BAHR

Melding av foretakssammenslutning

jf. konkurranseloven § 18 første ledd

mellom

Solstad Offshore ASA,

Deep Sea Supply Plc

og

Farstad Shipping ASA

Oslo, 6. april 2017

Inneholder forretningshemmeligheter
jf. forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 2

Ref.: #7057362/2

Advokatfirmaet BA-HR DA
Tjuvholmen allé 16, Postboks 1524 Vika, NO-0117 Oslo, Tel: +47 21 00 00 50 Fax: +47 21 00 00 51
www.bahr.no Org.nr: NO 947 589 997

1. Melder

Foretaksopplysninger

Navn:	Solstad Offshore ASA
Org.nr.:	945 883 294
Adresse:	Postboks 13, 4297 Skudeneshavn

Foretaksopplysninger

Navn:	Farstad Shipping ASA
Org.nr.:	934 021 592
Adresse:	Postboks 1301 Sentrum, 6001 Ålesund

Foretaksopplysninger

Navn:	Deep Sea Supply Plc
Org.nr.:	HE 186838
Adresse:	P.O. Box 52240, CY-3302 Limassol, Cypros

Meldernes representant:

Navn:	Advokatfirmaet BA-HR DA
Kontaktperson:	Christoffer Mollestad / Ylva Kolsrud Lønvik
Saksansvarlig advokat:	Beret Sundet
Adresse:	Postboks 1524 Vika, 0117 Oslo
Telefon:	21 00 00 50 / 97 67 28 98 / 97 72 50 42
E-post:	chrmo@bahr.no / ylval@bahr.no

2. Transaksjonen og forretningsmessig rasjonale

2.1 Beskrivelse av foretakssammenslutningen

Foretakssammenslutningen gjennomføres ved at Deep Sea Supply Plc («**DESSC**») og Farstad Shipping ASA («**FAR**») fusjoneres inn i Solstad Offshore ASA («**SOFF**») («**Foretakssammenslutningen**») og innebærer dermed en fusjon av tre tidligere uavhengige foretak, jf. konkurranseloven § 17 bokstav a. Etter gjennomføringen av Foretakssammenslutningen vil ingen aksjonærer, verken alene eller i fellesskap, ha kontroll i SOFF.[1]

Foretakssammenslutningen vil gjennomføres som to parallelle fusjoner, etter følgende mønster:

DESSC/SOFF-fusjon:

[1] SOFF vil etter Foretakssammenslutningen eies 23,1 % av Aker Capital AS (delvis gjennom Ocean Yield ASA), 16,1 % av Hemen Holding Limited, 7,2 % av Solstad-familien (gjennom SOFF Invest AS og Ivan II AS) og 1,5 % av Farstad familien. De øvrige aksjene vil hovedsakelig eies av bankene og tidligere obligasjonseiere.

- Grensekryssende fusjon mellom DESSC og Solship Sub AS (datterselskap av SOFF)
- Fusjon mellom Solship Sub AS og Solship Invest 3 AS (datterselskap av SOFF), med oppgjør i SOFF-aksjer

FAR/SOFF-fusjon:

- Fusjon mellom FAR og Solship Invest 2 AS (datterselskap av SOFF), med oppgjør i SOFF-aksjer

Etter dette vil FAR og DESSC bli videreført av Solship Invest 2 AS og Solship Invest 3 AS.

Fusjonsplan I og II for DESSC og fusjonsplanen for FAR er tilgjengelig på Oslo Børs' hjemmesider.[2]

Foretakssammenslutningen vil ikke gjennomføres før alle relevante myndigheter har gitt nødvendige klareringer.

2.2 Forretningsmessig rasjonale

Som følge av høy oljepris (på nivået USD100-120/fat) i årene frem mot 2014 og et plutselig og sterkt fall i denne fra våren 2014 (ned mot nivået USD 40/fat), i 2015 og 2016 har markedet for offshoreserviceskip (OSV),[3] hvor partene har sin virksomhet, vært hardt presset over lengre tid. Den lave oljeprisen har ført til en vesentlig reduksjon særlig knyttet til lete- og utbyggingsaktivitet, som igjen har ført til betydelig overkapasitet i markedet for offshoreserviceskip. Partene er sterkt berørt av dette. De har alle mange av sine skip i opplag da de ikke får arbeid, og nye kontraktstildelinger skjer til meget lave priser.

I løpet av 2016 hadde FAR vært i økonomiske vanskeligheter og i forhandlinger med sine kreditorer over lengre tid. Den 30. juni 2016 inngikk selskapet en standstill-avtale med alle de finansielle kreditorene, som annonsert i børsmelding av 4. juli 2016. Siden den gang har standstill-perioden blitt utvidet flere ganger: 30. september 2016, 10. november 2016 og 20. desember 2016. På et tidspunkt i løpet av standstill-perioden inngikk FAR en ikke-bindende avtale med en investor for finansiell restrukturering som annonsert i børsmelding av 4. november 2016. Denne ikke-bindende avtalen ble senere en bindende avtale som annonsert i børsmelding av 24. november 2016. På slutten av standstill-perioden, 20. desember 2016, falt denne avtalen bort selv om diskusjonene var pågående. FAR besluttet ensidig å suspendere utbetalingen til alle de finansielle kreditorene fra 20. desember 2016. Den 27. desember besluttet FARs sikrede kreditorer å utvide standstill-perioden til 31. januar 2017. Innehaverne av obligasjonsgjelden, med en hovedstol på NOK 1,4 milliarder, var ikke del av standstill-avtalen. Den 5. januar opphørte diskusjonene med investoren som FAR hadde en avtale om finansiell restrukturering med. Oppsigelsen av

[2] http://www.newsweb.no/newsweb/search.do?messageId=423354

[3] OSV (Offshore Service Vessel) omfatter plattformsupplyskip (PSV - Platform Supply Vessel - lasteskip for transport av varer til og fra oljeinstallasjonene), ankerhåndteringsskip (AHTS - Anchor Handling Tug Supply - skip som blant annet benyttes i forbindelse med ankerhåndtering) og konstruksjonsserviceskip (CSV - Construction Service Vessel - skip som blant annet benyttes i forbindelse med konstruksjonsarbeid innen subsea).

avtalen ble annonsert med børsmelding samme dag. FAR stod ovenfor å måtte innfri NOK 400 millioner av obligasjonsgjelden på NOK 1,4 milliarder allerede 15. februar 2017 (som også ville kunne resultere i mislighold av andre lån). I tillegg var det behov for å finansiere levering fra skipsverftet av byggenummer 838 («Far Superior») med NOK 400 millioner, hvorav NOK 200 millioner var betinget fra banker og NOK 100 millioner fra verftet. FAR var dermed i reell fare for å gå konkurs.

I denne situasjonen inngikk FAR 5. februar 2017 en avtale med sine banker og visse andre kreditorer, blant annet Aker Capital AS («Aker»), i tillegg til Hemen Holding Limited («Hemen») om at kreditorene skulle bytte hele eller deler av sine fordringer mot nye aksjer i FAR (for obligasjonseierne skulle all gjeld konverteres til egenkapital), utsette avdrag og forfall på gjenværende gjeld og kontantinnskudd på NOK 650 millioner garantert av Aker og Hemen og om at FAR og DESSC (hvor Hemen er den største enkeltaksjonæren) deretter skulle søkes fusjonert inn i SOFF. Gjeldskonverteringen og innskudd av 600 av de NOK 650 millioner ble gjennomført 9. mars 2017. Dermed ble konkursen avverget, men den finansielle restrukturering som bevirket dette er dimensjonert ut fra planen om en etterfølgende fusjon, som nå er besluttet.

3. Beskrivelse av de involverte foretak

3.1 Omsetning

	Omsetning i Norge 2015 (NOK)
SOFF	[redacted]
DESSC	
FAR	

3.2 Nærmere om Solstad Offshore ASA (SOFF)

3.2.1 Selskapsstruktur

SOFF har hovedkontor i Skudeneshavn, og avdelingskontorer i Fosnavåg, Aberdeen, Singapore, Perth, Rio de Janeiro og Manila. SOFF er notert på Oslo Børs under ticker «SOFF». SOFF-gruppen har i dag om lag 1684 ansatte på sjø og land, hvorav om lag 799 ansatte er i Norge.

En oversikt over hovedselskapene i SOFF-gruppen følger nedenfor:

- Solship Invest 1 AS (100 %) med datterselskapene Rem Ship AS (100 %), Rem Vision AS/IS (56 %), SOFO Falnes AS (96 %), Rem Supply AS (73 %), SOFO Skude AS (94 %), Rem Star AS (100 %), Solstad Maritime AS (100 %), Rem Norway AS (100 %), Rem Crewing AS (100 %).
- Solstad Offshore Asia Pacific Ltd (100 %), som igjen eier 100 % av aksjene i Solstad Offshore Crewing Services Pte, Solstad Offshore Singapore Pte Ltd og Norce Offshore Pte Ltd.
- Solstad Shipping AS (100 %): Maritimt ansatte i Norge.
- Solstad Management AS (100 %): Managementselskap for landansatte på hovedkontoret i Skudeneshavn Karmøy.

- Solstad Rederi AS (100 %): Dette selskapet har også det heleide datterselskapet Normand Flower AS.
- Solstad Operations AS (100 %): Driftselskap.
- Nordmand Drift AS (100 %): Driftselskap utenfor rederibeskatningsreglene.
- Solstad Offshore Asia Pacific Ltc (100 %): Eier og holdingselskap for eier og driftselskap i Asia som blant annet eier 100 % av aksjene i Solstad Offshore Crewing Services Pte, Solstad Offshore Singapore Pte Ltd og Norce Offshore Pte Ltd.
- Solstad Offshore UK Ltd (100 %): Holdingselskap for eier og driftselskap i UK som blant annet eier 100 % av aksjene i Solstad Cable UK Ltd og Solstad Offshore Vessel UK Ltd.
- Solship Invest 1 AS (100 %) Holdingselskap til tidligere datterselskap i Rem Offshore ASA.
- Normand Maximum Limited (100 %): Holdingselskap til drift og eierskap av Normand Maximus.
- Trym Titan AS (100 %): Eierskap for to CSV-skip.
- Solstad Brasil AS (100 %): Holdingselskap for drift i Brasil som eier 100 % direkte og indirekte i datterselskapene Solstad Offshore Ltda (100 %) og Solstad Servicos Martimos Ltda (81 % / 19 %).
- Solstad Mexico AS (100 %): Drift av skip til Mexico.
- Normand Oceanic AS (50 %): Eierskap for ett skip.
- Normand Oceanic Chartering AS (50 %): Driftselskap.
- Normand Vision AS (100 %): Eierskap for ett skip.
- Normand Vision Chartering AS (100 %): Driftselskap.
- Nisa Inc (50 %: Eier- og driftselskap for ett skip.

Oversikten over selskapsstrukturen fremgår av vedlegg 1.

Vedlegg 1 Selskapskart for SOFF

I tillegg har SOFF følgende minoritetsinteresser:

- Deep Well AS (28 %): Leverer tjenester innen brønnintervensjon.
- Solstad Offshore Creweing Services Philippines (25 %): leverer bemanningstjenester til SOFF.
- Maximus Limited (25 %): Eierskap til fartøyet Normand Maximus.

3.2.2 Virksomhetsområde

SOFF er et norsk rederi som yter tjenester innenfor olje- og gassektoren. Selskapets skip yter en rekke tjenester innenfor petroleumsrelatert virksomhet, herunder installasjon, inspeksjon og vedlikehold av undervannsinstallasjoner, samt tradisjonelle forsynings- og ankerhåndteringstjenester.

Ved årsslutt 2016 hadde SOFF 61 skip. Selskapet eier og drifter 26 CSV skip, 16 AHTS-skip og 19 PSV-skip. Som følge av lav etterspørsel er [redacted] skip i opplag per mars 2017.[4]

Størstedelen av SOFFs virksomhet utføres av CSV- og AHTS-skip. For 2016 var fordelingen av omsetning per segment [redacted] for PSV, [redacted] for AHTS og [redacted] for CSV.

SOFF opererer over hele verden. I 2016 kom [redacted] av inntektene fra oppdrag utenfor Nordsjøen. Den geografiske fordelingen av omsetningen for 2016 er fordelt på [redacted] i Nordsjøen, [redacted] i Nord- og Mellom-Amerika, [redacted] i Middelhavet, [redacted] i Vest-Afrika, [redacted] i Sør-Amerika og [redacted] i Asia.

En oversikt over skip fremgår i tabellen nedenfor.

Skip	Verden	Hvorav i opplag	Nordsjøen	Hvorav i opplag
OSV-skip (total)	61	[redacted]	47	[redacted]
PSV-skip	19	[redacted]	19	[redacted]
AHTS-skip	16	[redacted]	12	[redacted]
CSV-skip	26	[redacted]	16	[redacted]

3.2.3 Medlemskap i bransjeorganisasjoner

- Norges Rederiforbund
- Nordisk Skibsrederiforbund
- International Marine Contractors Association (IMCA)
- Achilles
- Sellihca
- First Point Assessment (FPAL)
- Alere Toxicology
- Singapore Shipping Association (SSA)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).
- NCE Maritime CleanTech

3.3 Nærmere om Deep Sea Supply Plc (DESSC)

3.3.1 Selskapsstruktur

DESSC har hovedkontor i Limassol (Kypros), med avdelingskontorer i Norge, Singapore, Ukraina og Brasil. DESSC er notert på Oslo børs under ticker «DESSC». DESSC-gruppen har i dag om lag 319 ansatte på sjø og land, hvorav om lag 16 ansatte i Norge.

[4] Ref. note 3: OSV (Offshore Service Vessel) omfatter plattformsupplyskip (PSV - Platform Supply Vessel - lasteskip for transport av varer til og fra oljeinstallasjonene), ankerhåndteringsskip (AHTS - Anchor Handling Tug Supply - skip som blant annet benyttes i forbindelse med ankerhåndtering) og konstruksjonsserviceskip (CSV - Construction Service Vessel - skip som blant annet benyttes i forbindelse med konstruksjonsarbeid innen subsea).

En oversikt over DESSC-gruppen følger nedenfor:

- Deep Sea Supply Management AS (100 %): eier videre 100 % av aksjene i Deep Sea Supply Shipowning AS og Deep Sea Supply Navegação Marítima Ltda. Deep Sea Supply Management AS er et managementselskap som ansetter norske landansatte og utfører enkelte managementfunksjoner, samt drift av skip i Nordsjøen på vegne av andre gruppeselskaper. Deep Sea Supply Shipowning AS er et norsk skipseiende selskap med eierskap i én PSV. Deep Sea Supply Navegação Marítima Ltda er et brasiliansk rederi med eierskap i én PSV.
- DESS Cyprus Ltd (100 %): et kypriotisk skipseiende selskap med eierskap i én AHTS.
- DESS PSV Ltd (100 %): et kypriotisk skipseiende selskap med eierskap i to PSVer.
- DESS PSV II Ltd (100 %): et kypriotisk skipseiende selskap med eierskap i fire PSVer.
- DESS PSV III Ltd (100 %): et kypriotisk skipseiende selskap med eierskap i to PSVer.
- DESS PSV IV Ltd (100 %): et kypriotisk skipseiende selskap med eierskap i fire PSVer.
- DESS Invest Ltd (100 %): eier igjen 100 % av Deep Sea Supply Labuan Ltd, Deep Sea Supply Labuan II Ltd, Deep Sea Supply Management Sdn Bhd og Deep Sea Supply Crew Ltd, samt 50 % av joint venture Deep Sea Supply Australia Pty Ltd. Deep Sea Supply Labuan II Ltd er et malaysisk skipseiende selskap som er eier av én AHTS.
- Deep Sea Supply Management Pte Ltd (100 %): et Singapore-registrert managementselskap som ansetter landansatte i Singapore og driver skipsdrift på vegne av andre gruppeselskaper.
- Deep Sea Supply Servicos Maritimos Ltda (100 %): et brasiliansk serviceselskap som driver skip i Brasil.
- Deep Sea Supply AS (100 %): eier igjen 100 % av aksjene i Deep Sea Supply Shipowning I AS, Deep Sea Supply Shipowning II AS og Deep Sea Supply Shipowning III AS. Deep Sea Supply Shipowning I AS er et norsk skipseiende selskap med eierskap i seks AHTS og tre PSVer. Deep Sea Supply Shipowning II AS er et norsk selskap som har fem skip på lease-kontrakt med selskapet Ship Finance.
- DESS Aquaculture Shipping AS (50 %): eier igjen 100 % i DESS Aqua I AS og 100 % i DESS Aqua II AS. DESS Aquaculture Shipping AS er et Joint Venture med Marine Harvest. Selskapet har som formål å eie og drive skip beregnet for bruk i forbindelse med fiskeoppdrett gjennom heleide selskaper. DESS Aqua I AS er et norsk selskap med 2 brønnbåter under bygging. DESS Aqua II AS er et norsk selskap med én slaktebåt under bygging.

Oversikten over selskapsstrukturen fremgår av vedlegg 2.

Vedlegg 2 Selskapskart for DESSC

DESSC har ingen minoritetsinteresser.

3.3.2 Virksomhetsområde

DESSC er en internasjonal leverandør av offshore servicefartøyer til olje- og gassindustrien. Selskapets virksomhet er global i utstrekning. Flåten består av AHTS- og PSV-skip.[5]

Ved utgangen av 2016 hadde DESSC 37 heleide OSV-skip

Av disse 37 OSV-skipene er 12 AHTS-skip og 25 PSV-skip. Som følge av lav etterspørsel er [redacted] skip i opplag per mars 2017.

For 2015 var fordelingen av omsetning per segment [redacted] for PSV og [redacted] for AHTS.

DESSC opererer over hele verden. [redacted] av inntektene kom fra oppdrag utenfor Nordsjøen. For 2015 var den geografiske fordelingen av omsetningen fordelt på [redacted] i Nordsjøen, [redacted] i Asia og Australia, [redacted] i Sør-Amerika, [redacted] i Middelhavet og Svartehavet og [redacted] i Vest-Afrika.

En oversikt over skip fremgår i tabellen nedenfor.

Skip	Verden	Hvorav i opplag	Nordsjøen	Hvorav i opplag
OSV-skip (total)	37	[redacted]	12	[redacted]
PSV-skip	25	[redacted]	10	[redacted]
AHTS-skip	12	[redacted]	2	[redacted]
CSV-skip	-	-	-	-

3.3.3 Medlemskap i bransjeorganisasjoner

- International Marine Contractors Association (IMCA)
- Achilles / FPAL (Pre-qualification process European oil and gas industry)
- Oil Companies International Marine Forum - Offshore Vessel Inspection Database (OCIMF-OVID)
- ABEAM - Brazilian Association of the Offshore Support Companies
- SYNDARAMA - National Union of the Offshore Navigation Companies
- ABRAN - Assossiação dos Armadores da Noruega
- SindaRio

[5] Som nevnt ovenfor har DEESC i tillegg etablert et 50 %-eiet Joint Venture med Marine Harvest med formål å eie og drive skip knyttet til oppdrettsnæringen.

3.4 Nærmere om Farstad Shipping ASA (FAR)

3.4.1 Selskapsstruktur

FAR har hovedkontor i Ålesund, med avdelingskontorer i Melbourne, Perth, Singapore Macaé og Rio de Janeiro. FAR er notert på Oslo Børs under ticker «FAR». FAR-gruppen har om lag 1500 ansatte på sjø og land, hvorav i overkant av 410 ansatte i Norge.

En oversikt over FAR-gruppen følger nedenfor.

- Farstad Shipping ASA: morselskap i gruppen
- Farstad Brasil AS (100 %): et holdingselskap som eier 100 % av aksjene i Farstad Shipping Ltda og 90 % av aksjene i Farstad do Brasil Navegacao Ltda. Farstad Shipping Ltda, Rio de Janeiro (100 %): eier tre brasilbygde skip og er managementselskap for gruppens øvrige skip i Brasil. Farstad do Brasil Navegacao Ltda, Rio de Janeiro (100 %): gir garanti for import av reservedeler m.m. til Brasil, for øvrig liten aktivitet.
- Farstad Shipping Pte Ltd, Singapore (100 %): eier 100 % av aksjene i Farstad Shipping Crewing Services Pte Ltd. Farstad Shipping Pte Ltd har management for gruppens skip i South East Asia. Eier fem skip.
- Farstad Australia AS (100 %): et holdingselskap som eier 100 % av aksjene i Farstad Shipping (Indian Pacific) Pty. Ltd, som igjen eier 100 % av aksjene i Farstad Shipping Offshore Simulator Center Pty. Ltd. Farstad Shipping (Indian Pacific) Pty. Ltd, Perth (100 %): managementselskap for gruppens skip utenfor Australia. Farstad Shipping Offshore Simulator Center Pty. Ltd., Perth (100 %): driver et simulator-senter for offshore-personnel.
- Farstad Africa AS (100 %): et holdingselskap som igjen eier 49 % av aksjene i Quimbriz.
- Farstad Shipping Aalesund AS (100 %): bemanningsselskap for norske sjømenn i gruppen.
- Farstad Construction AS (100 %): eier 4 skip.
- Farstad Shipping Ltd, Aberdeen (100 %): et management selskap og tidligere skipseiende selskap.
- Farstad Subsea AS (100 %) som igjen eier 100 % av aksjene i Far Superior AS. Farstad. Subsea AS har kontrakten med en kunde og har management for et CSV skip. Far Superior AS (100 %): eier ett CSV-skip.
- Farstad Offshore AS (100 %): befraktningsselskap for en del av skipene i gruppen.
- Farstad Marine AS (100 %): eier åtte skip.
- Farstad Supply AS (100 %) som igjen eier 100 % av aksjene i holdingselskapet Farstad International AS, som igjen eier 50 % av aksjene i Partrederiet International Offshore Services ANS (PR IOS) (de resterende 50 % eies direkte av Farstad Supply AS). Farstad Supply-gruppen er selskapet med flest skip, totalt 35 skip, inkludert to skip i det heleide PR IOS.

Oversikten over selskapsstrukturen fremgår av vedlegg 3.

Vedlegg 3 Selskapskart for FAR

FAR har ingen minoritetsinteresser.

3.4.2 Virksomhetsområde

FAR er en internasjonal leverandør av offshore servicefartøyer til olje- og gassindustrien. Selskapets virksomhet er global i utstrekning.

Ved utgangen av 2016 hadde FAR 56 heleide og deleide skip, hvorav ett var under bygging. Selskapet eier og drifter 27 AHTS-skip, 22 PSV-skip og 7 CSV-skip. Per mars 2017 er [redacted] skip i opplag, som følge av lav etterspørsel.

Størstedelen av FARs virksomhet utføres av AHTS- og PSV-skip. For 2016 var fordelingen av omsetning per segment [redacted] for PSV, [redacted] for AHTS og [redacted] for CSV.

[redacted] av FARs inntekter for 2016 skriver seg fra virksomhet utenfor Nordsjøen. For 2016 var den geografiske fordelingen av omsetningen fordelt på [redacted] i Nordsjøen, [redacted] i Vest-Europa, Afrika og Mexico, [redacted] i Asia og Australia, og [redacted] i Sør-Amerika.

En oversikt over skip per mars 2017 fremgår i tabellen nedenfor.

Skip	Verden	Hvorav i opplag	Nordsjøen	Hvorav i opplag
OSV-skip (total)	56	[redacted]	14	[redacted]
PSV-skip	22	[redacted]	8	[redacted]
AHTS-skip	27	[redacted]	5	[redacted]
CSV-skip	7	[redacted]	1	[redacted]

Per 13. mars 2017 hadde FAR-flåten en kontraktsdekning på [redacted] for 2017 ([redacted] ekskludert opsjoner).

3.4.3 Medlemskap i bransjeorganisasjoner:

- Norges Rederiforbund
- Nordisk Skibsrederiforbund
- International Support Vessels Owners' Association (ISOA)
- International Marine Contractors Association (IMCA)
- International Marine Purchasing Association (IMPA)
- Achilles
- Sellihca
- First Point Assessment (FPAL)
- Alere Toxicology
- Singapore Shipping Association (SSA)
- Singapore Business Federation (SBF)
- Brazilian ship-owner association (ABEAM)
- Brazilian branch of NSA (Norwegian ship-owner association) (ABRAN)
- Norwegian Brazilian Chamber of Commerce (NBCC)

- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).

4. Markeder som berøres av foretakssammenslutningen

SOFF, DESSC og FAR har overlappende virksomhet innen markedet for globale offshore shipping-tjenester. I det følgende vil det redegjøres for de relevante produkt- og geografiske markeder.

4.1 Markedet for offshoreserviceskip (OSV)

OSV-skip benyttes av oljeselskapene (operatører) under hele oljefeltets livssyklus, herunder leting, utvikling og produksjon. Aktivitetsnivået i olje- og gassektoren er sterkt påvirket av oljeprisen. Følgelig er aktivitetsnivået innen OSV også meget utsatt for prissvingninger.

Hovedkategoriene av OSV-skip er som nevnt plattform-supply skip (PSV), ankerhåndteringsskip (AHTS) og konstruksjonsserviceskip (CSV).

PSV-skip benyttes i hovedsak til transport av gods, utstyr og andre forsyninger (slik som boreslam og kjemikalier) til og fra offshoreinstallasjoner.

AHTS-skip benyttes i hovedsak til å slepe rigger fra et oljefelt til et annet, samt til å ankre rigger og andre OSV-skip. I tillegg er ofte AHTS-skip rigget for brann- og redningsoperasjoner og kan mobiliseres med tilleggsutstyr som gjør dem i stand til å delta i subseaoperasjoner i konkurranse med CSV-skip. AHTS-skipene er normalt større og dyrere enn for eksempel PSV-skip, men har likevel egenskaper som gjør dem egnet til transport i konkurranse med PSV-skip, selv om AHTS-skip generelt har mindre lagringskapasitet.

CSV-skip benyttes til subseaoperasjoner. De er normalt større enn andre OSV-skip og typisk utstyrt med mer avansert tilleggsutstyr. Utstyret anvendes i forbindelse med installasjon/konstruksjon, vedlikeholdsarbeid og inspeksjon av subseautstyr, samt rørlegging.

Den teknologiske utviklingen har som følge av endret etterspørsel gått i retning av stadig flere flerbruks- og spesialskip. Skillelinjene mellom skipstypene har dermed i økende grad blitt flyende.

Majoriteten av aktørene i OSV-markedet driver virksomhet med både PSV-, AHTS- og CSV-skip. Etter meldernes vurdering bør det derfor legges til grunn ett felles produktmarked for OSV-tjenester.

For denne meldingen er det, etter meldernes oppfatning, imidlertid ikke nødvendig å foreta en endelig avgrensning av det relevante produktmarkedet, da melderne uansett markedsavgrensning ikke får en markedsandel som overstiger 6,4 % i et hypotetisk marked avgrenset til CSV-skip. Vi vil for fullstendighets skyld likevel fremlegge med informasjon om de snevrere segmentene for PSV, AHTS og CSV.

4.2 Markedet for OSV-tjenester er globalt

Etter meldernes oppfatning er markedet for OSV-tjenester globalt. Aktørene i markedet er internasjonale og opererer over hele verden. Som eksempel kan det nevnes at alle melderne opererer i Nordsjøen, Sør-Amerika, Australia, Asia og Vest-Afrika. Rederiene flytter kapasiteten dit etterspørselen til enhver tid er. Dette tilsier også at markedet er globalt.

Skipene og utstyret som benyttes er i det vesentlige det samme uavhengig av geografisk region. Regulatoriske krav er også i hovedsak de samme. Dette innebærer at aktørene konkurrerer om kundekontrakter på global basis.

Det er etter meldernes oppfatning ikke grunnlag for å anse Nordsjøen som et eget marked, da kontrakter også her er gjenstand for konkurranse mellom aktører fra hele verden. Som eksempler på ikke-europeiske rederier med aktivitet i Nordsjøen kan nevnes Tidewater,[6] Gulfmark,[7] Nordic American Offshore[8] og GOL Offshore.[9] Totalt anslås antall operatører i Nordsjømarkedet til å være i underkant av 40.[10]

Da foretakssammenslutningen, uavhengig av konkret markedsavgrensning, ikke vil ha en samlet markedsandel som overstiger 18,8 % (i et hypotetisk avgrenset marked for AHTS-skip i Nordsjøen), vil melderne for fullstendighets skyld oppgi markedsandeler også for et hypotetisk snevrere geografisk marked avgrenset til Nordsjøen.

5. Konkurransemessige virkninger av foretakssammenslutningen

Det globale OSV-markedet er svært fragmentert, og partene er små aktører. Markedet består av internasjonale aktører som opererer over hele verden alt avhengig av konkret etterspørsel. Det er flere aktører som har betraktelig større flåte enn partene. Markedet er lite konsentrert og preges av sterk konkurranse.

Som følge av fallet i oljeprisen har etterspørselen i OSV-markedet gått betraktelig ned, både globalt og i Nordsjøen. Markedet preges av overkapasitet noe som har ført til at flere skip er i opplag. Per mars 2017 lå hele 21,8 % av OSV-skipene i opplag globalt, hvorav 19,1 % AHTS-skip, 28,2 % PSV-skip og 9,5 % CSV-skip. I Nordsjøen lå 31,9 % OSV-skip i opplag, hvorav 38,5 % AHTS-skip, 38,6 % PSV-skip og 12 % CSV-skip.[11]

Nedgangen i etterspørsel har ført til at markedet har vært vitne til oppsigelser og en rekke restruktureringer. Foretakssammenslutningen er en direkte konsekvens av nedgangen.[12] Det er klare holdepunkter for at det blir nedgang i OSV-markedet også i fortsettelsen.

---

[6] Amerikansk selskap med tilstedeværelse over hele verden, se hjemmeside: www.tdw.com. Kjøpte det norske rederiet Troms Offshore AS i 2013, se hjemmeside: www.tromsoffshore.no
[7] Amerikansk selskap med tilstedeværelse over hele verden, se hjemmeside: www.gulfmark.com
[8] Selskap registrert i Bermuda, se hjemmeside: www.nao.bm
[9] Indisk selskap, se hjemmeside: www.greatoffshore.com
[10] Basert på anslag fra skipsmeglerbyråer melderne er i kontakt med gjennom sin virksomhet. I følge listene til IHS Petrodata er det 106 selskaper som har båter som operer i Storbritannia eller Norge.
[11] Basert på bearbeidet data fra IHS Petrodata per 24. mars 2017
[12] Og som nevnt en forutsetning for fortsatt drift i FAR.

Overkapasiteten innebærer i praksis at det ikke er mulig, selv for de største aktørene, å øke prisene. Dette tilsier at konkurrentenes responsmuligheter er svært gode.

Etablering av virksomhet i OSV-markedet er avhengig av tilgang på kapital og kompetanse, samt visse lisens- og regulatoriske krav. I et marked med lav etterspørsel vil kapitaltilgangen være svak, men det vil samtidig være god tilgang på kompetanse. Tilgang på kapital er imidlertid god under normale markedsforhold.

Overkapasiteten bidrar til at nyetableringer i den fremtidige perioden er mindre sannsynlig. På samme tid er imidlertid overkapasiteten så betydelig at det ikke er usannsynlig at det kommer nye aktører som tar i bruk overkapasiteten ved å kjøpe tonnasje i et forsøk på å konkurrere på kontrakter. Melderne anser derfor etableringshindringene for å være lave, noe som også bekreftes av den fragmenterte markedsstrukturen.

Kjøperne av OSV-tjenester er i hovedsak operatører av oljefelt og entreprenørselskaper innen subsea. Som punkt 6.1 viser, stod de tre største kundene for [redacted], [redacted] og [redacted] av henholdsvis SOFF, DESSC og FAR sin omsetning. Kundene har dermed relativt stor betydning for selskapene, noe som tilsier betydelig kjøpermakt. Få forespørsler etter lengre kontrakter og hard konkurranse om de kontraktene som er i markedet innebærer dessuten økt kjøpermakt. Oljeselskapene har gått over til å leie tonnasje i spotmarkedet. Ofte ender skipene opp med å tilby prisnivåer rundt operasjonskostnader. At det eksisterer kjøpermakt i petroleumsnæringen har Konkurransetilsynet slått fast i sin utredning av 3. oktober 2016 «Petroleumsnæringen og kjøpermakt». Tilsvarende gjør seg gjeldende i øvrige relevante områder knyttet til petroleumsnæringen.

Per mars 2017 består verdensflåten av 4311 OSV-skip, hvorav 1807 er PSV-skip, 1988 er AHTS-skip og 516 er CSV-skip.[13] Globalt gir dette partene følgende markedsandeler:

	AHTS	PSV	CSV	OSV
SOFF	16	19	26	61
DESSC	12	25	-	37
FAR	27	22	7	56
Totalt antall for partene	55	66	33	154
Globalt	1988	1807	516	4311
Markedsandel	2,8 %	3,7 %	6,4 %	3,6 %

[13] Basert på data fra IHS Petrodata per 24. mars 2017

Slik vist i tabellen ovenfor gir eide skip partene en samlet markedsandel på henholdsvis ca. 3,6 % i det totale OSV-markedet, 3,7 % i PSV-segmentet, 2,8 % i AHTS-segmentet og 6,4 % i CSV-segmentet.

Som nevnt tidligere har nedgangen i markedet ført til at en betydelig andel av den globale flåten ligger i opplag. Til tross for at disse skipene representerer tilgjengelig kapasitet, er markedsandeler basert på antall skip eksklusive de som er i opplag et godt uttrykk for en aktørs markedsposisjon på nåværende tidspunkt. Eksklusive skip i opplag er totalmarkedet på 3372 OSV-skip, hvorav 1297 er PSV-skip, 1608 er AHTS-skip 467 er CSV-skip. Partene får da samlet markedsandel på henholdsvis ca. [redacted] det totale OSV-markedet, [redacted] i PSV-segmentet, [redacted] i AHTS-segmentet og [redacted] i CSV-segmentet.

Foretakssammenslutningen gir følgelig ikke opphav til noen horisontalt berørte markeder. I det følgende vil det for fullstendighetens skyld allikevel oppgis markedsandeler for et hypotetisk snevert geografisk marked for OSV-tjenester avgrenset til Nordsjøen, herunder for de enkelte segmenter fordelt etter type skip.

Per august 2016 består Nordsjøflåten av 501 OSV-skip, hvorav 275 er PSV-skip, 101 er AHTS-skip og 125 er CSV-skip. I Nordsjøen gir dette partene følgende markedsandeler:

	AHTS	PSV	CSV	OSV
SOFF	12	19	16	47
DESSC	2	10	-	12
FAR	5	8	1	14
Totalt antall for partene	19	37	17	73
Nordsjøen	101	275	125	501
Markedsandel	18,8 %	13,5 %	13,6 %	14,6 %

Basert på antall eide skip får partene en samlet markedsandel på henholdsvis ca. 14,6 % i det totale OSV-markedet, 13,5 % i PSV- segmentet, 18,8 % i AHTS- segmentet og 13,6 % i CSV-segmentet.

Eksklusive skip i opplag består Nordsjøflåten av 341 OSV-skip, hvorav 169 er PSV-skip, 62 er AHTS-skip og 110 er CSV-skip. Partene får etter dette en samlet markedsandel på henholdsvis ca. [redacted] i det totale OSV-markedet, [redacted] i PSV-segmentet, [redacted] i AHTS-segmentet og [redacted] i CSV-segmentet. Følgelig gir Foretakssammenslutningen heller ikke opphav til noen horisontalt berørte markeder i Nordsjøen.

6. Viktigste kunder, konkurrenter og leverandører

6.1 Partenes viktigste kunder i OSV-markedet

Partenes viktigste kunder i det globale OSV-markedet og hvor stor andel av meldernes salg hver av disse står i 2016 for:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

Partenes viktigste kunder i et hypotetisk OSV-marked avgrenset til Nordsjøen og hvor stor andel av meldernes salg hver av disse står for:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

6.1.1 Partenes viktigste kunder i et hypotetisk PSV-marked

Partenes viktigste kunder i et hypotetisk globalt PSV-marked:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

Partenes viktigste kunder i et hypotetisk PSV-marked avgrenset til Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

6.1.2 Partenes viktigste kunder i et hypotetisk AHTS-marked

Partenes viktigste kunder i et hypotetisk globalt AHTS-marked:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

Partenes viktigste kunder i et hypotetisk AHTS-marked avgrenset til Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

6.1.3 Partenes viktigste kunder i et hypotetisk CSV-marked

Partenes viktigste kunder i et hypotetisk globalt CSV-marked:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	N/A	[redacted]

Partenes viktigste kunder i et hypotetisk CSV-marked avgrenset til Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	N/A	[redacted]

6.2 Partenes viktigste konkurrenter i OSV-markedet

Partenes viktigste konkurrenter i det globale OSV-markedet og hvor stor markedsandel disse er estimert å ha i OSV-markedet:

SOFF	DESSC	FAR
DOF[redacted]	Tidewater[redacted]	Siem
Maersk[redacted]	Bourbon Offshore[redacted]	Solstad
Bourbon[redacted]	Edison Chouest[redacted]	DOF
Siem Offshore[redacted]	Swire Pacific[redacted]	Mærsk
Olympic Shipping[redacted]	GulfMark[redacted]	Tidewater

Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk OSV-marked avgrenset til Nordsjøen og hvor stor markedsandel disse er estimert å ha i OSV-markedet for Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
DOF [redacted]	GulfMark [redacted]	Siem
Maersk [redacted]	DOF [redacted]	Solstad
Bourbon [redacted]	Island Offshore [redacted]	Olympic
Siem Offshore [redacted]	Møkster [redacted]	Havila
Olympic Shipping [redacted]	Havila [redacted]	Island

6.2.1 Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk PSV-marked

Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk globalt PSV-marked:

SOFF	DESSC	FAR
Tidewater	Eidson Chouest	Siem
Farstad	Tidewater	Tidewater
GulfMark	Bourbon Offshore	Swire
Bourbon	Hornbeck	Gulf
DOF	GulfMark	Mærsk

Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk PSV-marked avgrenset til Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
DOF	GulfMark	Havila
NAO	Island Offshore	Island
GulfMark	DOF	Eidesvik
Farstad	Møkster	Solstad
Island	Havila	Olympic

6.2.2 Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk AHTS-marked

Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk globalt AHTS-marked:

SOFF	DESSC	FAR
Mærsk	Tidewater	Siem
Farstad	Bourbon Offshore	Mærsk
Olympic	Swire Pacific	Olympic
Siem	COSL	Solstad
DOF	Maersk Supply Service	DOF

Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk AHTS-marked avgrenset til Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
K-Line	Maersk Supply Services	Havila
Siem	Solstad Shipping	Olympic
Farstad	Siem Offshore	Solstad
Viking Supply Ships	Viking Supply Ships	Siem
Mærsk	SOF	Mærsk

6.2.3 Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk CSV-marked

Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk globalt CSV-marked:

SOFF	DESSC	FAR
DOF	N/A	Solstad
Bourbon		DOF
Siem		Siem
Sealion		Bourbon
Mærsk		Eidesvik

Partenes viktigste konkurrenter i et hypotetisk CSV-marked avgrenset til Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
DOF	N/A	Solstad
Olympic		Olympic
Siem		DOF
Eidesvik		Eidesvik
Østensjø		Siem

6.3 Partenes viktigste leverandører i det globale OSV-markedet

Partenes viktigste leverandører i det globale OSV-markedet og hvor andel av meldernes innkjøp hver av disse står for:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

Partenes viktigste leverandører i et hypotetisk OSV-marked avgrenset til Nordsjøen og hvor stor andel av innkjøp hver av disse står for i OSV-markedet for Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

6.3.1 Partenes viktigste leverandører i PSV-markedet

Partenes viktigste leverandører i et hypotetisk globalt PSV-marked:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

Partenes viktigste leverandører i et hypotetisk PSV-marked avgrenset til Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

6.3.2 Partenes viktigste leverandører i AHTS-markedet

Partenes viktigste leverandører i et hypotetisk globalt AHTS-marked::

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

Partenes viktigste leverandører i et hypotetisk AHTS-marked:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	[redacted]	[redacted]

6.3.3 Partenes viktigste leverandører i CSV-markedet

Partenes viktigste leverandører i et hypotetisk globalt CSV-marked:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	N/A	[redacted]

Partenes viktigste leverandører i et hypotetisk CSV-marked avgrenset til Nordsjøen:

SOFF	DESSC	FAR
[redacted]	N/A	N/A

7. Effektivitetsgevinster

Foretakssammenslutningen muliggjør en mer kostnadseffektiv og hensiktsmessig organisering av virksomheten i det fusjonerte selskapet. SOFF vil etter foretakssammenslutningen kunne realisere stordriftsfordeler og synergier velegnede til å sette selskapet i stand til å være en effektiv og konkurransedyktig markedsaktør i det internasjonale markedet for offshore shippingtjenester. Kapitalsterke eiere vil sikre en langsiktighet som representerer en verdifull sikkerhet i en krevende markedssituasjon.

Foretakssammenslutningen muliggjør dessuten videre drift i FAR, som i fravær av restrukturering og fusjon ville stått i overhengende fare for å gå konkurs.

8. Årsregnskaper

Godkjente årsrapporter med tilhørende årsregnskap for 2015 for SOFF, DESSC og FAR er offentlig tilgjengelig via selskapenes respektive nettsider. De vedlegges også til meldingen som vedlegg 4-6.

Vedlegg 4 Årsrapport SOFF

Vedlegg 5 Årsrapport DESSC

Vedlegg 6 Årsrapport FAR

9. Andre opplysninger

Foruten Norge, er foretakssammenslutningen meldt i Brasil.

10. Offentlighet

Denne meldingen inneholder konkurransesensitive forretningshemmeligheter, som skal unntas offentlighet. Slik informasjon er markert med grønn bakgrunn. En begrunnelse for de opplysninger som skal unntas offentlighet følger vedlagt.

Vedlegg 7 Begrunnelse av forretningshemmeligheter i konkurransemelding av 6. april 2017 om fusjonen mellom Solstad Offshore ASA, Deep Sea Supply Plc og Farstad Shipping ASA

* * *

Med vennlig hilsen
for Advokatfirmaet BA-HR DA

Ylva Kolsrud Lønvik

Ylva Kolsrud Lønvik
Advokatfullmektig
Saksansvarlig advokat: Beret Sundet