

Konkurransetilsynet

Pr. e-post

Ansvarlig advokat:
Jan Magne Juuhl-Langseth

Vår ref.:
69412 501 JJU/JJU

Deres ref.:

Oslo
5. juli 2017

Melding av Havila Holding AS ' overtakelse av felles kontroll over Volstad Maritime AS

1 Kontaktinformasjon

Melder nr. 1: Ola Volstad

Adresse: Korsvika Terrasse 91, 6006 Ålesund

Melders representant: Advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig AS

Kontaktperson: Jan Magne Juuhl-Langseth

Tlf: 21 95 55 00 / 966 44 440

E-post: jmjl@svw.no

Melder nr. 2: Havila Holding AS

Adresse: Mjølstadneset, 6092 Fosnavåg / Postboks 215, 6099 Fosnavåg

Organisasjonsnummer: 979 366 256

Kontaktperson: Advokat Eivind Stage, advokatfirmaet Wikborg, Rein & Co. AS
Ansvarlig advokat: Stein Pettersen

Tlf: 55 21 52 15 / 41 49 98 80

E-post: spe@wr.no

Øvrige involverte foretak: Volstad Maritime AS

Adresse: Postboks 1137
6001 Ålesund

Organisasjonsnummer: 971 156 961

Kontaktperson: Samme som for melder nr. 1.

2 Beskrivelse av foretakssammenslutningen

Transaksjonen gjennomføres ved at Ola Volstad ("OV"), som i dag eier samtlige 820.000 aksjer i Volstad Maritime AS ("VM"/"Selskapet"), selger 82.000 aksjer til Havila Holding AS ("HH") (eller et datterselskap av dette selskapet, som inngår i samme konsern), og at VM deretter gjennomfører en rettet emisjon mot HH hvor det utstedes 656.000 nye aksjer til HH. I etterkant av salget og emisjonen vil henholdsvis OV og HH hver inneha 50 % av aksjene i VM. Alle aksjer er i samme klasse.

Det vil dessuten inngås en aksjonæravtale som gjennom rett til å oppnevne styremedlemmer og særskilte vetorettigheter sikrer at partene oppnår felles kontroll. Melder anser det klart at det etter gjennomføringen foreligger en endring av kontroll i Selskapet fra enekontroll på OV's hånd til felles kontroll mellom partene på varig basis. Videre er det partenes intensjon å børsnotere Selskapet i løpet av en 4-8 års periode.

Bilag 1: Term Sheet datert 13. juni 2017

Rasjonalet for transaksjonen er først og fremst at VM har en betydelig gjeldsbelastning som medfører at dagens eiere ikke alene kan kapitalisere opp selskapet til å tåle en vedvarende svak markedssituasjon.

Det er derfor behov for, og et krav fra finansieringsinstitusjonene for VM, at det innhentes ekstern kapital raskt. HH har sagt seg villig til å gå inn med slik kapital mot å motta 50 % av aksjene i selskapet, hvilket da skaper en tilstrekkelig finansiert enhet som er posisjonert for videre drift.

Bilag 2: Utdrag av presentasjon til långiverne datert [REDACTED]

Partene har nå lagt opp til å gjennomføre transaksjonen med virkning fra den [REDACTED]. Bakgrunnen for dette er at selskapet har en betydelig gjeldsforpliktelse som [REDACTED] og at det er nødvendig å hente den ovenfor omtalte kapitalen fra HH for å innfri denne gjeldsforpliktelsen, samt en omfattende restrukturering av selskapets totale gjeld.

På basis av den prekære situasjonen for selskapet ber vi om at Konkurransetilsynet prioriterer saken for å unngå at partene lider tap. Om det ikke er mulig å ferdigbehandle meldingen innen fristen for refinansiering den 24. juli 2017, bes det om at Konkurransetilsynet treffer vedtak om unntak fra gjennomføringsforbudet, jf. krrl. § 19 annet ledd.

Som det vil fremgå med tydelighet av de opplysninger som gis i meldingen, så reiser ikke transaksjonen spørsmål av materiell art som aktualiserer inngrep etter krrl. § 16 første ledd, og et potensielt vedtak om inngrep vil heller ikke vanskeliggjøres som følge av gjennomføring av transaksjonen fordi eventuelle avhjelpende tiltak vil kunne gjennomføres også etter gjennomføring.

3 Beskrivelse av de involverte foretakene/personene og foretak i samme konsern

3.1 Volstad Maritime AS

Volstad Maritime AS driver rederivirksomhet og tilhørende virksomhet. Selskapet har sitt hovedkontor i Ålesund, og baserer sin drift på langtidsutleie av skip til industrielle aktører, som bruker skipene til oppdrag i petroleumsindustrien over hele verden. Selskapet operer eller driver ikke andre skip enn de som er helt eller delvis eiet av selskapet. Selskapet eier i alt 5 skip alene, og 4 skip sammen med andre eiere/investorer. Samtlige av skipene er av type subsea / seismikk.¹

¹Se <http://www.volstad.com/Fleet.aspx> for flåteoversikt.

3.2 Ola Volstad

Ola Volstad har ingen næringsvirksomhet utover den virksomhet som drives gjennom Volstad Maritime AS, jf. punkt 3.1. Han har vært selskapets eneeier siden etableringen i 1994.

3.3 Havila Holding AS

Havila Holding AS ("HH") eies indirekte av medlemmer av Sævik-familien gjennom investeringsselskaper. En oversikt over konsernets virksomhetsområder følger nedenfor.

Verft

- Havyard Group ASA ("Havyard") (ca 57 %): Havyard med datterselskaper driver verftsvirksomhet innen offshore-, fiskeri- og havbruksfartøy. Havyards virksomhet består i design og bygging av fartøy til offshore- og fiskeri/havbruksnæringen.

Næringseiendom

- Havila Ariel AS (100 %): Eier tre næringseiendommer gjennom ulike datterselskaper. Eiendommene består av kontorbygg som leies ut til kunder innen offshore, hvorav to er lokalisert i Stavanger og en i Hareid/ Hjørungavåg i Møre og Romsdal.
- Øvrige eiendommer leies ut internt i konsernet.

Passasjertransport

- Havila Holdings datterselskap Havilafjord AS eier majoritetseier i Fjord1 AS (67 %), som er en norsk aktør innen ferge- og hurtigbåtmarkedene.
- Gjennom selskapet Sp/F Skansabrekka (50 %), registrert på Island, har Havila felles kontroll over PF Smyril Line. Selskapet operer en kommersiell rute mellom Danmark, Island og Færøyene.

Offshorerederi

- Havila Shipping ASA ("Havila Shipping") med datterselskaper driver offshorerederivirksomhet fra selskapets hovedkontor i Fosnavåg. Havila Shipping opererer en flåte på 25 offshoreserviceskip, hvorav 13 er av typen plattformforsyningsskip (PSV), 8 er ankerhåndteringsfartøy (AHTS), 1 (innleid) områdeberedskapsfartøy (RRV), og 3 subsea fartøy (CSV). Virksomheten er organisert hovedsakelig gjennom de 100 % skipseiende selskapene Havila Ships AS, Havila Subcon AS og Havila Offshore Labuan Ltd. Rederiet har kontor i Singapore gjennom det 50 % eide selskapet POSH Havila Pte Ltd. Rederiet har også kontor i Brasil, Labuan og Aberdeen.
- Havila eier 50 % i selskapet P/F Skansi Offshore ("Skansi Offshore"), som er et mindre offshorerederi registrert på Færøyene. Skansi Offshore har fem 5 offshoreserviceskip, alle av type PSV.

En oversikt over selskapene i Havila-konsernet fremgår av:

Bilag 3: Konsernstruktur Havila

4 Navn på de fem viktigste konkurrenter, kunder og leverandører

Som det vil fremgå av tabellene nedenfor, er det liten grad av overlapp på leverandør- og kundesiden. Som det fremgår av punkt 3 har partene overlapp innen offshorerederivirksomheten. Idet partene opererer innenfor samme marked, er det naturlig nok overlapp / sammenfall på konkurrentsiden, men markedet er meget fragmentert og har en rekke aktører av forskjellig størrelse.

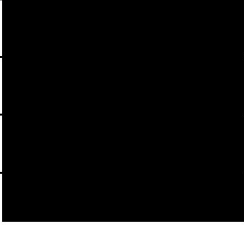
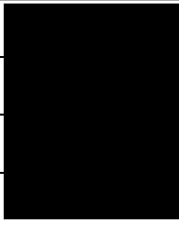
4.1 Voldstad Maritime AS

4.1.1 Konkurrenter

Selskapet har en rekke konkurrenter i et verdensomspennende marked preget av hard konkurranse. Som eksempler nevnes:

- Dof Subsea
- Solstad/Farstad
- Olympic Shipping
- Siem Offshore
- GC Rieber
- BOA
- Forland
- Eidesvik
- Østensjø
- Island Offshore

4.1.2 Viktigste kunder

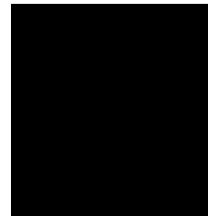
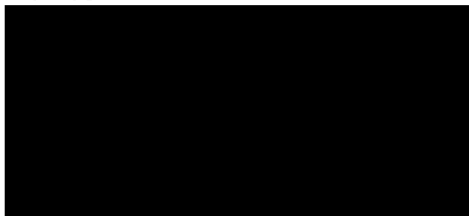
Volstad Maritime AS			Omsetning 2016	
1.				
2.				
3.				
4.				
5.	N/A			

4.1.3 Viktigste leverandører

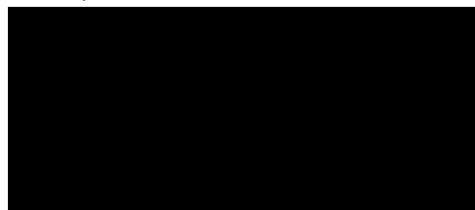
Leverandørsiden forandrer seg ofte noe fra år til år avhengig av innkjøpsbetingelser og forhandlinger. Det er siste år ikke kjøpt inn nye skip grunnet markedssituasjonen og selskapets kritiske finansielle

situasjon. Melder har valgt å oppgi leveranser til hvert enkelt skip for å gi et komplett bilde av den fragmenterte leverandørsiden. Alle tall er fra 2016.

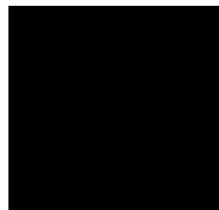
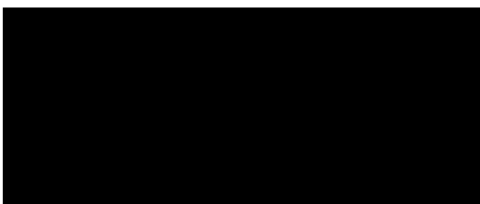
Deep Cygnus



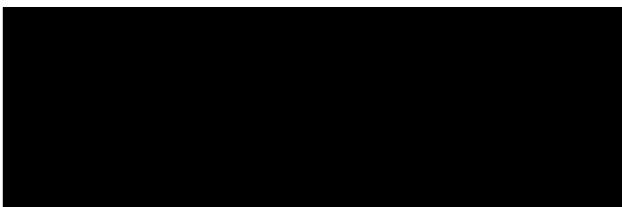
Geo Caspian



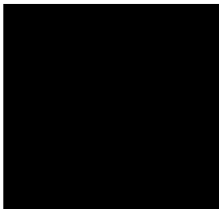
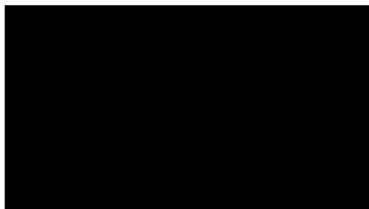
Grand Canyon



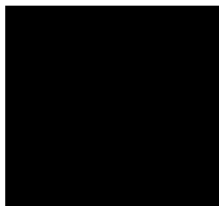
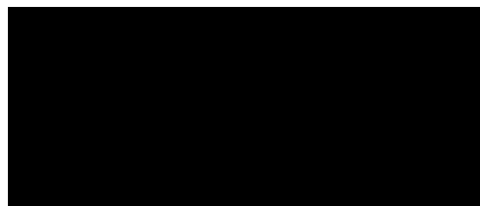
Grand Canyon II



Grand Canyon III



Volantis



Volstad Seismic (Bibby Topaz og Geco Bluefin)



4.2 Havila Holding AS

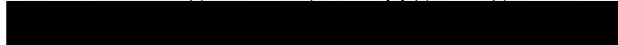
Ettersom partene har overlappende virksomhet innen offshorerederi, begrenses angivelsen av viktigste konkurrenter, kunder og leverandører for HH til det som gjelder Havila Shipping.

4.2.1 Viktigste konkurrenter

HH har en rekke konkurrenter i et verdensomspennende marked preget av hard konkurranse. De viktigste konkurrentene er:



For fullstendighets skyld oppgis også de viktigste konkurrentene innen subseasegmentet:



4.2.2 Viktigste kunder

Havila Holding AS	

4.2.3 Viktigste leverandører

Havila Holding AS	
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	

5 Ingen horisontalt berørte markeder

5.1 Det relevante produktmarkedet

Partene har overlappende virksomhet innen offshoreserviceskip (OSV²). OSV-skip benyttes av oljeselskapene (operatører) under hele oljefeltets livssyklus, særlig i forbindelse med utvikling (herunder leting) og produksjon.

Hovedkategoriene av OSV-skip er plattformsupplyskip (PSV³), ankerhåndteringsskip (AHTS⁴) og konstruksjonsserviceskip/subsea (CSV⁵). I tillegg kommer områdeberedskapsfartøy (RRV⁶) og andre spesialskip.

PSV-skip benyttes i hovedsak til transport av gods, utstyr og forsyninger mellom offshore-installasjoner og land. Denne operasjonen er forholdsvis ukomplisert i forhold til AHTS- og CSV-operasjonene, og er enklere å etablere enn enkelte andre typer OSV-virksomhet.

AHTS-skip benyttes til sleping av rigger fra et oljefelt til et annet, og i forbindelse med ankring av rigger. I tillegg er ofte AHTS-skip rigget for brann- og redningsoperasjoner, samt at de kan mobiliseres med tilleggsutstyr som gjør dem i stand til å delta i subseaoperasjoner. AHTS-skipene har også egenskaper som gjør at de brukes til transport i konkurranse med PSV-skip, men har generelt mindre lagringskapasitet.

CSV-skip er normalt større skip og er typisk utstyrt med tilleggsutstyr som benyttes til subseaoperasjoner; installasjon/konstruksjon, vedlikeholdsarbeid og inspeksjon av subseautstyr. I tillegg utfører CSV-skip legging av rør og annet konstruksjonsarbeid. CSV-skip har mer avansert utstyr enn de to øvrige skipstypene.

RRV-skip er spesialiserte områdeberedskapsfartøy, som benyttes til å håndtere situasjoner med brann, redning og oljeutslipp.

Den teknologiske utviklingen har resultert i etterspørsel etter tjenester som har medført en utvikling mot stadig flere flerbruks- og spesialskip, slik som konstruksjonsserviceskip (CSV). Skillelinjene mellom skipstypene er dermed blitt noe flytende.

Som det fremgår har Volstad også tre seismikkskip. Dette kan karakteriseres som et eget relevant produktmarked, men dette problematiseres ikke ytterligere da det ikke er noen overlapp, og fordi det er flere hundre seismikkskip tilgjengelig på markedet fra en rekke betydelige internasjonale aktører.⁷

Det er imidlertid ikke nødvendig å foreta en endelig avgrensning av det relevante produktmarkedet i denne saken, da partene uansett markedsavgrensning vil ha en lav markedsandel.

De typer skip som leies ut av Volstad er i dag alle i hovedkategorien "Subsea" (seks skip) og seismikk (tre skip). I et hypotetisk marked for utleie av subseaskip (herunder offshore servicefartøyer til olje- og gassindustrien) har Volstad Maritime AS seks skip, mens Havila Holding kontrollerer Havila Shipping

² Offshore Service Vessel.

³ Platform Supply Vessel.

⁴ Anchor Handling Tug Supply Vessel.

⁵ Construction Support Vessel.

⁶ Rescue and Recovery Vessel.

⁷ Se for eksempel <http://www.offshore-mag.com/content/dam/offshore/print-articles/volume-75/03/1503off-vessel-survey.pdf>

som har tre skip i tilnærmet samme kategori, se pkt. 5.3 nedenfor. I dette markedet finnes flere hundre skip eiet av en rekke aktører som opererer globalt og regionalt.

Volstads skip kan videre kategoriseres innenfor underkategoriene DSV (Dive Support Vessel), OCV (Offshore Construction Vessel), samt Seismikk. Havila Shippings tre subseaskip kan klassifiseres innenfor de samme kategoriene, nærmere bestemt er to av skipene av type OCV og det tredje av type Inspection, Maintenance and Repair (IMR).

Det foreligger ikke noe relevant produktmarked, uansett markedsdefinisjon, som er horisontalt berørt selv om partene er aktive på det samme produktmarkedet. Partenes samlede markedsandel overstiger klart ikke 20 prosent.

5.2 Det relevante geografiske markedet

Det geografiske markedet for utleie av skip til subsea- og seismikktjenester er verdensomspennende. At markedet er globalt understrekes eksempelvis av at leieavtalene med kundene i Volstad Maritime AS er inngått på den basis at skipene kan operere over hele verden.

Det er heller ikke grunnlag for å anse Nordsjøen som et eget marked, da kontrakter i Nordsjøen tildeles etter konkurranse mellom rederier fra hele verden. Uansett om markedet skulle defineres snevrere gir dette uansett ikke grunnlag for å etablere markedsandeler av betydning, og en endelig avgrensning av markedet geografisk er derfor ikke nødvendig.

5.3 Markedsstruktur og markedsandeler

Subseamarkedet er et meget fragmentert marked med veldig mange eiere. En liste over skipene og eierne er vedlagt.

Bilag 4: Current subsea support vessels and their classifications

Partene er både før og etter transaksjonens gjennomføring beskjedne aktører i markedet for utleie av subseaskip innenfor de aktuelle kategoriene, og det synes ikke nødvendig å gå inn i en nærmere analyse av dette spørsmålet gitt det som er sagt ovenfor.

For at Konkurransetilsynet skal kunne danne seg et helhetlig oversiktsbilde over markedet legger vi likevel med utdrag av en fersk rapport fra Strategic Offshore Research Ltd fra 2017.

Bilag 5: The Global Subsea Market to 2021 – oversikt over antall skip i subseamarkedet

Basert på antall skip tilgjengelig i subseamarkedet vil partenes samlede markedsandel være i < 3 %.

6 Vertikale relasjoner

Transaksjonen gir ikke opphav til noen vertikalt berørte markeder, jf. konkurranseloven § 18 første ledd bokstav e). Transaksjonen gir heller ikke opphav til noen vertikalt forbundne markeder, jf. § 18 første ledd bokstav f), da verken HH eller OV har over 30 % markedsandel i noe oppstrøms- eller nedstrømsmarked i forhold til den andre parten.

For fullstendighets skyld gir vi likevel nærmere informasjon om de vertikale relasjoner som er mellom partene. Gitt HHs markedsposisjon i de aktuelle oppstrømsmarkedene, og OV's begrensede

markedsandel i subseamarkedet, kan vi ikke se at de vertikale relasjonene mellom partene gir opphav til noen konkurransemessige bekymringer.

6.1.1 *Verfts- og designmarkedet*

Verftsvirksomheten i Havila Holding-kontrollerte Havyard er rettet mot offshore og fiskeri/havbruk. Havyard utfører også skipsdesign som en integrert del av verftsvirksomheten. Kundene av Havyard er hjemmehørende både i og utenfor Europa. Etter HHs vurdering er det geografiske markedet for skipsverft i det minste av europeisk utstrekning. I dette markedet er Havyard en mindre aktør, med en markedsandel på klart under 30 %. Verfts- og designmarkedet er vertikalt forbundet marked med markedet OV opererer i.

6.1.2 *Markedet for marine fremdriftssystemer*

Havyard eier 50,5 % i selskapet Norwegian Electric Systems AS ("NES"), som er en leverandør innen marine diesel-elektriske og hybrid-elektriske fremdriftssystemer. Fremdriftssystemene benyttes i en rekke ulike typer fartøy, slik som offshorefartøy og fiskebåter. Etter HHs vurdering er det geografiske markedet for marine fremdriftssystemer i det minste av europeisk utstrekning. I dette markedet er NES en mindre aktør, med markedsandel på klart under 30 %.

De direkte kundene av NES er i hovedsak verft, som benytter deres fremdriftssystemer som innsatsfaktor ved bygging av fartøy. NES har også rederier på kundelisten, men da for ettermarkedstjenester (service- og vedlikehold). Videre vil også rederiet som har bestilt fartøyet i praksis være den reelle beslutningstakeren for valg av verftets leverandør av fremdriftssystem. Følgelig kan markedet hvor NES er aktiv til en viss grad anses som vertikalt forbundet med OSV-markedet som Havila Shipping opererer i.

7 **Effektivitetsgevinster**

Fordi transaksjonen ikke reiser spesifikke materielle konkurranserettslige problemer, synes det ikke nødvendig å gå inn på effektivitetsgevinster som følger av transaksjonen.

8 **Tilsyn fra andre konkurransemyndigheter**

Transaksjonen er ikke underlagt tilsyn fra andre konkurransemyndigheter.

9 **Årsregnskap og årsberetning for de berørte foretakene**

Bilag 6: Volstad Maritime AS – årsrapport 2016

Bilag 7: Havila Holding AS – årsrapport 2016

Bilag 8: Havila Shipping ASA – årsrapport 2016

På basis av ovennevnte ber vi om at Konkurransetilsynet treffer vedtak om godkjenning av foretakssammenslutningen så snart som mulig.

Med vennlig hilsen
Simonsen Vogt Wiig

Jan Magne Juuhl-Langseth
Partner - advokat
jmjl@svw.no