



Advokatfirmaet Schjødt AS

Postboks 4104 Dreggen  
5835 BERGEN

Deres ref.:

Vår ref.: 2002/34  
MA2-M4 CHTO 523.0

Saksbeh.:

Dato: 11.07.2003

## ■ **Konkurranseloven §3-9 - Dispensasjon fra konkurranseloven §§ 3-1 og 3-3 Team Atlantic AS- Team Møkster AS**

### **Vedtak 2003-41**

Konkurransetilsynet viser til Deres brev av 26. juni 2001 vedrørende opprettelsen av fellesforetakene Team Atlantic AS og Team Møkster AS samt senere korrespondanse i saken.

### **Bakgrunn**

Simon Møkster Rederi AS (Simon Møkster), Eidesvik Shipping AS (Eidesvik) og Sartor Shipping AS (Sartor) inngikk den 3. mai 2001 avtale om opprettelse av fellesforetakene Team Møkster AS (Team Møkster) og Team Atlantic AS (Team Atlantic). Fellesforetakene skal fungere som skipseiende foretak og overføres tonnasje fra eierselskapene. Bakgrunnen for opprettelsen av fellesforetakene oppgis blant annet å være krav fra etterspørere om rammeavtaler som omfatter flere skipstyper og et ønske om å opprette rene skipseiende foretak som er underlagt rederibeskatningsordningen slik den går frem av skatteloven §§ 8-10 flg.

Team Møkster eies av Simon Møkster og Sartor med henholdsvis 85 % og 15 %. Team Møkster er et skipseiende selskap som har fått overført totalt 18 offshore beredskapsskip fra morselskapene, hvorav 11 kun utfører beredskapstjenester for oljeinstallasjoner, dvs. at skipene har et relativt begrenset anvendelsespotensial. [...]<sup>1</sup>

Team Atlantic eies av Simon Møkster, Sartor og Eidesvik med 1/3 hver. Team Atlantic har fått overført seks fartøyer for kombinert beredskaps- og forsyningstjeneste og

---

<sup>1</sup> Forretningshemmelighet unntatt offentlighet med hjemmel i offentlighetsloven § 5 a første ledd, jf. forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 2.

ankerhåndtering. Det er avtalepartenes intensjon at Team Atlantic skal bygge videre på konseptet og investere i ytterligere fartøyer. Sartor overfører alle sine kombinasjonsfartøyer til fellesforetaket, mens Simon Møkster og Eidesvik fremdeles vil drive virksomhet innen disse områdene.

Forholdet til konkurranselovens krav om saklig og stedlig virkeområde i §§ 1-3 og 1-5 er oppfylt da det dreier seg om ervervsvirksomhet og handlinger som er egnet til å ha virkning her i riket. Konkurranseloven (krrl.) kommer derfor til anvendelse.

Konkurransetilsynet orienterte Team Atlantic og Team Møkster i brev av 5. desember 2001 om at tilsynet ikke fant grunnlag for å vurdere opprettelsen av disse selskapene som bedriftserved etter krrl. § 3-11, men at de isteden måtte vurderes i forhold til konkurranselovens forbudsbestemmelser i §§ 3-1 til 3-3 og dispensasjonshjemmelen i § 3-9. Team Atlantic og Team Møkster klaget på denne avgjørelsen i brev av 27. desember 2001.

I brev av 22. april 2003 slo Arbeids- og administrasjonsdepartementet fast at Team Atlantic og Team Møkster ikke er selvstendig fungerende foretak og at opprettelsen av dem derfor ikke skal behandles som bedriftserved etter krrl. § 3-11.

Team Møkster og Team Atlantic har i brev av 26. juni 2001 søkt om dispensasjon fra krrl. §§ 3-1 og 3-3.

### **Forbud mot prissamarbeid og markedsdeling i krrl. §§ 3-1 og 3-3**

Ifølge krrl. § 3-1 er det forbudt for to eller flere ervervsdrivende for salg av varer eller tjenester ved avtale, samordnet praksis eller på annen måte som er egnet til å påvirke konkurransen, å fastsette eller søke å påvirke priser, avanser eller rabatter bortsett fra vanlig kontantrabatt.

Rammeavtalen for opprettelsen av Team Møkster og Team Atlantic punkt 7.2 bestemmer at ordinære tidscertepartier på inntil 180 dagers varighet forhandles og undertegnes av henholdsvis Simon Møkster på vegne av Team Møkster og Sartor på vegne av Team Atlantic i henhold til avtale om forretningsførsel, forsikring og t/c befraktning punkt 2.1. Andre typer certepartier og rammeavtaler skal forelegges styret til avgjørelse og undertegnes av den styret i henholdsvis Team Møkster og Team Atlantic gir fullmakt i det enkelte tilfelle.

Opprettelsen av fellesforetakene Team Møkster og Team Atlantic innebærer et samarbeid om fastsettelse av rater ved inngåelsen av den enkelte kontrakt. Et slikt samarbeid om fastsettelsen av ratene innebærer et samarbeid om pris i strid med krrl. § 3-1.

Det fremgår av rammeavtalen punkt 3.5 at partene i konkrete tilfeller har anledning til å legge inn konkurrerende bud med Team Atlantic. Konkurransetilsynet kan ikke se at denne bestemmelsen endrer det forhold at partene samarbeider om fastsettelse av ratene i felleforetaket Team Atlantic.

Etter krrl. § 3-3 er det forbudt for to eller flere ervervsdrivende for salg av varer eller tjenester ved avtale, samordnet praksis eller på annen måte som er egnet til å påvirke konkurransen, å fastsette eller søke å påvirke til markedsdeling i form av områdedeling.

Tilsynet har ikke funnet grunn til å vurdere nærmere hvorvidt opprettelsen av fellesforetaket er markedsdeling i strid med krrl. § 3-3. Fellesforetakets inngåelse av befrakningsavtaler og fordeling av oppdrag på det enkelte fartøy erstatter tidligere konkurranse om kunder mellom partene, men vil i henhold til Konkurransetilsynets tidligere praksis<sup>2</sup> være å anse som en sidevirkning av prissamarbeidet.

I henhold til rammeavtalen punkt 2.5 er det en forutsetning for verdifastsettelsen av de aktiva som overføres til Team Møkster at hver av partene avstår fra direkte og indirekte konkurranse med Team Møkster for en periode på fem år. Konkurransetilsynet anser at også denne klausulen er en sidevirkning av krrl. § 3-1.

### **Dispensasjonsvurdering**

Etter krrl. § 3-9 kan Konkurransetilsynet innvilge dispensasjon fra forbudene i §§ 3-1 til 3-4 dersom

- a) konkurransereguleringen innebærer at konkurransen i vedkommende marked forsterkes,
- b) det må forventes effektivitetsgevinster som mer enn oppveier tapet ved konkurransebegrensningen,
- c) konkurransereguleringen har liten konkurransemessig betydning, eller
- d) det foreligger særlige hensyn.

For å avgjøre om et eller flere av vilkårene over er oppfylt må Konkurransetilsynet vurdere hvilke markeder som berøres av den forbudte konkurransereguleringen. Nedenfor vurderes derfor avgrensningen av det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked i lys av det relevante tidsmessige marked.

### **Det relevante markedet**

Ved hjelp av det relevante markedet avgrenses det området hvor det aktuelle samarbeidet har sin virkning. En befrakter, som kan være et oljeselskap, vil velge rederi på bakgrunn av egenskaper ved rederienes skip og skipenes lokalisering. Av denne grunn har det relevante markedet både en produktmessig dimensjon og en geografisk dimensjon. Markedene har også et tidsmessig aspekt da oppdragenes varighet synes å påvirke befrakters valg av skip.

Konkurransetilsynet er oppmerksom på at markedet har endret seg noe i løpet av 2002 og 2003. [...] <sup>3</sup> Team Møksters markedsandeler vil derfor antakelig være noe lavere enn oppgitt. Ettersom letenivået i Nordsjøen også har blitt redusert anses markedsendringene

---

<sup>2</sup> Jf. tilsynets vedtak V1998-92 Grenland Transport

<sup>3</sup> Forretningshemmelighet unntatt offentlighet med hjemmel i offentlighetsloven § 5 a første ledd, jf. forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 2.

ikke å være av en slik karakter at de vil påvirke konklusjonene i analysen. Av ressursmessige årsaker vil tilsynet derfor hovedsaklig benytte informasjon innhentet på et tidligere stadium i saksbehandlingen.

### *Det relevante produktmarkedet*

Det relevante produktmarkedet inkluderer de varer og/eller tjenester kjøperen anser som substituerbare med hensyn til dekning av bestemte behov. Med substituerbarhet menes hvilke produktvarianter etterspørerne kan velge mellom for å tilfredsstille det samme, underliggende behov. Substituerbarheten vil særlig avhenge av produktets egenskaper, bruksområde og pris.

De relevante produktmarkedene som de nyopprettede selskapene vil konkurrere innenfor, vil bestå av ulike tjenesteytelser innenfor offshoresektoren. I forbindelse med utvinning av olje og gass trenger befrakterne tjenesteytelser innen forsyning, ankerhåndtering, beredskap og redning.

### *Forsyningstjenester*

Forsyningstjenestene består i leveranser av fast og flytende materie. Det kan dreie seg om rør av ulike slag, borerelatert utstyr, vedlikeholdsutstyr og annet materiell samt matforsyninger. Videre kan det dreie seg om vann, boreslam og ulike kjemikaler som fraktes i tanker.

### *Ankerhåndteringstjenester*

Tjenesten innbefatter flytting av ankere, sleping av borefartøyer, lektere og lignende.

### *Beredskaps- og redningstjenester*

For at skipene skal kunne komme mannskap og utstyr til unnsetning på kortest mulig tid, må de ligge i beredskap. Skipene må tilfredsstille både myndighetspålagte og befrakters ulike krav for å kunne utføre de oppgaver befrakter pålegger dem. Avhengig av befrakters etterspørsel kan kravet være at skipet må være sertifisert til å kunne ta et visst antall passasjerer, det må kunne ha kapasitet til å kunne fiske opp personell fra havet, utstyr til å kunne utføre brannbekjempelses- og/eller oljegyvinningstjenester osv.

Det ligger i tjenestenes natur at den ene tjenesten ikke kan erstatte den andre. For eksempel kan ikke ankerhåndteringstjenester byttes ut med forsyningstjenester. Imidlertid er de etterspurte produktene differensierte i sin utforming. Ulike størrelser på plattformer stiller ulike krav til skipenes redningskapasiteter og/eller leveransekapasiteter. Skipene ombygges ofte fra langtidsoppdrag til langtidsoppdrag for å kunne imøtekomme etterspørernes ulike behov om bredde i tjenestetilbudet.

Tjenesteinndelingene grupperes i vid forstand og omfatter utførelsen av flere underliggende tjenester. Konkurransetilsynet legger til grunn at tjenestene fra de underliggende tjenestegruppene ikke er substitutter, men at de kan være komplementære i konsum. Konkurransetilsynet har av den grunn valgt ikke å definere disse undergruppene da den videre drøftelsen i hovedsak vil sammenfalle i de ulike deltjenestemarkedene. Det er likevel viktig å huske at tjenestegruppeinndelingen er en forenkling og derav gir et mindre nyansert bilde av markedet. Til tross for de differensierte markedene og krav til ulike kombinasjoner av tjenester, ser Konkurransetilsynet det som mest hensiktsmessig å inndele markedene etter de ulike tjenestene som skal utføres. De relevante markedene defineres derfor som forsynings-, ankerhåndterings-, beredskaps- og redningstjenester.

### ***Det relevante tidsmessige markedet***

De ulike rederiene tilbyr sine tjenester til tre markeder avgrenset av oppdragenes varighet.

Det er spotmarkedet, mellommarkedet og periodemarkedet. Det er en noe glidende overgang mellom de tre markedene, men tilsynet har definert de tre tidsperiodene som følger.

På spotmarkedet konkurrerer rederiene om oppdrag med varighet til og med en måned. I mellommarkedet konkurrerer rederiene om oppdrag som vil vare fra en måned til og med ett år. I periodemarkedet konkurrerer rederiene om oppdrag med varighet fra ett år og lengre.

### ***Det relevante geografiske markedet***

I brev av 19. mars 2003 fra Konkurransetilsynet til Arbeids- og administrasjonsdepartementet antok Konkurransetilsynet på bakgrunn av informasjon fra de dispensasjonssøkende parter at Team Atlantic og Team Møkster konkurrerer i et internasjonalt marked. Det ble imidlertid ikke uttrykkelig tatt stilling til det relevante geografiske markedet. Nedenfor følger en vurdering av det relevante geografiske markedet.

Det relevante geografiske markedet omfatter det området hvor etterspørerne av varer og tjenester i det relevante produktmarkedet foretar sine innkjøp.

Generelt har offshoreskip strengere sikkerhetskrav i Norge enn i andre land. Det råder en oppfattelse i markedet om at Storbritannia er unntaket. Dette medfører at norske rederier relativt enkelt kan konkurrere på verdensmarkedet. Imidlertid er det ikke like enkelt for alle utenlandske rederier å etablere seg i Norge. Dette reflekteres også gjennom den relativt lave prosentvise andelen av skipene i det norske offshore periodemarkedet som seiler under utenlandsk flagg. Gjennom Team Atlantic, med eierkonstellasjon Eidesvik, Simon Møkster og Sartor, og Team Møkster, med eierkonstellasjon Simon Møkster og Sartor, søker Eidesvik, Simon Møkster og Sartor å samarbeide for å kunne yte mer fleksible løsninger i form av rammeavtaler til norske operatørselskaper samt å kunne etablere seg i nye utenlandske markeder. Analysen vil derfor utføres med tanke på konkurransesituasjonen og konsekvensene dette medfører for konsumentene i det norske markedet. Markedet defineres således ikke ut fra hvor norske rederier kan konkurrere. Konsumentenes mulighet til å velge andre tilbydere av produktet er derimot av avgjørende betydning for markedsavgrensningen.

### ***Forsyningstjenester***

Utenlandske rederier tilsynet har vært i kontakt med, opplever kravene om farledsbevis og skandinaviskpråklig mannskap som et handikap for de utenlandske rederienes konkurranseevne i det norske forsyningsmarkedet.

Det følger av forskrift om farledsbevis av 23.12.1994 nr. 1215 at den som minst har tre års effektiv (ombordværende) fartstid som ansvarlig navigatør på norskekysten, eller i løpet av de siste 12 måneder har forestått navigeringen ved til sammen minst seks seilinger hver vei i de leder farledsbeviset ønskes for, kan søke om farledsbevis. Minst to

av de nevnte seilingene hver vei må ha skjedd i mørket. Seilingene skal være foretatt med det fartøyet som farledsbeviset skal gjelde, eller med et tilsvarende fartøy. Skipene må benytte los med tilhørende kostnader<sup>4</sup> til farledsbevis oppnås. Kravene for farledsbevis gjelder for både utenlandske og norske rederier.

Tendensen befraktere i norsk sektor har til å kreve skandinavisk språklig besetning på skipene, er ikke lovpålagt. Konsumentene kan derfor innenfor lovens rammer fravike dette kravet. Men disse faktorene kan være med på å forklare hvorfor det er relativt få utenlandsregistrerte skip på oppdrag i norsk sektor. I forsyningsmarkedet var det pr.

1. november 2001 eksempelvis ett utenlandsregistrert skip<sup>5</sup> på langtidskontrakt i norsk sektor.

Utenlandske rederier kan etablere seg i norsk sektor hvis de oppfyller de formelle norske kravene. Imidlertid kan det synes som om uformelle krav og mangelen på kjennskap om norske forhold utgjør de største hindre for utenlandske aktørers etablering i norsk sektor. Konkurransetilsynet vil ikke avgrense markedet endelig, men som følge av de relativt lave antall utenlandsregistrerte skip i markedet ser tilsynet det som naturlig å evaluere samarbeidet gjennom Team Atlantic i lys av norsk sektor. Til tross for at flere utenlandske rederier har operert på norsk sokkel gjennom årenes løp, har utenlandske rederiers kontrakter vært preget av å være få og kortsiktige. Dette styrker tilsynets syn på at mellommarkedet og periodemarkedet for forsyningstjenester bør evalueres som et norskt marked.

#### *Ankerhåndteringstjenester*

Opplysningene tilsynet besitter om spotmarkedet for ankerhåndteringstjenester tilsier at markedet er av internasjonal karakter. Men også for ankerhåndteringsskip ser vi den samme tendensen som for forsyningsskip. Spotmarkedene er preget av relativt høy internasjonal konkurranse. De mer langsiktige markedene derimot har liten utenlandsk deltakelse. Tilsynet vil derfor også i dette tilfellet evaluere prissamarbeidet gjennom Team Atlantic innenfor norsk sektor i periodemarkedet for ankerhåndteringstjenester.

#### *Beredskaps- og redningstjenester*

Utenlandske beredskapsskip benyttes i liten grad i norsk sektor. Årsaken er at de er bygd for å tilfredsstille andre krav enn de norske. Det er krav til størrelse på hospital og adkomstmuligheter til mottakelsesrom og krav til antall liggeplasser for berget personell (0,75 kubikk pr. person) osv. Utenlandske rederier har, etter hva tilsynet erfarer, generelt manglende kunnskap om gjeldene regler i norsk sektor. I tillegg stilles det ulike sikkerhetskrav innenfor sektorene i de forskjellige landene. Selv om britenes krav generelt oppfattes som strengere enn de norske, så opererer de med andre sikkerhetskrav. Et eksempel kan være ulike krav til type medisinpakker i norsk og britisk sektor. Disse og andre mindre og større hindringer påfører potensielle nyetablerere ekstra kostnader i tilfeller der de ønsker å etablere seg i norsk sektor.

Norsk Oljevernforening For Operatørselskap (NOFO) er en organisasjon som ivaretar operatørselskapenes oljevernberedskap på den norske kontinentalsokkelen. NOFO sørger for at myndighetenes krav til oljevernberedskap følges. Dette gjøres for og i samarbeid med

---

<sup>4</sup> Jf. forskrift om plikt til å bruke los i norsk farvann av 23.12.1994 nr. 1129

<sup>5</sup> Skip på kontrakt eller opsjon over en periode på ett år eller mer i norsk sektor i nordsjøen er inkludert i tallene.

operatørselskapene. Ettersom disse kravene er særnorske, er det i all hovedsak norske skip<sup>6</sup> som oppfyller NOFOs krav og som kan konkurrere på norsk sektor. Tilsynet har imidlertid observert at utenlandske rederier, som for eksempel Maersk, tar oppdrag i det norske markedet. Dette foregår imidlertid i såpass liten grad at tilsynet anser spot-, mellom- og periodemarkedet for å være norske markeder.

## **Konkurransetilsynets vurdering**

### ***Det kortsiktig markedet (spotmarkedet)***

Skip som konkurrerer på det kortsiktige markedet må ha egenskapen til å kunne utføre tjenesten som etterspørres ettersom det av tidsmessige årsaker i liten grad er mulig å tilpasse skipet fra oppdrag til oppdrag. Dette begrenser antallet norske rederiers tilbud av tjenestene på kort sikt. Dette medfører begrenset norsk kapasitet og økt behov for inntreden av utenlandske rederier i markedet. Dette gjenspeiles også av at det i det kortsiktige markedet konkurrerer vesentlig flere utenlandske rederier enn i mellom- og periodemarkedet. Innenfor noen tjenestekategorier kan over 50 % av de konkurrerende skipene være utenlandsregistrerte. Ettersom etterspørrene er nødt til å løse oppgaver på kort sikt, synes de ikke å stille de samme kravene til kortsiktige oppdrag som til langsiktige oppdrag.

Etterspørrene kan for eksempel foretrekke skip med skandinaviskspråklig mannskap. Det

svekker de internasjonale rederienes konkurransemuligheter i mellom- og periodemarkedet i norsk sektor. Dette gjenspeiles i at det innen flere tjenestekategorier i den norske sektoren i mellom- og periodemarkedet opererer bare ett eller ingen utenlandsregistrerte skip.

Tilpasningen til tjenesteoppdrag i de mer langvarige markedene fører til en kontinuerlig, fra oppdrag til oppdrag, ombygging av skip for å tilpasse seg etterspørrenes behov. Gjennomgående er det vesentlig større internasjonal konkurranse innenfor det kortsiktige markedet enn i mellom- og periodemarkedet. I følge tilsynets informasjon vil aktørenes prissamarbeid gjennom Team Møkster og Team Atlantic ikke medføre vesentlig markedsbegrensning i det kortsiktige markedet. Tilsynet anser følgelig at prissamarbeidet har liten konkurransemessig betydning i spotmarkedet for ankerhånderings- og forsyningskip.

### ***Forsyningstjenester***

Årsaken til at utenlandske selskaper oppfatter farledsbevis som en etableringshindring kan ligge i den harde konkurransen som synes å eksistere i markedet. Selv mindre etableringskostnader kan redusere forventet inntekt slik at risikoen kan virke avskrekkende på potensielle nyetablerere. De språklige kravene kan forsterke den negative effekten av merkostnadene for nye etablerere. I et marked med mindre konkurranse vil en nyetablerers forventede inntekt øke og hindrene vil virke mindre avskrekkende. Innenlandsk redusert konkurranse vil dermed kunne åpne for utenlandske rederiers inntreden i det norske markedet.

---

<sup>6</sup> Maersk har noen NOFO-registrerte skip

Team Atlantic vil virke som en selvstendig enhet og konkurrere mot sine moderselskaper. Rederiet vil da samlet kontrollere i underkant av 5 % av antall norsk registrerte skip med egenskaper som tilsier at de kan utføre forsyningstjenester i det norske langtidsmarkedet. Farstad Shipping, Solstad Shipping og Trico Shipping har henholdsvis ca. 19 %, 13 % og 13 % av skipene med tilsvarende egenskaper. Hvis vi noe strengt, og i Team Atlantic sin disfavør, legger til grunn at prissamarbeidet fører til at moderselskapene betraktes som en enhet, vil selskapene samlet ha mindre enn 10 % av antall norskregistrerte skip med kapasitet til å konkurrerer i markedet for forsyningstjenester.

Tilsynet vil i tillegg påpeke at befrakterne i stor grad er store og profesjonelle kjøpere. De har store kunnskaper om markedet og kan rimelig lett finne alternative selgere av tjenestene. Denne markedsmessige kjøperkraften kan lede til behov for større selgerenheter.

På bakgrunn av ovennevnte forhold anser Konkurransetilsynet at markedseffektene av opprettelsen av Team Møkster og Team Atlantic vil være relativt små og følgelig ha liten konkurransemessig betydning i de mer langsiktige markedene for forsyningstjenester til offshoresektoren.

### ***Ankerhåndteringstjenester***

Team Atlantic vil også i dette markedet ha en relativt beskjeden markedsandel. Rederiet vil kontrollere ca. 3 % av de norskregistrerte skipene med ankerhåndteringskapasitet i det norske periodemarkedet for ankerhåndteringstjenester. Medberegnet de resterende skipene i henholdsvis Eidesvik og Simon Møkster, vil partene samlet ha 8,5 % av skipene med tilsvarende egenskaper. Til sammenlikning har Solstad Shipping ca. 20 % og Farstad Shipping ca. 16 % av skipene med tilsvarende egenskaper. Selv om ingen utenlandske aktører har langtidskontrakter i norsk sektor, er ca. 40 % av kortsiktige oppdrag utført av utenlandsregistrerte skip.

Konkurransetilsynet antar at markedseffektene av prissamarbeidet vil ha liten konkurransemessig betydning i det langsiktige markedet for ankerhåndteringstjenester.

### ***Beredskaps- og redningstjenester***

Team Møkster vil av den norske flåten ha ca. 22 % av skipene med egenskaper som gjør at de kan utføre beredskaps- og redningstjenester. Simon Møkster hadde før opprettelsen av de to rederiene ca. 20 % av innenlandsregistrerte skip med disse egenskapene. Imidlertid kan produkt differensieringen i markedet øke mulighetene til å utnytte markedsrett. Det stilles for eksempel ulike krav til skip som skal utføre beredskaps- og redningstjenester, avhengig av hvilket område på norsk sektor oppdragene skal utføres eller avhengig av befrakters behov.

Ettersom store skip med kapasiteter innen flere tjenesteområder ofte foretrekkes til å utføre tjenester i andre markeder, vil tilbudet av skip i markedet avhenge av etterspørselen i de øvrige markedene. Ofte utfører disse skipene beredskaps- og redningsoppdrag mer eller mindre mens de venter på oppdrag i andre markeder. De ombygde fiskefartøyene er billigere i drift enn skip som ikke har beredskaps- og redningstjenesten som sin hovedbeskjeftigelse. Dette medfører en konkurransemessig fordel for ombygde fiskefartøyer i tilfeller hvor det etterspørres rene beredskapstjenester.



Den ombygde fiskefartøysflåten til Sartor (3 stk.) og Simon Møkster (15 stk.) samles i Team Møkster. Prissamarbeidet medfører dermed en marginal konsentrasjonsøkning i markedet.

I følge flere aktører i markedet, beveger etterspørselen etter beredskapstjenester seg i retning av økt bruk av flerbruksskip og områdeberedskap både på norsk og britisk sokkel. Det er i et slikt tilfelle tenkt at et skip skal kunne betjene flere plattformer, samt kunne utføre andre typer oppdrag. De skal da for eksempel ha to hurtiggående fartøyer som raskt skal kunne sjøsettes fra moderskipet og komme mannskap til unnsetning. En annen løsning er bruken av helikopter. Sikkerhetsmessige hensyn som krav til responstid har en dempende effekt på denne utviklingen. Etterspørerne i markedet går inn for økt bruk av områdeberedskap for å spare kostnader. Dette gjelder Haltenbanken og først og fremst sørfeltene som er godt utbygd. Litt frem i tid vil dette også trolig gjelde for Troll. For Nordfeltene, Helgelandskysten og Barentshavet vil bruk av gammel ordning fortsatt være gjeldende. En slik overgang til områdeberedskap vil styrke flerbruksskipenes konkurransevne overfor de ombygde fiskefartøyene, og gi denne typen skip økt inntjeningspotensiale. For konsumentene vil denne omleggingen medføre kostnadsmessige besparelser. Tilsynet anser denne utviklingen for å være positiv.

Det eksisterer danske konkurrenter med kapasitet til å konkurrere i norsk sektor. I tillegg vil andre mindre flerbruksskip konkurrerer i det samme markedet. De fleste av Team Møksters ombygde fiskebåter er i en utfasningsperiode<sup>7</sup> og en omlegging til områdeberedskap kan synes å være under innføring. Konkurransetilsynet legger av disse årsaker til grunn at prissamarbeidet vil lede til en mindre og forbigående økning i konsentrasjonen i markedet. Konkurransetilsynet anser at markedseffektene av prissamarbeidet vil ha liten konkurransemessig betydning i markedet for beredskaps- og redningstjenester.

### **Konkurransetilsynets vedtak**

På bakgrunn av ovennevnte forhold anser Konkurransetilsynet at markedseffektene av prissamarbeidet gjennom Team Atlantic og Team Møkster vil være relativt små og følgelig ha liten konkurransemessig betydning. Med hjemmel i krrl. § 3-9 første ledd bokstav c har Konkurransetilsynet fattet følgende vedtak:

**Simon Møkster Rederi AS og Sartor Shipping AS gis dispensasjon fra krrl. § 3-1 første ledd til å kunne utføre prissamarbeid gjennom Team Møkster AS.**

**Simon Møkster Rederi AS, Sartor Shipping AS og Eidesvik Shipping AS gis dispensasjon fra krrl. § 3-1 første ledd til å kunne utføre prissamarbeid gjennom Team Atlantic AS.**

**Vedtaket trer i kraft straks og gjelder til 27. juni 2008.**

Vedtaket kan påklages innen tre uker. En eventuell klage stiles Arbeids- og administrasjonsdepartementet, men sendes Konkurransetilsynet. Tilsynet viser for øvrig til vedlagte klageskjema.

---

<sup>7</sup> I følge Schjødt vil gjenværende levetid for de fleste av disse fartøyene være fra 2-5 år. Levetiden ble oppgitt i 2001. Det kan derfor være rimelig å anta at en del av disse skipene allerede er i ferd med å utfases.



Konkurransetilsynet gjør oppmerksom på at dispensasjonen kan trekkes tilbake tidligere, eventuelt stille vilkår for den, dersom forutsetningen for dispensasjonen ikke lenger er til stede, jf. krrl. § 3- 9 andre og tredje ledd. Dersom det er behov for dispensasjon utover utløpsdatoen, bes De søke i god tid før dispensasjonen utløper.