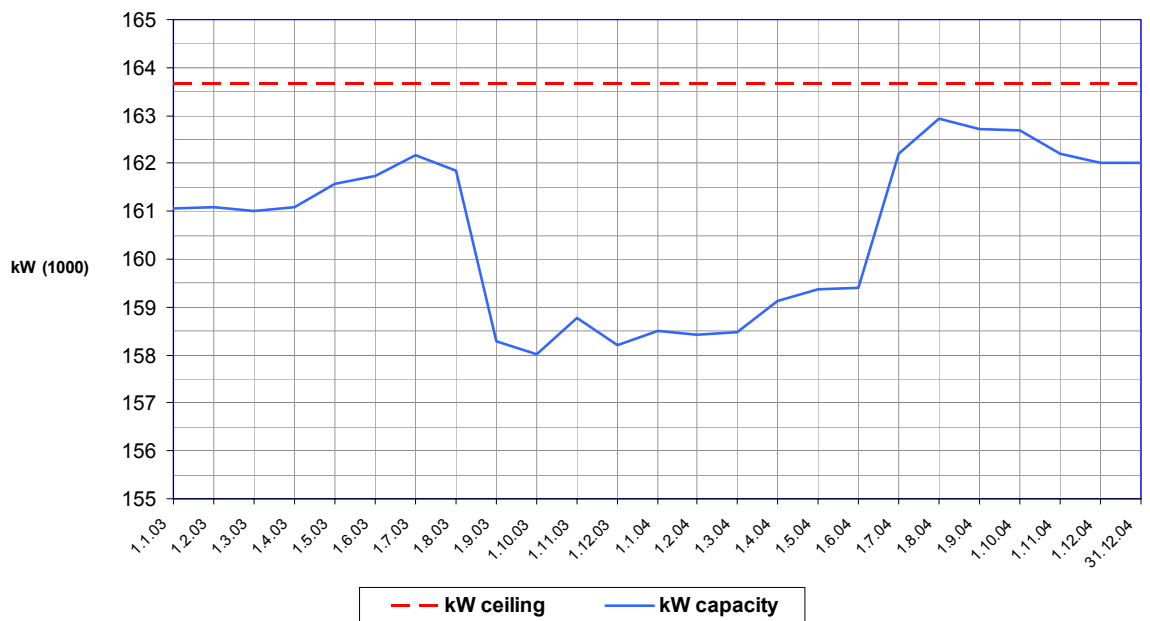
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.**



**Power of the German fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.**



ESTONIA

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

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
26.736	102	N/A	N/A	N/A	26.736

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
64.961	0	N/A	N/A	N/A	64.961

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Estonia		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	26.736	kW _{FR}	64.961
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	26.736	kW ₀₄	64.961
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)		997		2.641
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		997		2.641
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		2.692		4.345
9	Total exits (7 + 8)		2.692		4.345
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	25.041	kW _t	63.257
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 2 - 35% (3 + 5 - 7)		26.736		64.961

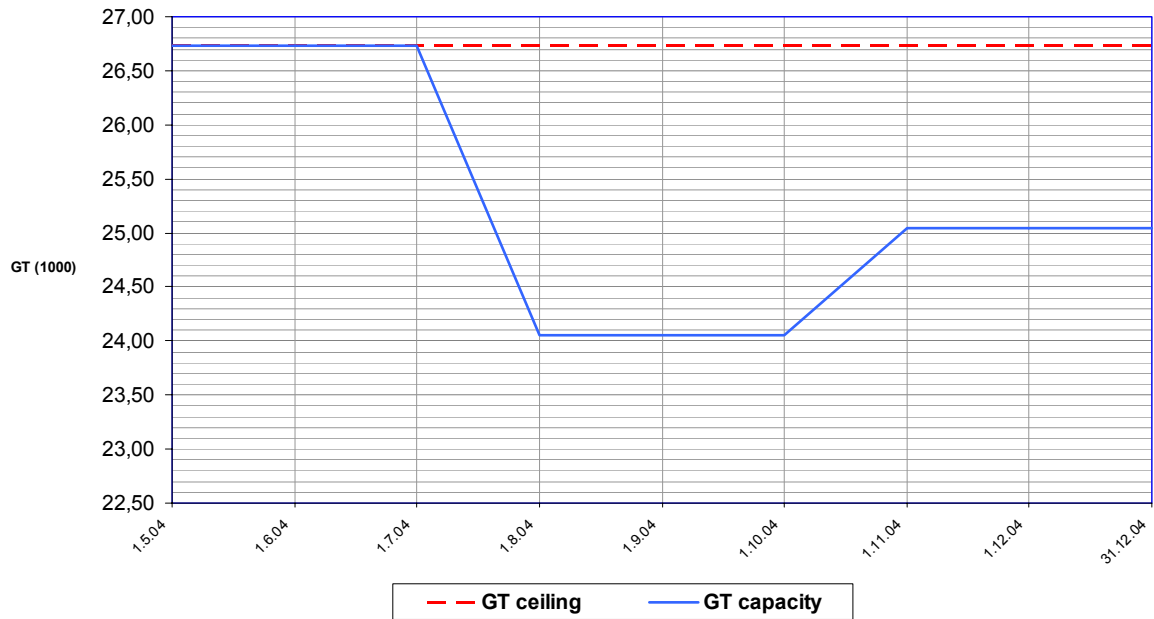
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

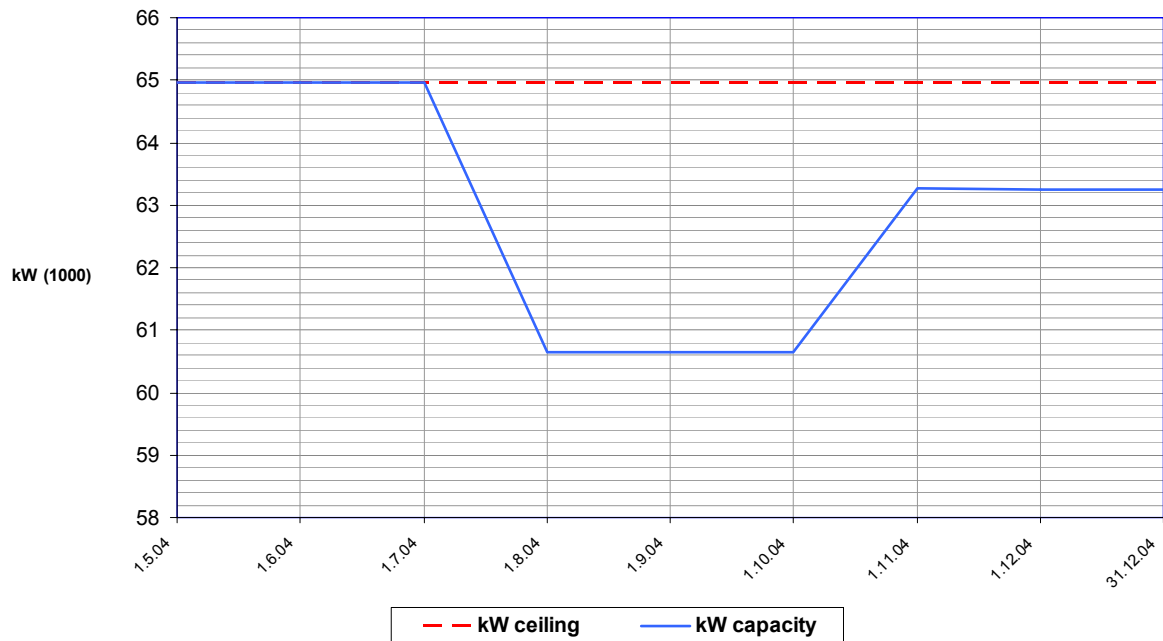
Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

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 2004.



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



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
101.942	0	0	1.469	0	103.411

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
597.935	0	0	1.394	0	599.329

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Greece		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	101.942	kW _{FR}	597.935
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	103.411	kW ₀₃	599.329
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)		6.993		27.133
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		6.993		27.133
7	Exits financed with public aid	GT _a	7.736	kW _a	45.910
8	Other exits (not included in 7)		5.608		23.680
9	Total exits (7 + 8)		13.345		69.590
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	95.591	kW _t	555.477
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		95.675		553.419

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

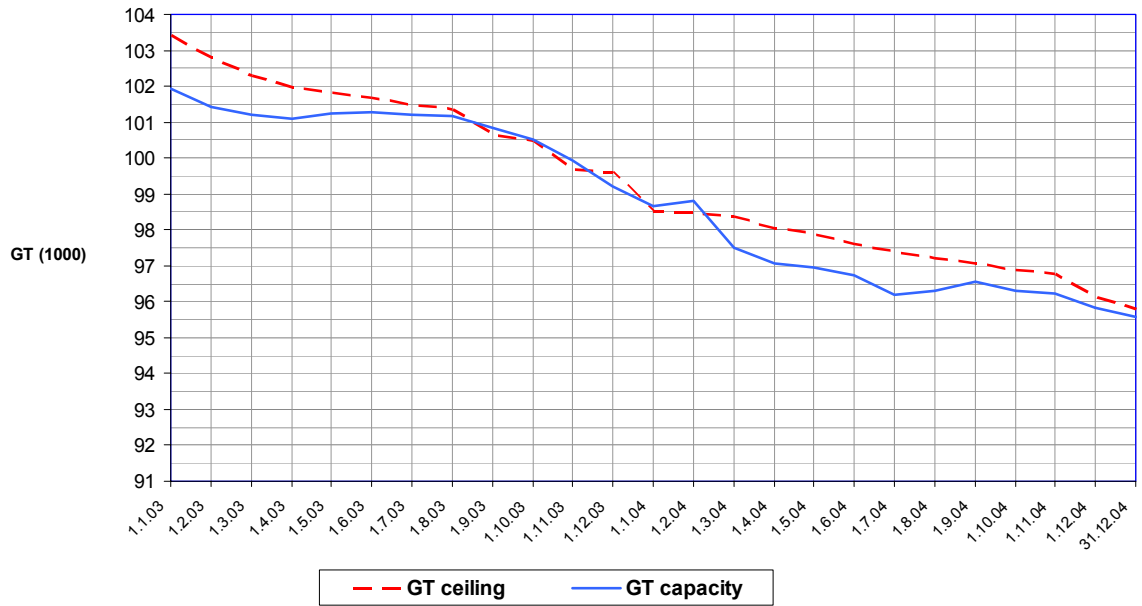
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	7.736	kW_a	45.910
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	95.591	kW_t	555.477
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	112.174	R(kW)_t	607.587

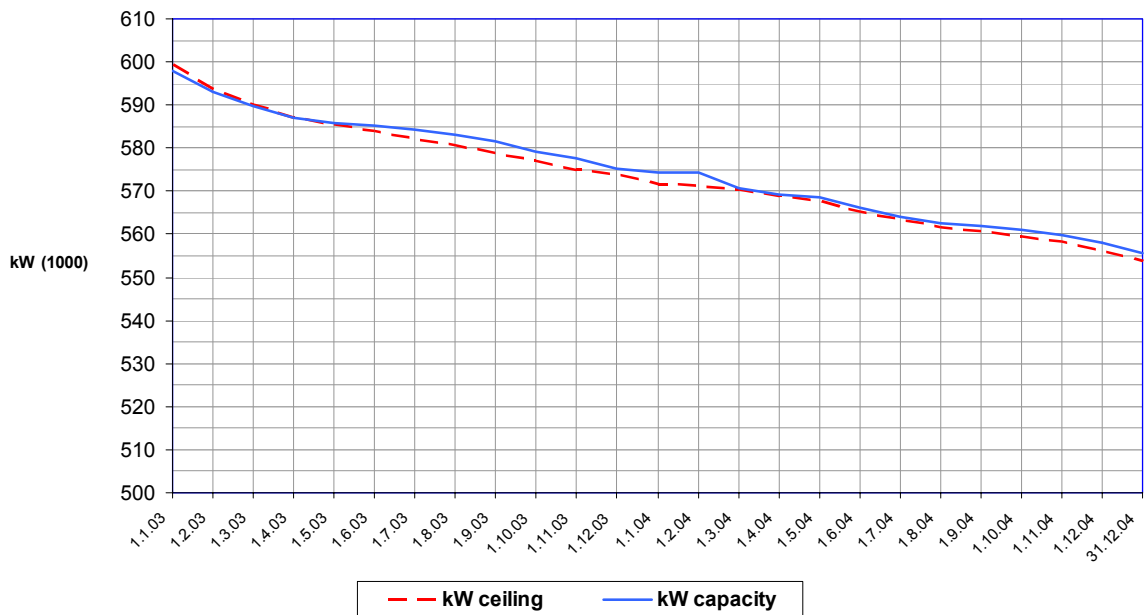
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.



Power of the Greek fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



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
466.438	20.352	0	0	0	486.790

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
1.145.134	39.966	0	0	0	1.185.100

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Spain		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	466.438	kW _{FR}	1.145.134
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	486.790	kW ₀₃	1.185.100
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)		62.123		120.153
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	796		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		62.919		120.153
7	Exits financed with public aid	GT _a	29.048	kW _a	66.860
8	Other exits (not included in 7)		45.724		123.736
9	Total exits (7 + 8)		74.772		190.596
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	454.584	kW _t	1.074.690
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 2 - 35% 3 + 5 - 7)		458.537		1.118.240

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

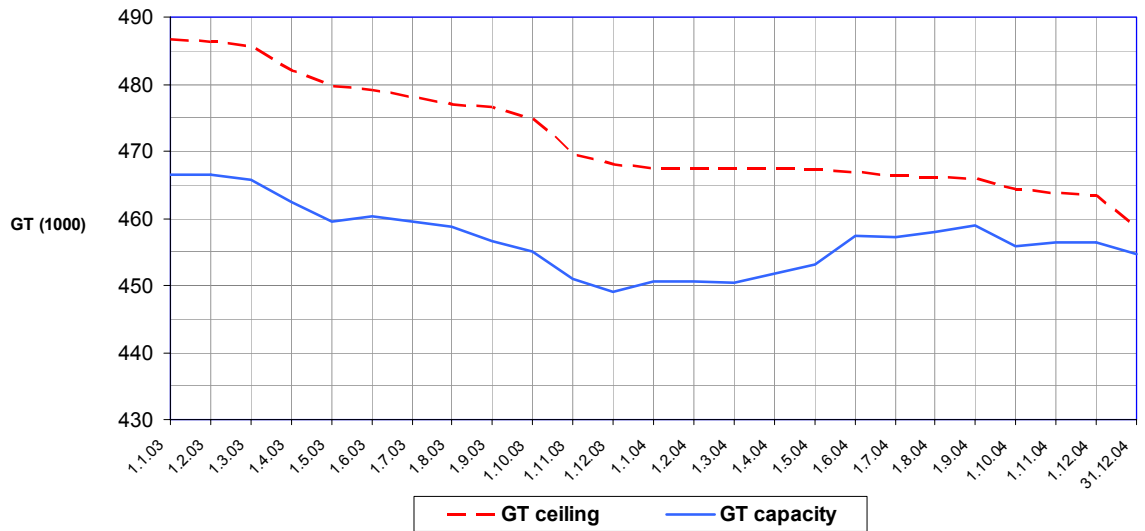
c) Reference levels at the end of 2004

Spain (excluding the Canary Islands)		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	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_s	796	-	
4	Exits financed with public aid	GT_a	29.048	kW_a	66.860
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	454.584	kW_t	1.074.690
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	700.092	R(kW)_t	1.604.879

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

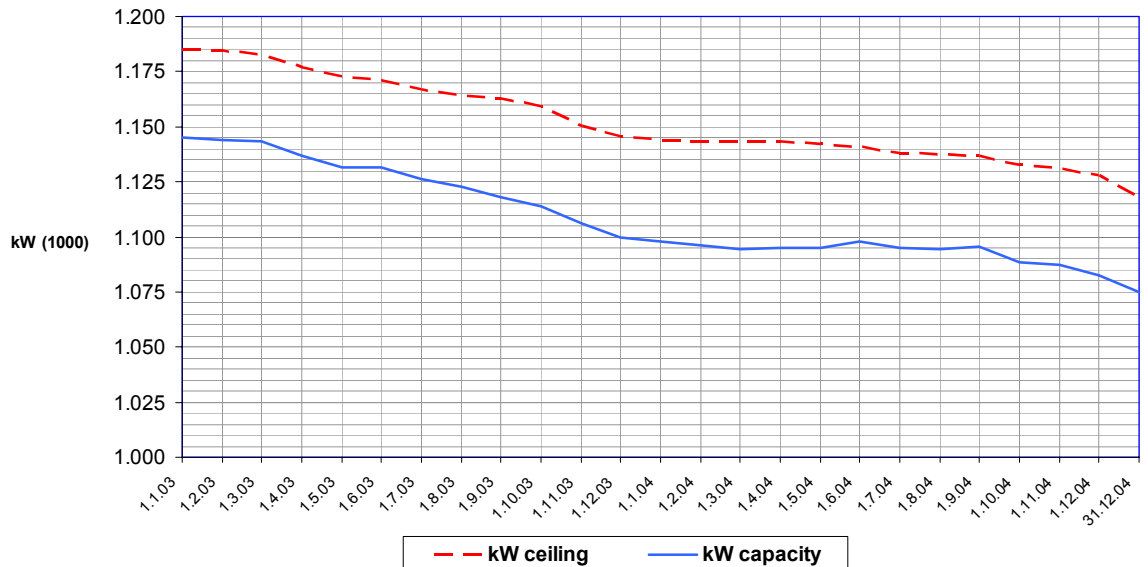
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

Tonnage of the Spanish fleet * compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



* excluding the Canary Islands

Power of the Spanish fleet * compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



* excluding the Canary Islands

FRANCE

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

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

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

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

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)		13.316		42.485
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		13.316		42.485
7	Exits financed with public aid	GT _a	12.064	kW _a	41.452
8	Other exits (not included in 7)		13.478		57.281
9	Total exits (7 + 8)		25.542		98.733
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	199.598	kW _t	853.814
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		200.651		870.669

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

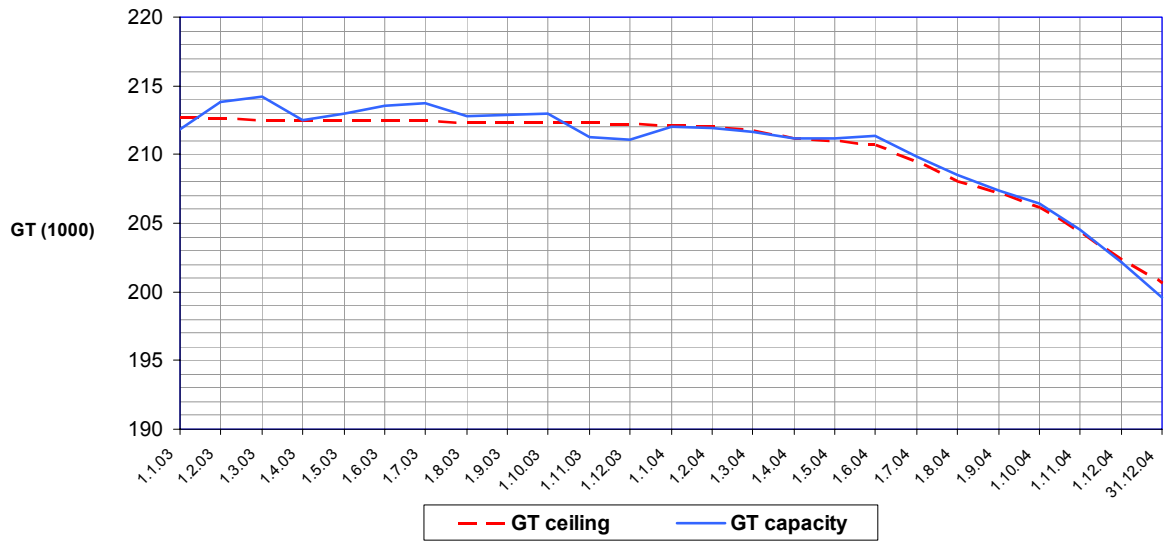
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	0	-	
4	Exits financed with public aid	GT_a	12.064	kW_a	41.452
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	199.598	kW_t	853.814
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	218.193	R(kW)_t	879.517

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

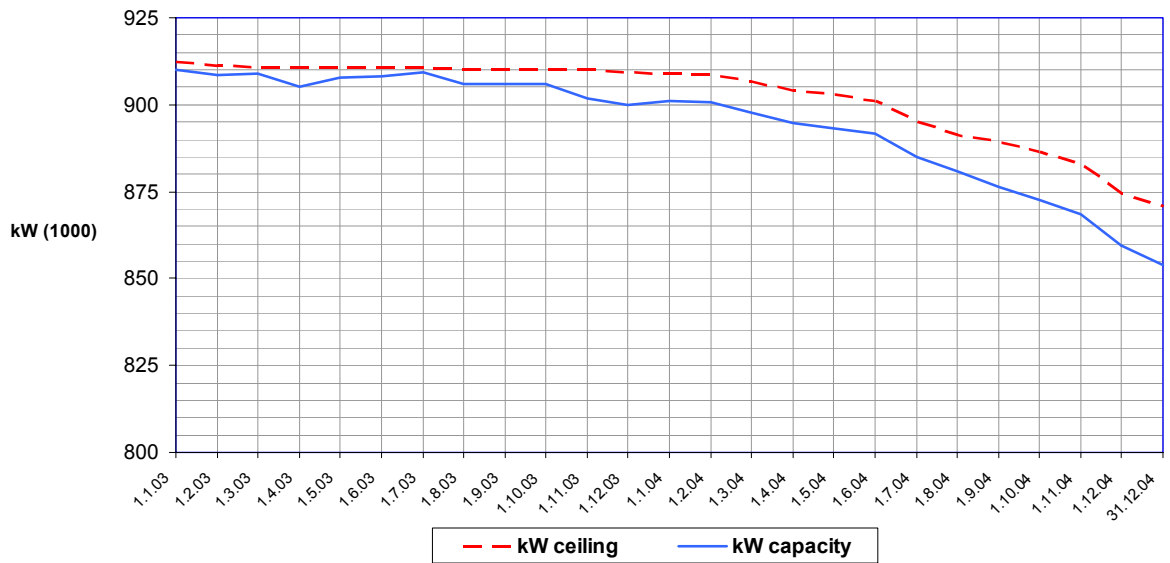
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

Tonnage of the French fleet * compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



* excluding the French Overseas Departments

Power of the French fleet * compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



* excluding the French Overseas Departments

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
86.009	0	0	4.363	0	86.981

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
227.201	0	0	3.103	0	230.304

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Ireland		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	86.009	kW _{FR}	227.201
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	86.981	kW ₀₃	230.304
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)		25.289		52.441
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		25.289		52.441
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		25.676		69.178
9	Total exits (7 + 8)		25.676		69.178
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	85.622	kW _t	210.464
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		86.981		230.226

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

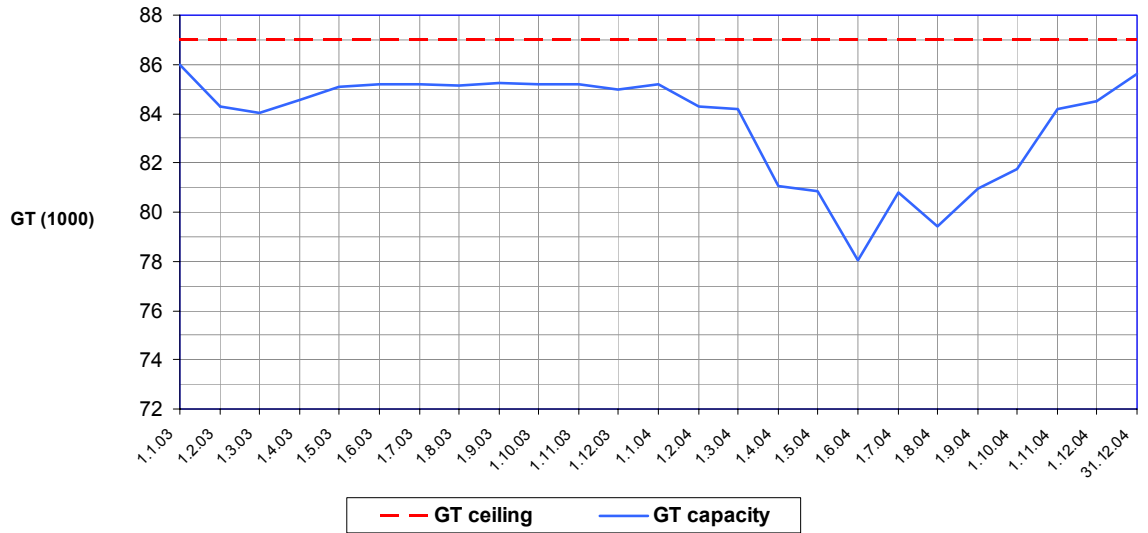
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	0	kW_a	0
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	85.622	kW_t	210.464
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	86.981	R(kW)_t	230.226

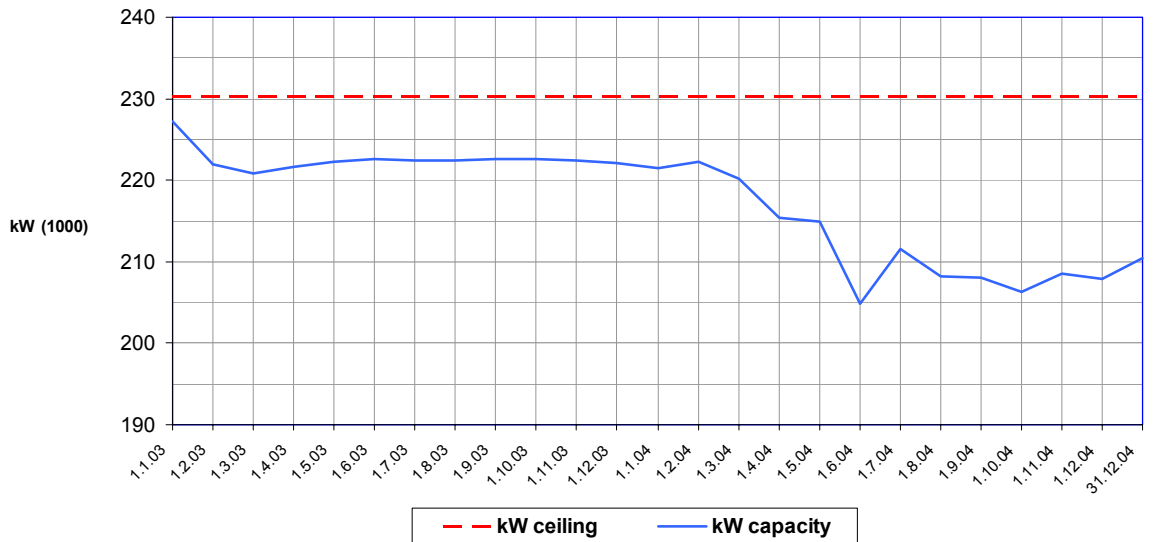
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.**



**Power of the Irish fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.**



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
215.774	400	0	3.872	0	220.046

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
1.279.848	1.423	0	13.501	0	1.294.772

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Italy		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	215.774	kW _{FR}	1.279.848
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	220.046	kW ₀₃	1.294.772
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT ₁₀₀	0	kW ₁₀₀	0
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		11.031		41.472
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		11.031		41.472
7	Exits financed with public aid	GT _a	4.163	kW _a	25.724
8	Other exits (not included in 7)		6.929		50.854
9	Total exits (7 + 8)		11.091		76.578
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	215.714	kW _t	1.244.741
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		215.884		1.269.047

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

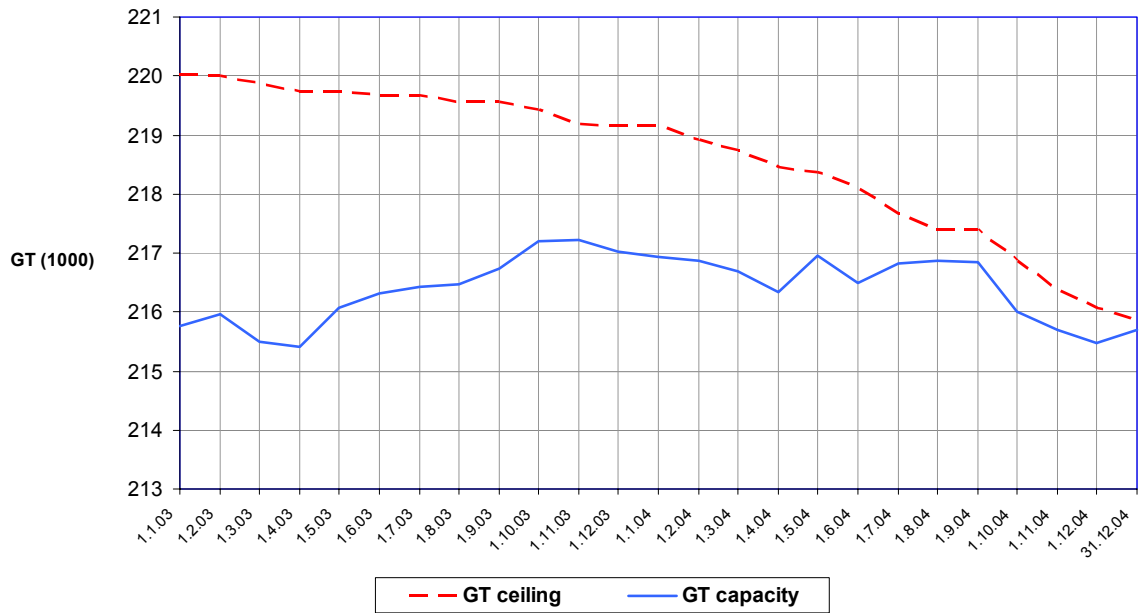
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	0	kW₁₀₀	0
3	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT_S	0	-	
4	Exits financed with public aid	GT_a	4.163	kW_a	25.724
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	215.714	kW_t	1.244.741
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	222.966	R(kW)_t	1.298.802

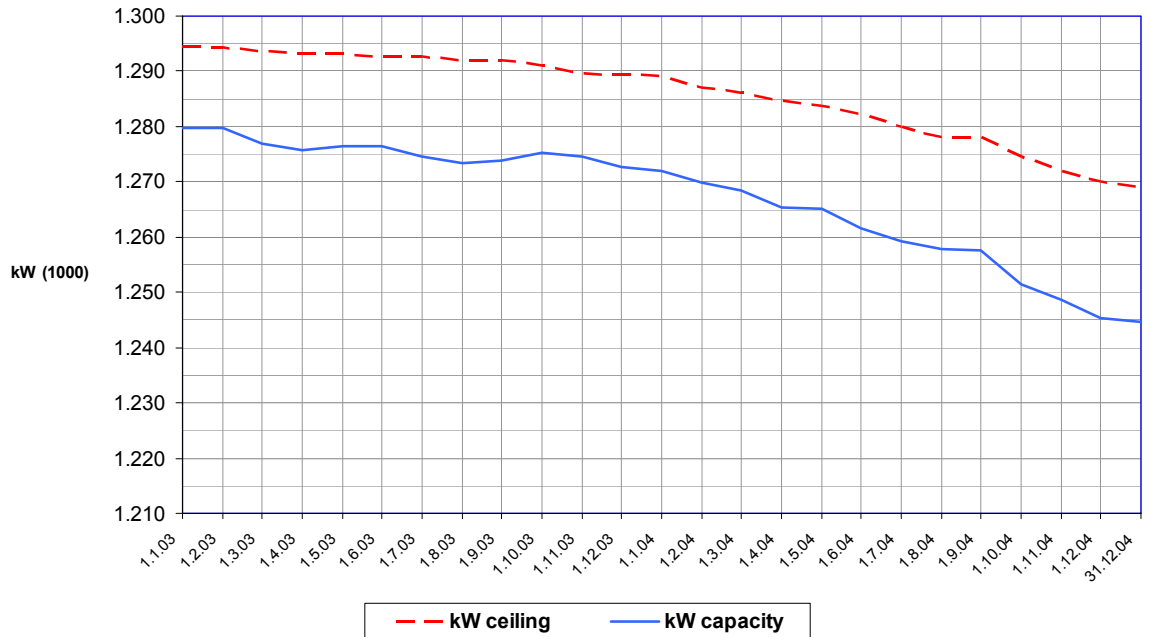
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.



Power of the Italian fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



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
11.949	0	N/A	N/A	N/A	11.949

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
52.575	0	N/A	N/A	N/A	52.575

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Cyprus		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	11.949	kW _{FR}	52.575
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	11.949	kW ₀₄	52.575
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		0
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		0		0
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		11		102
9	Total exits (7 + 8)		11		102
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	11.937	kW _t	52.473
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		11.949		52.575

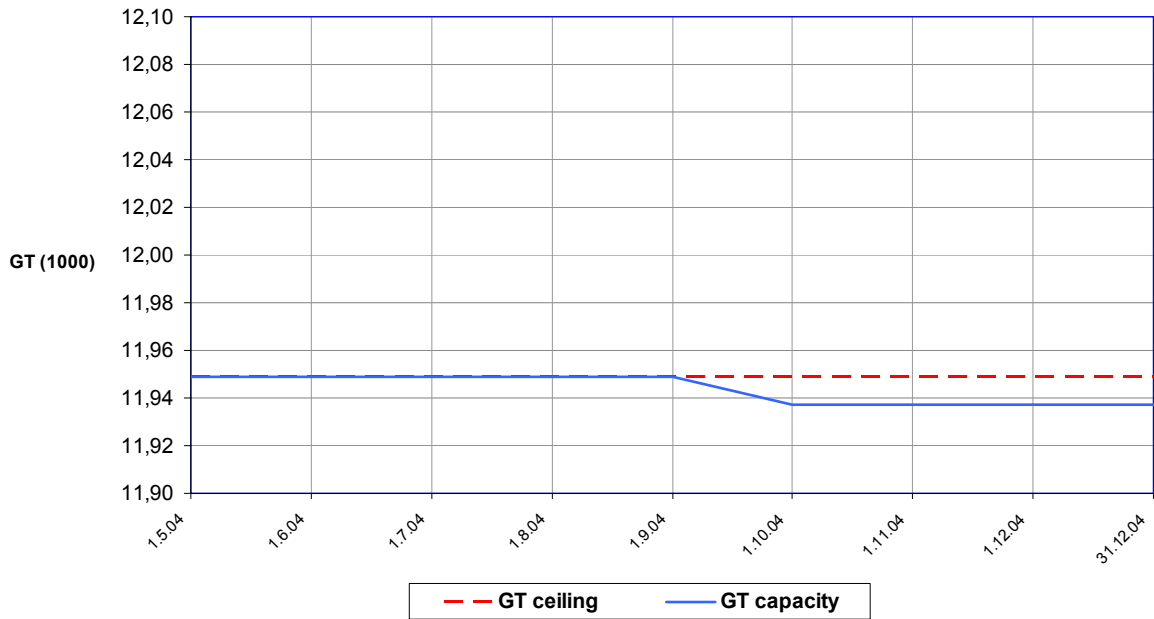
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

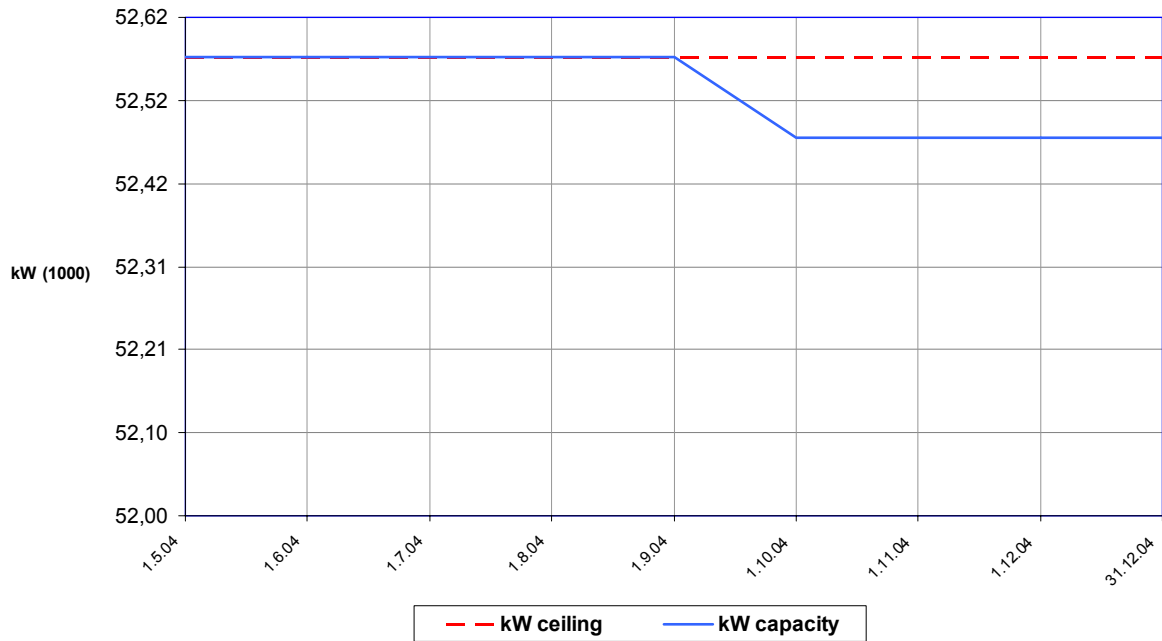
Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

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 2004.



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



LATVIA

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

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
44.414	102	N/A	N/A	N/A	44.516

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
75.836	745	N/A	N/A	N/A	76.581

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Latvia		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	44.414	kW _{FR}	75.836
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	44.516	kW ₀₄	76.581
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)		398		1.445
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		398		1.445
7	Exits financed with public aid	GT _a	951	kW _a	2.283
8	Other exits (not included in 7)		1.759		2.463
9	Total exits (7 + 8)		2.710		4.746
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	42.102	kW _t	72.535
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		43.565		74.298

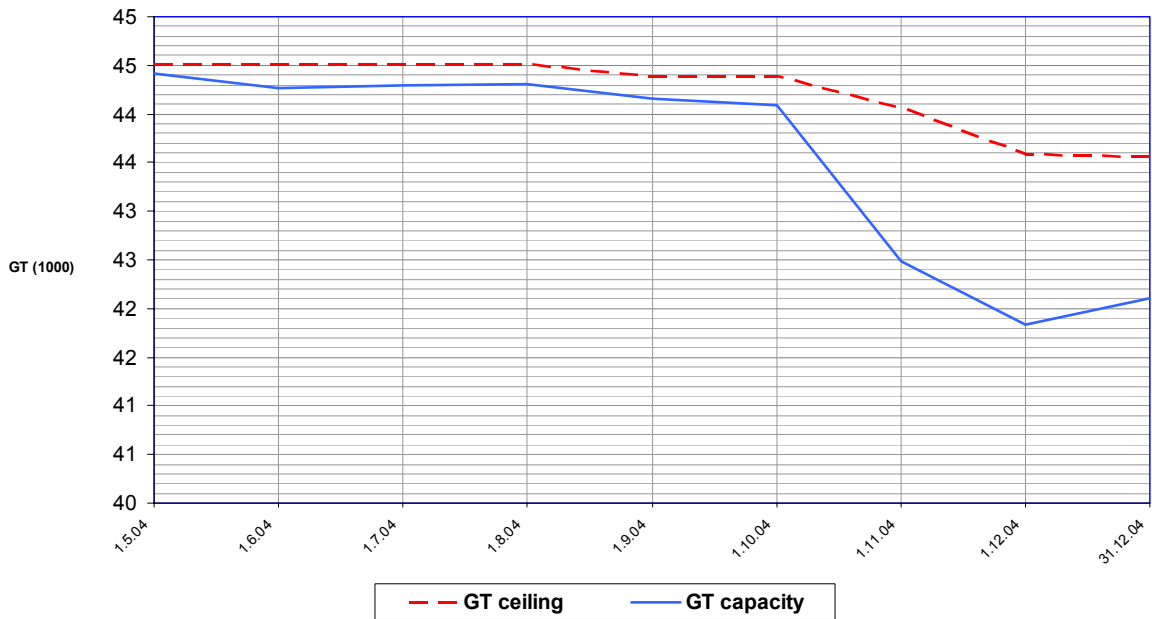
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

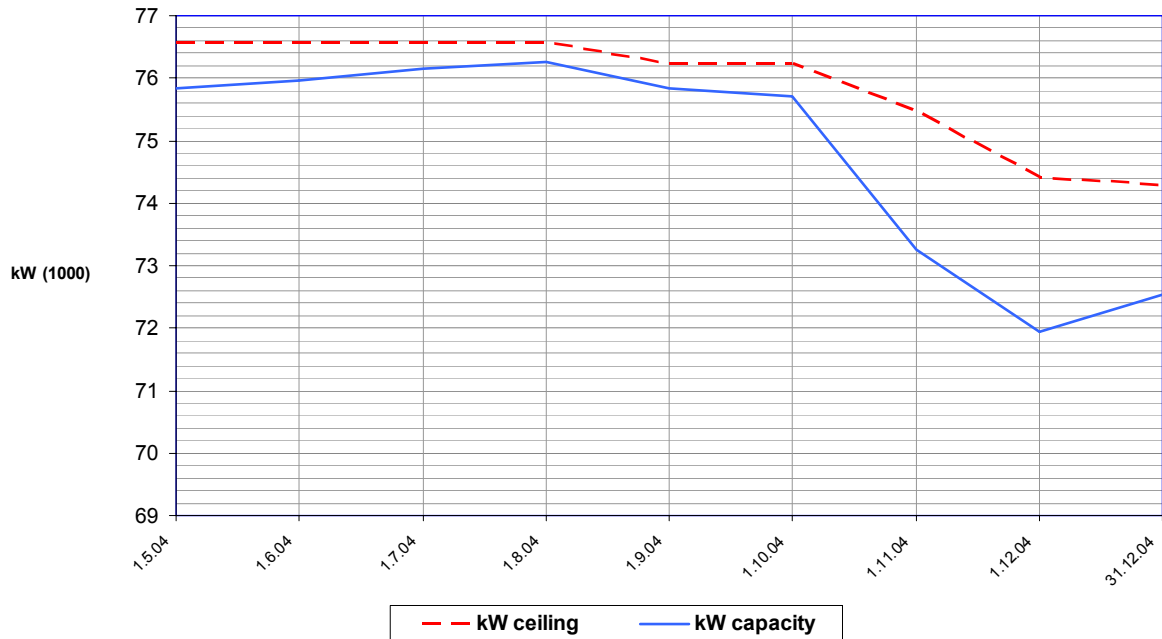
Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

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 2004.



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



LITHUANIA

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

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
76.490	0	N/A	N/A	N/A	76.490

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
80.485	0	N/A	N/A	N/A	80.485

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Lithuania		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	76.490	kW _{FR}	80.485
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	76.490	kW ₀₄	80.485
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)		3.981		2.854
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		3.981		2.854
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		5.106		5.562
9	Total exits (7 + 8)		5.106		5.562
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	75.366	kW _t	77.777
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		76.490		80.485

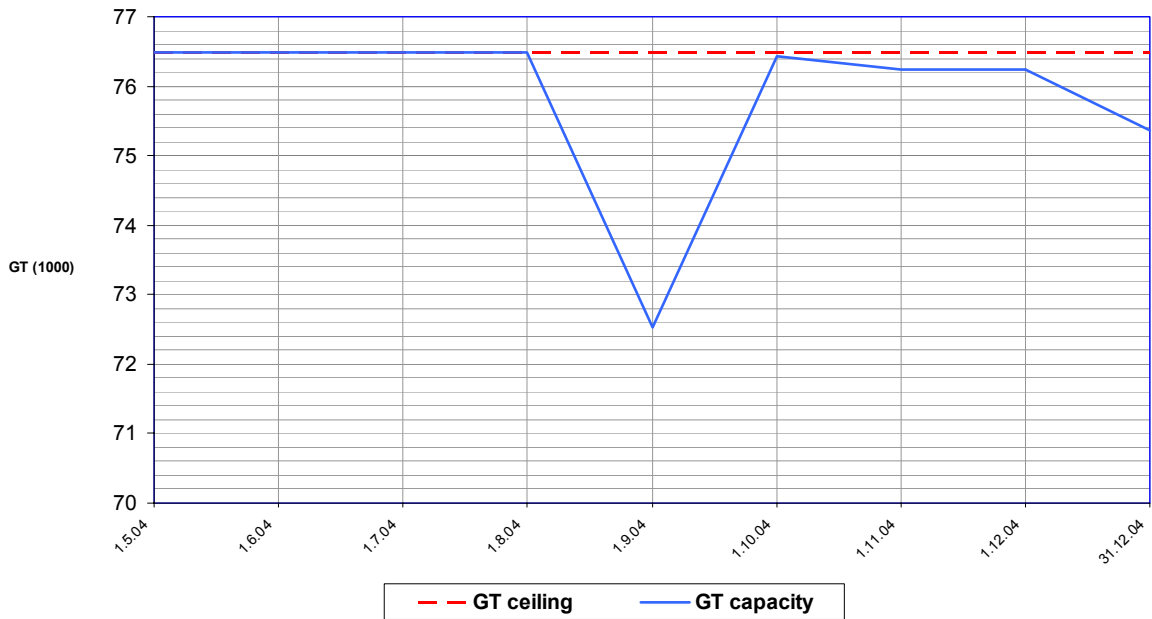
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

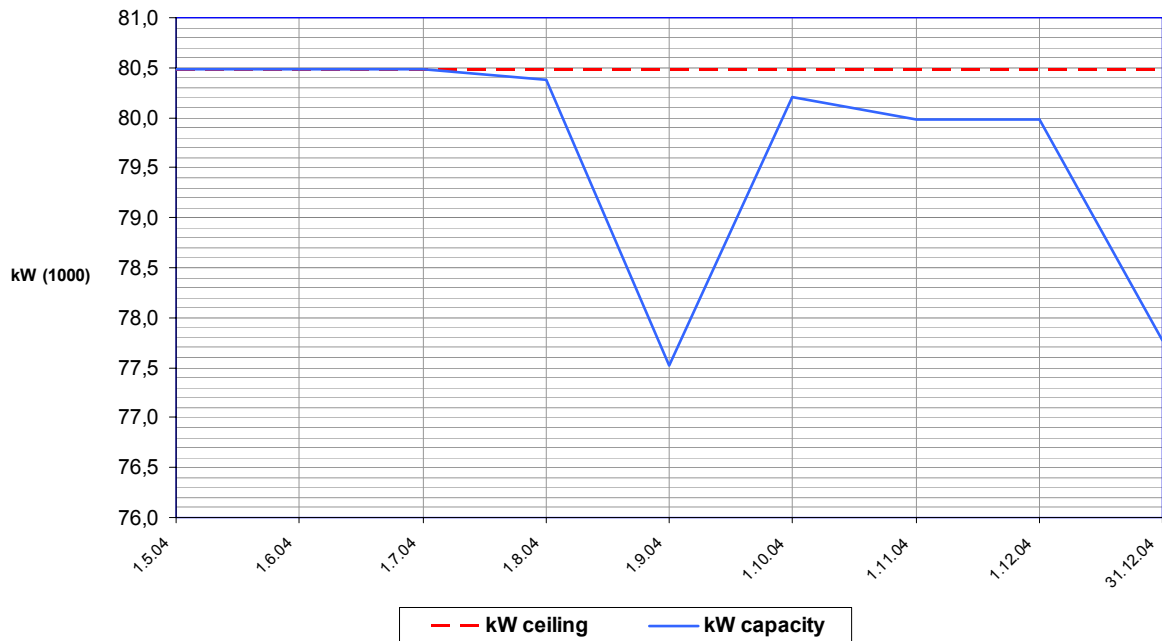
Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

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 2004.



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



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
20.140	0	N/A	N/A	N/A	20.140

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
129.041	0	N/A	N/A	N/A	129.041

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Malta		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	20.140	kW _{FR}	129.041
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	20.140	kW ₀₄	129.041
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)		64		-396
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		64		-396
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		280		6.588
9	Total exits (7 + 8)		280		6.588
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	19.924	kW _t	122.057
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		20.140		129.041

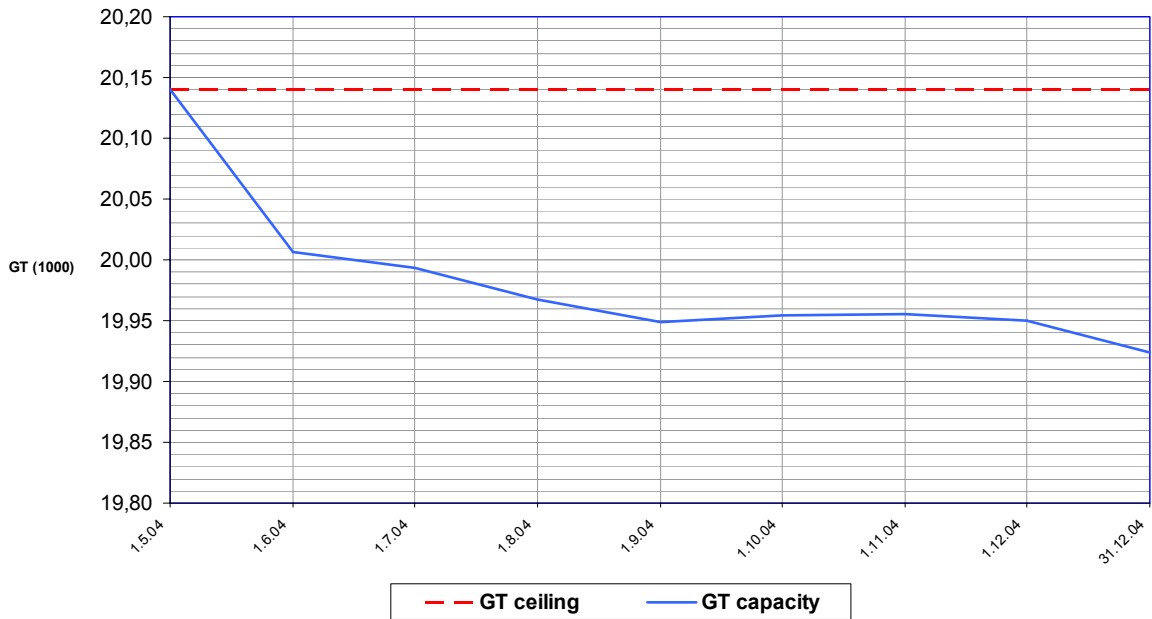
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

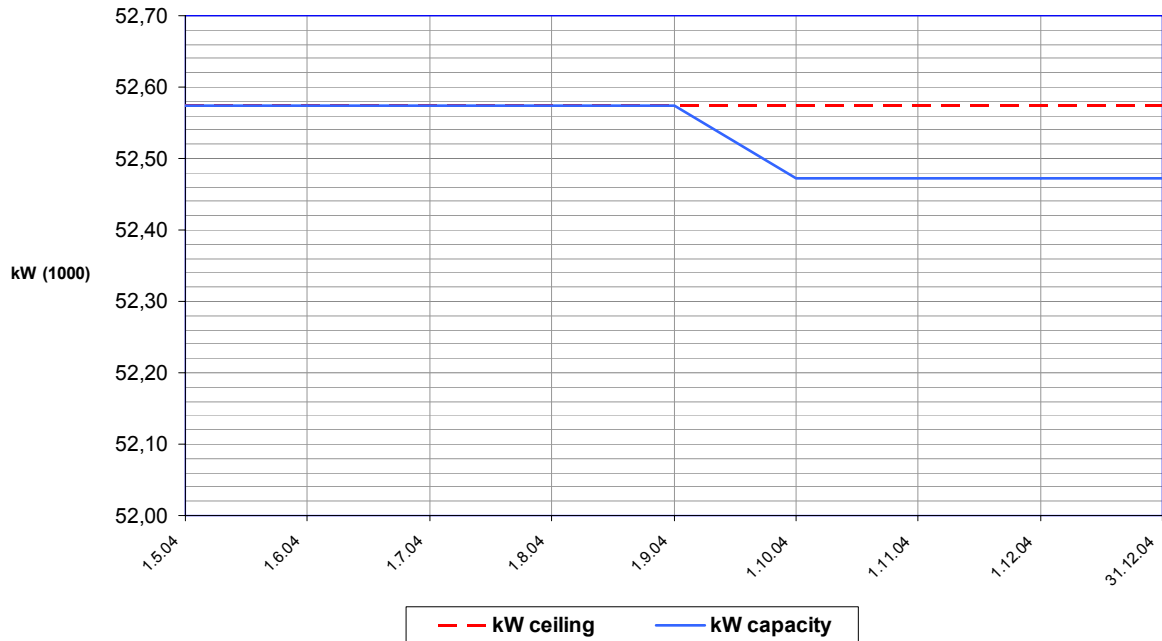
Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

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 2004.



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



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
183.384	0	0	1.133	0	184.517

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
417.422	0	0	2.722	0	420.144

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

The Netherlands		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	183.384	kW _{FR}	417.422
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	184.517	kW ₀₃	420.144
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)		3.854		15.698
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	5		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		3.859		15.698
7	Exits financed with public aid	GT _a	0	kW _a	0
8	Other exits (not included in 7)		8.556		23.699
9	Total exits (7 + 8)		8.556		23.699
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	178.687	kW _t	409.422
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		184.522		420.144

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

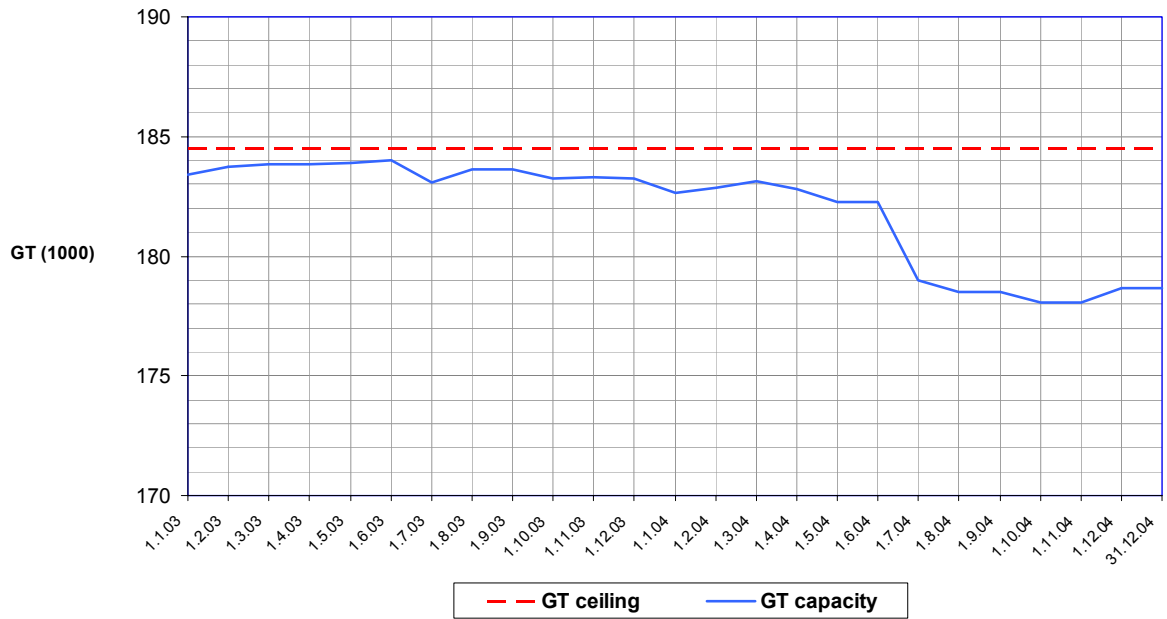
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	5	-	
4	Exits financed with public aid	GT_a	0	kW_a	0
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	178.687	kW_t	409.422
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	213.139	R(kW)_t	527.067

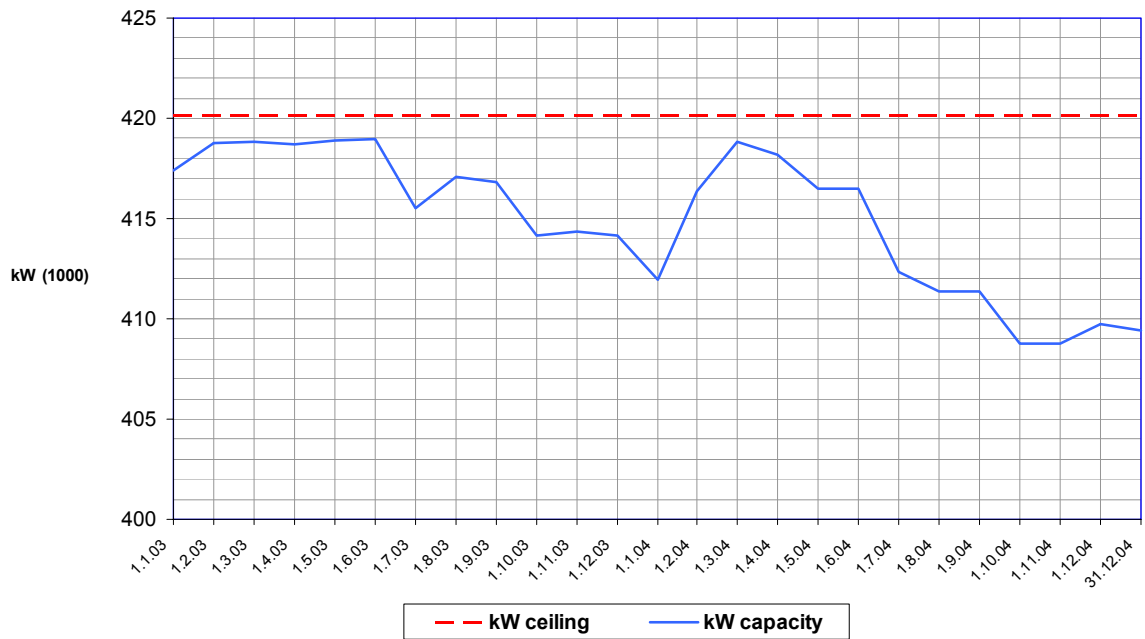
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.



Power of the Dutch fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



POLAND

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

GT _{FR} (1-5-2004)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₄
47.306	104	N/A	N/A	N/A	47.410

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
151.034	1.321	N/A	N/A	N/A	152.355

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Poland		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	47.306	kW _{FR}	151.034
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	47.410	kW ₀₄	152.355
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)		131		1.644
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		131		1.644
7	Exits financed with public aid	GT _a	807	kW _a	3.145
8	Other exits (not included in 7)		1.084		2.561
9	Total exits (7 + 8)		1.892		5.706
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	45.545	kW _t	146.973
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		46.603		149.210

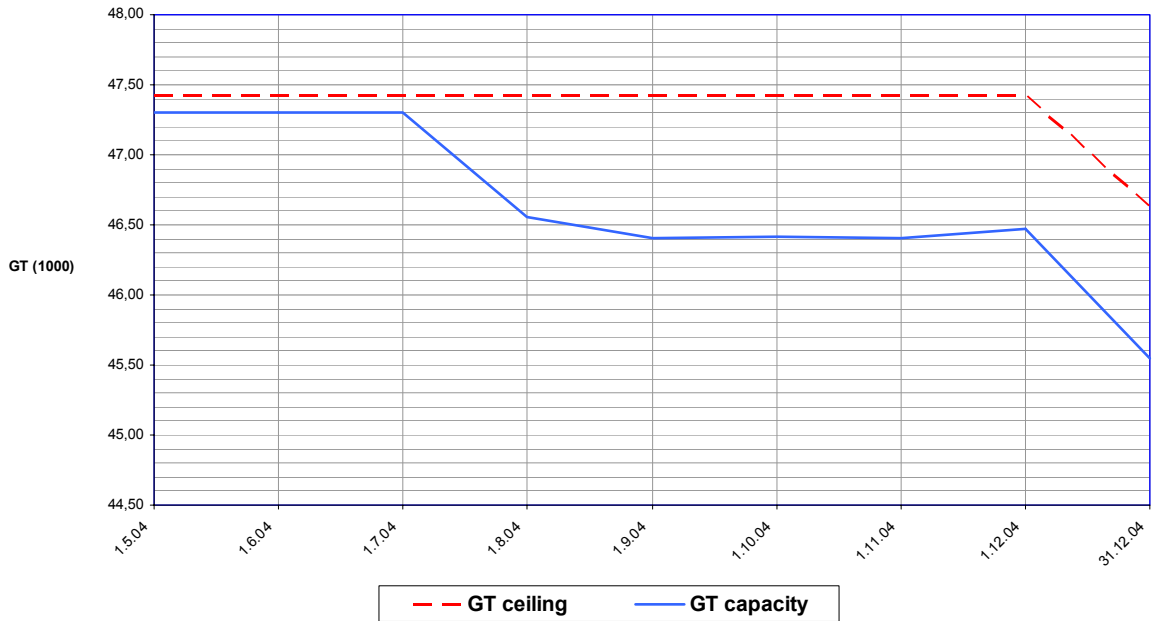
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

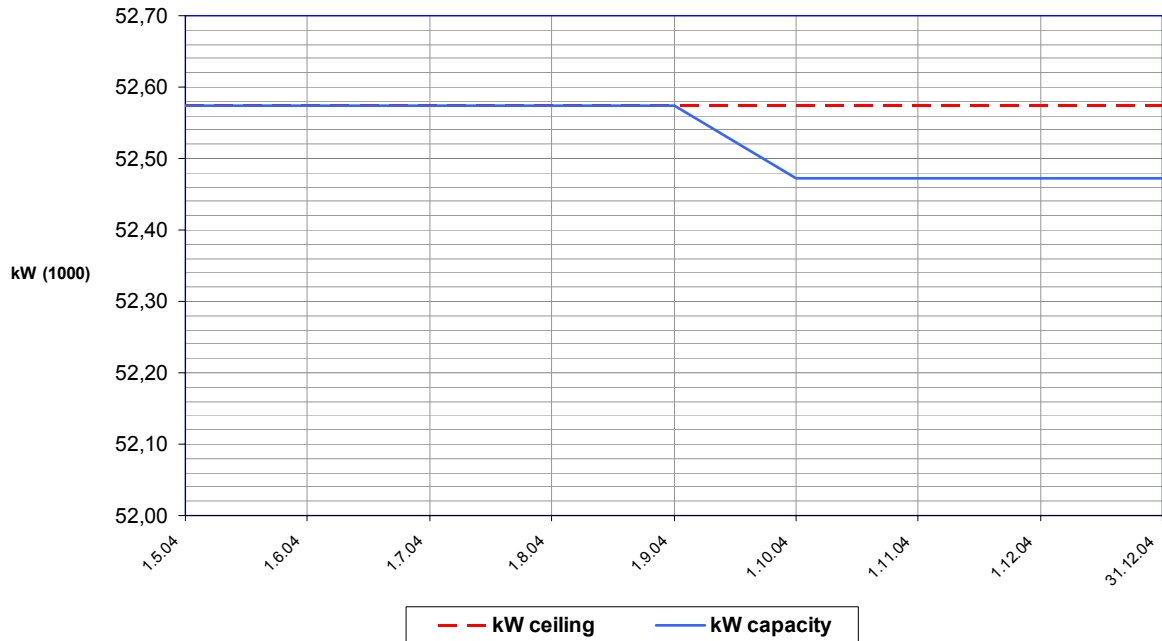
Line 11: If the result of the fleet ceiling (2 - 35% 3 + 5 - 7) is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

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 2004.



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



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
99.764	4.776	0	58	0	104.598

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
332.409	15.178	0	696	0	348.283

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Portugal		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	99.764	kW _{FR}	332.409
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	104.598	kW ₀₃	348.283
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)		5.757		27.049
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		6.251		28.322
7	Exits financed with public aid	GT _a	3.314	kW _a	10.237
8	Other exits (not included in 7)		4.258		19.633
9	Total exits (7 + 8)		7.573		29.870
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	98.442	kW _t	330.862
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		101.110		337.601

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

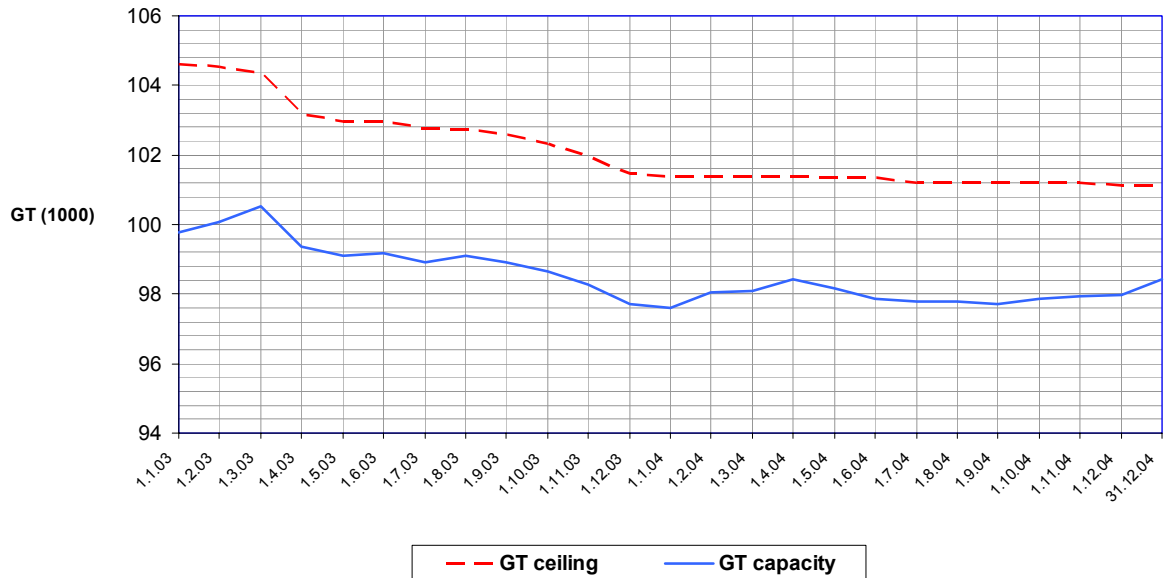
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	3.314	kW_a	10.237
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	98.442	kW_t	330.862
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	166.357	R(kW)_t	399.664

(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

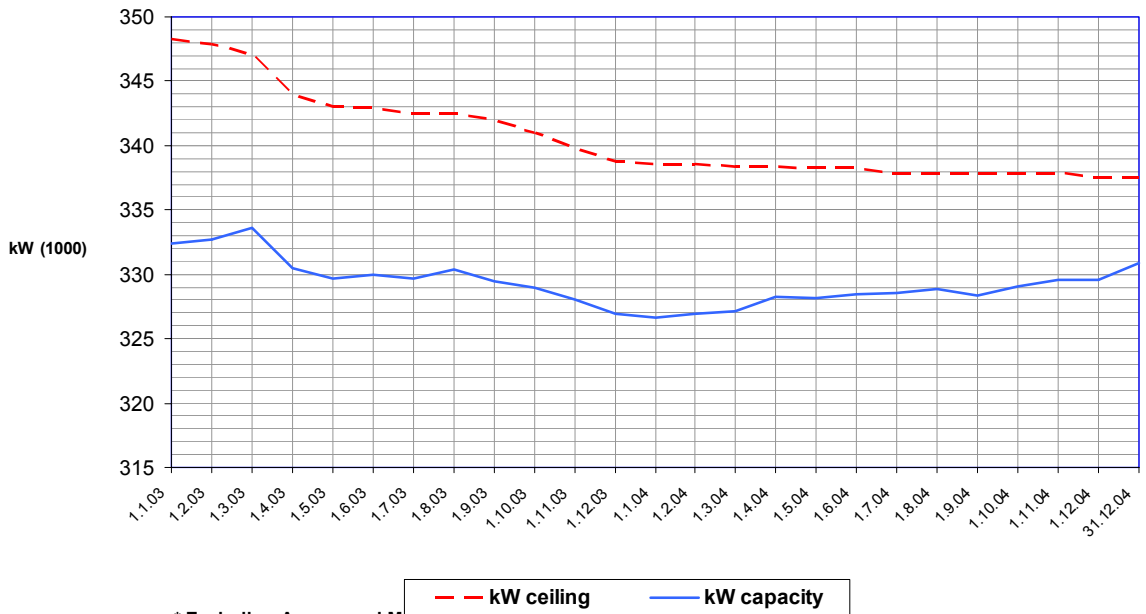
d) Evolution of fleet capacity compared to the capacity ceilings.

Tonnage of the Portuguese fleet * compared to its tonnage ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



* Excluding Azores and Madeira

Power of the Portuguese fleet * compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



* Excluding Azores and Madeira

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
865	0	N/A	N/A	N/A	865

kW _{FR} (1-5-2004)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₄
8.707	0	N/A	N/A	N/A	8.707

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Slovenia		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 May 2004	GT _{FR}	865	kW _{FR}	8.707
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₄	865	kW ₀₄	8.707
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		55
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		2		55
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 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	859	kW _t	8.739
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		865		8.707

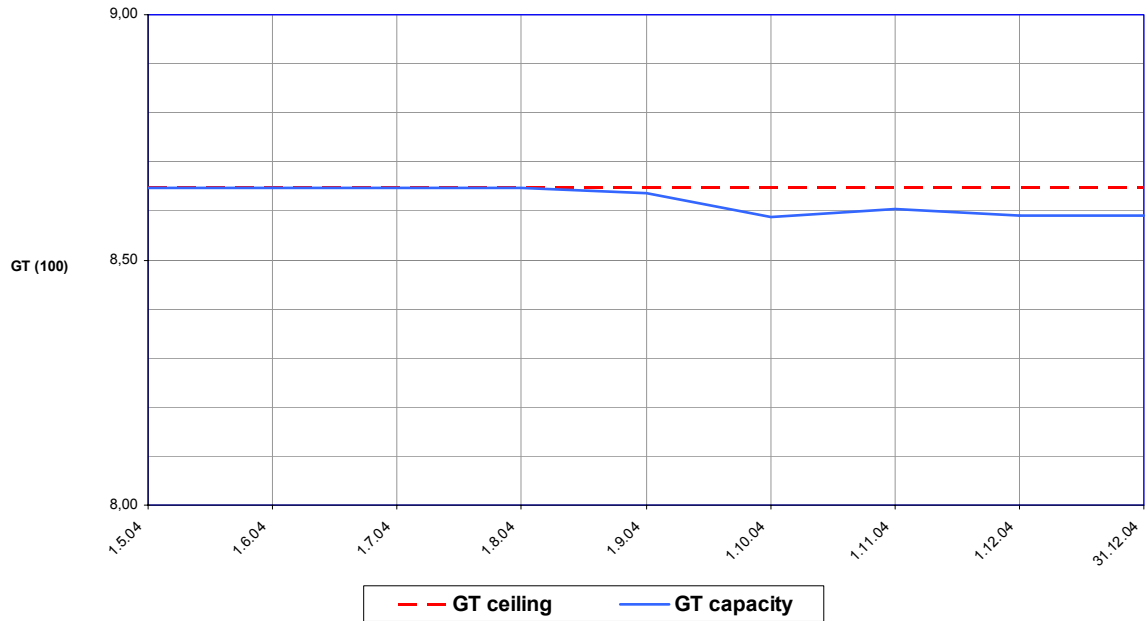
Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

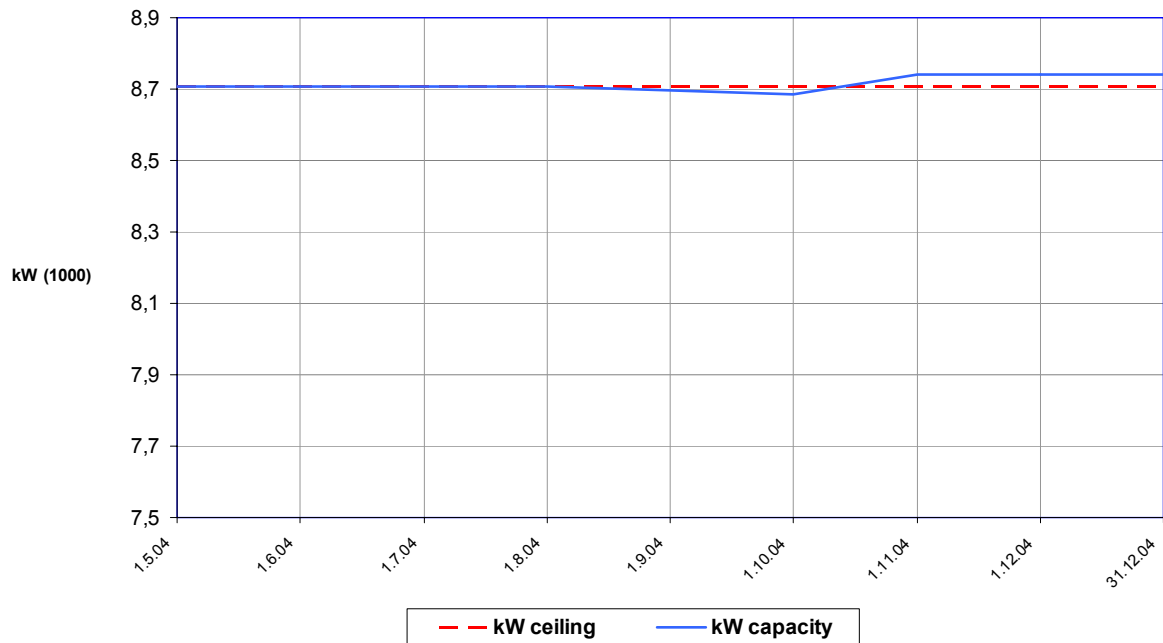
Line 11: If the result of the fleet ceiling $(2 - 35\% 3 + 5 - 7)$ is higher than a Member State's reference level, the fleet ceiling is the reference level

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 2004.



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



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
19.707	0	0	0	0	19.707

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
190.120	0	0	0	0	190.120

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Finland		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	19.707	kW _{FR}	190.120
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	19.707	kW ₀₃	190.120
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)		2.295		12.593
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		2.295		12.593
7	Exits financed with public aid	GT _a	143	kW _a	573
8	Other exits (not included in 7)		3.801		22.755
9	Total exits (7 + 8)		3.944		23.328
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	18.058	kW _t	179.385
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		19.564		189.547

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

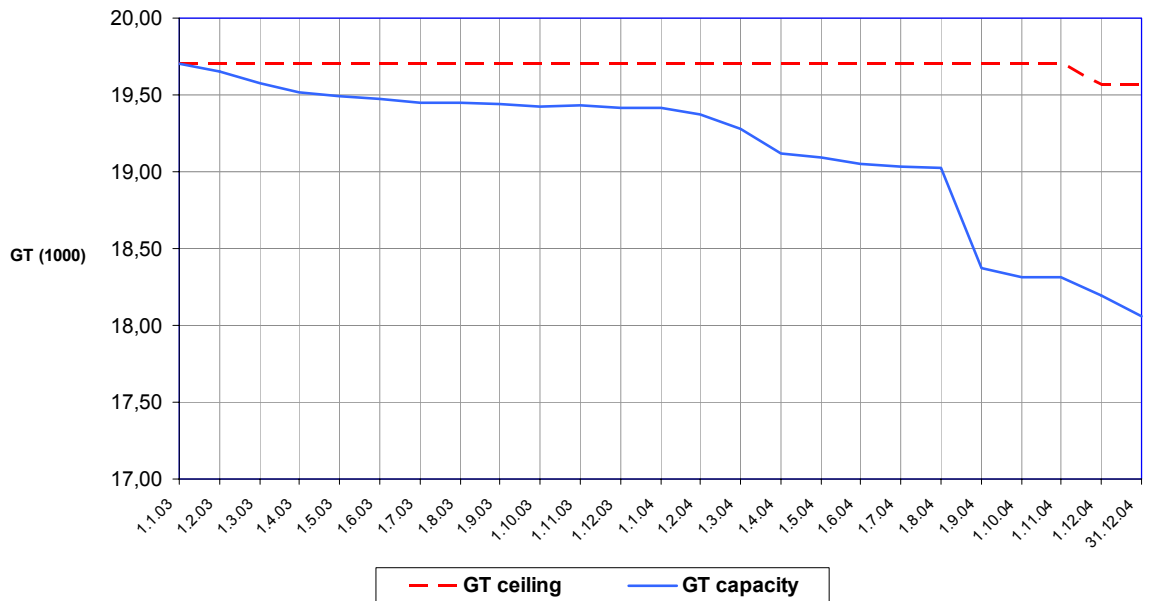
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	143	kW_a	573
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	18.058	kW_t	179.385
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	23.060	R(kW)_t	215.622

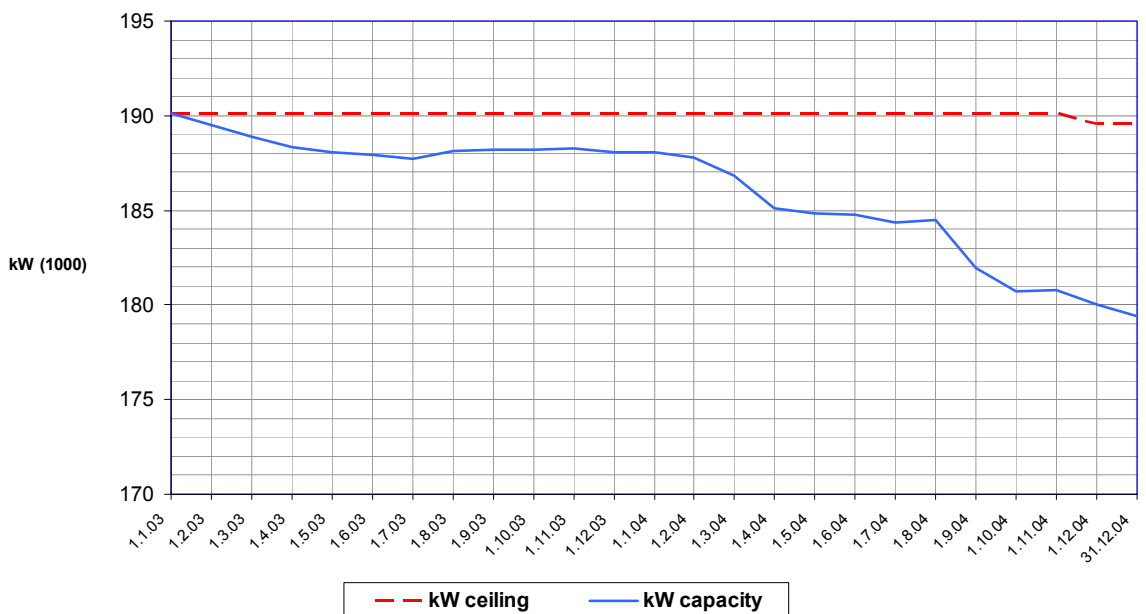
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.



Power of the Finish fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.



SWEDEN

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

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
45.862	0	0	871	0	46.733

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
224.273	0	0	2.589	0	226.862

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

Sweden		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	45.862	kW _{FR}	224.273
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	46.733	kW ₀₃	226.862
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)		3.937		28.430
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _S	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		3.937		28.430
7	Exits financed with public aid	GT _a	792	kW _a	2.642
8	Other exits (not included in 7)		4.596		33.034
9	Total exits (7 + 8)		5.388		35.676
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	44.411	kW _t	217.027
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		45.941		224.220

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

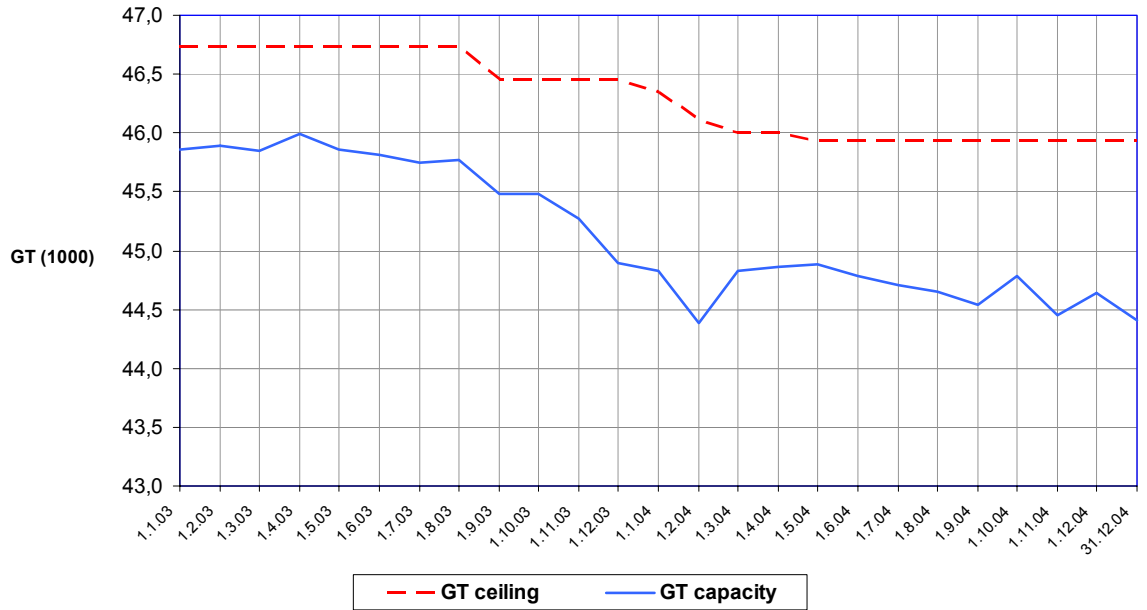
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	0	-	
4	Exits financed with public aid	GT_a	792	kW_a	2.642
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	44.411	kW_t	217.027
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	50.433	R(kW)_t	258.386

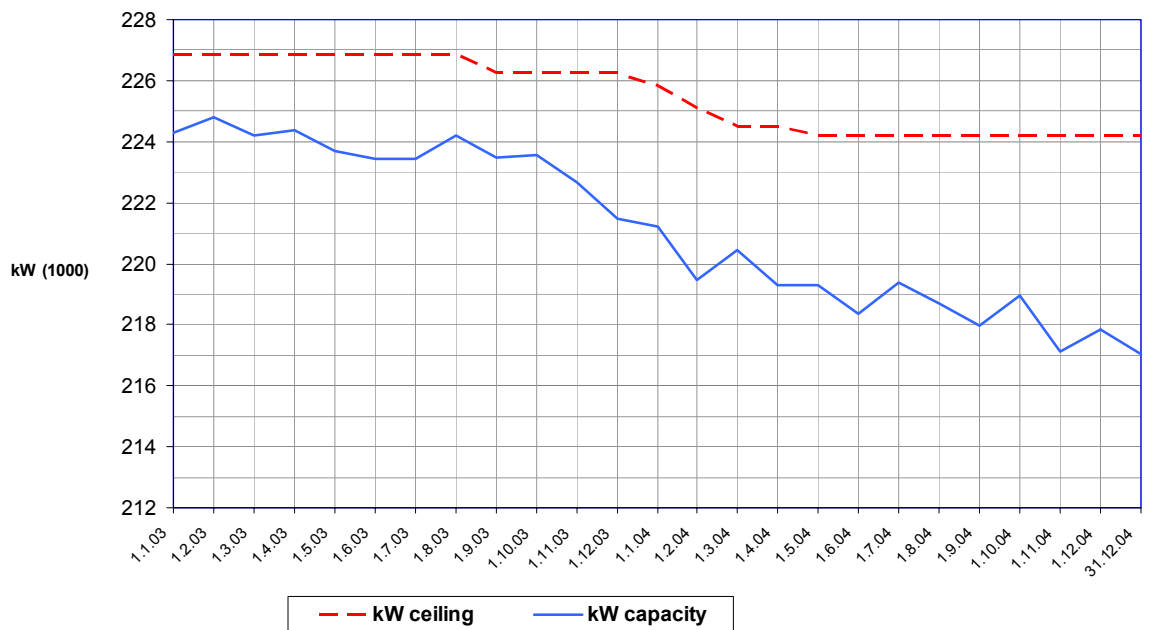
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.**



**Power of the Swedish fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.**



UNITED KINGDOM

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

GT _{FR} (1-1-2003)	GT ₁	GT ₂	GT ₃	GT ₄	GT ₀₃
241.066	0	0	11.848	0	252.914

kW _{FR} (1-1-2003)	kW ₁	kW ₂	kW ₃	kW ₄	kW ₀₃
942.539	0	0	35.629	0	978.168

b) Management of the entry exit regime until the end of 2004

United Kingdom		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 1 January 2003	GT _{FR}	241.066	kW _{FR}	942.539
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT ₀₃	252.914	kW ₀₃	978.168
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)		40.219		136.030
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GT _s	0		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		40.219		136.030
7	Exits financed with public aid	GT _a	16.603	kW _a	44.886
8	Other exits (not included in 7)		41.720		133.991
9	Total exits (7 + 8)		58.322		178.876
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (1 + 6 - 9)	GT _t	222.963	kW _t	899.694
11	Fleet ceiling on 31 December 2004 (2 - 35% 3 + 5 - 7)		236.312		933.283

Lines 1, 3, 5, 7 and 8 present figures as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

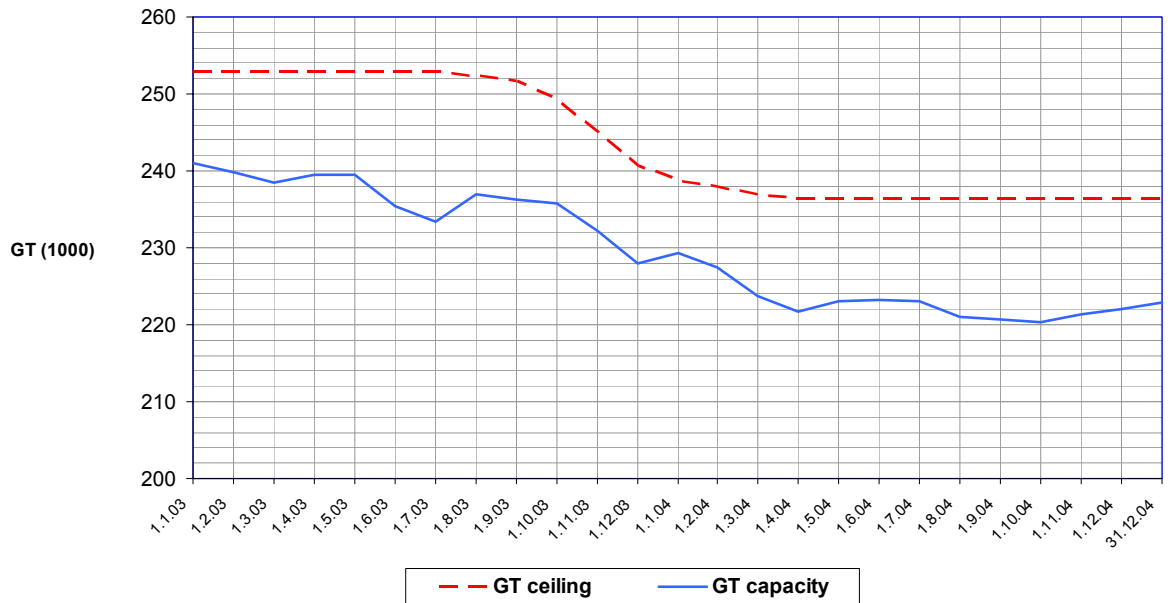
c) **Reference levels at the end of 2004**

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	16.603	kW_a	44.886
10	Capacity of the fleet on 31 December 2004 (a)	GT_t	222.963	kW_t	899.694
5	Reference level on 31 December 2004 (1 - 35% 2 + 3 - 4)	R(GT)_t	269.517	R(kW)_t	1.084.308

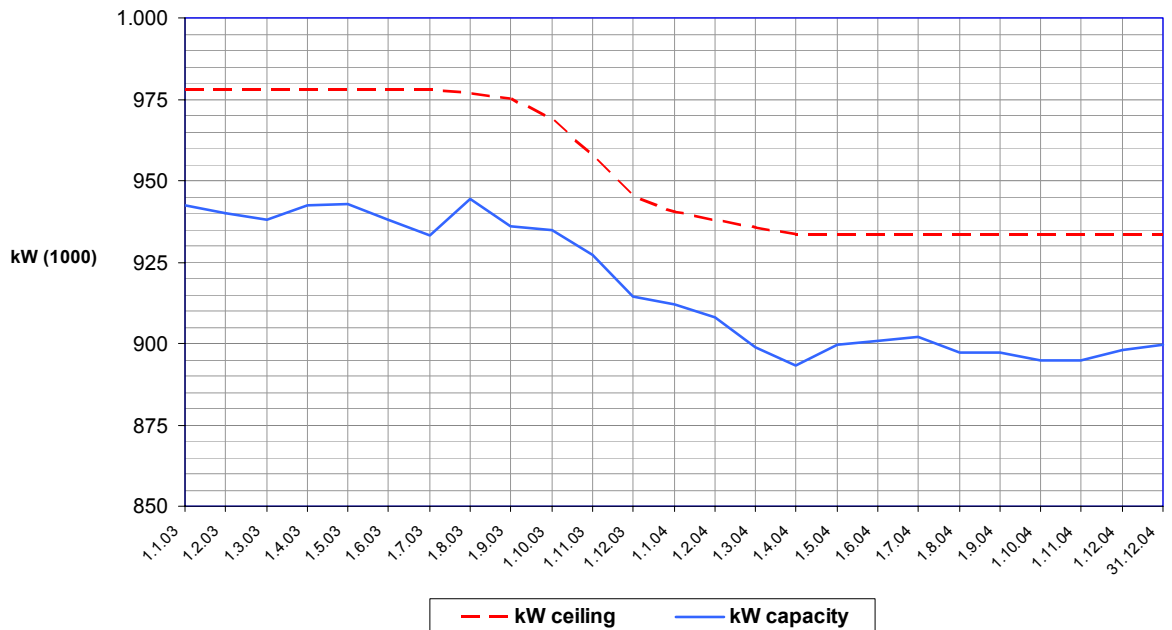
(a) Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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 2004.**



**Power of the British fleet compared to its power ceiling.
Evolution between 1 January 2003 and 31 December 2004.**



TECHNICAL ANNEX 3 - RESULTS OF THE OUTERMOST REGIONS FLEETS MANAGEMENT

This annex shows Member States compliance at 31 December 2004, 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.

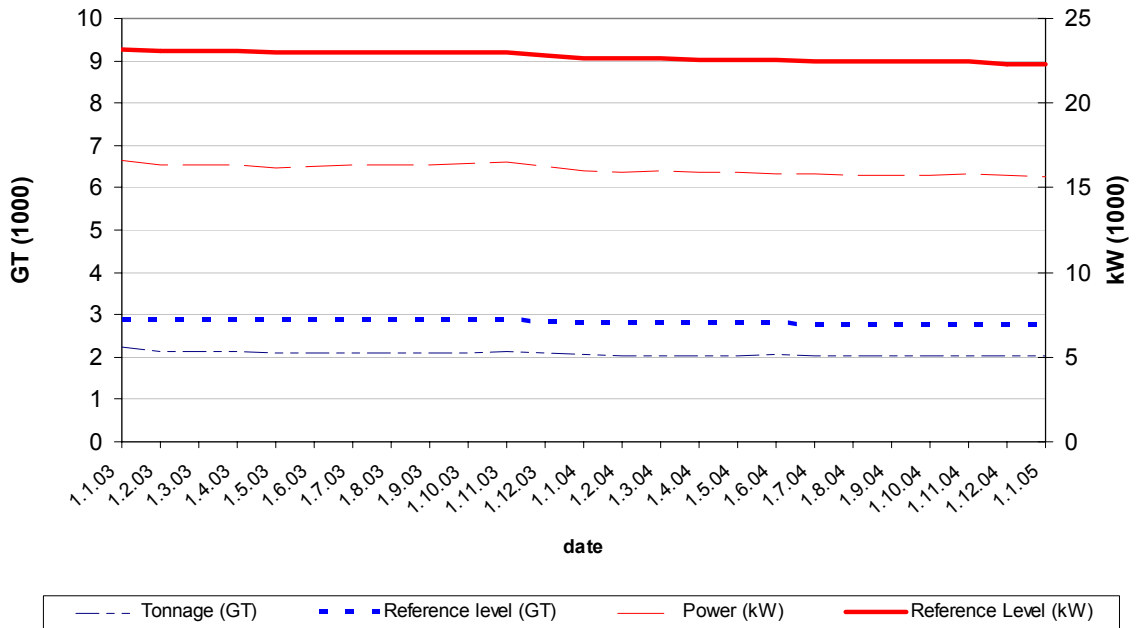
It is in this way that the graphs presented below have been calculated. Each of the tables summarises the situation on 31 December 2004

d) Management of capacity levels for outermost regions during 2004

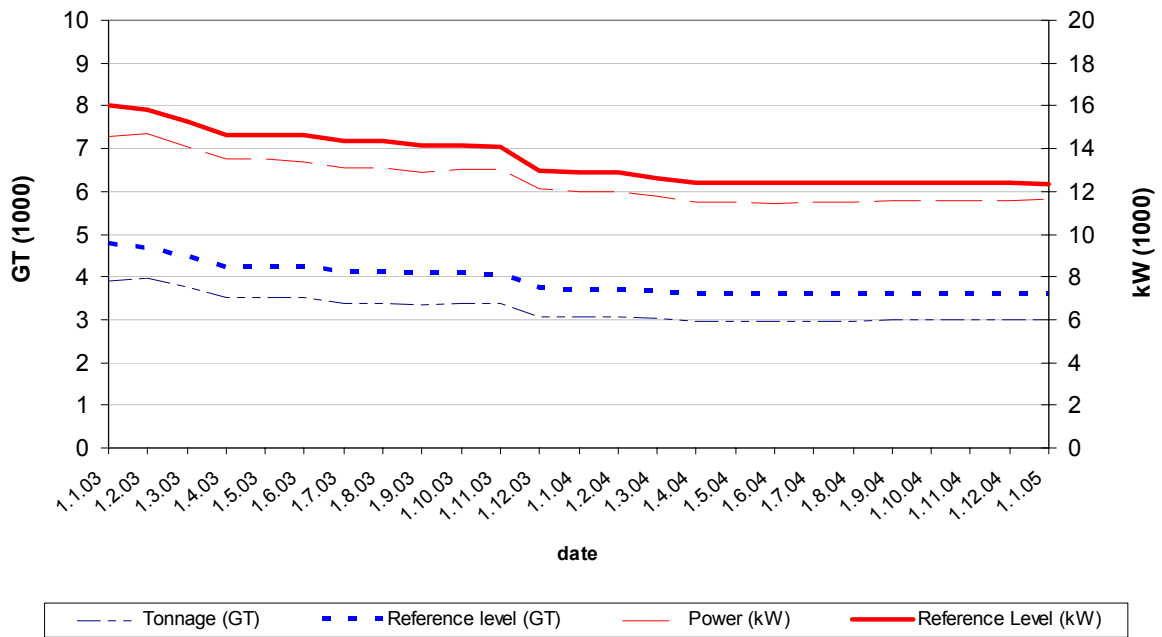
Canary Islands (Spain)		CA1 Length < 12 m EU waters		CA2 Length > 12 m EU waters		CA3 Length > 12 m International and third country waters	
		GT	kW	GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	2.878	23.202	4.779	16.055	51.167	90.680
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	2.243	16.600	3.912	14.564	46.203	84.118
3	Exits financed with public aid	126	954	1.189	3.754	18.592	38.020
4	Reference level on 31 December 2004 (1 - 3)	2.752	22.248	3.590	12.301	32.575	52.660
5	Capacity of the fleet on 31 December 2004	2.032	15.612	2.999	11.620	31.521	49.586

Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005.

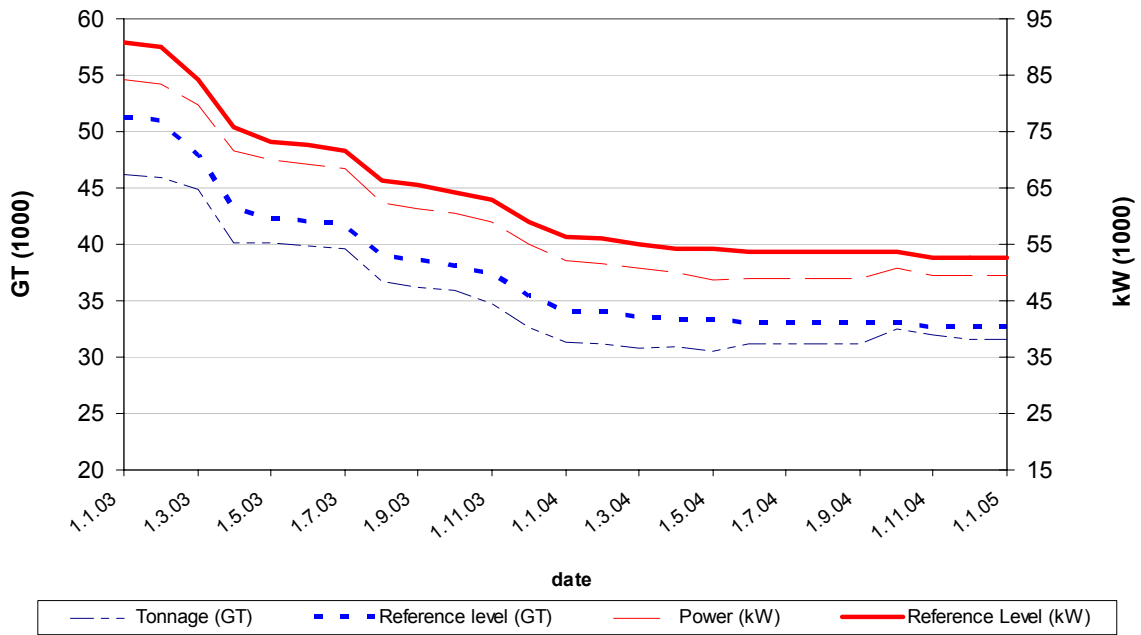
**Canary Islands. Vessels under 12 m in length EU waters (Segment CA1)
Evolution of its capacity compared to the reference levels.**



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



**Canary Islands. Vessels of more than 12 m in length.
International and third country waters (Segment CA2)
Evolution of its capacity compared to the reference levels.**

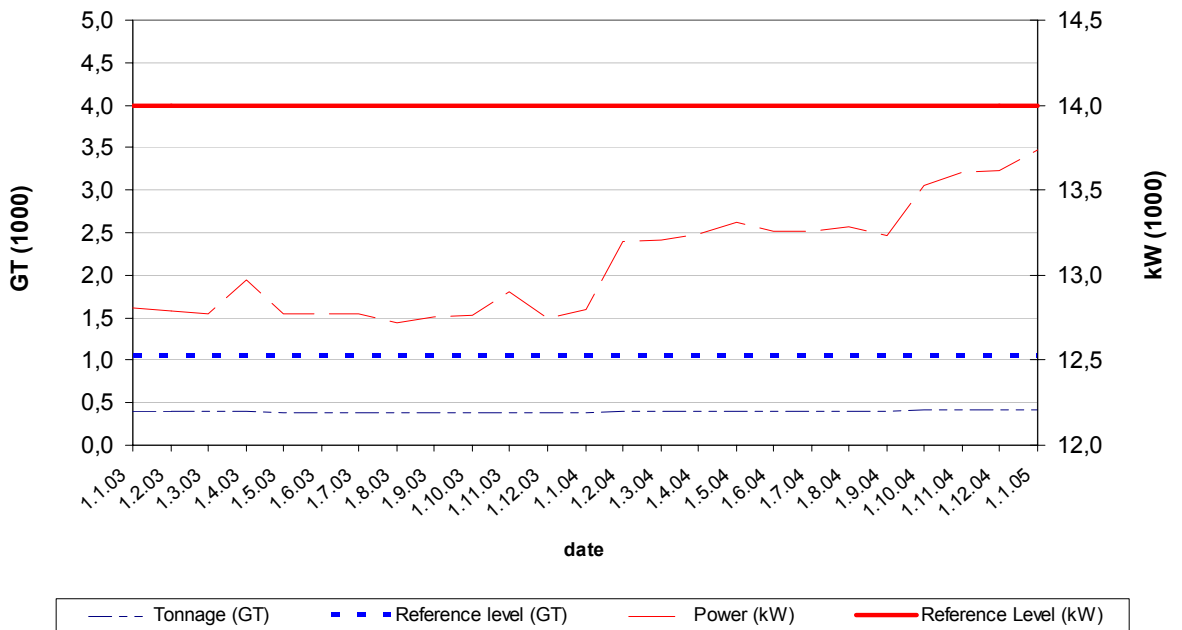


d) Management of capacity levels for outermost regions during 2004

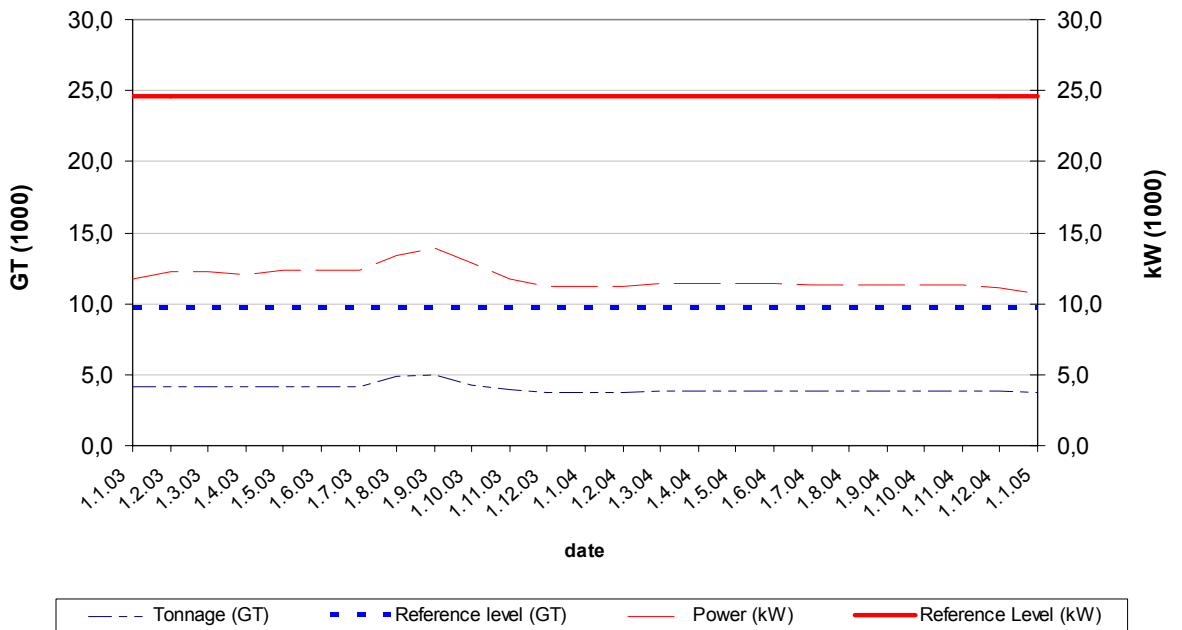
Reunion (French Overseas Department)		4FC Demersal and pelagic species. Length < 12 m		4FD Pelagic species. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	1.050	14.000	9.705	24.610
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	391	12.803	4.126	11.693
3	Exits financed with public aid	0	0	0	0
4	Reference level on 31 December 2004 (1 - 3)	1.050	14.000	9.705	24.610
5	Capacity of the fleet on 31 December 2004	419	13.736	3.760	10.652

Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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



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

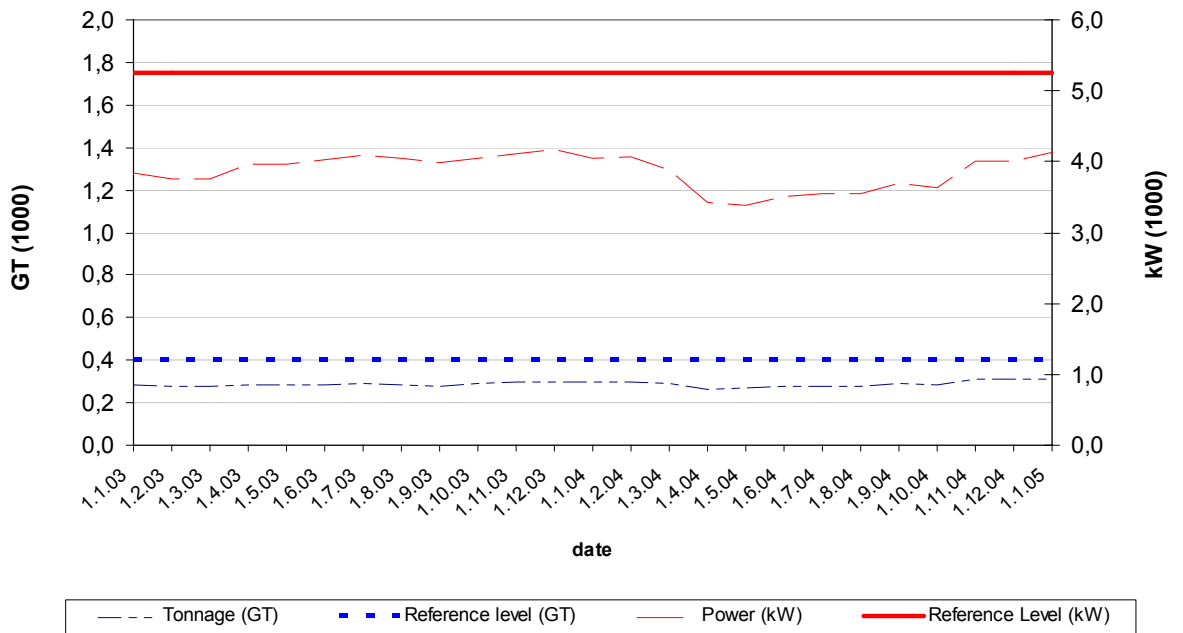


d) Management of capacity levels for outermost regions during 2004

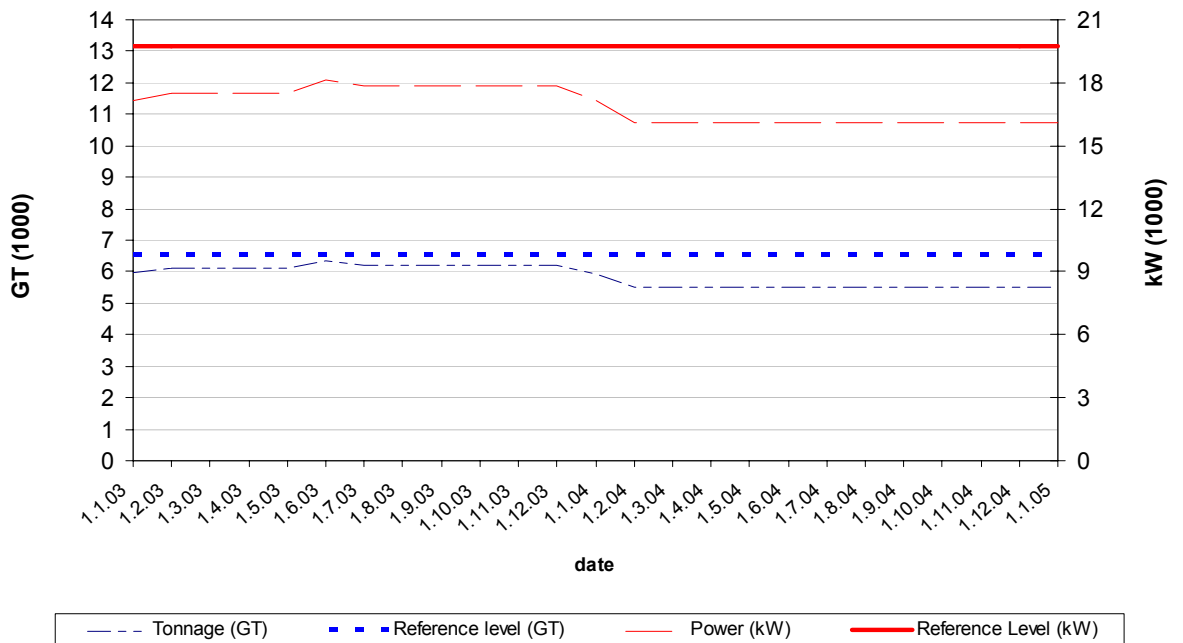
French Guiana		4FF Demersal and pelagic species. L < 12 m		4FG Shrimp vessels		4FH Pelagic species. Offshore vessels	
		GT	kW	GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	400	5.250	6.526	19.726	3.500	5.000
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	284	3.840	5.994	17.173	288	1.010
3	Exits financed with public aid	0	0	0	0	0	0
4	Reference level on 31 December 2004 (1 - 3)	400	5.250	6.526	19.726	3.500	5.000
5	Capacity of the fleet on 31 December 2004	313	4.123	5.499	16.092	222	675

Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

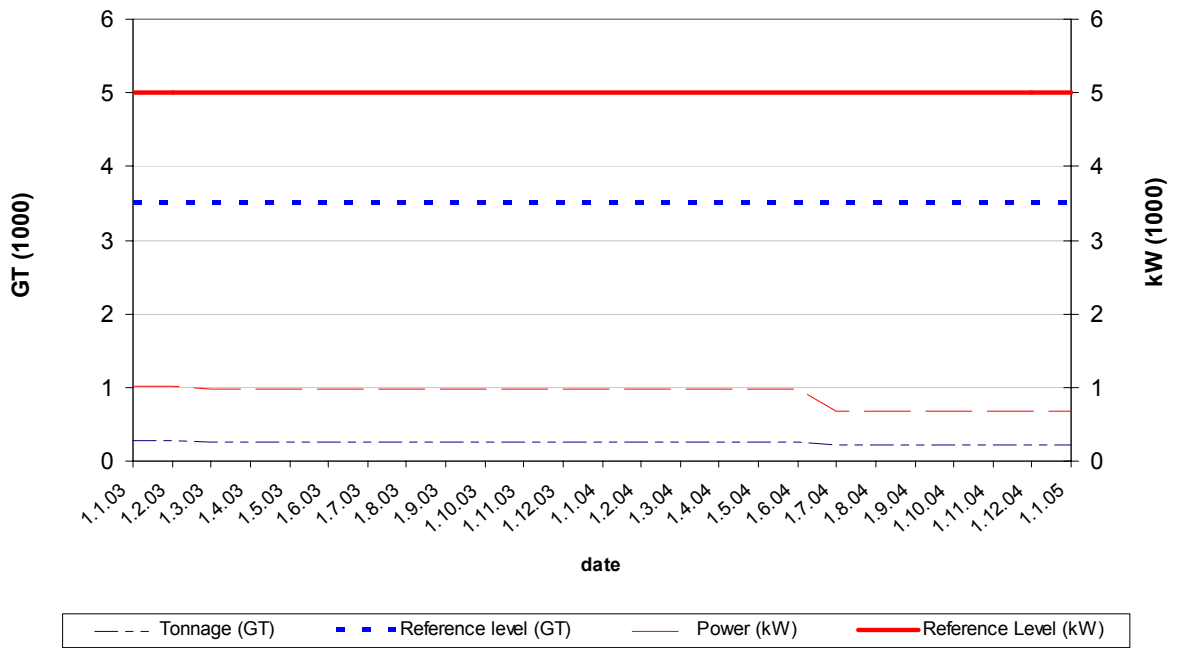
**French Guiana. Vessels of less than 12 m in length.
Demersal and pelagic species (Segment 4FF)
Evolution of its capacity compared to the reference levels.**



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



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



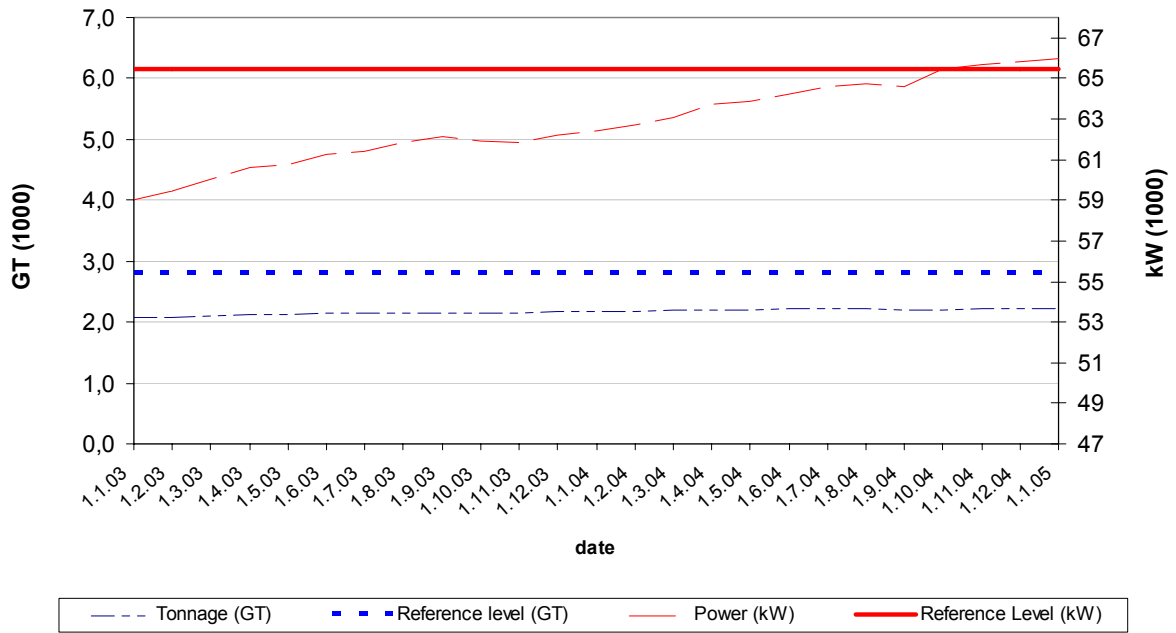
d) Management of capacity levels for outermost regions during 2004

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	2.069	59.005	848	2.598
3	Exits financed with public aid	0	0	0	0
4	Reference level on 31 December 2004 (1 - 3)	2.800	65.500	1.000	3.000
5	Capacity of the fleet on 31 December 2004	2.224	<i>66.007</i>	552	1.966

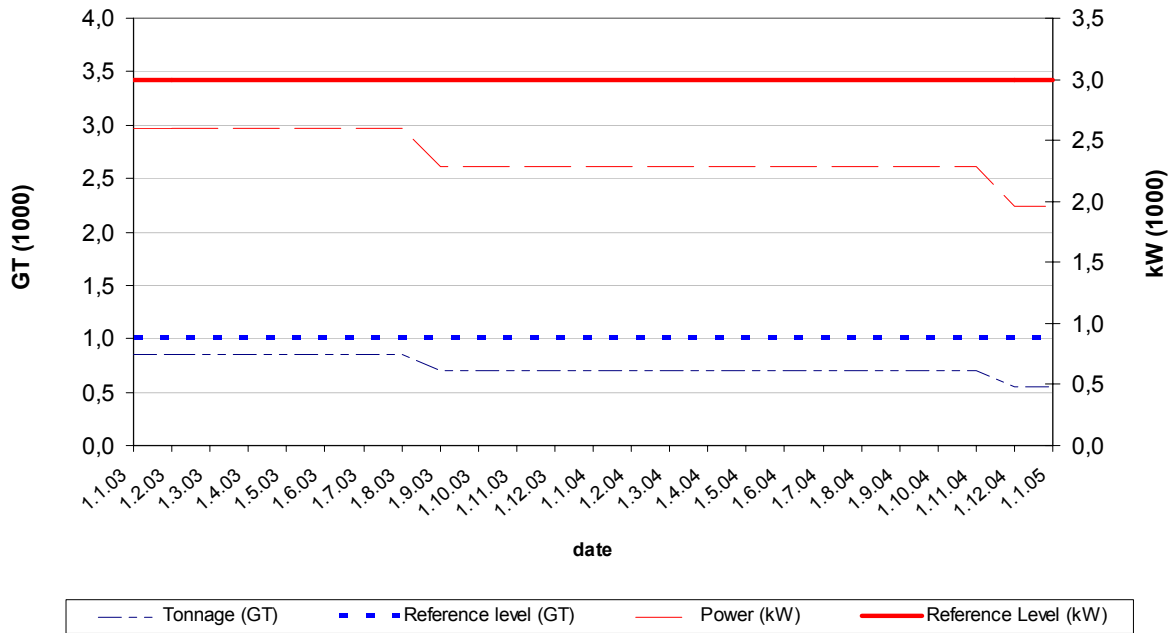
Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

Bold Italic indicates that the reference level has been exceeded.

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



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

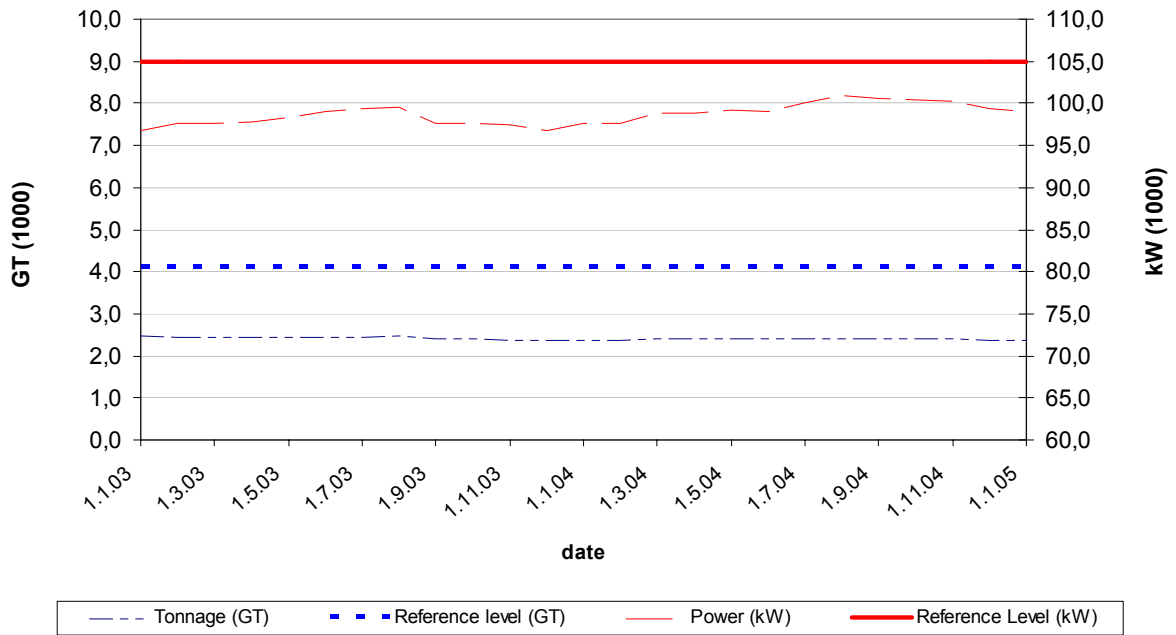


d) **Management of capacity levels for outermost regions during 2004**

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 2004 (1 - 3)	4.100	105.000	500	1.750
5	Capacity of the fleet on 31 December 2004	2.365	98.989	12	220

Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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

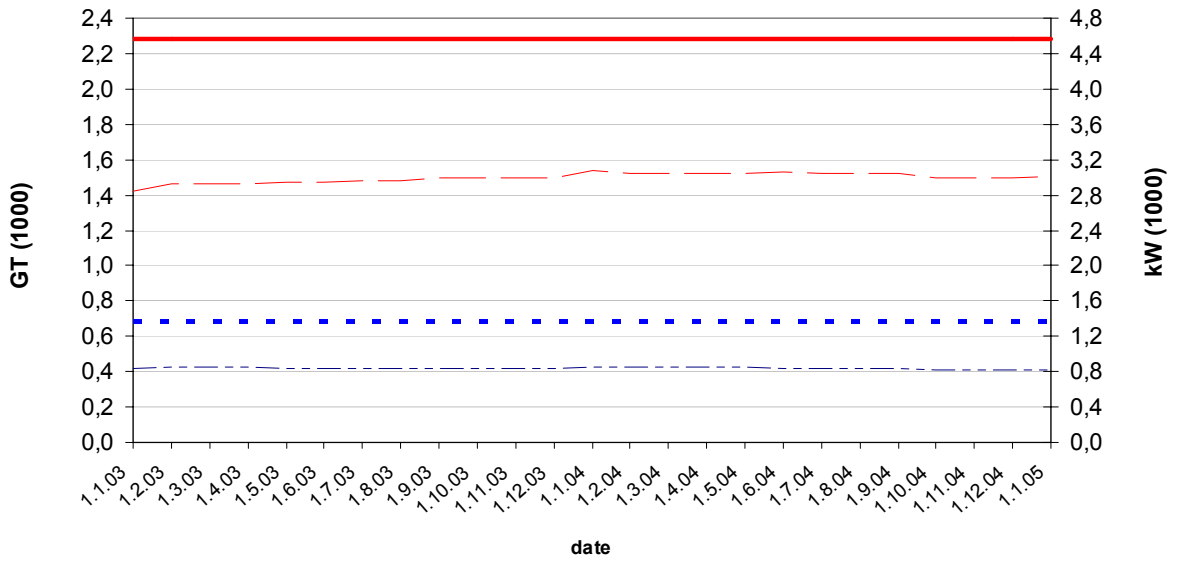


d) Management of capacity levels for outermost regions during 2004

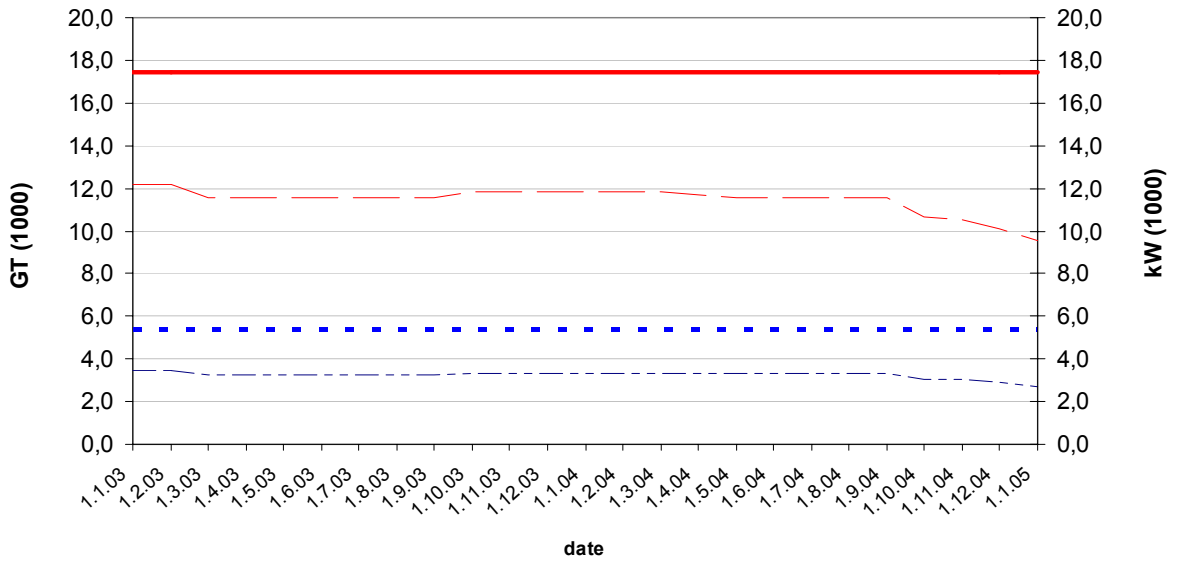
Madeira (Portugal)		4K6 Demersal species. Length < 12 m		4K7 Demersal and pelagic species. Length > 12 m		4K8 Pelagic species. Seine. Length > 12 m	
		GT	kW	GT	kW	GT	kW
1	Reference level on 1-1-2003	680	4.574	5.354	17.414	253	1.170
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	415	2.843	3.441	12.154	193	1.006
3	Exits financed with public aid	0	0	0	0	0	0
4	Reference level on 31 December 2004 (1 - 3)	680	4.574	5.354	17.414	253	1.170
5	Capacity of the fleet on 31 December 2004	414	3.007	2.733	9.567	193	1.006

Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

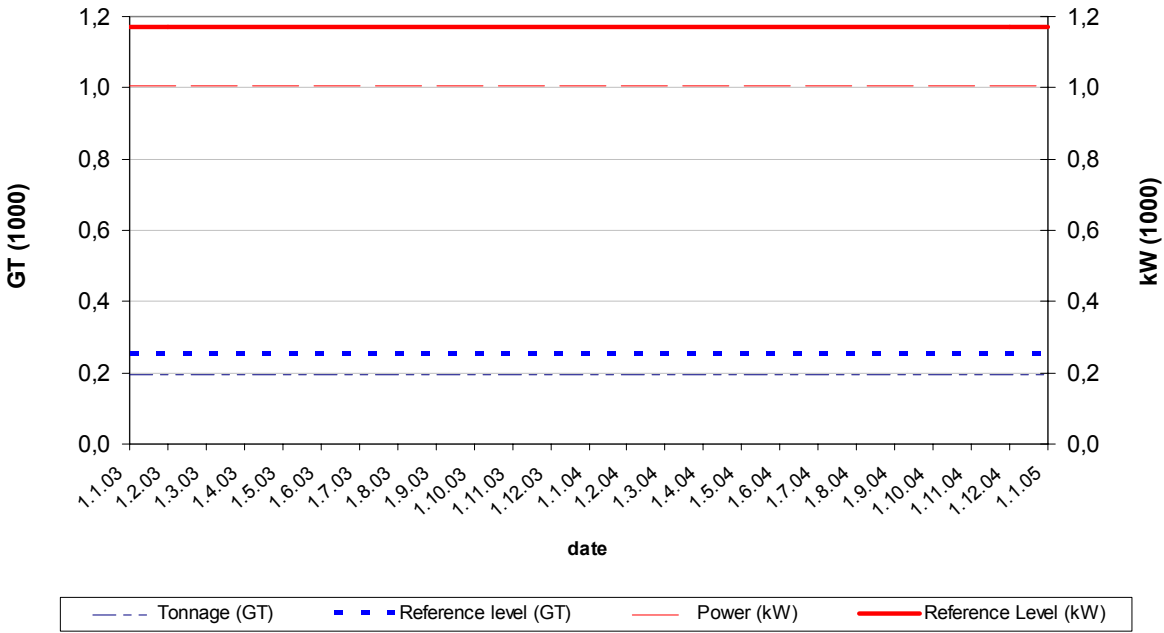
**Madeira. Vessels under 12 m in length Demersal species (Segment 4K6)
Evolution of its capacity compared to the reference levels.**



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



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

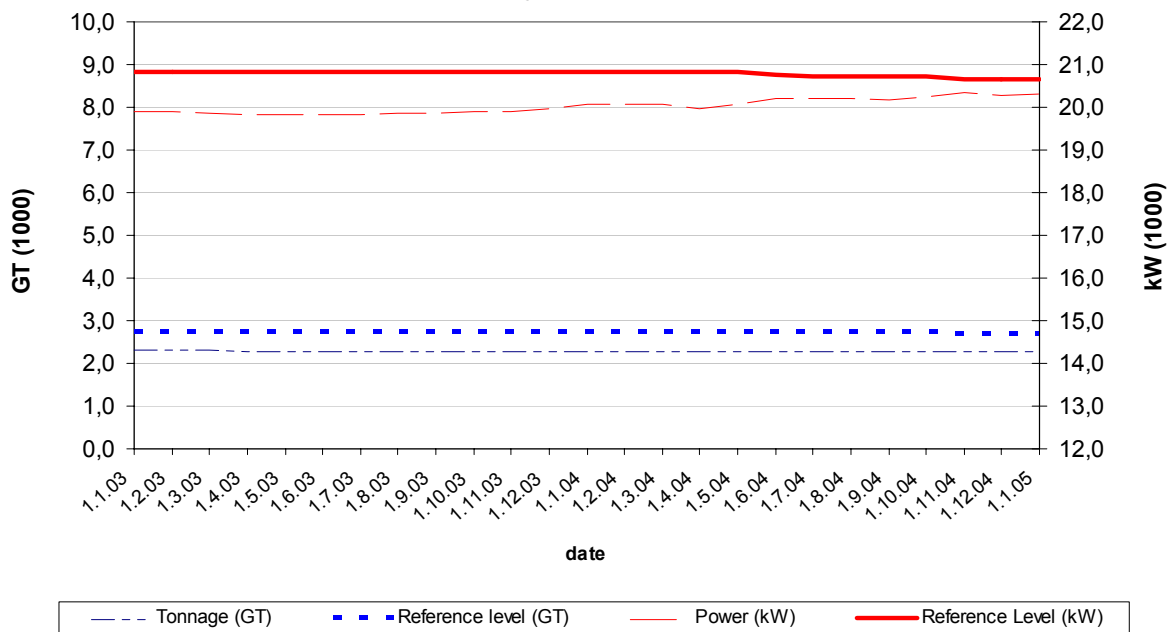


d) **Management of capacity levels for outermost regions during 2004**

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	2.297	19.902	10.158	29.886
3	Exits financed with public aid	14	157	320	999
4	Reference level on 31 December 2004 (1 - 3)	2.707	20.658	13.926	35.847
5	Capacity of the fleet on 31 December 2004	2.283	20.298	8.698	25.754

Situation as registered in the Community Fleet Register on 14 October 2005

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



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

