

Årsrapport
Farstad Shipping ASA

20
09



FINANSKALENDER

(forbehold om endringer)

Resultat for 1. kvartal	19. mai
Generalforsamling	19. mai
Utbytte til aksjonærene	1. juni
Resultat for 1. halvår	29. aug.
Resultat for 3. kvartal	11. nov.

INNHold

6	POSITIVT - NEGATIVT 2009
8	VIKTIGE HENDELSER 2009
10	DETTE ER FARSTAD SHIPPING
15	NØKKELTALL
17	FINANSIELL HOVEDTALL
18	KONSERNSJEFEN HAR ORDET
20	VÅRE VERDIER
22	VÅRT FOKUS
24	KONSERNLEDELSEN
26	STYRETS MEDLEMMER
28	VÅR VIRKSOMHET, EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE
30	VIRKSOMHETSBEKRIVELSE
34	SELSKAPSSTRUKTUR
36	EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE
42	ÅRSBERETNING OG ÅRSOPPGJØR FOR 2009
85	RESULTATREGNSKAP
86	BALANSE
78	KONTANTSTRØMOPPSTILLING
89	ANDRE INNTEKTER OG KOSTNADER INNREGNET MOT EGENKAPITALEN
90	ENDRINGER I EGENKAPITAL
91	NOTER TIL REGNSKAPET
113	REVISORS BERETNING FOR 2009
114	FARSTAD FLÅTEN, SKIP OG BEFRAKTNINGSOVERSIKT
116	INVESTERINGER 1995 - 2010
118	FARSTAD FLÅTEN
120	AHTS FLÅTEN - BEFRAKTNING
122	PSV / SUBSEA FLÅTEN - BEFRAKTNING
124	ORDLISTE



Another year same procedure; Better by Far







Fru Justitia, symbolet på Lov, Rett og Rettferdighet

I tidligere årsrapporter har disse to sidene vært benyttet til å oppsummere positive og negative utviklingstrekk i rapporteringsåret. Denne gang har vi valgt å fokusere på den siste tids hendelser knyttet til rederiskatten. Bakgrunnen er regjeringens pressemelding 26. mars 2010. Det er med vantro vi leser innholdet i denne pressemeldingen.

Etter at Farstad Shipping valgte å gå til rettsak mot staten og fikk medhold både i Tingretten og i Høyesterett, er regjeringen sitt tilsvarende på nederlaget å innføre en ordning som klart rammer de rederiene som har satset i Norge. Farstad Shipping stenges nå ute av den nye ordningen, med mindre vi gjør opp regningen fra den gamle ordningen til den pris som regjeringen har fastsatt. I tillegg strammer regjeringen til for den gamle ordning-

en så det blir mer belastende for de rederiene som i sin tid valgte denne. Høyesterett har slått fast at rederiene skal betale skatt når de frivillig velger å ta midler ut av den gamle ordningen.

Forslaget til nytt regelverket innebærer nå et pålegg for Farstad Shipping å betale NOK 227 mill. for å komme inn i den nye skatteordningen som ble innført i 2007.

Vi konstaterer også at regjeringen har tatt bort den miljømessige profilen i overgangsreglene. Dette forundrer oss.

Siden innføringen av den nye ordningen i 2007 har Farstad Shipping fått levert 12 nye skip bygget ved norske verft, tilsvarende en investering på NOK 5,7 mrd.. Særskilte miljøinvesteringer knyt-

tet til disse skipene utgjør 10%. Samtlige skip eies fra Norge. De nye overgangsreglene innebærer også en innlåsning av overskuddet for disse skipene. Dette er konkurransevridende og svært uheldig når vi nå går inn i den mest krevende markedssituasjonen på lange tider.

Med det forslaget som nå foreligger, stiller vi et stort spørsmålstegn ved stabiliteten og forutsigbarheten i de norske rammebetingelsene. Et like stort spørsmålstegn stilles til troverdigheten til den sittende regjering. Tilliten til regjeringen er borte med hensyn til at vi vil få en fremtidig stø kurs innenfor den maritime næringen i Norge. Dette vil Farstad Shipping måtte ta hensyn til i den videre utviklingen av selskapet.

VIKTIGE HENDELSER 2009

Overtagelse av Far Samson

Subsea fartøyet Far Samson ble overlevert fra STX Norway Offshore, Langsten til Farstad Shipping den 24. mars. I den forbindelse ble det trukket opp et langsiktig lån hos Eksportfinans på NOK 680 million. Lånet er garantert av DnB NOR, GIEK og Handelsbanken. Skipet går på en femårs kontrakt for Saipem U.K. Ltd.



Overtagelse av Far Serenade

PSV Far Serenade ble overlevert fra STX Norway Offshore, Brevik til Farstad Shipping den 31. mars. I den forbindelse ble det trukket opp et langsiktig lån hos Eksportfinans på NOK 280 million. Lånet er garantert av Fokus Bank. Skipet går på en langtidskontrakt for Statoil.



Overtagelse av Far Scorpion

AHTS Far Scorpion ble overlevert fra STX Norway Offshore, Langsten til Farstad Shipping den 22. juni. I den forbindelse ble det trukket opp et langsiktig lån hos Nordea på NOK 415 million. Skipet går i spotmarkedet i Nordsjøen.



Overtagelse av Far Sagaris

AHTS Far Sagaris ble overlevert fra STX Norway Offshore, Langsten til Farstad Shipping den 27. oktober. I den forbindelse ble det trukket opp et langsiktig lån hos Eksportfinans på NOK 436,5 million. Lånet er garantert av Fokus Bank og GIEK. Skipet går i spotmarkedet i Nordsjøen.

Kjøp av Far Swan

PSV Far Swan ble kjøpt den 24. september. Skipet ble bygget av STX Norway Offshore AS, Langsten i 2006. I forbindelse med overtakelsen av skipet ble det trukket et langsiktig lån på NOK 98 million hos Nordea Bank Norge ASA. Skipet går på en langtidskontrakt for Woodside i Australia.



Skattesaken mot staten

Oslo Tingrett ga Farstad Shipping og BW Gas medhold i at overgangsregelen mellom gammel og ny rederiskatteordning som Stortinget vedtok i desember 2007, er grunnlovsstridig. Saken ble anket til Høyesterett. Om dommen i Høyesterett, se side 47.



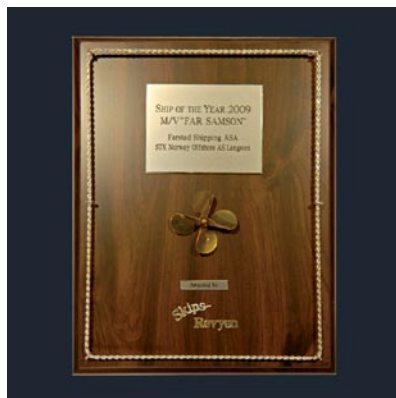
Heyerdahl-prisen til Farstad

Prisen ble tildelt for rederiets engasjement i å øke miljøstandarden i shippingindustrien. Dette kommer blant annet til syne gjennom de innovative og mer miljøvenn-lige systemene som er installert om bord på selskapets to nye offshoreskip, CSV Far Samson og PSV Far Serenade, skrev juryen i sin begrunnelse. HKH Kong Harald overrakte prisen.



Far Samson - "Årets skip 2009"

Den prestisjetunge "Årets skip" prisen er instituert av den norske skipsfartspublikasjonen "Skipsrevyen". Det er leserne som nominerer kandidatene, men den endelige utvelgelsen foretas av en jury. Prisoverrekkelsen skjedde under Nor Shipping og ble utført av HKH Kong Harald og statssekretær Rikke Lind.



Far Samson "Årets skip 2009"

Det kraftigste offshore fartøyet som noen gang har blitt bygd, CSV Far Samson, med design av Rolls-Royce og bygd av STX Europe for Farstad Shipping, ble tildelt prisen årets skip av Offshore Support Journal. Prisen ble delt ut under Nor Shipping til Farstad Shipping, Rolls-Royce Marine og STX Europe.



Sikkerhetspris - ESSO Australia

Farstad Shipping mottok sikkerhetsprisen fra Esso Australia på bakgrunn av sine sikkerhetsresultater og engasjement rundt kvaliteten på tjenestene vi leverer. Prisen ble spesielt begrunnet med de vedvarende service- og sikkerhetsresultatene, samt selskapets støtte til forbedringer av Essos aktiviteter.



Stockman-prisen

Farstad Shipping ble vinner av Stockman-prisen i klassen for mindre og mellomstore selskaper for beste rapportering til finansmarkedet. Selskapet scorer høyt på at de har en åpen, troverdig og konsistent informasjon, at selskapet tilpasser seg nye regnskapslover og at det er høy informasjonsverdi i presentasjonene.



Far Samson satte verdensrekord

Konstruksjonsfartøyet Far Samson satte uoffisiell verdensrekord med en konstant trekkraft på 423 tonn. Dette gjør Far Samson til det kraftigste offshorefartøyet gjennom tidene. Til sammenligning har nåværende konstruksjonsfartøy som utfører tilsvarende operasjoner en trekkraft på cirka 280 tonn.

DETTE ER FARSTAD SHIPPING



MACAÉ / RIO

1 860

ANSATTE

6

LAND

3 258

FRAKTINTEKTER



1 424

RESULTAT FØR SKATT

57

SKIP

1 723

LIKVIDE MIDLER

DETTE ER FARSTAD SHIPPING

Selskapets historie

Farstad-rederiet ble etablert i 1956. I 1973 besluttet selskapet å gå inn i off-shore som en av de første supply-skips-operatører i Nordsjøen. Rederiet kontraherte da sitt første forsyningskip, en AHTS av typen UT 704.

Frem til midten av 1980-tallet vokste rederiet gjennom ulike samarbeidsløsninger både eiermessig og operasjonelt. Oppkjøp av to flåter i 1986 (Wilhelmsen-flåten) og i 1989 (Seaforth-flåten) var grunnleggende for oppbyggingen av dagens rederi. Samtidig bygget rederiet opp selvstendige drifts- og markedsfunksjoner. Den skipseiende delen ble etter hvert samlet i ett selskap.

Fra 1990 har fornyelse og vekst i flåten

i stor grad skjedd ved salg av eldre skip og gjennomføring av et betydelig nybyggingsprogram.

Strategi og satsningsområder

Farstad Shipping har som strategi å være en langsiktig leverandør av store og mellomstore offshore serviceskip til olje- og gassindustrien internasjonalt.

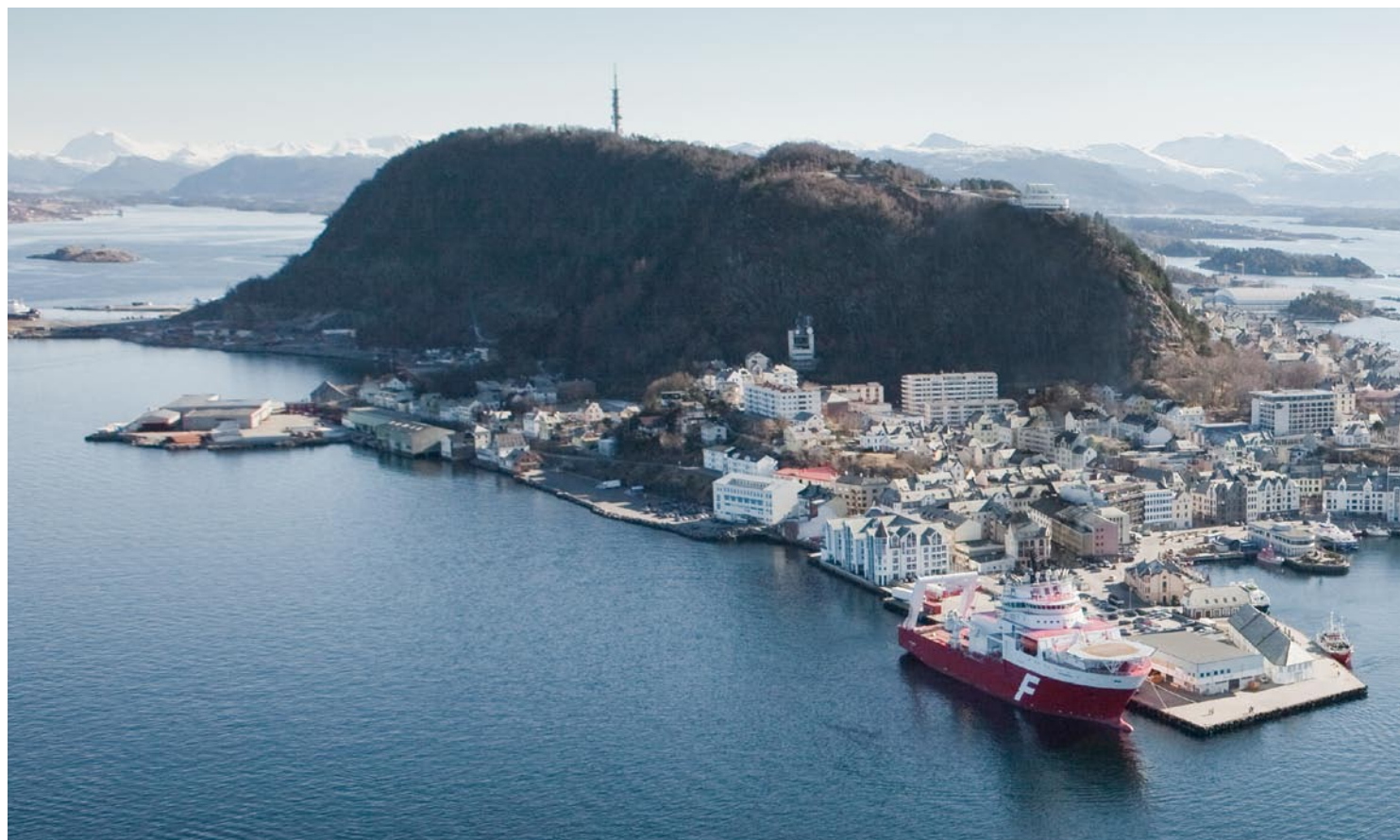
Farstad Shipping har en langsiktig befraktningsstrategi, og tilstreber å leie ut (befrakte) sine skip på lengre kontrakter. Lengden på kontraktene varierer fra markert til markert og fra skipstype til skipstype.

Farstad Shipping er blant de største aktørene innenfor sitt segment med en markedsandel på 6%. Selskapets flåte

består av 57 skip, hvorav 24 PSV, 30 AHTS og 3 SUBSEA. Selskapet har 1 skip under bygging for levering i mars 2010.

Medarbeidere

Selskapet hadde 1 860 ansatte ved utgangen av 2009, en økning fra 1 600 ved utgangen av 2008. Av disse er 160 på land, mens 1 700 er seilende. Selskapets hovedkontor er i Ålesund og har 65 ansatte. Øvrig virksomhet drives ut fra selskapets kontorer i Aberdeen med 16 ansatte, Melbourne/ Perth med 42 ansatte, Macae/ Rio med 30 ansatte og Singapore med 7 ansatte. Blant de seilende er totalt 47 nasjoner representert, hvorav de største gruppene er representert ved 411 australienere, 402 nordmenn, 264 brasilianere og 246 briter.



Helse, miljø og sikkerhet

Farstad Shipping bruker årlig betydelige midler for å ivareta sikkerheten til ansatte og for å skape og opprettholde et godt arbeidsmiljø. Dette gjøres for å oppnå sikker og miljøvennlig operasjon i henhold til nasjonale og internasjonale lover, regler og relevante standarder/retningslinjer innenfor offshore industrien.

Alle ansatte på rederiets fartøy og på land er til enhver tid pålagt å følge de sikkerhetsprosedyrer og miljøreglement som er utstedt av rederiet.

Varsomhet skal utøves for å beskytte seg selv, sine kollegaer, fartøyet, last, offshore installasjoner, tredje part og miljøet.

Aksjonærinformasjon

Selskapet har vært notert på Oslo Børs under ticker koden FAR siden 1988.

Farstad Shipping har som mål at aksjonærene over tid skal oppnå en konkurransedyktig avkastning. Avkastningen kommer dels ved at verdiøkningen som skapes i selskapet, reflekteres i kursutviklingen på selskapets aksjer, og dels ved utbetaling av utbytte. Størrelsen på utbyttet vil bli fortløpende vurdert i forhold til selskapets inntjening, investeringsplaner, markedsutsikter, omfanget av kjøp av egne aksjer og øvrige rammebetingelser.

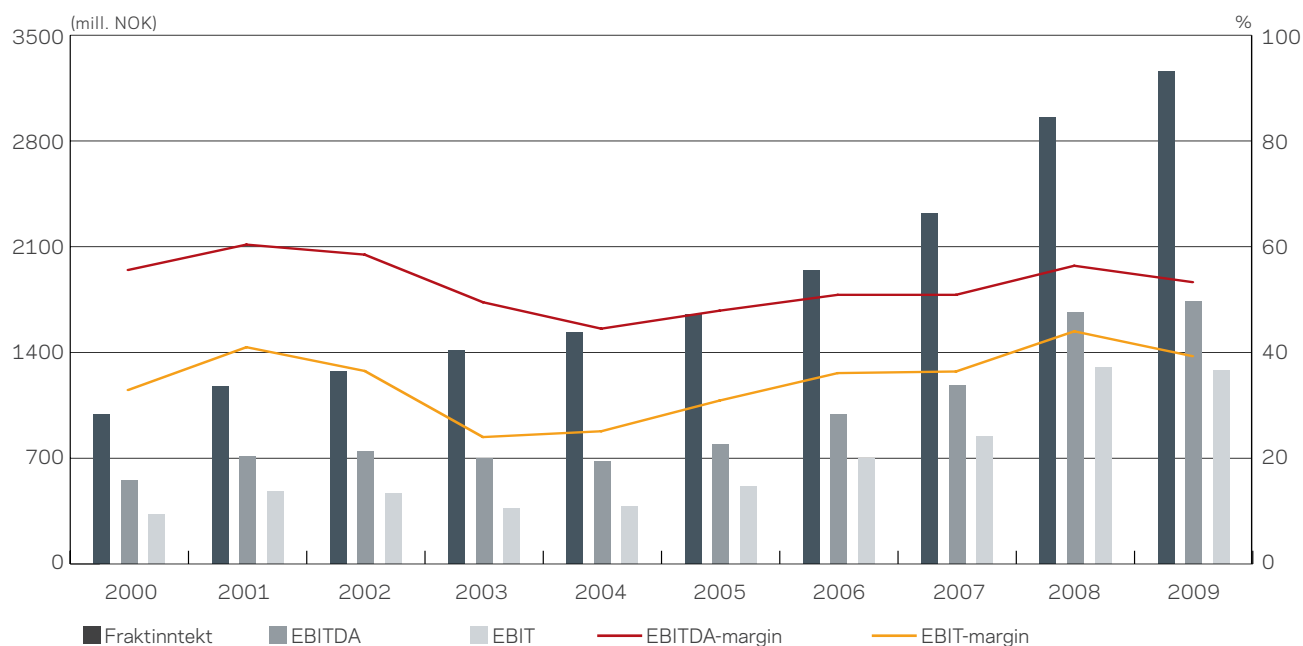
For 2009 er det foreslått et utbytte på NOK 3,00 pr. aksje.

Antall aksjonærer pr. 15 mars var 1500. Utenlandske aksjonærer eier 12% av aksjene. Kursen på selskapets aksjer har i løpet av 2009 beveget seg mellom NOK 70,00 og NOK 140,00. I midten av mars 2010 var kursen NOK 151,50. Dette gir selskapet en markedsverdi på Oslo Børs på ca. NOK 5,9 mrd.

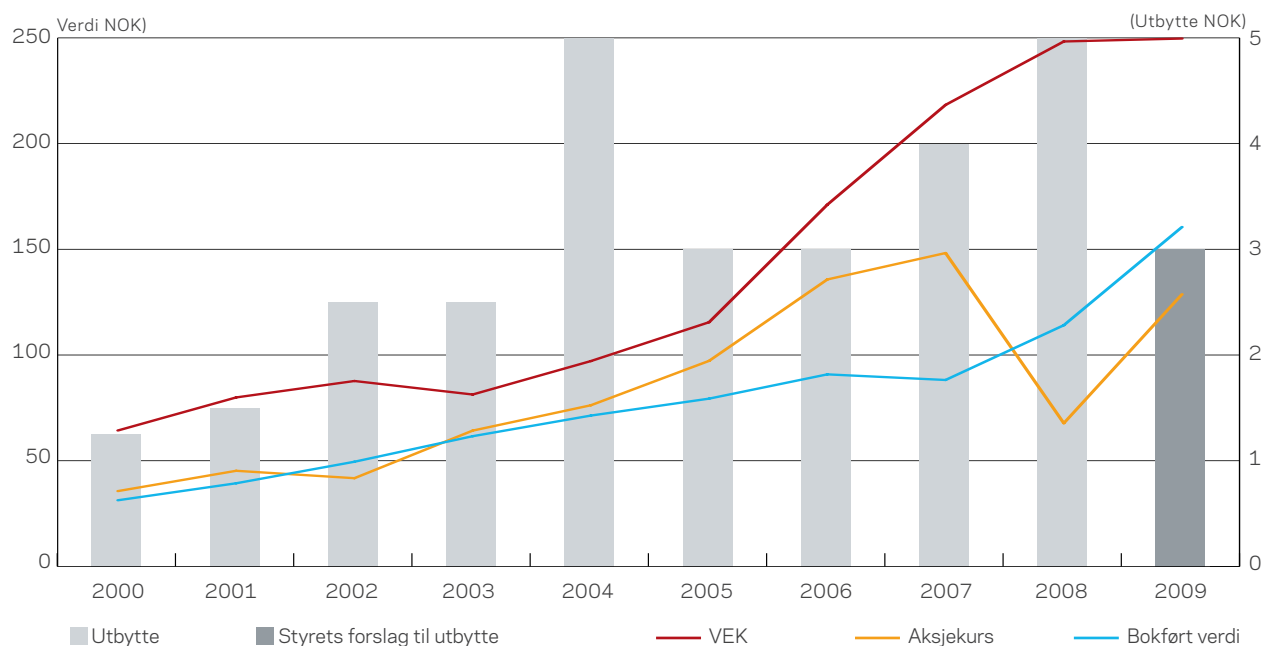


DETTE ER FARSTAD SHIPPING

ØKONOMISK UTVIKLING



VERDIUTVIKLING OG UTBYTTE PR. AKSJE



NØKKELTALL

Farstad Shipping ASA – konsern

		2009	2008	2007	2006	2005
Aksjekapital (NOK mill.)		39,0	39,0	39,0	39,0	39,0
Børskurs pr. 31.12		128,50	67,50	148,00	135,50	97,00
Kapitalisert verdi (NOK mill.)	(1)	5 011,5	2 632,5	5 772,0	5 284,5	3 783,0
Aksjekurs høy		140,00	148,00	170,00	139,00	97,50
Aksjekurs lav		70,00	66,50	123,00	92,00	73,00
Bokført egenkapital pr. aksje		160,31	113,85	87,95	90,61	79,13
Beregnet VEK pr. aksje	(2)	249,45	248,06	218,06	170,87	115,28
Resultat pr. aksje inkl. salgsgevinster	(3)	49,53	31,42	-2,29	13,91	12,86
Resultat pr. aksje ekskl. salgsgevinster		49,53	29,86	-7,32	13,91	8,71
Kontantstrøm pr. aksje inkl. salgsgevinster	(4)	37,68	39,64	13,09	20,65	25,16
Kontantstrøm pr. aksje ekskl. salgsgevinster		37,68	38,08	8,06	20,65	21,01
Utbytte pr. aksje		3,00	5,00	4,00	3,00	3,00
RISK-beløp	(5)	-	-	-	-2,95	-4,89
Likviditetsgrad	(6)	2,07	2,05	1,72	1,65	1,89
EBITDA margin ekskl. salgsgevinster		53,3 %	56,4 %	50,9 %	50,9 %	47,9 %
EBIT margin ekskl. salgsgevinster		39,3 %	44,0 %	36,4 %	36,1 %	30,9 %
Avkastning på egenkapitalen (ROE)	(7)	36,1 %	31,1 %	-2,6 %	16,4 %	17,1 %
Avkastning på sysselsatt kapital (ROCE)	(8)	13,4 %	17,3 %	14,9 %	11,3 %	11,7 %
Gjennomsnittlig antall utestående aksjer		39 000 000	39 000 000	39 000 000	39 000 000	39 000 000
Antall skip pr. 31.12		56	51	48	48	44
Antall ansatte pr. 31.12		1 860	1 600	1 525	1 391	1 295
LTI-tall	(9)	1,81	0,81	1,04	0,92	1,09

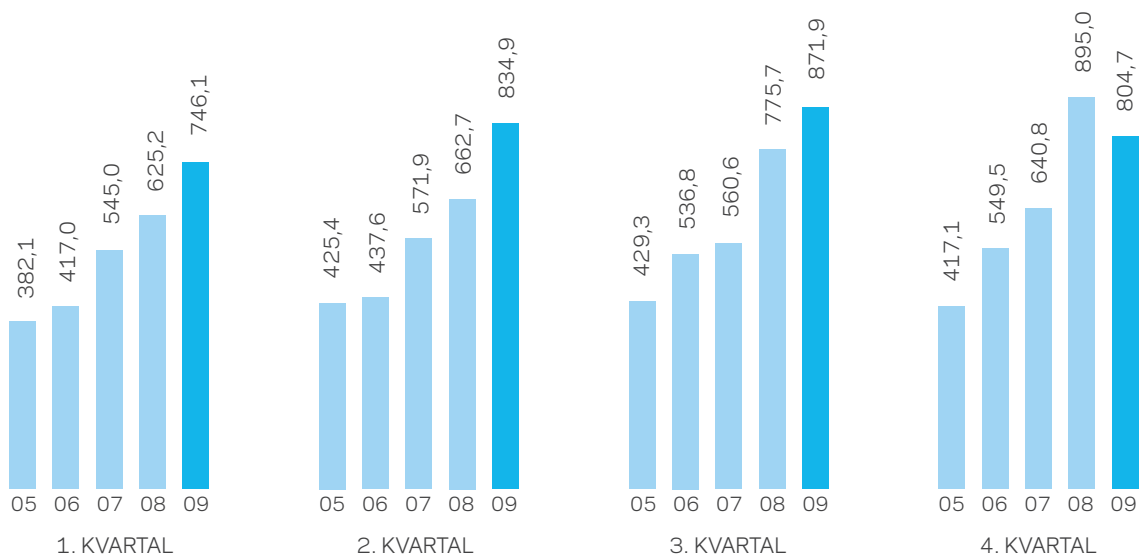
DEFINISJONER:

- (1) Antall utestående aksjer multiplisert med børskurs pr. 31.12.
- (2) Verdjustert egenkapital pr. aksje, for beregningsmetode se side 45.
- (3) Årets resultat, dividert på gjennomsnittlig antall aksjer.
- (4) Resultat før skatt - betalbar skatt + avskrivninger + endring opp- og nedskrivning av gjeld i valuta, dividert på gjennomsnittlig antall aksjer.
- (5) Pr. 01.01. i regnskapsåret.
- (6) Omløpsmidler dividert på kortsiktig gjeld.
- (7) Resultat etter skatt dividert på gjennomsnittlig egenkapital.
- (8) EBIT dividert på summen av gjennomsnittlig egenkapital og netto rentebærende gjeld.
- (9) Lost Time Injuries, antall fraværsskader pr. million arbeidede timer.

DETTE ER FARSTAD SHIPPING

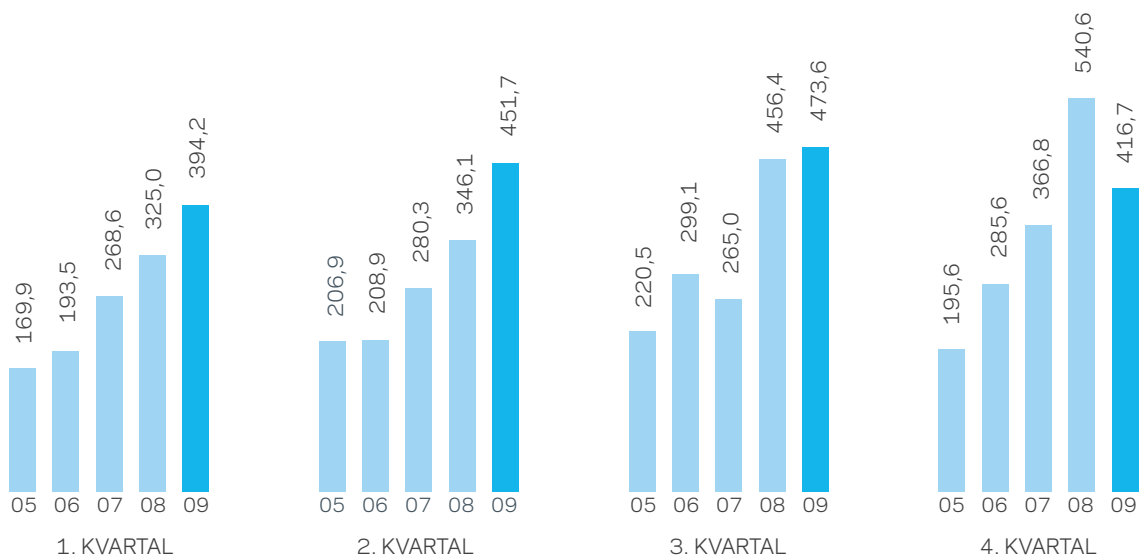
DRIFTSINNTEKTER

(EKSKL. SALGSGEVINSTER)



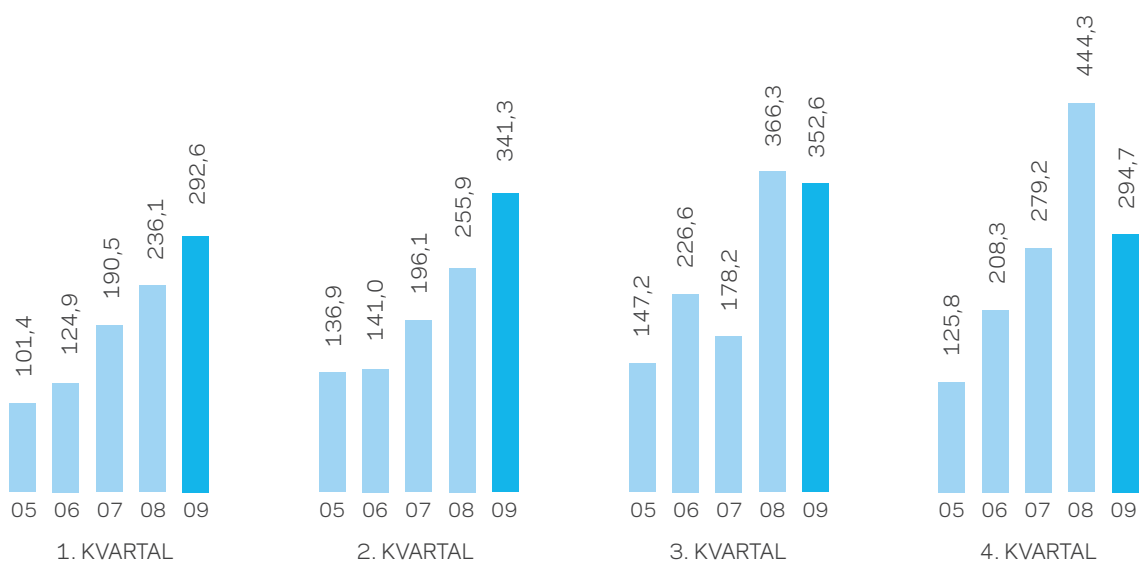
EBITDA

(EKSKL. SALGSGEVINSTER)



EBIT

(EKSKL. SALGSGEVINSTER)



FINANSIELLE HOVEDTALL

Farstad Shipping ASA – konsern

		2009	2008	2007	2006	2005
RESULTATREGNSKAP	(NOK mill)					
Driftsinntekter		3 257,6	2 958,6	2 318,2	1 940,9	1 653,8
Gevinst ved salg av anleggsmidler		-	61,1	196,1	-	161,9
Driftskostnader		(1 521,4)	(1 290,5)	(1 137,4)	(953,8)	(861,0)
Resultat før avskrivning (EBITDA)		1 736,2	1 729,1	1 376,8	987,1	954,7
Avskrivninger		(454,9)	(365,4)	(336,8)	(286,4)	(281,4)
Driftsresultat (EBIT)		1 281,3	1 363,7	1 040,1	700,7	673,3
Netto finansposter		142,4	(454,4)	(114,9)	(125,9)	(184,2)
Resultat før skatt		1 423,7	909,3	925,2	574,9	489,1
BALANSE						
Anleggsmidler		10 489,3	8 471,7	7 338,6	6 620,3	5 712,6
Omløpsmidler		2 528,4	2 440,6	2 008,9	1 454,4	1 569,6
Sum eiendeler		13 017,7	10 912,3	9 347,5	8 074,7	7 282,2
Egenkapital		6 251,9	4 440,0	3 430,1	3 533,7	3 086,0
Langsiktig gjeld		5 541,5	5 284,3	4 751,2	3 661,9	3 364,9
Kortsiktig gjeld		1 224,3	1 188,0	1 166,2	879,1	831,3
Netto rentebærende gjeld	(1)	4 540,3	3 422,3	2 997,3	3 176,4	2 657,3
LIKVIDITET						
Likvide midler		1 713,7	1 743,4	1 461,4	972,3	1 180,2
Arbeidskapital	(2)	1 304,1	1 252,7	842,8	575,2	738,4
Kontantstrøm	(3)	1 469,5	1 546,1	510,4	805,3	981,4
KAPITAL						
Totalkapital		13 017,7	10 912,3	9 347,5	8 074,7	7 282,2
Egenkapital		6 251,9	4 440,0	3 430,1	3 533,7	3 086,0
Egenkapitalandel	(4)	48,0 %	40,7 %	36,7 %	43,8 %	42,4 %
Verdijustert egenkapitalandel	(5)	59,0 %	59,9 %	59,0 %	59,5 %	51,7 %
FLÅTE						
Bokført verdi skip, skipsandeler		10 194,5	7 853,5	6 730,2	5 923,3	5 137,6
Pantegjeld skip		5 962,1	4 935,1	4 196,1	3 515,0	3 273,6
Leasingforpliktelser		-	-	-	306,9	259,3

DEFINISJONER:

- (1) Rentebærende gjeld - rentebærende omløpsmidler.
- (2) Omløpsmidler - kortsiktig gjeld.
- (3) Resultat før skatt - betalbar skatt + avskrivninger + endring opp- og nedskrivning av gjeld i valuta.
- (4) Bokført egenkapital i % av totalkapitalen.
- (5) Verdijustert egenkapital i % av totalkapitalen, for beregningsmetode se side 45.



Rederidrift gjennom året 2009 var forventet å bli en utfordrende aktivitet. Finanskrisen som slo inn med tyngde siste halvdel av 2008 skapte ringvirkninger direkte inn i alle ledd av også vår operasjon. Overskudd av tonnasje som følge av den kraftige nybyggingsaktiviteten førte til en dramatisk endring i markedet. Fra å være vitne til rater i spot-markedet høsten 2008 på rundt 2 millioner pr. dag for store AHTS, brakte 2009 oss inn i en mer anstrengt tilværelse. Vi har måttet venne oss til spot-slutninger på godt under hundre tusen per dag, og en utnyttelsesgrad under 60% for Nordsjø spot-tonnasje.

Mot denne bakgrunn er Farstad Shipping sitt resultat for 2009 gledelig og meget tilfredsstillende. Det være seg både hva gjelder økonomisk resultat i form av omsetning og overskudd, som organisasjonsmessige resultat i form av god kvalitetsmessig drift, og et sterkt fokus på kvalitet og sikkerhet gjennom hele organisasjonen.

Året 2009 ble også året da vi fikk levert fire flotte nybygg. I tillegg investerte vi i ett eksisterende fartøy som nylig var levert til et annet rederi fra et av våre samarbeidsverft. Miljøprofilen i våre nybygg er klar. Den har også blitt behørig lagt merke til i markedet. Selskapet ble tildelt en rekke priser gjennom året. I sin essens var disse begrunnet i vår sterke satsing på miljø, samt en anerkjennelse for kvalitetsmessig god og sikker drift. Spesielt vil jeg trekke frem Heyerdahl prisen for selskapets miljøengasjement og tildelingen av Esso sin sikkerhetspris for 2009 med grunnlag i vår drift i Bass Stredet i Australia. En mer informativ presentasjon av de ulike prisene er gitt på side 9 i denne rapporten.

I Norge ble det innført en ny tonnajeskat-

teordning for rederier i 2007. Denne nye ordningen gir rammebetingelser for rederi-drift i Norge som er konkurransedyktige med tilsvarende ordninger innenfor EU. Det er positivt og samtidig et nødvendig grunnlag for å sikre en bærekraftig utvikling av den kvaliteten innen shipping som blir drevet med basis nettopp i Norge. Overgangsreglene fra den gamle ordningen medførte en tilbakebeskatning på 11 år. Denne tilbakevirkningen slo dramatisk og sterkt negativt ut for de selskaper som hadde gått inn i den gamle ordningen og i lojalitet til denne bygget betydelige verdier i Norge. Farstad Shipping mente, som resten av næringen, at denne tilbakevirkningen var i strid med Grunnlovens paragraf 97, og gikk sammen med Bergesen Worldwide Gas til sak mot Staten ved Finansdepartementet på det grunnlag.

Saken ble behandlet i første instans i Oslo Tingrett i juni, der vi vant. Samme sak ble også ført for Agder Tingrett av rederiet Bergshavn noen uker før, med det resultat at Staten fikk medhold. Saken ble som forventet anket, og ble tatt direkte opp i Høyesterett, og da med alle tre saksøkende rederier under ett.

Høyesterett behandlet saken i januar 2010, og dommen fra Høyesterett gav rederiene medhold. Det var meget gledelig, og blir av Farstad Shipping sett på som en viktig og nødvendig avklaring i forhold til all forretningsvirksomhet i Norge, og videre en presisering av det fundamentale prinsippet om at lover ikke skal ha tilbakevirkende kraft. Dette er nødvendig dersom vi skal kunne utvikle og investere i en kapitalkrevende industri i dynamiske markeder og samtidig være i stand til å administrere finansiell risiko.

Aktivitetsnivået i våre ulike geografiske segmenter har i hovedsak sett en nedgang i løpet 2009. Dette indirekte

som følge av finanskrisen og direkte som følge av kostnadskutt hos våre sentrale kunder, forsinket leveranse av rigger, og utsettelse eller kansellering av planlagte prosjekter. I tillegg har supplyskipsmarkedet svekket seg også som følge av et betydelig overskudd av tonnasje som følge av det store antall nybygg som er levert inn i markedet i den samme perioden. Allerede ved inngangen til året var markedet svekket, men fremdeles i økonomisk akseptabel balanse. Deretter har vi erfart en flåteøkning på 20% over en 12 måneders periode med en påfølgende dramatisk svekkelse av markedet generelt. Effekten fremkommer mest synlig i spotmarkedet i Nordsjøen. Her har spotratene falt til et bunn nivå. Men effekten er tydelig også i markedet generelt blant annet i form av reduserte rater innen lengre befraktningskontrakter.

Farstad Shipping har fått levert og satt i operativ drift fem fartøyer i løpet av 2009. Fire av disse fartøyene er meget avanserte. De er konstruert og utrustet for en miljøvennlig drift. Vi har oppnådd gledelige utslippsreduksjoner av så vel CO₂ som NOx på henholdsvis mellom 20 og 40% CO₂ og 95% NOx. CO₂ reduksjonen kommer som en direkte følge av redusert bunkers forbruk. Dette gir en miljøgevinst både på forbruks- og utslipps siden.

Shipping er internasjonal i sin natur. Det er også tilfellet for supplyskipmarkedet hvor vi har vår aktivitet. Nasjonale særordninger og krav knyttet til enkelte sokkelstater bidrar derimot til å segmentere ulike områder på en slik måte at det vanskeliggjør internasjonal utveksling av kompetanse og likeverdige konkurransevilkår. Det kan være en fare for at både finanskrisen og overskuddet på tonnasje har forsterket det politiske grunnlag for slike føringer. Utveksling av erfaringsdata i sammenheng med operasjonell

sikkerhet og felles standarder for offshore operasjoner ville ha tjent på det motsatte. Vi ser frem mot at økt samhandling og kommunikasjon mellom de ulike regioner sine myndigheter og interesseorganisasjoner vil bidra til å lede denne utviklingen i positiv retning.

Konsernet oppnådde relativt gode resultater innenfor sikkerhet for året 2009, men dårligere enn målsetningen om "null skade" på mennesker og miljø. Vi har dermed både et potensiale for forbedring og generelt en utfordring om å kontinuerlig være årvåken på risikobildet rundt våre operasjoner. Dette er et spennende og engasjerende område av vår aktivitet. Det innbefatter videre fremover en stadig utvikling av vår styrende dokumentasjon og en kanalisering av kompetent erfaring inn mot en kontinuerlig forbedring av våre rutiner.

Av våre nær 1900 ansatte, er over 90% sysselsatt ombord i våre fartøyer, mens landorganisasjonen teller omkring 160 personer. Organisasjonen er basert i de geografiske områder som er sentrale for vår aktivitet, og danner på den måten en solid basis for den kvalitets drift vi setter som mål for vår operasjon.

Sterk fokus på kompetanse og engasjement i alle ledd har bidratt til de resultatene vi legger frem for året 2009. Dette danner videre grunnlag for den satsing og den konkurransekraft vi tar med oss inn i et krevende marked i 2010.

Shipping er i sin natur sykklisk. Det gir oss også vissheten om at de rammebetingelser som markedet gir oss i dag, vil utvikle seg i positiv retning på lengre sikt. Farstad Shipping er godt posisjonert for å ta vare på de muligheter som det fører med seg.

VÅRE VERDIER

Virksomheten til Farstad Shipping bygger på fem verdier. Våre verdier utgjør fem deler av ett hele og er forankret i vår historie. Selskapet skal drives og utvikles i henhold til våre verdier. Verdiene er utgangspunktet for våre daglige prioriteringer og beslutninger. Å arbeide i overensstemmelse med disse fem verdiene gjør oss gode. HVORDAN resultatet skapes, er minst like viktig som resultatene i seg selv.





SIKKERHETSBEVISST

Våre holdninger, årvåkenhet og fokus på trygge operasjoner sikrer skadefri utførelse av oppgavene. Kunnskap, ferdigheter, gode holdninger og gjennomarbeidede rutiner sikrer at jobben utføres riktig for våre kunder og miljøet. Farstad Shipping er og skal være en langsiktig og pålitelig arbeidsgiver.

VERDISKAPENDE

Vi skaper verdier for våre eiere, våre samarbeidspartnere, samfunnet og våre omgivelser. Vi er søkende, ambisiøse og pådrivere for konstruktive endringer. Satsing på den enkeltes trivsel, personlige utvikling og trygghet gjennom ordnede forhold gir økt verdi for ansatte i selskapet.

ETTERRETTELIG

Vi er pålitelige, sannferdige og viser handlekraft og lojalitet til beslutninger som er fattet. Våre holdninger preges av integritet, vi tar ansvar og gjør det vi sier vi skal gjøre.

INKLUDERENDE

Vi er initiativtagere og pådrivere til utvikling av næringen gjennom samhandling med kunder, leverandører og utdanningsinstitusjoner. Vi skaper tilhørighet og styrke ved å dra nytte av og utvikle den enkelte medarbeider, dele kunnskap og erfaring samt ta hensyn til individuelle behov.

SYNLIG OG TRANSPARENT

Vi opptrer enhetlig i alle ledd; mot kunder, leverandører, ansatte og ledelse. Gjennom bevisst forankring av våre verdier skaper vi en enhetlig lederstil og en lærende og utviklende organisasjon. Vi tør å stå for våre beslutninger, og tilstreber å fremstå tydelig, enhetlig og gjenkjennelig. Vi bryr oss om og ønsker å være en positiv støttespiller i våre nærmiljøer. Vi formidler og etterlever våre verdier i vårt daglige arbeid.

VÅRT FOKUS

Vi har fokus på helse, miljø, sikkerhet og kvalitet. Dette gjelder alle ansatte. Det er avgjørende for å opprettholde og styrke vår konkurransesituasjon. Våre omgivelser stiller strenge krav til presisjon og sikkerhet både på sjø og på land.

Vi satser store ressurser hvert år på å stimulere og videreutvikle ansattes holdninger og fokus på disse områdene.

Vi har en klar målsetting om null skade på mennesker, utstyr og miljø.

Vi er en ledende leverandør av kvalitets offshore tonnasje overfor den internasjonale olje- og gass-industrien med fokus på den større og mest avanserte tonnasje innenfor segmentene ankerhåndtering, supply og subsea.

Vi har en langsiktig befraktningsprofil.





KONSERNLEDELSEN

Konsernets ledergruppe består av konsernsjef og finansdirektør fra hovedkontoret i Ålesund, samt Executive Vice President, Eastern Hemisphere, som til daglig er lokalisert i Australia.

Karl-Johan Bakken (f. 1958) tiltrådte stillingen som konsernsjef 1. januar 2006. Han har tidligere hatt stillingen som direktør for marked og drift siden juli 1999. Bakken kom til Farstad med 15 års internasjonal erfaring fra skipsdesign og skipsbyggingsindustrien. Sist som viseadm. direktør ved Ulstein Ship Technology og adm. direktør ved Ulstein Trading Ltd. AS. Bakken har en M.Sc. i skipsarkitektur fra Teknisk Høgskole i Trondheim (1984).



Karl-Johan Bakken
Konsernsjef

Torstein L. Stavseng (f. 1953) har hatt stillingen som finansdirektør og vært med i selskapets ledergruppe siden 1991. Stavseng startet i Farstad i 1988. Han har en Masters Degree fra Norges Handelshøyskole (NHH) i Bergen. Før han begynte i Farstad hadde han 6 års erfaring innenfor bankvirksomhet.

Joseph M. Homsey, (f. 1949) er også adm. dir. i Farstad Shipping (Indian Pacific) Pty. Ltd. Homsey tiltrådte sin stilling i Farstad i juni 2003, etter oppkjøp av P&Os andel i IOS, og deres driftsorganisasjon i Melbourne. Han kom fra stillingen som direktør i P&O Maritime Services, der han var ansatt i 22 år. Homsey har en B. ECO. fra Monash University, Melbourne.



Torstein L. Stavseng
Finansdirektør



Joseph M. Homsey
Executive Vice President, Eastern Hemisphere

STYRETS MEDLEMMER



SVERRE A. FARSTAD

(f. 1952)

Styrets leder

Styremedlem/styrets nestleder/styrets leder siden 1988.

Siviløkonom - Heriot Watt University, Edinburgh, Skottland. Styreleder i Tyrholm & Farstad AS. En rekke tillits- og styreverv i bank, forsikring og Rederiforbundet.

PER NORVALD SPERRE

(f. 1946)

Styrets nestleder

Styremedlem/styrets nestleder siden 1990. Advokat med møterett for Høyesterett. Juridisk embetseksamen 1972, Oslo. Praksis fra bank m.v. Egen advokatpraksis fra 1977. Fra nov. 2000 partner i advokatfirma Schjødt DA. En rekke styreverv innenfor industri og rederivirksomhet.



GRO BAKSTAD

(f. 1966)

Styremedlem - siden 2005.

Siviløkonom NHH og statsautorisert revisor. Variert bakgrunn fra revisjon, rådgivning, finans og offshore industri. Konserndirektør økonomi og finans i Posten Norge AS.



BJØRN HAVNES

(f. 1947)

Styremedlem - siden 1988.

Sivilingeniør, University of Newcastle upon Tyne. Direktør i Skips AS Tudor, Oslo. Variert shippingferfaring fra 1973, hovedsakelig innen offshore. Tidligere markedsansvarlig i Wilhelmsen Offshore Services (servicefartøy) og Wilh. Wilhelmsens riggdivisjon. En rekke styreverv innenfor industri og offshore.



**JANNE-GRETHE STRAND
AASNÆS**

(f. 1963)

Styremedlem - siden 2005.

MBA - University of San Francisco og autorisert finansanalytiker. Diverse stillinger som finansanalytiker og porteføljeforvalter innen kapitalforvaltning. Daglig leder i Strand Havfiske AS siden 2000.



BJARNE SÆLENSMINDE

(f. 1947)

Styremedlem - siden 1989.

Siviløkonom NHH. Vice President, Gard AS. Variert finans- og shippingbakgrunn. Tidligere direktør i A/S Investas shipping- og offshoreseksjon.



ASTRID KOPPERNÆS

(f. 1957)

Styremedlem - siden 2007.

Sivilingeniør NTH, MSc Stanford University. Diverse stillinger som petrolumsingeniør og leder innen oljeindustrien i Norge og Storbritannia siden 1984. Daglig leder i Mythri Limited, Aberdeen.





Vår virksomhet, eierstyring og selskaps- ledelse



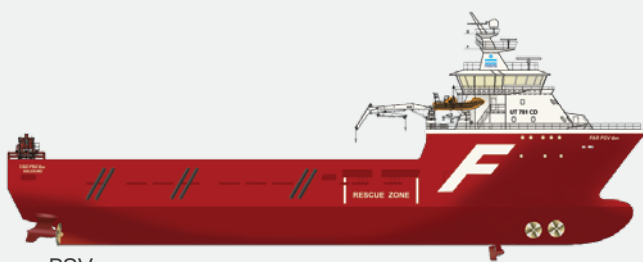
VIRKSOMHETSBEKRIVELSE

FRAKTINNTEKTER I %

		AHTS	PSV	SUBSEA
	2005	48,7%	44,2%	7,1%
	2006	60,0%	34,3%	5,7%
	2007	60,7%	32,8%	6,5%
	2008	70,1%	28,3%	4,6%
	2009	64,4%	28,9%	6,7%



AHTS



PSV



SUBSEA

Vår forretningsvirksomhet

Farstad Shipping ASA eier og opererer 57 skip innen offshore serviceskip segmentet. Skipene kan deles inn i tre kategorier:

AHTS

Ankerhåndteringsfartøy:

Spesialkonstruerte fartøyer for ankerhåndtering og tauing av offshore plattform, lektre og produksjonsmoduler/skip. Kan ha tilleggssutstyr for brannsløking, oljeoppsamling og redningsoppdrag. Utfører også ordinær forsynings-tjeneste.

PSV

Forsyningsfartøy:

Spesialkonstruerte fartøyer for transport av forsynings og utstyr til og fra offshore-installasjoner. Skipene transporterer stykk gods, i hovedsak i containere som dekkslast, samt et stort antall forskjellige ulike produkter (tørre og våte) i separate tanker. De transporterer også rør i forbindelse med legging av rørledninger.

SUBSEA

Konstruksjon- og vedlikeholdsskip.

Spesialdesignet fartøy for operasjon på store dyp, installasjon og vedlikehold på havbunnen.

Strategi og satsningsområder

Innenfor disse tre markedssegmentene skal Farstad Shipping arbeide langsiktig og være betydelig leverandør. Selskapet har en langsiktig befraktningsstrategi. Vi har konsentrert vår aktivitet innenfor segmentet AHTS > 10 000 BHK og PSV > 2 000 DWT. Antallet skip innenfor



dettesegmentet utgjør 976 skip tilsvarende omtrent 40% av det samlede antall supplyskip i verden. Det er i dette segmentet den største veksten har funnet sted de siste årene. Dette har sammenheng med de siste års betydelige vekst i olje- og gassaktiviteten på dypere farvann og i mer værharde områder.

Selskapet er i dag blant de største aktørene innenfor dette segmentet med en markedsandel på ca. 6%.

Farstad Shipping sitt fokus på dypvanns- og subsea-segmentet har blitt forsterket de senere årene. Selskapet har de siste 5 årene vært gjennom et omfattende nybyggingsprogram med levering av 13 nybygg tilsvarende en investering på NOK 6,6 mrd. Det gjenstår nå et AHTS-skip under bygging for levering i slutten

av mars 2010.

Selskapet har i alle år bidratt til å utvikle det maritime klusteret i regionen og har i betydelig grad satset på norsk design, norsk utstyr og norske verft.

Selskapet har i tråd med markedsutviklingen de siste årene satset internasjonalt med den teknologi og de produkter som Farstad har erfaring med fra selskapets tradisjonelle hjemmemarked i Nordsjøen. Som en konsekvens av dette har befinner seg for tiden 39 av selskapets 57 skip i markeder utenfor Nordsjøen.

For å kunne opprettholde en moderne og konkurransedyktig flåte er og har salg av eldre skip vært viktig.

Flåten

Selskapets flåte består pr. 15 mars 2010 av 57 skip samt ett nybygg for levering ved utgangen av mars 2010. Av de 57 skipene er 24 PSV, 30 AHTS og 3 SUBSEA. Nybygget er et AHTS skip.

For tiden befinner atten skip seg i Nordsjøen, tjudefem skip i Indian Pacific, tretten skip i Brasil og ett skip i Vest-Afrika. Kontraktsdekningen for Farstad-flåten er ca. 78% for første halvår 2010 og ca. 67% for andre halvår. Kontraktsdekningen for 2011 er ca. 53%. Tallene inkluderer befrakternes opsjoner til å forlenge enkelte kontrakter.

VIRKSOMHETSBESKRIVELSE

Våre markeder

Konsernets aktiviteter er geografisk fordelt på følgende markeder: Nordsjøen, Brasil, Indian Pacific og Vest-Afrika. Farstad Shipping har en langsiktighet i sin befraktning. Selskapets kunder er oljeselskaper eller oljeserviceselskaper som igjen har kontrakter med oljeselskapene. Lengden på kontrakter og kategori befrakter varierer både med hensyn til type marked og geografisk beliggenhet. Nordsjøen er det eneste velfungerende spot-markedet for supplyskip.

I Nordsjøen har selskapet for det meste inngått lange kontrakter på PSV-

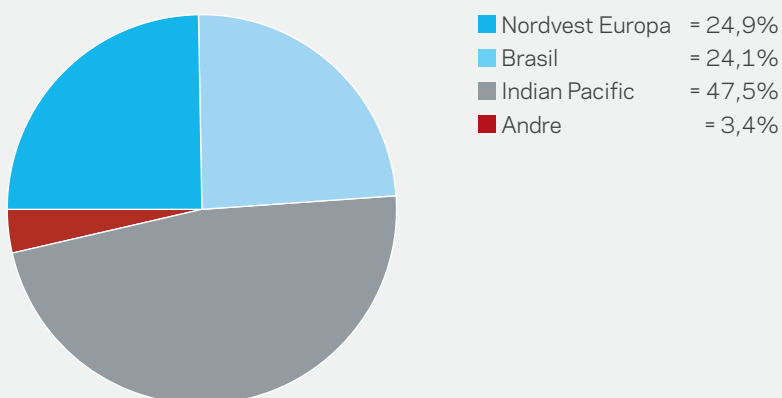
skipene, mens AHTS- skipene går i spot-markedet. I Brasil er det statlige oljeselskapet Petrobras den største aktøren. Selskapet har flest AHTS-skip på lange kontrakter til Petrobras. Også i Indian Pacific har vi flest AHTS- skip på kontrakt. Dette henger sammen med oljeselskapenes type aktivitet (overvekt av leteaktivitet) i regionen og infrastrukturen i området.

I 2009 har Farstad Shipping hatt følgende geografisk fordeling på inntektene; Nordsjøen (Nordvest Europa) 24,9%, Brasil 24,1%, Indian Pacific 47,5% og andre sektorer 3,4%.

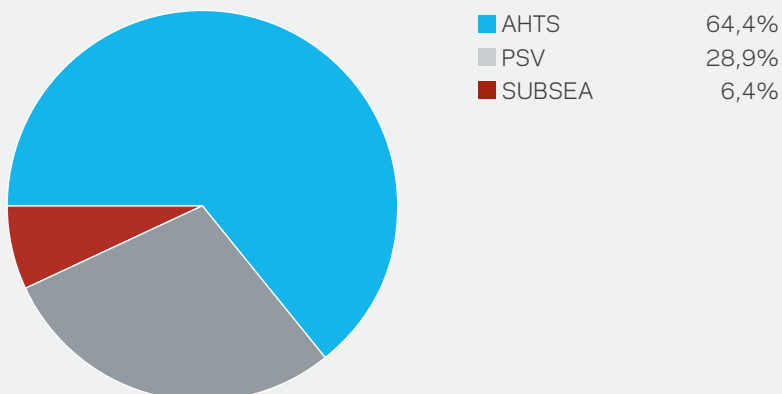
Verdidrevet selskap

Farstad Shipping er et verdidrevet selskap. Å være sikkerhetsbevisst er basis for all vår aktivitet. Selskapet har implementert lover, prosedyrer og interne retningslinjer for å ivareta menneskene, miljøet og utstyret. Selskapet er ISO 9000/2000 og ISO 14001/2004 sertifisert. Operasjonen er ISM sertifisert med Document of Compliance for alle kontorene. Alle skipene i flåten er ISM- og ISPS-sertifisert. Farstad Shipping har vært, er og skal være et selskap med høy troverdighet i forhold til forventningene om at det som loves og avtales, blir innfridd.

FRAKTINNTEKTER (fordelt på region)



FRAKTINNTEKTER (fordelt på skipssegment)



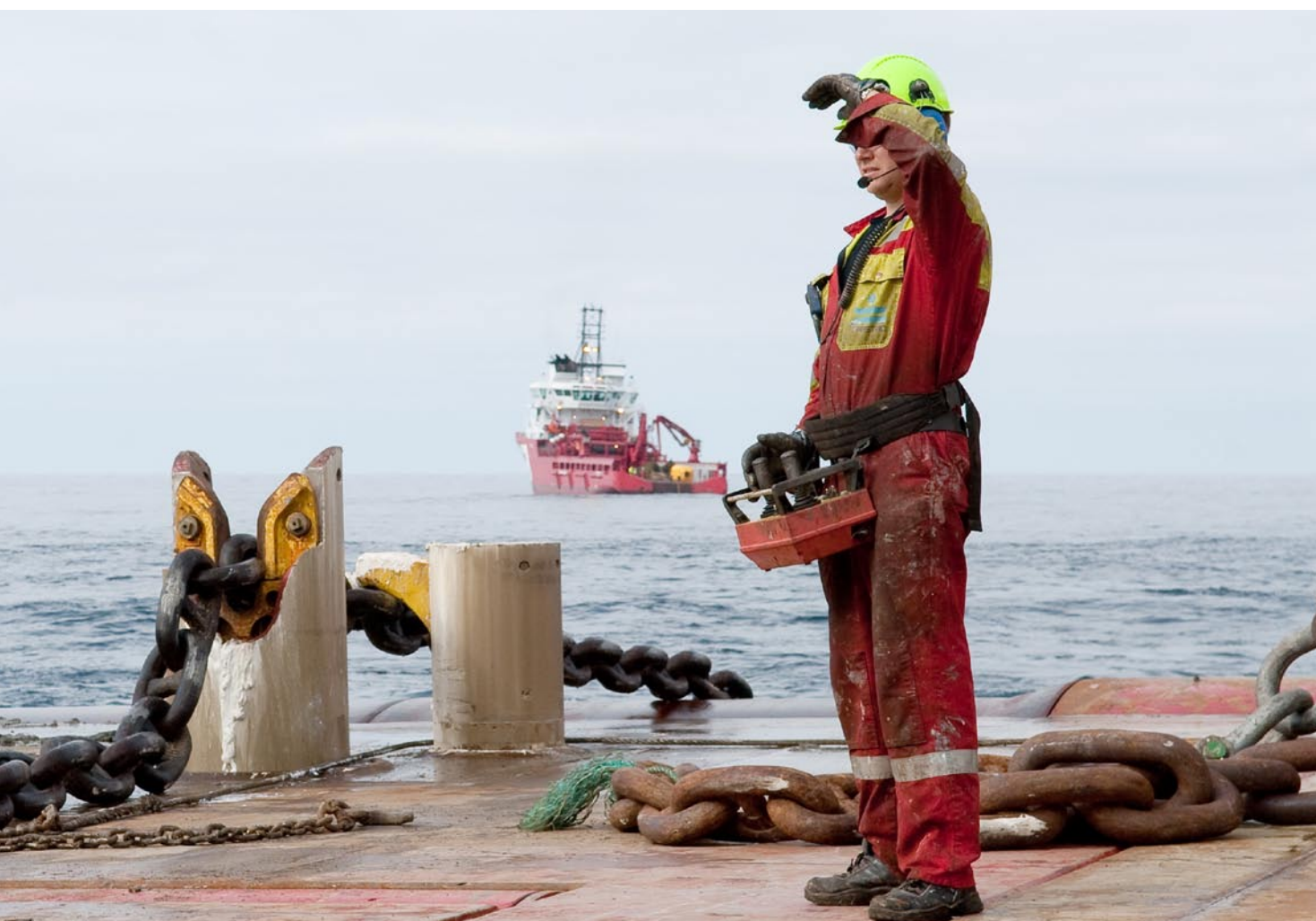
Helt fra første halvdel av 1970-tallet, da Farstad Shipping startet sin virksomhet innenfor offshore serviceskip, har selskapet vært en viktig aktør i etableringen og utviklingen av den maritime klyngen på Nordvestlandet. Dette er den mest komplette maritime klyngen i verden. Farstad Shipping har gjennom bevisst satsing på samarbeid, ideutveksling og åpenhet vært en betydelig bidragsyter til utviklingen av næringen. Spesielt gjelder dette implementering av utstyr for å øke sikkerheten til de som arbeider ombord på skipene samt tiltak for å redusere forurensningen av det ytre miljø.

En inkluderende holdning og involveringen av selskapet sine ansatte i prosjekter og i utvikling av tjenester, har vært med å bidra til stor verdiskapning både for selskapet og for næringen.

Selskapet har bevisst holdt en åpen dialog med kundene. Utvikling av nye skipstyper i nært samarbeid med selskapet sine kunder har vært med på å styrke selskapets markedsposisjon. Dette har også vært med på å muliggjøre målsettingen om at selskapets eiere skal ha en konkurransedyktig avkastning på sin investerte kapital.

Selskapet tilstreber å fremstå som en attraktiv arbeidsplass og bryr seg om og ønsker å være en positiv støttespiller i våre nærmiljøer.

Vi legger stor vekt på at eiere og andre aktører i finansmarkedet skal behandles likt og at vi skal fremstå som eksempel til etterfølgelse. Selskapet er tildelt Stockman-prisen to ganger. Prisen deles ut av Norske Finansanalytikere for beste finansielle rapportering i klassen for små og mellomstore børsnoterte selskaper.



SELSKAPSSTRUKTUR

Konsernet Farstad Shipping har skips-eiende selskaper i Norge, Skottland, Singapore og Brasil (50%). Med unntak av Norge har de skipseiende selskapene også operasjonelle funksjoner. Skipsdriften i Norge er ivaretatt ved at morselskapet, det børsnoterte selskapet Farstad Shipping ASA, utøver denne funksjonen. Aktiviteten i Indian Pacific samordnes gjennom konsernets driftselskap i Melbourne

Farstad Shipping ASA

Konsernets hovedkontor ligger i sentrum av Ålesund. Selskapet hadde ved årsskiftet 67 kontoransatte delvis knyttet til konsernrelaterte oppgaver og delvis knyttet knyttet til driften av 18 skip. Det er 423 seilende knyttet til kontoret i Ålesund. Fra kontoret administreres 10 skip i Nordsjøen og 9 skip i Brasil. Kontoret har byggetilsyn for 2 AHTS som bygges ved et norsk verft. Skip som opererer i Brasil, drives i samarbeid med BOS Navegação SA.

Farstad Shipping Ltd.

Selskapet har sitt kontor i Aberdeen. Kontoret ble etablert i 1989 og har 16 ansatte. Kontoret har det tekniske, bemanningsmessige og kommersielle ansvaret for driften av 10 skip, hvorav 1 skip i Angola og 1 skip i Brasil. 261 seilende, i hovedsak britiske og portugisiske, er knyttet til disse skipene. Selskapet er underlagt den britiske rederskatteordningen og eier 8 skip.

Farstad Shipping (Indian Pacific) Pty. Ltd.

Selskapet har sitt hovedkontor i Melbourne med avdelingskontor i Perth og Barry Beach Marine Terminal. Kontorene har 42 ansatte, og har det tekniske, bemanningsmessige og kommersielle ansvaret for driften av 25 Farstadskip som opererer i regionen. 608 seilende er knyttet til skipene.

Farstad Shipping Pte. Ltd.

Selskapet har sitt hovedkontor i Singapore. Selskapet ble etablert som skipseiende selskap i 2005 og eier i dag 7 skip. Selskapet er også involvert i driften av andre Farstad-skip. Drift av skipene samordnes med andre kontor i regionen avhengig av hvor skipene befinner seg. Selskapet har 7 kontoransatte og 141 seilende.

Farstad Shipping Crewing Services Pte. Ltd.

Selskapet ble etablert i Singapore i 2009 for å sysselsette og administrere seilende i Farstad konsernet, og for å bistå fartøyene i regionen med ulike oppgaver. Selskapet sysselsetter totalt 299 seilende, hovedsakelig briter og asiater.

Farstad Supply AS

Selskapet er Farstadgruppens største skipseiende selskap. Selskapet ble etablert i 1997 som et ledd i rederiets tilpasning til reglene i den norske skatteordningen for rederiselskaper fra 1996. Ved inngangen til 2010 eide Farstad Supply 27 skip. Selskapet har ingen ansatte. Driften av selskapet og selskapets skip skjer i henhold til managementavtaler med andre selskaper i Farstadkonsernet.

P/R International Offshore Services ANS (IOS)

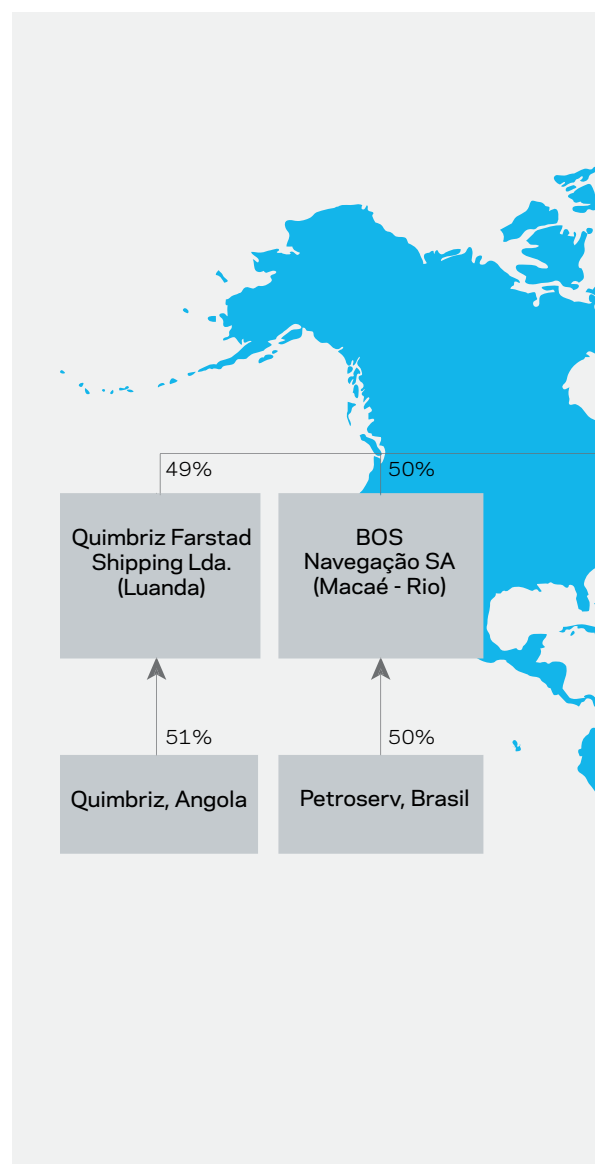
Selskapet ble etablert i 1997 som et joint venture selskap med P&O Australia. I 2003 kjøpte Farstad Supply ut P&O, og selskapet er i dag et datterselskap av Farstad Supply AS. Selskapet er underlagt reglene i den norske rederskatteordningen og eier 8 skip. Selskapet har ingen ansatte. Driften av selskapet og selskapets skip skjer i henhold til managementavtaler med andre selskaper i Farstadkonsernet.

Farstad Construction AS

Selskapet ble opprettet i 2008 som eierselskap for et SUBSEA-fartøy under bygging. Byggekontrakten til "Far Samson tbn" ble overtatt fra Farstad Shipping ASA i 2008. Skipet, som ble levert i mars 2009, er leid ut på en langtids bareboat-avtale til Farstad Offshore AS. Selskapet har ingen ansatte.

Farstad Offshore AS

Selskapet ble opprettet for å leie inn og



operere SUBSEA-fartøyet Far Samson fra Farstad Construction AS. Far Samson har en langsiktig kontrakt med Saipem. Selskapet har ingen ansatte. Driften av selskapet og skipet skjer i henhold til management-avtaler med Farstad Shipping ASA.

BOS Navegação SA

BOS ble etablert i juni 1999 for å bemanne, operere og markedsføre Farstadgruppens supplyskip i Brasil.

BOS er et joint venture (50/50) med Petroserv S/A. Petroserv er et brasiliansk offshoreselskap med lange tradisjoner innenfor brasiliansk oljeindustri. BOS innehar en såkalt "Brazilian Shipping Licence" og er derved autorisert til å innbefrakte skip med utenlandsk flagg for operasjon i brasiliansk farvann. Selskapet eier 3 AHTS og har i tillegg delvis driftsansvar for 10 Farstadskip som er på kontrakt til Petrobras og British Gas. Selskapet har kontor både i Rio og

Macaé. BOS har 30 landansatte. Antall Farstad/BOS seilende er 266.

Quimbriz Farstad Shipping Lda.

Selskapet markedsfører og opererer off-shore service fartøy med tilhørende tjenester i Angola. Farstad Shipping har ett skip på kontrakt med BP Angola i Angola. Farstad Shipping eier 49% i selskapet.



EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

Farstad Shippings prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse skal legge grunnlaget for langsiktig verdiskapning til beste for aksjonærer, ansatte og samfunnet for øvrig.

1. Redegjørrelse for eierstyring og selskapsledelse

Etterlevelse:

Styret i Farstad Shipping vil til enhver tid påse at selskapet har god eierstyring og selskapsledelse, og at Farstad Shipping følger intensjonene i "Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse, datert 4.12.2007, sist revidert 21.10.2009. Temaet eierstyring og selskapsledelse er gjenstand for årlig vurdering og drøfting i styret. Den videre gjennomgangen av Farstad Shippings prinsipper for eierstyring og selskapsledelse følger systematikken til anbefalingen fra 2009.

Redegjørelsen omfatter hvert enkelt punkt, og avvik fra anbefalingen er kommentert. For enkelte emner er det gjort henvisninger til andre steder i årsrapporten. På selskapets hjemmeside; www.farstad.com finnes ytterligere og mer detaljert informasjon som er direkte relatert til eierstyring og selskapsledelse i Farstad Shipping.

Verdigrunnlag:

Selskapets mål er å skape verdier for eierne gjennom lønnsom drift og forretningsutvikling. I dette arbeidet legges det stor vekt på å utøve god virksomhetstyring. Dette kan kun oppnås ved å skape de riktige holdninger og et bevisst ansvar blant de ansatte for å ivareta helse, miljø, sikkerhet og kvalitet i det daglige arbeidet. Selskapet skal ha en god, åpen og etterrettelig kommunikasjon, noe som

også vil sikre likebehandling av aksjonærene. Vi skal være synlige på en positiv måte både i lokalmiljøet og i andre relevante sammenhenger. I 2006 startet vi et holdningsprogram for å fremme selskapets verdier blant de ansatte – se side 20. Disse verdiene skal sørge for at tilliten til konsernets virksomhet underbygges og videreutvikles. Arbeidet med å beskrive selskapets etiske retningslinjer i samsvar med verdigrunnlaget er under utarbeidelse.

2. Virksomhet

Formålsparagrafen i selskapets vedtekter lyder:

"Selskapets formål er kjøp, salg og drift av skip, annen rederivirksomhet og investeringsvirksomhet, herunder deltakelse i andre selskaper med likeartet formål og garantistillelse for slike og hva



som for øvrig står i forbindelse hermed." Innenfor dette formålet er forretningsideen å være en langsiktig og betydelig leverandør av store, moderne offshore servicefartøyer til oljeindustrien internasjonalt.

3. Selskapskapital og utbytte

Egenkapital:

Selskapet har en egenkapital som er tilpasset mål, strategi og risikoprofil. Egenkapitalen pr. 31.12.09 var på NOK 6,25 mrd., tilsvarende 48% av totalkapitalen.

Utbyttepolitikk:

Styrets intensjon er å fortsette å dele ut utbytte. Størrelsen på utbyttet vil fortløpende bli vurdert i forhold til selskapets inntjening, investeringsplaner, markedsutsikter og omfanget av kjøp

av egne aksjer. Styret har som målsetting at aksjonærene over tid skal ha en konkurransedyktig avkastning. Grunnlaget for aksjonærenes avkastning er den verdiøkning som skapes i selskapet. Denne er delvis avhengig av selskapets inntjening og delvis avhengig av verdiutviklingen på selskapets flåte. Det er en målsetting at denne verdiøkningen skal reflekteres i kursutviklingen på selskapets aksjer.

Kjøp av egne aksjer:

I ordinær generalforsamling 14. mai 2009 fikk styret fornyet sin fullmakt til kjøp av inntil 3,9 mill. egne aksjer (10%) til kurser mellom NOK 50,00 og NOK 200,00. Fullmakten er ikke benyttet. Styret vil be generalforsamlingen om at fullmakten blir fornyet i 12 måneder med kursintervall fra NOK 70,00 til NOK 220,00.

Kapitalforhøyelse:

I samme generalforsamling fikk styret også fullmakt til å kunne gjennomføre kapitalutvidelser på inntil 3,9 mill. aksjer. I tillegg til kapitalutvidelse i form av kontanter omfatter fullmakten også fusjoner, overtakelser av andre selskaper, samt investering i varige driftsmidler. Fullmakten er ikke benyttet. Styret vil be generalforsamlingen om at også denne fullmakten blir fornyet med 12 måneder. For øvrig vises til note 24.

4. Likebehandling av aksje-eiere og transaksjoner med nærstående parter

Likebehandling:

Selskapet har kun en aksjeklasse. Alle aksjonærer har de samme rettigheter. Fullmakten om kapitalforhøyelser, omtalt ovenfor, innebærer at eksisterende ak-



EIERSTYRING OG SELSKAPSLEDELSE

sjonærer har fraskrevet seg fortrinnsrett til tegning i forbindelse med kapitalutvidelser under fullmakten.

Konsernets kjøp av egne aksjer vil eventuelt skje over børs. Styremedlemmer og ledende ansatte vil rapportere til styret dersom de direkte eller indirekte har en vesentlig interesse i avtaler som selskapet inngår.

Transaksjoner med nærstående:

I note 6 til regnskapet blir Tyrholm & Farstad AS definert som nærstående part. Styreleder i Farstad Shipping, Sverre A. Farstad, er også styreleder i Tyrholm & Farstad AS. Transaksjoner mellom Tyrholm & Farstad og selskapet skjer til markedsmessige vilkår – se note 6.

5. Fri omsettelighet

Alle Farstad Shippings aksjer har like rettigheter og er fritt omsettelige.

6. Generalforsamling

Generalforsamlingen i Farstad Shipping: Generalforsamlingen er selskapets øverste organ og velger selskapets styre, godkjenner årsregnskapet og styrets

forslag til utbytte. Ifølge norsk lovgivning skal generalforsamlingen også utnevne revisor og godkjenne godtgjørelse til revisor. Generalforsamlingen skal også behandle erklæringen om retningslinjer for lederlønsfastsettelse i selskapet.

Deltagelse:

Den årlige generalforsamlingen holdes normalt i første halvdel av mai. Aksjonærer med kjent adresse mottar innkalling i posten senest 21 dager før den avholdes. På selskapets hjemmeside skal innkallingen inkludert saksdokumenter være gjort tilgjengelig minst 21 dager før generalforsamlingen avholdes.

Saksdokumentene som følger innkallingen skal være utførlige nok til at aksjeeierne kan ta stilling til alle saker som skal behandles.

Innkallingen skal inneholde informasjon om de prosedyrer som aksjeeierne må følge for å kunne delta og avgi stemme på generalforsamlingen. Dette gjelder også ved bruk av fullmakt. I tillegg skal innkallingen inneholde informasjon om aksjeeiers rett til å sette frem forslag til

vedtak i saker som generalforsamlingen skal behandle. Det skal videre informeres om forslag til vedtak for hver enkelt sak, samt alternative merknader til de sakene der det ikke foreslås noe vedtak. Et fullmaktskjema skal følge med innkallingen.

Aksjonærer som vil delta på generalforsamlingen må melde seg på senest to dager før den avholdes. Aksjonærer som ikke selv kan delta, kan stemme ved å bruke fullmakt. Styrets leder deltar på generalforsamlingen. Det samme gjør selskapets revisor. Generalforsamlingen velger selv sin møteleder.

Generalforsamlingsprotokollen gjøres tilgjengelig på selskapets hjemmeside.

7. Valgkomité

Med dagens aksjonærstruktur har en ikke funnet det hensiktsmessig for selskapet å etablere en valgkomité.

8. Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Styrets sammensetning:

Selskapets styre har i dag syv medlemmer bestående av 3 kvinner og 4 menn.



Styremedlemmene blir valgt for en periode på to år av gangen. Det er redegjort for det enkelte styremedlems bakgrunn samt hvor lenge det enkelte styremedlem har vært med i styret i Farstad Shipping ASA på side 26 - 27.

Styrets uavhengighet:

Under avsnittet "Godtgjørelse til styret" fremkommer det hvilke av styremedlemmene som blir vurdert som uavhengige. Styrets oppgaver er fastsatt i norsk lov, og omfatter den overordnede forvaltning og kontroll av selskapet. Medlemmer av konsernets ledergruppe er ikke medlemmer av styret, men konsernetes ledergruppe møter i styremøtene.

Styremedlemmenes aksjeeie i Farstad Shipping:

Styrets medlemmer eier aksjer i selskapet slik det er angitt i note 24.

Bedriftsforsamling:

Shippingselskaper er i henhold til forskrift av 18. desember 1998 unntatt fra plikten til å ha bedriftsforsamling.

9. Styrets arbeid

Styrets oppgaver:

Styrets lovpålagte oppgaver omfatter den overordnede forvaltning og kontroll av selskapet. Styret vedtar hvert år i desember en konkret møteplan for det etterfølgende år. Styret har normalt 5 møter i året. Styret holder årlig ett strategimøte av 3-5 dagers varighet, der strategiske valg står i fokus. Styret har oppnevnt nestleder som kan fungere som styreleder når denne ikke kan eller bør lede styrets arbeid.

I hvert styremøte er det satt av tid der styret evaluerer sitt arbeid og sin kompetanse. Den interne ansvars- og oppgavefordeling blir jevnlig diskutert og fulgt opp i lys av gjeldende lovgivning

og arbeidsavtaler.

Finansiell rapportering:

Styret mottar periodisk rapportering hvor selskapets økonomi, skipenes befraktnings-/markedsforhold og evt. endringer i konkurransesituasjon kommenteres. Selskapet følger fristene fra Oslo Børs når det gjelder kvartalsrapportering.

Styrekomiteer:

Styret har ikke sett det som hensiktsmessig å etablere styrekomiteer. I praksis har styrets leder og nestleder i fellesskap fungert som saksforberedende kollegium for tilrettelegging av saker der selskapets ledelse er parter (arbeids- og pensjonsavtaler mv.). Disse har således i praksis fungert som styrekomite.

Revisjonsutvalg:

I henhold til nye bestemmelser i allmennaksjeloven skal alle utstedere av omsettelige verdipapirer på Oslo Børs etablere revisjonsutvalg. Plikten til å velge revisjonsutvalg samt reglene om revisjonsutvalgets oppgaver og sammensetning gjelder fra neste ordinære generalforsamling i mai 2010. I følge bestemmelsen skal utvalget være et forberedende og rådgivende arbeidsutvalg for styret. Utvalgets medlemmer velges av og blant styrets medlemmer og skal samlet ha den kompetanse som ut fra selskapets organisasjon og virksomhet er nødvendig for å ivareta sine oppgaver. Minst ett av medlemmene skal være uavhengig av virksomheten og ha kvalifikasjoner innen regnskap eller revisjon. Det er generalforsamlingens plikt å påse at de som velges oppfyller kravet. Revisjonsutvalget skal bestå av 3 styremedlemmer.

10. Risikostyring og intern kontroll

Styrets ansvar og formål:

Styret behandler saker av strategisk og/

eller stor økonomisk betydning for virksomheten. Ett styremøte hvert år er satt av kun til strategiarbeid. Her gjennomgår styret markedsforventninger og finansielle prognoser for selskapet i et femårs perspektiv.

Selskapets internkontrollsystemer:

Samtlige av Farstad Shippings ledere har ansvar for risikostyring og intern kontroll innenfor sitt ansvarsområde. Styret påser at selskapet har god intern kontroll og hensiktsmessige systemer for risikostyring innenfor samtlige områder av selskapets virksomhet. På hvert styremøte blir styret orientert om utviklingen innenfor helse, miljø og sikkerhet (HMS), der også selskapets verdigrunnlag og etikk har fokus.

Interne revisorer foretar jevnlig vurdering av skipenes og de enkelte enheters styrings- og kontrollsystemer, og om kontrollsystemene fungerer. I tillegg foretar Det norske Veritas ISO-revisjoner av rederiets systemer og av de interne revisjonene av disse systemene. Selskapet er ISO 14001 og ISO 9001 sertifisert.

Finansiell risiko:

Styret behandler selskapets budsjetter hvert år på et eget styremøte i desember. Her blir det også gitt en detaljert gjennomgang av datterselskapenes finansielle stilling og eksponering. Selskapets ledelse gjennomgår på hvert styremøte markedssituasjonen for selskapet. Hvert kvartal presenteres og behandles konsernets økonomiske stilling. Nøkkeltall knyttet til selskapets lønnsomhet og soliditet står sentralt i en slik presentasjon. Styret er ansvarlig for regnskapet og legger frem forslag til disponering av resultatet for generalforsamlingen. Selskapet legger stor vekt på å ha en regnskapsmessig og finansiell rapportering som spesielt eiere, investorer og banker kan ha tillit til. Det er

redegjort for selskapets regnskapsprinsipper på side 91 til 94 i denne årsrapporten.

Styrets årlige gjennomgang:

I tillegg til den løpende rapporteringen, har styret en årlig gjennomgang av de interne kontrollsystemene samt en vurdering av de viktigste risikofaktorene selskapet står overfor. Styret foretar en vurdering av tjenligheten av de interne kontrollsystemene og sikrer at disse etterleves. Styret vurderer også tiltak knyttet til risikofaktorene.

11. Godtgjørelse til styret

Godtgjørelsen til styret fastsettes av generalforsamlingen og er ikke resultatavhengig. Godtgjørelsen reflekterer styrets ansvar, kompetanse, tidsbruk og virksomhetens kompleksitet. Godtgjørelsen til styret fremgår av note 19.

Det er ikke delt ut opsjoner til styrets medlemmer.

Styrets nestleder og det advokatfirma han er partner i – Advokatfirmaet Schjødt DA – har hatt oppdrag for selskapet i forbindelse med utforming av avtaler mellom selskapet og ledelsen. Oppdragene har vært honorert etter vanlige timesatser for denne type virksomhet. Øvrige styremedlemmer har ikke oppgaver for konsernet utover styrevervet.

12. Godtgjørelse til ledende ansatte

Konsernledelsen er presentert på side 24 - 25.

Allmennaksjeloven paragraf 6-16a pålegger styret årlig å fremlegge en erklæring om retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte overfor generalforsamlingen. Nevnte lovbestemmelse trådte i kraft 1.1.2007. I tråd med dette utarbeidet styret en slik erklæring som ble fremlagt for generalforsamlin-

gen den 10. mai 2007. Fra erklæringen siteres:

“Som en større internasjonal aktør innenfor sin bransje er styret, ved fastsettelse av lønninger for ledere i selskapet, henvist til å konkurrere i et marked som på topplernivå er internasjonalt. Selskapets lederlønnsnivå skal tilsvare et antatt markedsmessig nivå der den aktuelle funksjonen utøves. Selskapets lederlønnspolitikken innebærer også at lønnen – i betydning vederlag for arbeidsytelsen – i hovedsak fastsettes i penger, og ikke i form av naturaltelser, aksjeopsjoner eller lignende. Sedvanemessige tilleggssytelser som fri bil/kompensasjon for eget bilhold og lignende aksepteres. Styret erkjenner betydningen av at det er en insitamentordning for de som inngår i selskapets ledergruppe. Det har derfor siden 1993 vært etablert en bonusordning som dels er knyttet til selskapets inntjening det enkelte år, og dels er knyttet til en skjønnsmessig helhetsvurdering av ledergruppens prestasjoner i det aktuelle året.”

Styret fastsetter konsernledelsens bet-

ingelser. Når det gjelder ledergruppens pensjonsordninger, etterlønsordninger og den øvrige godtgjørelse vises til note 19.

13. Informasjon og kommunikasjon

Meldinger og rapporter:

Farstad Shipping har en bevisst holdning til at aksjonærene og det øvrige aksjemarkedet skal motta rask, relevant og mest mulig objektiv informasjon om selskapet. Samtidig er et viktig prinsipp i informasjonsarbeidet. Målet er at aksjonærene skal ha en god forståelse for selskapets aktiviteter slik at de i størst mulig grad skal kunne vurdere aksjekursen og de underliggende verdiene i selskapet. Informasjonen er primært distribuert gjennom selskapets kvartalsrapporter og årsrapporten. Farstad Shipping offentliggjør vanligvis foreløpig årsregnskap i siste halvdel av februar. Fullstendig regnskap, sammen med årsberetning og årsrapport, sendes aksjonærene i løpet av april måned. Finanskalenderen gjøres kjent for ett år av gangen og er gjenngitt på side 2, i tillegg til at den er tilgjengelig på selskapets nettsider. Alle børsmeldinger di-



stribueres også via Hugin. Alle rapporter, pressemeldinger og presentasjoner kan lastes ned fra selskapets hjemmeside www.farstad.com.

Øvrig markedsinformasjon:

Selskapet prioriterer å være tilgjengelig for analytikere. Farstad Shipping arrangerer åpne investorpresentasjoner i forbindelse med fremleggelse av kvartalsrapportene for 2. og 4. kvartal. Her presenteres resultater, samt at markedsutviklingen og selskapets fremtidsutsikter kommenteres. Presentasjonene blir per i dag ikke distribuert via webcast. En har ikke utarbeidet skriftlige retningslinjer for selskapets kontakt med aksjeeierne utover generalforsamlingen. Denne problemstillingen blir imidlertid med jevne mellomrom diskutert i styret. Detaljene i dette arbeidet har styret delegert til selskapets daglige ledelse.

14. Selskapsovertakelse

Med dagens aksjonærstruktur ansees det som lite sannsynlig at det vil komme et overtakelsestilbud på selskapet. Styret har derfor ikke utarbeidet hovedprinsipper for hvordan en vil opptre ved eventuelle overtakelsestilbud.

Likebehandling og åpenhet:

I selskapets vedtekter er det ingen begrensninger når det gjelder aksjeoppkjøp. Tyrholm & Farstad og Farstad familien eier ca. 45 prosent av aksjene per 31. desember 2009, men har ingen særskilte rettigheter som aksjonærer. Styret legger til grunn at alle aksjonærer behandles likt.

15. Revisor

Revisjonsselskap:

Ernst & Young er ansvarlig for den finansielle revisjonen av morselskapet, samtlige datterselskaper og konsernregnskapet.

Revisors rolle i forhold til selskapets styre:

Revisor er alltid til stede når styret behandler årsoppgjøret for å redegjøre om selskapets interne kontroller, regnskaps-/rapporteringsystemer og andre relevante forhold. Styret kan møte revisor uten at konsernets ledergruppe er til stede, dersom dette er ønskelig. Styret har ikke funnet det nødvendig å utarbeide skriftlige retningslinjer for konsernledelsens adgang til å bruke revisor

til andre tjenester enn revisjon.

Styret har i forbindelse med årsoppgjøret for 2009 mottatt en skriftlig bekreftelse fra revisor om at han oppfyller fastsatte uavhengighetskrav. I tillegg har revisor gitt en skriftlig oversikt over hvilke andre tjenester enn revisjon som er levert til selskapet.

Revisors godtgjørelse:

Revisors godtgjørelse fremgår av note 19.





Årsberetning og årsoppgjør for 2009



HOVEDTALL KVARTALSVIS I 2008 OG 2009

Alle tall er eksklusive salgsgevinster

1. kvartal 2008

mill. NOK

	Driftsinntekter	625,2
	EBITDA	325,0
	EBIT	236,1
	Kontantstrøm før skatt	274,0

2. kvartal 2008

	Driftsinntekter	662,7
	EBITDA	346,1
	EBIT	255,9
	Kontantstrøm før skatt	320,0

3. kvartal 2008

	Driftsinntekter	775,7
	EBITDA	456,4
	EBIT	366,3
	Kontantstrøm før skatt	402,3

4. kvartal 2008

	Driftsinntekter	895,0
	EBITDA	540,6
	EBIT	444,3
	Kontantstrøm før skatt	533,2

1. kvartal 2009

	Driftsinntekter	746,1
	EBITDA	394,2
	EBIT	292,6
	Kontantstrøm før skatt	322,5

2. kvartal 2009

	Driftsinntekter	834,9
	EBITDA	451,7
	EBIT	341,3
	Kontantstrøm før skatt	421,2

3. kvartal 2009

	Driftsinntekter	871,9
	EBITDA	473,6
	EBIT	352,6
	Kontantstrøm før skatt	422,0

4. kvartal 2009

	Driftsinntekter	804,7
	EBITDA	416,7
	EBIT	294,7
	Kontantstrøm før skatt	363,4

RESULTAT, FINANSIERING OG RISIKO

Fortsatt drift

I årsoppgjøret er forutsetningen om fortsatt drift lagt til grunn, da det etter styrets oppfatning ikke er forhold som tilsier noe annet.

IFRS regnskapsstandard

Konsernregnskapet og regnskapet for morselskapet Farstad Shipping ASA er utarbeidet i samsvar med International Financial Reporting Standard (IFRS).

Resultat og utbytte

Styret er godt fornøyd med et resultat før skatt på NOK 1 423,7 mill. basert på driftsinntekter på i overkant av NOK 3,2 mrd. Til tross for svekkede markedsforhold bidro inngåtte befraktningsavtaler og god skipsdrift til at selskapet kunne fremlegge et godt resultat også for 2009. Driftskostnadene i 2009 viser en økning på 18%. Dette skyldes en kombinasjon av økning i flåten med 5 skip og faktisk prisstigning. Høy etterspørsel etter maritim arbeidskraft har også i 2009 bidratt til kraftig kostnadsvekst i alle markeder. Aktivitet og ordremengde hos verft og utstyrsleverandører har gitt en merkbar prisstigning både på utstyr, service og reservedeler. Valutakursutviklingen gjennom året medførte en kraftig korreksjon på den kursutvikling som fant sted på slutten av 2008. Dette har i regnskapet for 2009 gitt store urealiserte valutagevinster knyttet til låneporteføljen i valuta og inngåtte sikringsforretninger.

Resultat pr. 31.12.2009

Inntektene pr. 31.12. ble NOK 3 257,6 mill. (NOK 3 019,7 mill. i 2008 inkl. salgsgevinst på NOK 61,1 mill.). Driftskostnadene utgjorde NOK 1 521,4 mill. (NOK 1 290,5 mill.), og ordinære

avskrivninger NOK 454,9 mill. (NOK 365,4 mill.). Driftsresultatet (EBIT) ble NOK 1 281,3 mill. (NOK 1 363,7 mill. inkl. salgsgevinst). Netto finans ble positivt med NOK 142,4 mill. (negativ NOK 454,4 mill.) etter at det er inntektsført en urealisert valutagevinst med NOK 349,5 mill. (tap NOK 315,8 mill.). Det er realisert valutagevinster på NOK 18,8 mill. (NOK 83,1 mill.). Resultat etter skatt ble et overskudd på NOK 1 931,5 mill. (NOK 1 225,6 mill.) etter at det er inntektsført NOK 507,8 mill. i skatt, herav NOK 635,6 mill. i forbindelse med tilbakeføring av skatt knyttet til overgang til ny rederiskatteordning i 2007. Konsernets kontantstrøm*) for perioden er NOK 1 529,1 mill. (NOK 1 590,5 mill.).

Resultat for morselskapet

Resultatregnskapet til morselskapet viser et overskudd på NOK 1 255,0 mill. som styret foreslår blir overført til annen egenkapital. Selskapets frie egenkapital som kan utdeles som utbytte i henhold til aksjelovens regler er NOK 1 950,2 mill. pr. 31. desember 2009. Styret foreslår overfor selskapets generalforsamling 19. mai 2010 at det utbetales et utbytte for regnskapsåret 2009 på NOK 117,0 mill. Det tilsvarer NOK 3,00 pr. aksje.

Finansiering og kapitalstruktur

I balansen pr. 31.12.09 utgjør rentebærende gjeldsforpliktelser NOK 6 238,3 mill. (NOK 5 230,4 mill. pr. 31.12.08). Selskapets rentebærende forpliktelser fordeler seg med 63,4% i NOK, 21,4% i USD, 8,5% i GBP, 4,2% i EUR og 2,5% i AUD. Rentebærende omløpsmidler utgjorde pr. 31.12.09 NOK 1 698,0 mill. (NOK 1 808,1 mill.).

Konsernets egenkapital pr. 31.12.09 er bokført til NOK 6 251,9 mill. (NOK 4 440,0 mill.) tilsvarende NOK 160,31 (NOK 113,85) pr. aksje. Bokført egenkapitalandel er 48,0% (40,7%).

Verdijustert egenkapital (VEK)

Farstad Shipping innhenter verdianslag på flåten to ganger i året, ved årsskiftet og ved halvårsskiftet. Beregning av skipenes markedsverdier er gjort på bakgrunn av de verdianslag som er innhentet fra 3 uavhengige norske skipsmeglere ved årsskiftet 2009/2010. Det enkelte skips verdianslag (gjennomsnitt) er gjengitt i flåteoversikten på side 121 og 123. Meglernes verdianslag forutsetter at skipene er uten befraktningsavtaler og umiddelbart tilgjengelige for salg i markedet. Meglerne har gitt sine verdianslag i NOK. Gjennomsnittlig verdianslag ved siste årsskifte viser en verdi på Farstad-flåten på NOK 13,64 mrd. Verdien på flåten har falt med 15,4% i 2009 (fall 2,5% i 2008). Siden halvårsskiftet har verdiene på Farstadflåten falt med 7,1%. Markedsutsiktene gjør at verdiene spesielt for den eldre del av flåten kan falle videre.

Basert på verdianslagene pr. 31.12.09 er VEK pr. aksje beregnet til NOK 249,45 (NOK 248,06). Dette gir en verdijustert egenkapitalandel på 59,0% (59,9%). VEK har i løpet av 2009 steget med 0,6% (ca. 14% i 2008). VEK var ved utgangen av 2009 beregnet til NOK 9,72 mrd. (NOK 9,67 mrd. ved utgangen av 2008). Meglerne har gitt sine verdianslag i form av en høy/lav vurdering. Dersom en tar gjennomsnittet av meglernes "høy"-verdier, gir dette en markedsverdi på flåten på

*) Kontantstrøm er definert som resultat før skatt + avskrivninger +/- urealisert valutagevinst/tap vedr. selskapets langsiktige forpliktelser i valuta.

RESULTAT, FINANSIERING OG RISIKO

VEK	31.12.09		31.12.08		31.12.07	
	Totalt (mill. NOK)	Pr. aksje (NOK)	Totalt (mill. NOK)	Pr. aksje (NOK)	Totalt (mill. NOK)	Pr. aksje (NOK)
Markedsverdi skip	13 642,5	349,81	13 056,3	334,78	11 803,2	302,64
Bokført verdi skip	10 165,9	260,67	7 822,1	200,57	6 728,8	172,53
Merverdi skip	3 476,6	89,14	5 234,2	134,21	5 074,4	130,11
Bokført egenkapital	6 251,9	160,31	4 440,0	113,85	3 430,1	87,95
VEK	9 728,5	249,45	9 674,2	248,06	8 504,5	218,06
Bokført egenkapitalandel	48,0 %		40,7 %		36,7 %	
VEK andel	59,0 %		59,9 %		59,0 %	

NOK 14,06 mrd. (tilsvarende VEK på NOK 260,20 pr. aksje), mens gjennomsnittet av "lav"-verdiene gir en markedsverdi på flåten på NOK 13,22 mrd. (tilsvarende VEK på NOK 238,70 pr. aksje). Et fall i verdiene på 10 % gir et fall i VEK på NOK 35,00 pr. aksje (tilsvarende ca. 14%).

Det er viktig å presisere at disse beregningene ikke tar hensyn til andre merverdier i selskapet enn de som fremkommer som følge av forskjellen mellom skipenes markedsverdier og skipenes bokførte verdier. Verdianslagene er gitt under forutsetning av at skip kan selges enkeltvis og at salget ikke gir noen skattemessig konsekvens. Det er ikke gjort justeringer for eventuelle mer-/mindre-verdier i inngåtte befraktningsavtaler. Ei heller er det gjort endringer for eventuelle merverdier knyttet til skip under bygging. Det er ikke tatt hensyn til mer-/mindre-verdier ved eventuelle flåte-salg, eller salg av selskapet som "going concern".

Finansiell risiko

I figuren øverst på siden er det vist en sammenstilling av skipenes markedsverdi, bokført verdi og brutto pantegjeld. Pr. 31.12.09 er differansen mellom markedsverdi og bokført verdi NOK 3,48 mrd. og differansen mellom skipenes markedsverdi og brutto pantegjeld NOK

7,68 mrd. Sistnevnte tall representerer et betydelig potensial for ytterligere opplåning.

Renterisiko

På kort sikt er ikke selskapet så eksponert for endringer i flytende rente da bare 16% av den langsiktige rentebærende gjelden har flytende rente pr. 31.12.09. Den resterende del av gjelden har fast rente gjennom fastrentelån og renteswapavtaler.

Valutarisiko

Selskapet er i stor grad utsatt for valuta-

risiko da over 90% av inntektene er i utenlandsk valuta. I tillegg til å ha gjeld i samme valuta som inntektene inngås det i stor grad terminkontrakter og opsjon-savtaler for å redusere valutarisikoen knyttet til kontantstrømmer i utenlandsk valuta.

Kredittrisiko

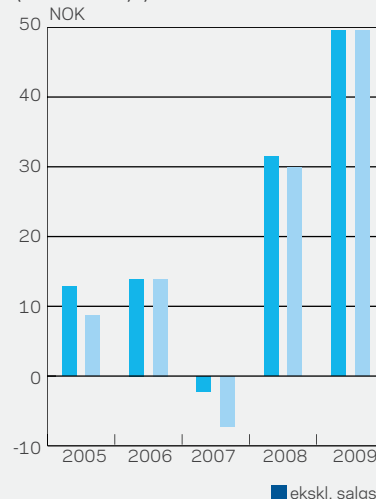
Selskapet er eksponert for mulige tap knyttet til kundefordringer. Våre kunder er hovedsaklig oljeselskaper, derfor anses kredittrisikoen for å være lav. Avsetninger til tap på fordring pr. 31.12.09 er svært begrenset, og store deler av fjorårets avsetning er inntektsført i 2009 da disse ble innbetalt.

Likviditetsrisiko

Konsernets strategi er å ha tilstrekkelig kontanter og kontantekvivalenter til å kunne sikre løpende drift, fremtidig vekst og betaling av utbytte. Nybyggingsprogrammet nærmer seg slutten, og selskapet har to skip under bygging pr. 31.12.09. Begge skipene vil bli levert i

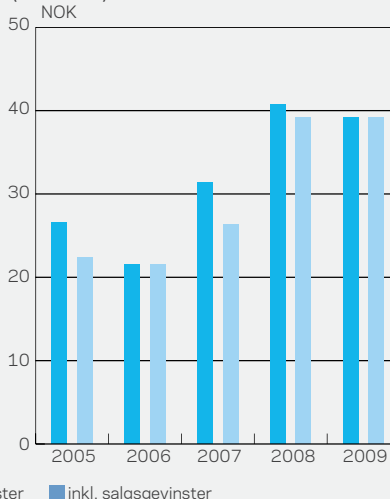
RESULTAT PR. AKSJE

(etter skatt) *)



KONTANTSTRØM PR. AKSJE

(før skatt)



*) Inklusiv skatteforpliktelse ved ny rederiskatteordning i 2007

1. kvartal 2010, og langsiktig finansiering på henholdsvis ca. 70% og ca. 75% er avtalt med henholdsvis Fortis Bank og DnB NOR/GIEK. I tillegg vil bortfall av krav om betalbar skatt på NOK 635,6 mill. som følge av dom i Høyesterett (se nedenfor) styrke selskapets nåværende og fremtidige likvide situasjon.

Markedsrisiko

Fra side 61 til side 81 er det gitt en beskrivelse av de markeder som Farstad Shipping opererer i. Markedsrisikoen er ulik for de forskjellige markeder. Selskapet har som strategi å ha en langsiktig befraktningsprofil. Dette reduserer markedsrisikoen.

Rederibeskatning

Farstad Shipping gikk som kjent til sak mot Staten med påstand om at overgangsreglene til den nye rederiskatteordningen var brudd på Grunnlovens forbud mot å gi lover tilbakevirkende kraft. Oslo Tingrett behandlet vår sak i begynnelsen av juni 2009. Tingretten gav Farstad

Shipping (og BW Gas) medhold i at overgangsreglene mellom gammel og ny rederiskatteordning er grunnlovsstridig.

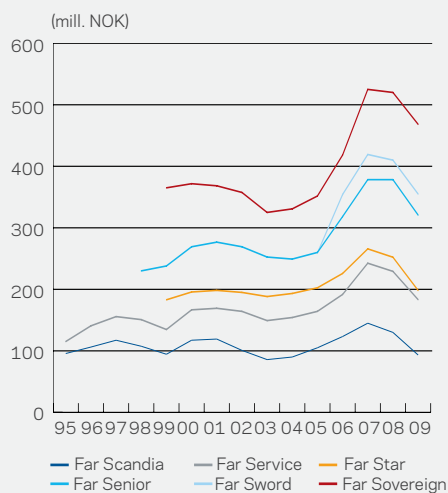
Dommen ble anket. Det ble besluttet at saken skulle gå direkte til Høyesterett. Saken ble i uke 2, 2010 behandlet av Høyesterett i plenum. Høyesterett avsa dom fredag 12. februar og besluttet, med 6 mot 5 stemmer, å gi rederiene medhold. Dette innebærer at Høyesterett har konkludert med at de overgangsregler som Stortinget vedtok i desember 2007 er i strid med Grunnlovens paragraf 97.

Farstad Shipping er glad for utfallet av dommen. Den bekrefter, etter vårt syn, at skattelegging bakover i tid ikke skal være lovlig. Videre gir dommen oss troen på at vi nå kan forvente rammebetingelser for rederidrift i Norge som er forutsigbare.

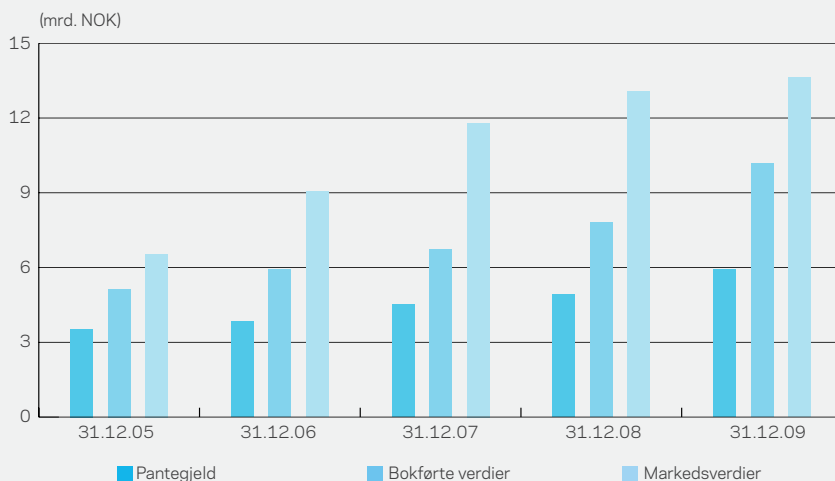
Den økonomiske konsekvensen av dommen er at selskapets egenkapital bedres

med NOK 635,6 mill., som var det betalbare skattekravet. Dette tilsvarer NOK 16,30 pr. aksje. Regnskapsmessig skjer dette ved å inntektsføre beløpet i 2009 regnskapet. Farstad Shipping har allerede innbetalt NOK 127,2 mill. Dette vil være den positive likviditetsmessige effekten av vedtaket. Dommen fastslo at selskapets ligning må oppheves. Det foreligger pr. dato ingen nye retningslinjer som en konsekvens av dommen.

UTVIKLING I SKIPSVERDIER



SKIPSVERDIER VS. PANTEGJELD



AKTIVITETER, ENDRING I FLÅTEN OG NY BESKJEFTIGELSE

Aktiviteter

Farstad Shipping ASA eier og opererer 57 skip innen offshore serviceskip segmentet. Selskapet arbeider innenfor segmentene Plattform Serviceskip (PSV), Ankerhåndteringskip (AHTS) og Subsea-skip. En nærmere beskrivelse av selskaps virksomhet finnes på side 30-35 i denne rapporten.

Selskapets skip leies ut til oljeselskap og andre operatører av offshore installasjoner. Nedenfor er beskrevet de viktigste endringene i flåten og beskjeftigelse som har funnet sted i 2009.

Endring i flåten

Farstad Shipping har i 2009 tatt levering av følgende nybygg og skip:

1. kvartal:

Far Samson (CSV, UT761CD) ble levert fra STX Norway Offshore AS, Langsten, den 24. mars. Skipet er befraktet til Saipem UK Limited på en fem års kontrakt. I forbindelse med overtakelsen av skipet er det trukket et langsiktig lån på NOK 680 mill. hos Eksportfinans ASA. Lånet er garantert av DnB NOR Bank ASA, GIEK og Handelsbanken.

Far Serenade (PSV, UT751CD) ble den 31. mars levert fra STX Norway Offshore AS, Brevik. Skipet er befraktet til StatoilHydro på en fem års kontrakt. I forbindelse med overtakelsen av skipet er det trukket et langsiktig lån på NOK 280 mill. hos Eksportfinans ASA. Lånet er garantert av Fokus Bank.

2. kvartal:

Far Scorpion (AHTS, UT731CD) ble levert 22. juni fra STX Norway Offshore AS, Langsten. Skipet går i spotmarkedet i Nordsjøen. I forbindelse med overtakelsen av skipet ble det trukket et langsiktig lån på NOK 415 mill. hos Nordea Bank Norge ASA.

3. kvartal:

Far Swan (PSV, VS470 MKII) ble kjøpt den 24. september 2009. Skipet ble bygget av STX Norway Offshore AS, Langsten i 2006. I forbindelse med overtakelsen av skipet ble det trukket et langsiktig lån på NOK 98 mill. hos Nordea Bank Norge ASA. Skipet er befraktet på en 18 måneders kontrakt (pluss opsjon på ytterligere 18 måneder) med Woodside i Australia, oppstart var i desember.

4. kvartal:

Far Sagaris (AHTS, UT731CD) ble levert 27. oktober fra STX Norway Offshore AS, Langsten. Skipet går i spotmarkedet i Nordsjøen. I forbindelse med overtakelsen av skipet ble det trukket et langsiktig lån på NOK 437 mill. hos Eksportfinans ASA. Lånet er garantert av Fokus Bank og GIEK.

Ny beskjeftigelse

Farstad Shipping har i 2009 oppnådd følgende nye befraktningsavtaler:

1. kvartal:

AHTS Far Sea fikk kontrakt med Petrobras i Brasil for en periode på inntil 4 år. Oppstart var i slutten av januar 2009. Petrobras har en årlig kanselleringsrett som kun kan benyttes under gitte forutsetninger.

Det ble inngått to fem års kontrakter for to PSVer med Esso Australia. Disse skal betjene Esso sitt boreprogram i Bass Stredet. Oppstart for kontraktene var i mai 2009. Far Scandia fikk fornyet sin kontrakt, mens Far Supplier erstattet Lady Kari-Ann.

KONTRAKTSDEKNING FOR HELE FLÅTEN I %

KONTRAKTSDEKNING FOR HELE FLÅTEN I %		KONTRAKTS DEKNING	OPSJON
	1. kv. 2010	78,7%	0,8%
	2. kv. 2010	62,9%	6,5%
	3. kv. 2010	48,4%	17,1%
	4. kv. 2010	40,6%	14,5%
	1. kv. 2011	36,1%	16,6%
	2. kv. 2011	31,1%	18,3%
	3. kv. 2011	26,6%	19,7%
	4. kv. 2011	19,1%	17,6%
	1. kv. 2012	17,6%	15,6%
	2. kv. 2012	15,1%	14,7%
	3. kv. 2012	15,0%	14,2%
	4. kv. 2012	15,0%	12,5%

BP Angola erklærte sin opsjon for befraktning av PSV Far Spirit for ytterligere ett år.

AHTS Lady Cynthia har fått kontrakt med Japan Vietnam Petroleum Company (JVPC) for en periode på 9 måneder. Skipet betjener JVPCs boreprogram i Vietnam.

PSV Lady Grace fikk fornyet sin kontrakt med Woodside i Australia for en periode på 12 måneder fra 30. april 2009.

AHTS Far Strait og AHTS Far Stream fikk også forlenget sine kontrakter med Woodside for en periode på 12 måneder fra 20. april 2009.

StatoilHydro erklærte første års opsjon på forlengelse av kontrakten for PSV Far Searcher.

2. kvartal:

AHTS Far Scimitar og AHTS Far Fosna fikk kontrakter for en periode på 12 - 15 måneder med Australia Drilling Associates (ADA). ADA er agent for et konsortium av operatører og skipene

støtter den halvt nedsenkbare riggen Kan Tan IV i et boreprogram utenfor Australia og New Zealand. Skipene mobiliserte fra Nordsjøen tidlig i juni 2009.

PSV Lady Christine fikk kontrakt med Shell Australia for en periode på ca. 4 måneder for å betjene Shells boreprogram utenfor vestkysten av Australia.

PSV Far Sleipner fikk fornyet sin kontrakt med Petrobras i Brasil for ytterligere 2 år.

Petrobras erklærte også sine opsjoner på AHTS Far Sailor og AHTS Far Senior for en periode på 146 dager.

StatoilHydro erklærte sin opsjon på PSV Far Star for en periode på 2 år.

3. kvartal:

AHTS Far Scout fikk kontrakt med Petrobras i Brasil for en periode på 2 år. Skipet mobiliserte fra Nordsjøen og startet kontrakten i begynnelsen av november 2009.

AHTS Far Sailor, AHTS Far Senior og PSV Far Swift fikk alle forlenget sine

kontrakter med Petrobras i Brasil med 2 år. For Far Swift har Petrobras opsjon på å forlenge kontrakten med ytterligere 5 måneder.

4. kvartal:

PSV Far Supporter fikk kontrakt med Petrobras i Brasil for 3 år med oppstart i løpet av 1. kvartal 2010.

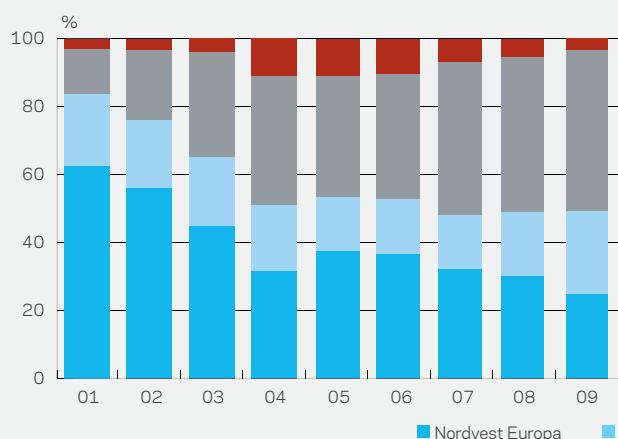
PSV Far Splendour fikk forlenget sin kontrakt med Peterson SBS for ytterligere 1 år.

PSV Far Scotia fikk kontrakt for en periode på 6 måneder (pluss 3 måneders opsjon) med Shell for arbeid på irsk sokkel. Kontrakten ble påbegynt i november 2009.

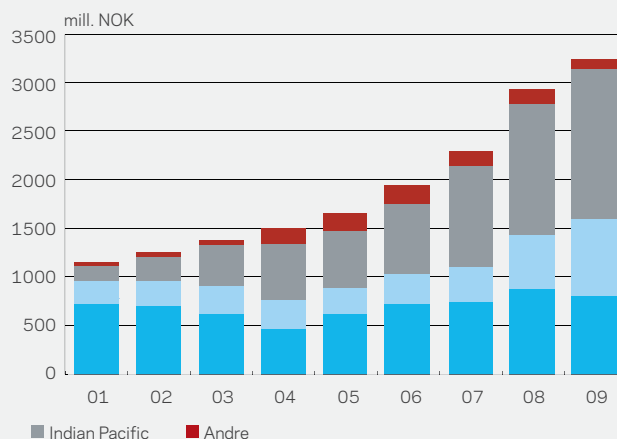
AHTS Far Sabre fikk en 240 dagers kontrakt med Petrobras i Brasil. Kontrakten ble påbegynt i oktober 2009.

Kontraktsdekningen for Farstad-flåten er ca. 78% for første halvår 2010 og ca. 67% for andre halvår. Kontraktsdekningen for 2011 er ca. 53%. Tallene inkluderer befrakternes opsjoner til å forlenge enkelte kontrakter.

**FRAKTINNTEKTER I %
FORDELT PR. SEKTOR**



**FRAKTINNTEKTER I NOK
FORDELT PR. SEKTOR**



AKSJONÆRFORHOLD - KURSUTVIKLING

FINANSKALENDER

(forbehold om endringer)

Resultat for 1. kvartal	19. mai
Generalforsamling	19. mai
Utbytte til aksjonærene	1. juni
Resultat for 1. halvår	24. aug.
Resultat for 3. kvartal	11. nov.

Selskapets aksjer er notert på "OB Match"-listen på Oslo Børs og har tickerkoden FAR. Selskapets aksjekapital er på NOK 39,0 millioner, fordelt på 39 millioner aksjer pålydende NOK 1,00 i en aksjeklasse. I løpet av 2009 ble det omsatt 3,22 millioner Farstad Shipping aksjer mot 3,4 millioner aksjer i 2008. I løpet av året har aksjen vært omsatt i 240 av totalt 251 børsdager.

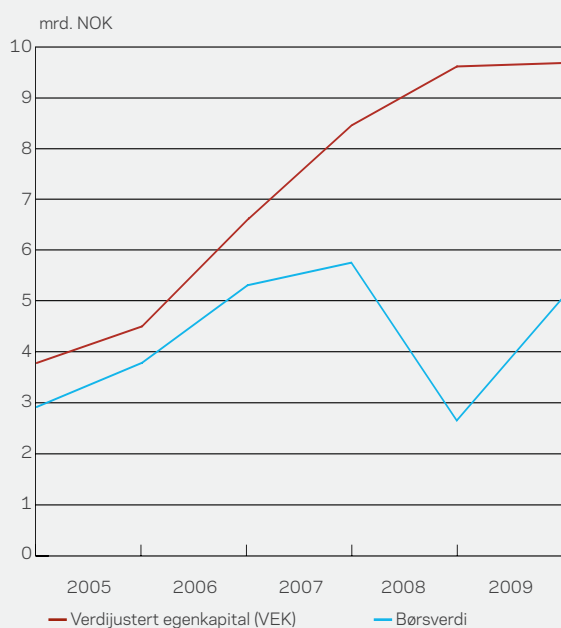
Kursen på selskapets aksjer var ved inngangen av 2009 NOK 70,00. Ved årsslutt var kursen NOK 128,50. Dette tilsvarer en stigning på 83,6%.

Tilsvarende fall aksjekursen med 54% i 2008, mens den steg med henholdsvis 9% i 2007 og 40% i 2006.

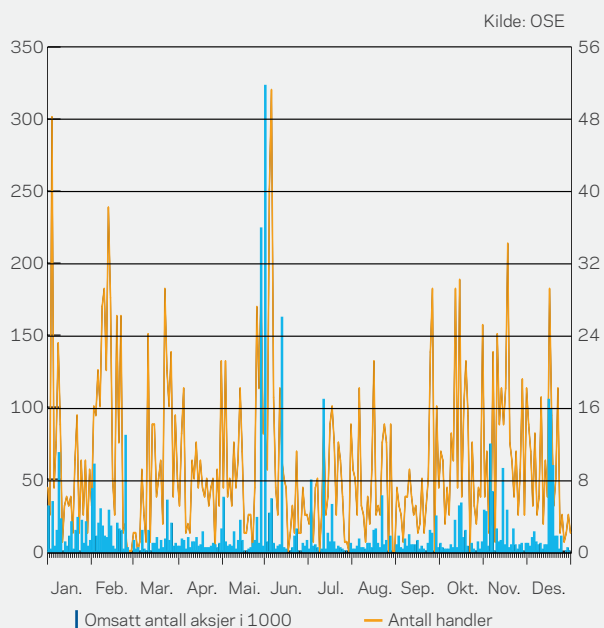
Høyeste aksjekurs i 2009 var NOK 140,00 mens laveste var NOK 70,00. Børsverdien (børskurs multiplisert med antall aksjer) var ved utgangen av 2009 på NOK 5 011,50 millioner. (NOK 2 593,5 millioner ved utgangen av 2008).

Selskapet hadde 1 501 aksjonærer pr. 31.12.2009 mot 1 503 aksjonærer ved utgangen av 2008. Antall utenlandske

VEK vs. BØRSVERDI



OMSETNING AV AKSJER I 2009



aksjonærer var 100 (114) som utgjør 11,9 % (22,3 %). Utenlandske aksjonærer kan eie inntil 33,3% av aksjene.

Ordinær generalforsamling ble avholdt 14.05.2009. Utbytte ble vedtatt med NOK 5,00 per aksje med utbetaling til aksjonærene 27. mai. Aksjonærer, registrert som aksjeeiere i aksjeprotokollen den 14.05.2009 var berettiget utbytte. Aksjen ble handlet første dag eksklusiv utbytte den 15.05.2009.

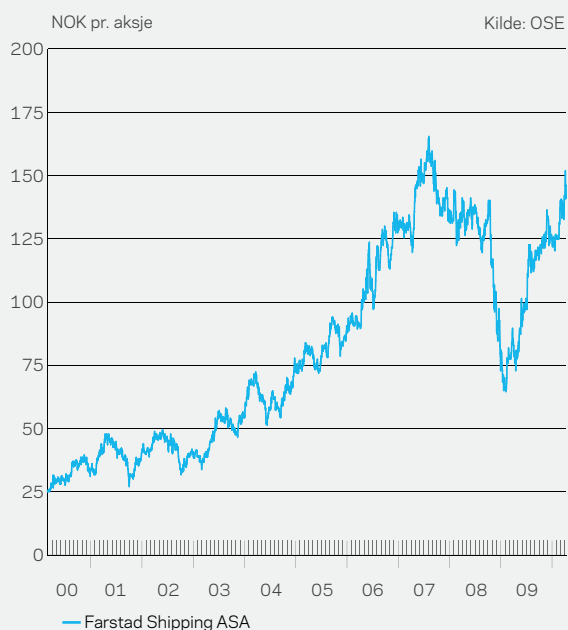
Den 14. mai 2009 ga generalforsamlingen selskapets styre forlenget fullmakt

til å utvide aksjekapitalen ved utstedelse av inntil 3,9 millioner aksjer uten fortrinnsrett for nåværende aksjonærer. Styret fikk også fullmakt til kjøp av inntil 3,9 millioner egne aksjer. Fullmaktene er gyldige frem til ordinær generalforsamling i 2010.

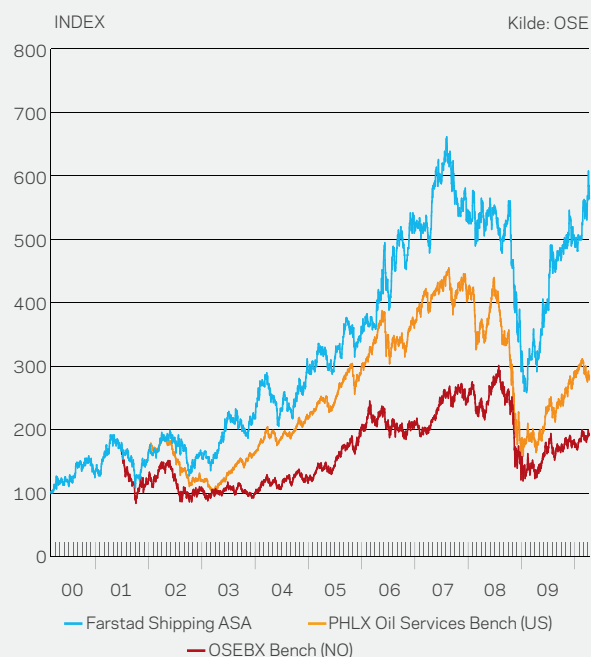
Selskapet har som mål at aksjonærene over tid skal oppnå en konkurransedyktig avkastning. Denne avkastningen må dels komme ved at den verdiøkning som skapes i selskapet reflekteres i kursutviklingen på selskapets aksjer, og dels ved utbetaling av utbytte.

Styret vil overfor generalforsamlingen den 19. mai 2010 foreslå et utbytte for 2009 på NOK 3,00 pr. aksje. Ovennevnte fullmakter vil også bli foreslått fornyet.

KURSVIKLING



KURSVIKLING



HELSE, ARBEIDSMILJØ, SIKKERHET OG KVALITET

Verdier og verdisamlinger

Farstad Shipping sine verdier, sikkerhetsbevist, verdiskapende, etterrettelig, inkluderende, synlig og transparent, er retningsgivende for det arbeidet som gjøres også innenfor området helse, miljø og sikkerhet.

I 2009 har det vært arrangert verdisamlinger hvor fokus har vært laget og lagarbeid. Verdiprogrammet vil bli overført til alle driftsselskapene i konsernet.

Målsetninger

Farstad Shipping sine mål innen helse, miljø og sikkerhet er å operere uten skader på mennesker og miljø og i tråd med prinsippene for en bærekraftig utvikling.

Farstad Shipping sitt styringssystem for helse, miljø, sikkerhet og kvalitet er en integrert del av konsernets totale styringssystem og er sertifisert i henhold til ISO 9001- og ISO 14001-standardene.

En sentral del av HMS-styringen er registrering, rapportering og vurdering av HMS-data. Til hjelp i dette arbeidet er det etablert HMS-måleindikatorer. Formålet er å dokumentere kvantitativt utviklingen over tid og styrke beslutningsgrunnlaget for et systematisk og målrettet forbedringsarbeid.

Selskapet fokuserer på læring fra hendelser, både med og uten skade, og setter inn ressurser på de områder som innebærer høyest risiko. Videre blir det arbeidet med at den enkelte skal ta seg nødvendig tid for å planlegge og gjennomføre arbeids-

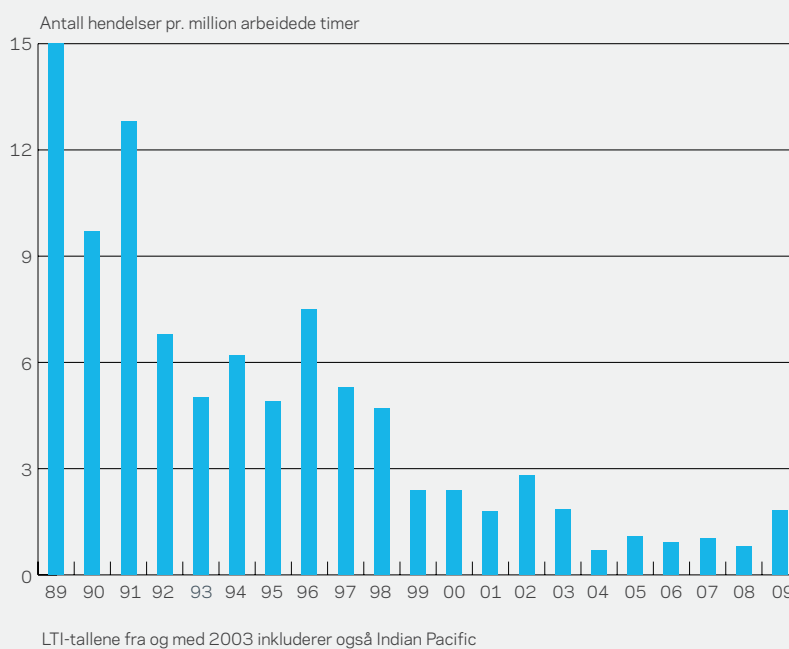
operasjoner sikkert. Preventivt og korrekt vedlikehold er viktige områder som det er stor oppmerksomhet på i selskapet for å sikre teknisk integritet.

Selskapet måler fraværskadefrekvens som antall personskader med fravær per én million arbeidstimer. For 2009 var antallet fraværskader 12 mot 5 i 2008. Dette tilsvarer en fraværskadefrekvens på 1,81 mot 0,81 i 2008. Dette er en økning som selskapet tar meget alvorlig. Det er iverksatt flere tiltak, både på kort og lang sikt som tar sikte på å forbedre vår statistikk både innen personskade og HMS generelt.

Det er ikke registrert berøring med installasjon i 2009, noe som er i tråd med vår målsetting. Denne målsettingen vil ikke kunne nås i 2010 da PSV Far Grimshader kolliderte med boreriggen Songa Dee i januar. Dette var en meget alvorlig hendelse som både har blitt gransket internt og i samarbeid med operatør og riggselskap. Forbedringstiltak er identifisert og vil bli iverksatt for å unngå slike hendelser i fremtiden.

Rapportering av uønskede hendelser fra skipene økte fra 2001 rapporter i 2008 til 2148 rapporter i 2009. Inkludert i disse er det registrert 494 NCR (Non

LTI-Tall (Lost Time Incidents)



Conformance Report). NCR er rapporter om avvik som følge av driftsforstyrrelser eller avvik som følge av interne revisjoner og inspeksjoner i henhold til rederiets sertifisering innen ISM, ISO og ISPS. De fleste av rapportene stammer fra inspeksjoner utført av DNV, havnestater, kunder og eget personell (internrevisjon). Det faktum at antall rapporter har økt i forhold til 2008 tolkes som positivt i den forstand at det viser at holdningen til rapportering er god.

HMS-dataene samles inn i resultatene og rapporteres til konsernledelsen som vurderer utvikling og trender, samt

tar stilling til nødvendige forbedringstiltak. Konsernsjefen legger frem HMS-resultater med vurderinger for styret.

Selskapet har tatt initiativ til ytterligere satsing på operasjonell sikkerhet. Dette gjøres som et tiltak til forbedring av arbeidsmiljøet og for å redusere risiko for skader, inkludert større ulykker. Seilende personell fra alle regioner deltar aktivt for å videreutvikle styringsystemet med spesiell fokus på risikostyring. NWEAG (North West European Area Guidelines) blir i stor grad benyttet i denne forbindelse, og selskapet forplikter seg til å etterleve denne i de geografiske områder

der denne er gjort gjeldende.

Selskapets deltakelse i BIP prosjektet (Bridge Integrated Project) og etablering av eget simulator treningssenter i Australia er også bidrag til denne satsingen (egen omtale).

Sykefravær

Sykefraværet har hatt en positiv utvikling for ansatte ombord i våre fartøyer. I 2009 var sykefraværet 3,28% (3,77% i 2008). Sykefraværet blant kontoransatte har en liten oppgang fra 2,80% i 2008 til 2,98% i 2009.



Fokus på helse

Betydelige ressurser investeres for å skape tryggere arbeidsplasser gjennom mekanisering av eksponerte operasjoner og fjernstyring av utstyr på dekk. I hovedsak gjøres dette for å lette arbeidet og eliminere risikoutsatte operasjoner.

Fokus på kjemikalier og systematisk utfasing av produkter som kan erstattes med mindre helseskadelige alternativ pågår kontinuerlig.

Som en forlengelse av vårt interne "Helse i Fokus" program er Farstad Shipping med i et prosjekt sammen med blant andre Offshore Simulator Center, Marintek, Rolls-Royce, Bourbon Offshore, NTNU og Sintef. Prosjektet tar for seg "marine operasjoner under ekstreme forhold", går over 4 år og avsluttes i 2011. Det man ønsker å se nærmere på er kommunikasjon og samhandling, menneske/maskin og målinger innenfor støy, elektromagnetisk stråling og termisk miljø ombord i fartøy. Prosjektets målsetting er å levere en fullverdig treningsarena for offshore operasjoner.

Kompetanse

Det har i 2009 vært stor aktivitet innenfor kompetansefeltet, både på fartøyene og på landsiden. Rederiet legger stor vekt på at besetningen til enhver tid ikke bare etterlever de kompetansekrav som settes av myndigheter og kunder, men at det også arbeides proaktivt i forhold til utvikling av kompetansefremmende tiltak som sikrer at selskapet ligger i forkant av næringen.

Det ble i 2009 gjennomført en rekke kurs innenfor feltene sikkerhet (STCW & OLF), operatør kurs, tekniske kurs og andre typer kurs.

For Ålesund flåten ble det i 2009 tatt initiativ til å øke kompetansen blant matrosene ved å gi tilbud om å ta fagbrev som matros. Det ble lagt til rette for studier og eksamen om bord, samt eksamen på land for de som hadde fritur. Alle de 56 som gikk opp til den teoretiske delen bestod eksamen. Rederiet har i 2009 sendt kapteiner og overstyrmenn fra PSV fartøyene i Nordsjøen på kurs for å øke kompetansen om olje, gass og kjemikalier i og på tanker. Dette kurset gir "tankermann laveste grad" sertifikat. Prosjektet har fått svært positive tilbakemeldinger fra de involverte.

Ved vårt driftselskap i Melbourne har det blitt arrangert flere HMS-seminarer for hele besetningen og lederutviklingskurs for offiserer.

I tillegg har det blitt startet opp en del prosjekter sammen med kursleverandører og produsenter som vi forventer skal gi positive resultater i 2010.

I forbindelse med opplæring og kursing ombord på skipene har rederiet gjennomført et prosjekt med egne opplæringspc'er. Dette har hatt en positiv effekt med flere gjennomførte moduler og kurs ved bruk av CBT (computer based training).

Rederiet har egne Safety Coach'er som i perioder oppholder seg på selskapets skip for å påse at prosedyrer og rutiner etterleves og overholdes. Coach'ene utfører også forskjellige typer kompetansehevende tiltak ombord.

Innovasjon, forskning og utvikling

Selskapets engasjement i form av direkte bidrag til forskning beløper seg til i stør-

relsesorden NOK 10 mill. pr år, mens våre investeringer i forbindelse med innovasjon og utvikling av ny og forbedret teknologi for bruk ombord i våre nybygg beløper seg til i gjennomsnitt 10% av skipenes kontraktspris. For 2009 vil det representere et innovasjonsbidrag på mer enn NOK 100 mill.

"Farstad Best Practice"

Felles globale arbeidsprosesser

Med utgangspunkt i Farstad Shippings verdier, er det etablert en tiltaksplan som inneholder en rekke forslag til forbedringssjekter. Innføring av ett felles globalt nettverk som knytter sammen alle Farstad Shippings kontorer, utvikling av felles arbeidsprosesser på tvers av konsernet, er alle eksempler på overnevnte prosjekter.

Ved å innføre felles globale arbeidsprosesser støttet av felles IT-systemer, ønsker selskapet å oppnå forbedring av informasjon og datakvalitet gjennom økt integrasjon og samhandling mellom selskapet sine lokasjoner, internt på hver lokasjon, samt mellom skip og land og ikke minst oppnå forbedret datasikkerhet.

Innenfor områdene finans, mannskap, befraktning og HMS har globale arbeidsgrupper bekrevet den framtidige globale arbeidsflyten for selskapet innenfor sitt område. Resultatet av arbeidet i de globale gruppene, er grunnlaget for valg av globale IT-systemer som vil gi IT-støtte til "Farstad Best Practice". Implementering av de nye IT-systemene starter i løpet av våren 2010.

FARSTAD SHIP SIMULATOR CENTER

Farstad Shippings Skipssimulator i Perth, Australia

Farstad Shipping vedtok i 2009 å etablere et offshore simulatorsenter i Perth for å gi et bedret simulatortilbud til det økende antall ansatte på offshorefartøy i regionen.

Konstruksjonsfasen startet høsten 2009. Offshore Simulator Center AS i Ålesund ble tildelt kontrakten for både

utvikling og levering av utstyret til simulatorsenteret.

Simulatorsenteret vil bli et moderne maritimt opplæringscenter i lokaler som rommer totalt 1 500 m².

Simulatoren vil bli etablert som to fullt utstyrte og komplette skipsbroer. Ved hjelp av 18 projektorer vil det bli en 360 graders horisont fra begge broene.

Broene vil kunne opereres uavhengig av hverandre eller de kan fungere sammen. Integrert i simulatoren vil der bli opplæringsstasjoner for DP, opplæringsstasjoner for matroser og kransimulator for både skip og rigg.

Åpningen av simulatoren er planlagt til midten av august 2010.



OPERASJONSMESSIG PÅVIRKNING AV DET YTRE MILJØ

Utslipp til sjø

Farstad Shipping har en målsetning om null utslipp til sjø. Selskapet har i løpet av 2009 registrert 15 tilfeller av oljesøl til sjø (16 i 2008), totalt 578 liter (1768). Selv om dette er en forbedring i volum i forhold til 2008, skal det fortsatt målrettet arbeid til for å oppnå målsettingen.

Ordinær skipsdrift vil alltid påvirke miljøet på en rekke områder. Farstad Shipping har foruten målsettingen om null utslipp til sjø, satt fokus på følgende områder:

Avgasser til luft

Selskapet har de senere år satt fokus på å redusere mengden og å forbedre kvaliteten på avgasser til luft. Mengden avgasser avhenger av skipets arbeidsoppgaver, herunder gangtimer og belastning. Mengden avgasser kan reduseres ved optimal bruk av maskinkraft og god kvalitet på vedlikeholdet. Rensing av eksos betyr mye i forhold til redusert forurensning ved bruk av fossilt brensel.

Farstad Shipping benytter kun lett dieselolje på alle sine fartøy. De nyeste skipene til rederiet er utstyrt med hybride fremdriftsløsninger, noe som gir optimal virkningsgrad derav redusert drivstofforbruk. I tillegg er det tatt i bruk katalysatorer på alle nyere skip. Selskapet har påbegynt installering av katalysatorer på øvrige skip, for avgassreduksjon.

Fokus på optimalt forbruk

Selskapet har en generell fokus på forbruk av drivstoff i transitt og ved kai. Skip med hybridløsning gir muligheter for optimalisering av maskineri avhengig av operasjonelle krav. Hybridløsning gir betydelig forbedring i propellvirkningsgrad og dermed redusert drivstofforbruk ved lave turtall. Å utnytte dette fortrinnet krever kompetanse og bevissthet fra mannskapet ombord.

Tavlemodifisering

Det har blitt gjennomført modifisering av elektriske tavler og opplegg for strømforsyning om bord. Dette gjør det mulig å redusere antallet motorer som kjøres avhengig av operasjonelt modus, og dermed spares drivstoff og vedlikeholdskostnadene reduseres.

Katalysator

Foruten at de siste åtte leverte skipene er utstyrt med katalysatorer, har det blitt installert katalysator på alle fire hovedmotorene ombord i Far Symphony. Bruken av katalysatorer reduserer NOx utslippene med ca. 95%.

Kjølemedium

Det har vært økt fokus på lekkasjer og forbedringer av kjølesystemene ombord i skipene. Dette har gitt en positiv utvikling i forhold til uønskede lekkasjer. Ved fornyelse av anlegg er det innført

bruk av mer miljøvennlige kjølevæsker. Det jobbes kontinuerlig med forbedringstiltak innen dette feltet, og det er blant annet innført rapportering av kjølevæskeforbruk som inkluderes i selskapets miljøregnskap.

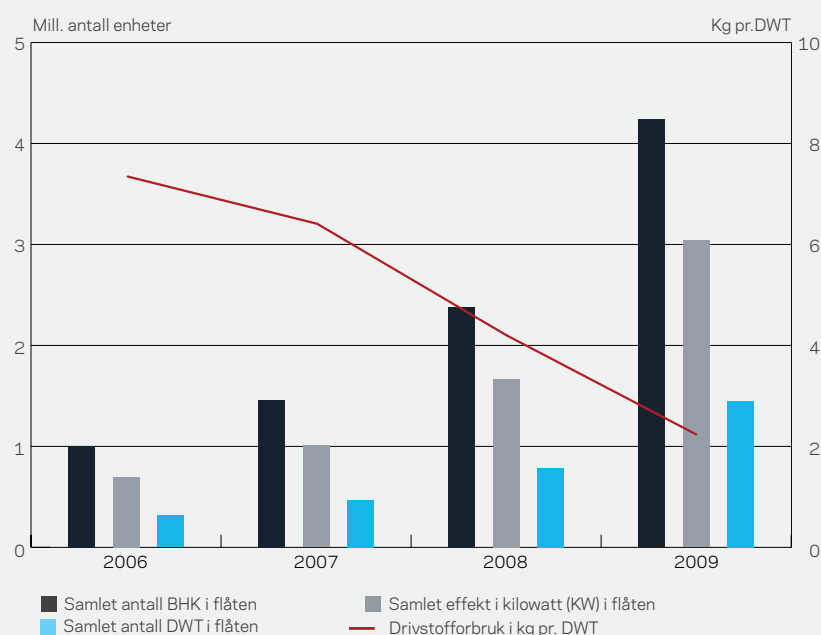
Søppel og avfall

Alt søppel og avfall ombord i skipene kildesorteres i henhold til internasjonale retningslinjer. Håndtering, destruering og deponering av søppel og avfall inkluderes i våre månedlige rapporter.

Septikk og gråvann

Regelverket for håndtering og deponering av septikk og gråvann varierer i forhold til de ulike områdene i verden. Selskapet har utarbeidet retningslinjer i henhold til internasjonale og lokale regelverk.

VEKST I FLÅTE vs DRIVSTOFFORBRUK



Kjemikalier og regjøringsmiddel

Selskapet har de senere år hatt en total gjennomgang og utskiftning av kjemikalier som benyttes ombord i skipene. Likeså er det gjennomført en betydelig satsning på å øke kunnskapen og bedre sikkerheten ved bruk av kjemikalier. Det pågår en kontinuerlig evaluering av sortementet ombord med tanke på å benytte mer miljøvennlige kjemikalier.

Bunnstoff

I dag benyttes utelukkende selvpolerende maling av god kvalitet og miljøvennlige produkter som er tilgjengelig i markedet. Silikonmaling er under testing og en har fokus på å oppnå nye erfaringer også med andre typer bunnstoff. Det første feltet med silikonmaling ble påført i 2003 og erfaringene med dette har vært positive. Det har pågått en kontinuerlig produktforbedring av bunnstoff siden den gang.

Oljelekkasje fra ror og propeller

Gjennom fokus på valg av produkt, kontinuerlige forbedringer og vedlikehold av utstyr har vi over tid oppnådd betydelige reduksjoner av forurensning til sjø fra ror og propeller.

Ballastvann

Farstad arbeider globalt og har ofte forflytninger av fartøy mellom forskjellige operasjonsområder som Nordsjøen, Brasil og Indian Pacific i tillegg til intern forflytning av fartøy innenfor regionene. Vi har høy fokus på de miljømessige konsekvenser av forflytning av fartøy når det gjelder marine organismer i ballastvann som medbringes fra et område til et annet. Det er utarbeidet planer i form av ballastvann-manualer. Når skipet er i transit er det innført redusert mengde ballastvann ombord og dette blir regelmessig utskiftet.

Påvirkning av det ytre miljø

I nært samarbeid med designere, verft og utstysleverandører benyttes de nyeste tilgjengelige teknologiske løsningene til å bygge og operere fartøy med minst mulig risiko for utslipp av miljøskadelige stoffer til luft og vann. Miljøvennlige tiltak ombord i de siste 8 leverte skipene til selskapet beløper seg til investeringer i størrelseorden NOK 40 - 80 mill pr. skip. Dette er investeringer utover myndighetenes krav i form av tiltak for å redusere drivstofforbruket, som for eksempel hybride fremdriftsløsninger. Ut over dette vil miljøvennlige bunnstoffer, Clean Design og andre tiltak bidra til å verne miljøet.

Kurven nede til venstre viser effekten av den satsningen som selskapet har gjort i forhold til å redusere drivstofforbruket relatert til veksten i flåten.





Velferd

Som et ledd i utviklingen av velferdskonseptet i Farstad Shipping er det ansatt egen velferdskoordinator i full stilling knyttet til hovedkontoret. Velferdsarbeidet er utviklet videre i 2009. Erfaringene en har oppnådd fra Norge tar en sikte på å overføre til andre regioner, men da tilpasset de lokale forhold.

Et viktig fokus er økt satsing på kommunikasjon og informasjonsflyt. Det tilstrebes å utvikle en hyppig informasjonsflyt til alle ansatte og deres familier.

En viktig informasjonskanal er "FarInfo". Dette er en internavis som kommer ut fire ganger i året. Det er også tatt i bruk en nettbasert informasjonskanal - "Farstad Community". Denne foreligger foreløpig kun i norsk versjon. Det arbeides med å etablere engelsk versjon av denne.

Kontakten med de ansattes familie er et viktig område. I tillegg til informasjonskanalene ovenfor er det også igangsatt ulike aktiviteter og samlinger for å knytte de ansattes familie nærmere til selskapet. Erfaringene så langt har vært gode.

Som et ledd i utviklingen av velferdskon-

septet er det fokus på standarder for trimrom om bord i skipene. En forsøker også å utvikle et bredt og variert fritidstilbud ombord. Midler settes av til miljøskapende aktiviteter.

Som et prøveprosjekt er det for seilende ansatte i Norge innført tilbud om leie av fritidshytter og ferieleiligheter. Disse tilbudene er styrt av de tillitsvalgte, og evalueres og utvikles også i samråd med disse.

Likestilling og diskriminering

Farstad Shipping har fokus på at det ikke skal forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn når det gjelder avansement og rekruttering. Prinsippet om lik lønn for likt arbeid gjelder i lønnsfastsettingen. Det skal kun legges relevante kvalifikasjoner som utdanning, erfaring, resultater og andre faglige kriterier til grunn ved ansettelser, opplæring, godtgjørelse og forfremmelse. Av konsernets 160 kontoransatte pr. 31.12.2009 er 64 kvinner. Selskapet har ikke kvinner i toppledelsen. Av styrets syv medlemmer er tre kvinner.

I supplyskipsselskaper er det en klar overvekt av mannsdominerte yrkesgrupper. Farstad Shipping har en utfordring i å inspirere jenter til å velge maritim ut-

danning. For tiden er det ansatt 55 kvinner i ulike stillinger på selskapets skip. Vi vil fortsette arbeidet med å rekruttere kvinner til maritimt relaterte stillinger.

Styret og ledelsen arbeider kontinuerlig for å fremme likestilling på alle områder for derved å skape en organisasjon med mangfold.

I tillegg til arbeidet med likestilling, jobber selskapet for også å inkludere personer fra grupper som er underrepresentert på arbeidsmarkedet, herunder funksjonshemmede og grupper med ulik etnisk bakgrunn.

Ved årskiftet var det i konsernet ansatt 1860 personer som representerte i alt 47 nasjonaliteter.



Markedet for offshore service-skip;



GENERELT OM MARKEDET

Finanskrisen, fall i oljeprisen og et stort antall skip under bygging har preget markedsutviklingen for vår næring i 2009.

Finanskrisen medførte sterk reduksjon i tilgang på kapital. I tillegg til betydelig høyere lånekostnader har dette medført at prosjekter er blitt utsatt eller kansellert. Stagnert vekst i verdensøkonomien ga negative utslag også på aktiviteten i våre markeder. Fallet i oljeprisen medførte i tillegg at oljeselskapene fikk et betydelig insentiv til kostnadskutt. Dette gikk utover både aktivitetsnivå og ratenivå. I tillegg har leveransen av nybygg skapt overkapasitet i de fleste markeder. Gjennom 2009 har flåten av store og mellomstore supplyskip økt med nesten 140 enheter, tilsvarende ca. 16%. Ubalansen i markedet gjorde seg først gjeldende i Nordsjøen. I løpet av året har ubalansen også spredt seg til de øvrige markedene med nedgang i ratene som konsekvens.

Flåten av offshore serviceskip består av ca. 2 400 enheter på verdensbasis. Ca. 40% av denne flåten består av store og mellomstore serviceskip, definert som AHTS med motorkraft større enn 10 000 BHK og PSV med lasteevne større enn

2000 DWT. Nybyggingsaktiviteten i dette segmentet er fortsatt betydelig. Ordreboken for store og mellomstore supplyskip består av 375 enheter tilsvarende 38% av eksisterende flåte. Knappt 70% av skipene skal etter planen leveres i 2010. Det er tvilsomt om alle blir levert som planlagt. Kun et fåtall av nybyggene har pr. dato langsiktig beskjeftigelse.

Inklusive skip i ordre var det ved årsskiftet 2009/10 identifisert 1350 skip fordelt på 153 aktører. De 40 største aktørene, som alle har 10 skip eller mer, kontrollerer 75% av flåten inklusive nybygg. 94 aktører har 5 skip eller mindre og kontrollerer 15% av flåten. Edison Chouest er på grunn av sitt omfattende nybyggingsprogram den største aktøren i dette segmentet. Tidewater er nest største aktør, mens Farstad Shipping er sjette største aktør. Både Solstad og DOF er blant de 10 største aktørene.

I lang tid var Nordsjømarkedet det viktigste markedet for store og mellomstore supplyskip. I 1998 var 64% av flåten tilknyttet aktiviteten i Nordsjøen. Veksten siden den gang har i stor grad funnet sted i andre markeder enn Nordsjøen. Næringen er blitt internasjonal. Siden 1998 har flåten vokst med 317% tilsvarende

742 skip. Av disse 752 er 652 skip (87%) gått til markeder utenom Nordsjøen. I begynnelsen av 2010 er det således kun 25% av den totale flåten (244 skip) som opererer i Nordsjøen (se figurene på neste side).

Av figurene fremgår også utviklingen for henholdsvis AHTS og PSV. Spesielt for store PSV har det skjedd en betydelig endring i fordelingen mellom markedene. Mens 90 av 109 enheter (82,5%) befant seg i Nordsjøen i 1998, befinner nå bare 31% av PSV-verdensflåten seg i Nordsjøen (179 av 575 enheter). AHTS-flåten viser tilsvarende utvikling. Mens AHTS-flåten i Nordsjøen i 1998 utgjorde 47% av verdensflåten (54 av 115 enheter) er andelen nå kommet ned i ca. 16% (65 av 401 enheter). Figurene viser også hvordan veksten fordeler seg på de ulike markeder internasjonalt.

Til tross for en oljepris som har stabilisert seg på USD 80 pr. fat og klare signaler om økt offshore aktivitet, er det generelt sett liten grunn til optimisme for vår næring på grunn av alle skip som fortsatt er i ordre. Dette er en situasjon som forventes å vare til langt inn i 2011.

AHTS>10 000 BHK OG PSV>2 000 DWT (inkl. NYBYGG) FORDELT PÅ EIERE (15 største)

	AHTS	PSV	NY-BYGG
Edison Chouest	14	67	33
Tidewater	18	52	16
Mærsk	51	11	4
Bourbon Offshore	16	39	9
Gulf Offshore	10	40	6
Farstad Shipping	28	24	2
DOF	8	20	16
Solstad Offshore	18	13	3
Kinesiske eiere	18	8	3
Swire	15	8	4
Hornbeck	0	21	6
Seacor	14	11	0
Siem Offshore	2	9	11
Deep Sea Supply	12	8	1
Toisa	3	11	5
Sanko	8	2	10

AHTS OG PSV I NORDVEST EUROPA

AHTS
> 10 000 BHK

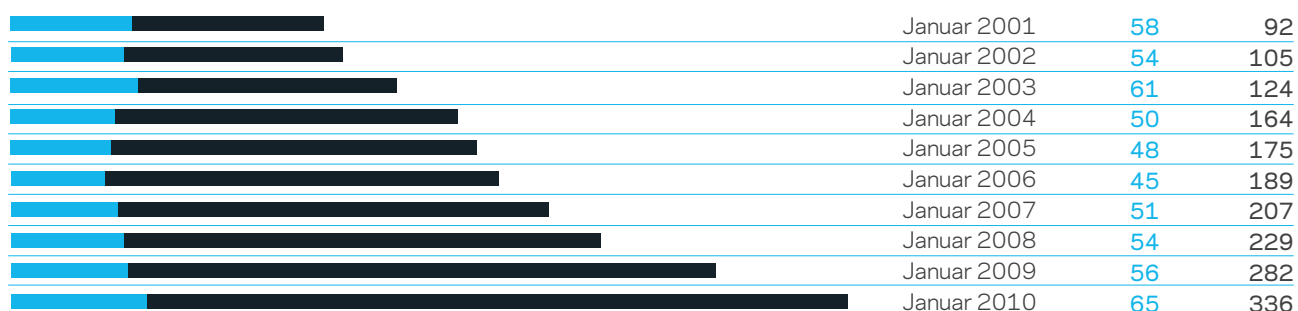
PSV
> 2 000 DWT



AHTS I NORDVEST EUROPA vs VERDEN FORØVRIG

Nordvest
Europa

Verden
forøvrig



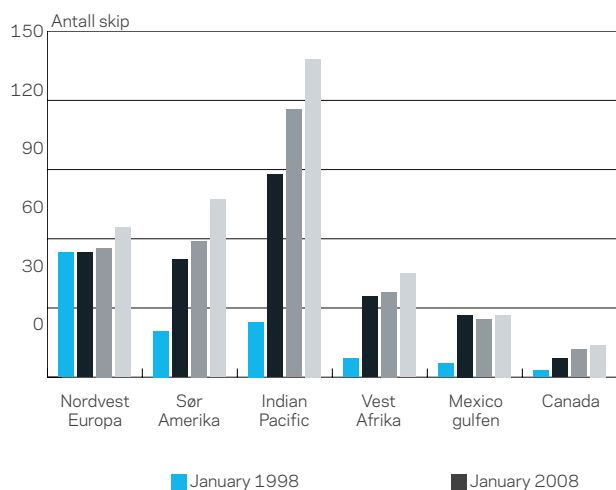
PSV I NORDVEST EUROPA vs VERDEN FORØVRIG

Nordvest
Europa

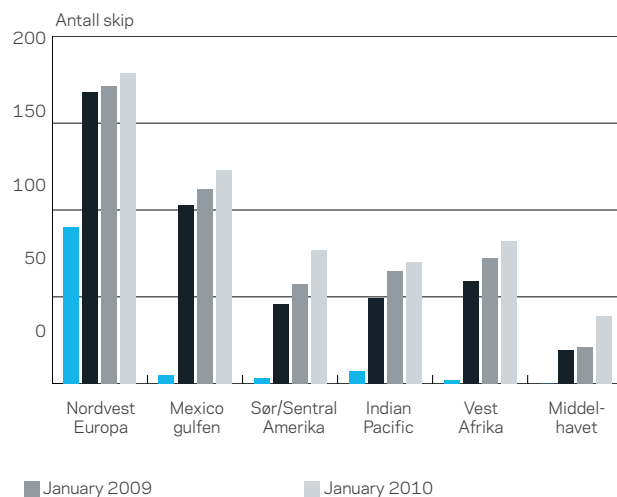
Verden
forøvrig



AHTS >10 000 BHK PR. REGION



PSV >2 000 DWT PR. REGION



NYBYGGINGSAKTIVITETEN

De seneste års optimisme i olje- og offshoreindustrien har resultert i en betydelig økning i antall store og mellomstore supplyskip. I 2009 økte flåten med 63 AHTS (18%) og 74 PSV (15%). Tilsvarende tall for 2008 var 55 AHTS (19%) og 54 PSV (12%). I begynnelsen av 2010 var 375 skip i ordre (439 på tilsvarende tidspunkt i 2009). Av dette er 154 (201) AHTS og 221 (238) PSV. Ca. 80% av AHTS-nybyggene og ca. 60% av PSV-nybyggene står oppført med levering i 2010. Det forventes at levering av mange av nybyggene vil bli forsinket.

Økt oljeaktivitet på dypere og mer krevende farvann har sammen med økt undervannsaktivitet vært den viktigste drivkraften for etterspørselen etter store og mellomstore supplyskip. Dette har ført til en utvikling av tonnasje mot stadig større og mer komplekse skip både med hensyn til motorkapasitet, kran- og vinsjekapasitet, manøvreringsdyktighet og mekanisert håndteringsutstyr. ROV og andre subsea-funksjoner er i større grad blitt integrert i skipene. Dekksarealet har blitt større og fleksible tankløsninger har gitt mulighet for transport av forskjellige typer last på samme fartøy. Den økte undervannsaktiviteten har også medført

at et stort antall avanserte konstruksjons- og subseafartøy er blitt kontrahert.

Fokus på helse, miljø og sikkerhet har bidratt til å utvikle mer miljøvennlige skip, og det har stimulert til satsing på arbeidsmiljøet ombord blant annet gjennom støyreducerende tiltak.

Den maritime næringen i Norge har fortsatt en sentral posisjon i utviklingen av offshorefartøy, og norske verft har fortsatt en ledende posisjon i byggingen av disse. Ved inngangen til 2010 var det 42 supplyskip under bygging ved norske

NYBYGG FORDELT PÅ REGION

	AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT	SUB-SEA
Kina	31	34	10
India	18	44	7
USA	2	53	0
Norge	21	21	11
Brasil	2	25	3
Singapore	11	8	7
Malaysia	6	16	2
Japan	14	4	1
Spania	5	2	7
Korea	6	0	7

NYBYGG FORDELT PÅ LEVERINGSTID

	AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT	SUB-SEA
1. kv. 2010	53	41	21
2. kv. 2010	28	38	20
3. kv. 2010	22	31	11
4. kv. 2010	20	26	5
1. kv. 2011	6	20	8
2. kv. 2011	6	7	2
3. kv. 2011	6	9	0
4. kv. 2011	8	11	1
1. kv. 2012	0	12	2
2. kv. 2012	3	8	1
3. kv. 2012	1	9	1
4. kv. 2012	1	6	0



verft (81 for ett år siden). Disse fordeler seg med 21 (40) AHTS og 21 (41) PSV.

I de siste årene er det blitt kontrahert et stort antall fartøy ved verft i andre regioner, spesielt i Østen. Dette skyldes blant annet mangel på ledig kapasitet ved norske verft og prisstigning ved de samme verftene. Flere vestlige operatører har derfor kontrahert ved verft i Østen. En annen årsak til den økte kontraheringsaktiviteten i denne regionen er det økte antall lokale operatører som kontraherer skip ved lokale verft for operasjon primært i sitt hjemmemarked.

Verft i Kina har 65 (71) fartøy under bygging og er nå det landet som har flest skip av denne type i ordre. Disse fordeler seg med 31 AHTS og 34 PSV. Verft i India har 62 (59) fartøy under bygging. Disse fordeler seg med 18 AHTS og 44 PSV. Verft i andre land i Østen har tilsammen 86 (104) fartøy under bygging. Disse fordeler seg med 52 AHTS og 34 PSV.

Norske verft står nå for ca. 12% av ordreboken (18% ved inngangen til 2009, 26% ved inngangen til 2008). Verft i Østen har en andel på 57% av nybyggene, opp fra 53% for ett år siden.

Ved brasilianske verft er det 28 (25) fartøy av denne type skip under bygging. Disse bygges i hovedsak for langsiktige kontrakter med Petrobras og for arbeid på brasiliansk sokkel. Disse fordeler seg med 3 AHTS og 25 PSV. Ved amerikanske verft er det for tiden 55 (40) skip i ordre. Det forventes at disse i stor grad vil forbli i Mexico-gulven. Nybyggene fordeler seg med 2 AHTS og 53 PSV.

Med en flåte som øker både i antall og kompleksitet er det en utfordring for næringen å bemanne opp skipene med mannskap som har den nødvendige kompetanse og erfaring.





I 2009 kom 24,9% av fraktinntektene i Farstad Shipping fra denne regionen (29,9% i 2008, 33,4% i 2007). Dette tilsvarte fraktinntekter på NOK 812,7 mill. (NOK 884,8 mill. i 2008, 735,0 mill. i 2007).

Etterspørselen etter supplyskip i regionen endte i 2009 på samme nivå som for 2008. Fra et bunnivå i 2004 på 167 båt-år ser aktiviteten nå ut til å ha stabilisert seg med en etterspørsel tilsvarende ca 250 båt-år. Gjennomsnittlig etterspørsel fordelt på kvartal ble i 2009 som følger: 1. kvartal på 242 båt-år (244 i 1. kvartal 2008), i 2. kvartal 254 båt-år (255), i 3. kvartal 253 båt-år (256) og i 4. kvartal 252 båt-år (247). Aktiviteten i Nordsjøen forventes i 2010 å ligge på samme nivå som for 2009. Den langsiktige delen av etterspørselen (periodekon-

trakter) falt i 2009 med 3%.

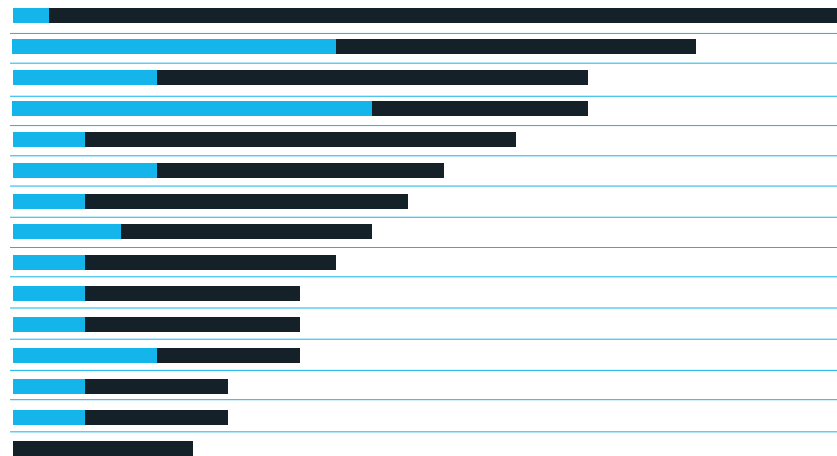
Den største delen av periodeetterspørselen i regionen er knyttet til felt i produksjon. I 2009 var 135 båt-år relatert til denne type aktivitet (136 i 2008). Prognoser for etterspørselen tilsier en viss reduksjon også for 2010. Etterspørselen knyttet til boreaktivitet falt fra 25 båt-år i 2009 til 19 båt-år i 2009. Etterspørselen knyttet til denne type aktivitet forventes å falle videre i 2009. Aktiviteten knyttet til utbygging av felt og infrastruktur så som rørledninger, pumpestasjoner og lastebøyer var i 2009 høyere enn i 2008. Denne type aktivitet engasjerte i gjennomsnitt 22 supplyskip i 2009. Det forventes noe lavere aktivitet også på dette området i 2010. I tillegg har 23 serviceskip i gjennomsnitt vært engasjert i aktiviteter

knyttet til subsea, kabellegging og berging/kystvakt i 2009. Samme nivå er forventet for 2010.

Statoil er den operatøren i Nordsjøen som har flest supplyskip sluttet på periodekontrakter. Shell og BP følger deretter. Gulf Offshore, DOF og Farstad Shipping er de rederier som har det største antall periodekontrakter.

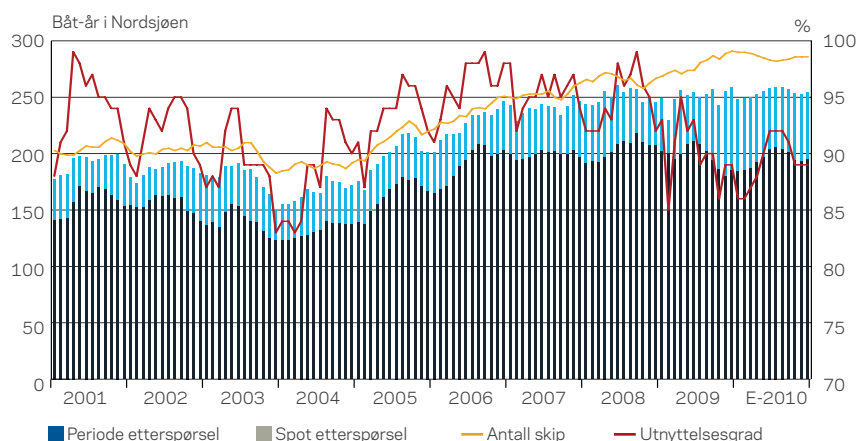
Gjennomsnittlig utnyttelsesgrad beskriver forholdet mellom tilbud og etterspørsel etter supplyskip og gir dermed et uttrykk for markedsbalansen. Gjennomsnittlig antall supplyskip i Nordsjøen økte med 13 enheter i 2009 (13 i 2008). Med flat utvikling i etterspørselen skapte dette en ubalanse i markedet med nedgang i ratenivå som følge.

SKIP I NORDSJØEN FORDELT PÅ EIERE (15 største)

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Gulf Offshore	1	22
	Solstad Shipping	9	10
	Farstad Shipping	4	12
	Mærsk	10	6
	DOF	2	12
	Havila Shipping	4	8
	Island Offshore	2	9
	Møkster	3	7
	Siem Offshore	2	7
	Bourbon Offshore	2	6
	Eidesvik	2	6
	Olympic	4	4
	Trico Marine	2	4
	Sartor	2	4
	Sealion	0	5

MARKEDET I NORDSJØEN

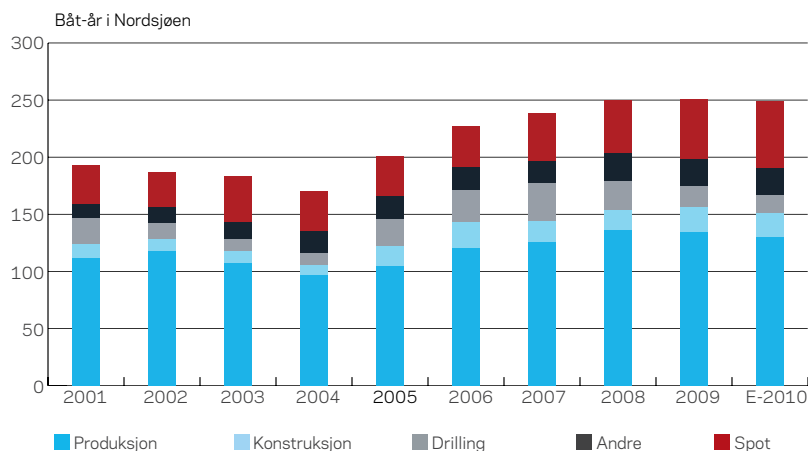
UTVIKLING I TILBUD/ETTERSPORSEL ETTER OFFSHORE SERVICE SKIP



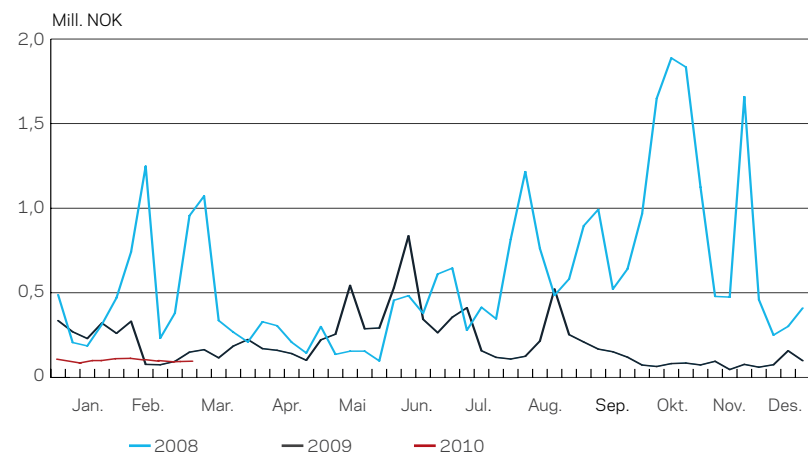
For 2009 ble den gjennomsnittlige utnyttelsesgraden for den samlede Nordsjøflåten 90% mot 95% i 2008. Gjennomsnittet for kvartalene ble, for 1. kvartal 89,5% (92%), 2. kvartal 93% (95%), 3. kvartal 89,5% (97%) og 4. kvartal 88% (94%).

Når utnyttelsesgraden faller under 92-93%, kommer ratenivået under press. Utnyttelsesgraden lå for store deler av 2009 under dette nivået. Utnyttelsesgraden forventes å falle videre i 2010 som følge av antall nybygg som skal leveres i 2010. I en slik markedssituasjon vil også en større del av etterspørselen dreies fra periodemarkedet til spotmarkedet, noe som ytterligere forsterker ubalansen i markedet. For 2010 forventes en ytterligere reduksjon i periodemarkedet i størrelsesorden 4-5%. Inntjeningen i spotmarkedet ligger nå på et nivå som er under skipenes driftskostnader. Spesielt AHTS flåten rammes hardt av denne markedssituasjonen. Det kan ikke forventes noen vesentlig bedring i etterspørselen på kort sikt. Markedsbalansen i regionen kan derfor kun gjenopprettes ved at flåten i regionen reduseres med 15-20 fartøyer.

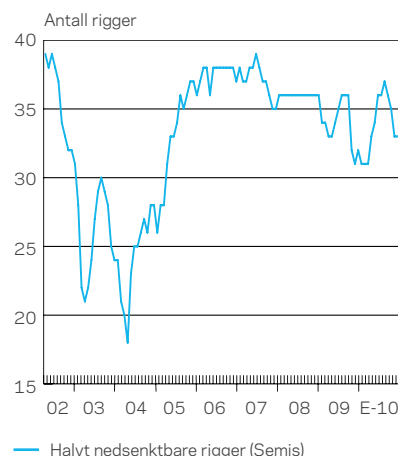
ETTERSPORSEL FORDELT PÅ AKTIVITET



UTVIKLING I SPOTRATER I NORDSJØEN



RIGGETTERSPORSEL I NORDSJØEN



RESULTAT PR. SEKTOR	NORDSJØEN	
	2009	2008
Frakttinntekter	812 708	946 250
Drift- og adm. kostnader	460 871	362 604
Driftsresultat før avskrivninger (EBITDA)	351 837	583 646
Avskrivninger	160 829	119 939
Driftsresultat skip (EBIT)	191 008	463 707
EBITDA %	43.3 %	61.7 %
EBIT %	23.5 %	49.0 %

SKIP I NORDSJØEN

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Januar 2000	61	102
	Januar 2001	58	92
	Januar 2002	54	99
	Januar 2003	61	107
	Januar 2004	50	93
	Januar 2005	48	108
	Januar 2006	45	135
	Januar 2007	51	158
	Januar 2008	54	168
	Januar 2009	56	171
	Januar 2010	65	179

PERIODEKONTRAKTER FORDELT PÅ OPERATØRER I NORDSJØEN

		2008	2009
	Statoil	46	44
	Shell	19	17
	BP	19	17
	Peterson	13	14
	ConocoPhillips	11	12
	Mærsk Oil	8	7
	Team	7	6
	Talisman	7	6
	Saipem	3	5
	Apache	5	4



MARKEDET I INDIAN PACIFIC

Som følge av den globale økonomiske nedturen var det forventet at 2009 skulle bli et utfordrende år for offshore industrien i regionen. Dette viste seg å være velbegrunnet med et marked som opplevde store svingninger i både tilbud og etterspørsel. 2009 viste seg allikevel å bli et rekordår for Farstad Shipping i regionen.

Den økonomiske veksten for landene i regionen var varierende. Det var forventet at Kina, India, Australia og Indonesia skulle komme seg gjennom den økonomiske nedturen i 2009 med positiv vekst. Land som Japan, Singapore og Malaysia har på den annen side opplevd en betydelig negativ vekst i 2009. Det forventes at denne trenden vil snu i 2010 og at disse landene igjen vil oppleve positiv vekst.

Kontrahering av nye offshore supplyskip fortsatte gjennom de første månedene av 2009. I midten av året ble det imidlertid opplagt for de fleste at markedet var i ferd med å endre seg betydelig. Bestillinger av nybygg stoppet derfor nesten helt opp. Levering av nye skip økte kraftig i 2009, delvis også som følge av etterslepet av forsinkede leveringer fra 2008. Dette førte til et betydelig overskudd på tonnasje i regionen, og mange skip har i lengre perioder vært uten oppdrag.

Denne utviklingen har hatt en negativ effekt på ratenivået, en utvikling som økte i omfang utover i året. Denne tendensen ble ytterligere forsterket gjennom redusert aktivitet som følge av kostnadskutt, forsinkelser eller avbestillinger av boreoppdrag. I enkelte markeder er ratenivået

redusert med nesten 50 % sammenlignet med de nivå som ble oppnådd i 2008.

Farstad Shippings flåte i regionen var på 25 skip ved årets slutt. Veksten i flåten i 2009 startet med at PSV Far Supplier forlot Nordsjøen for en langsiktig kontrakt med Esso i Australia for oppstart i mai. Farstad Shipping sikret seg også langsiktige befraktningsavtaler for AHTS Far Scimitar og AHTS Far Fosna. Skipene ankom regionen fra Nordsjøen i juli for å støtte boreoperasjoner i det sørlige australske farvann samt utenfor New Zealand. Skipene driver supplyvirksomhet for boreriggen Kan Tan IV som arbeider for Origin Energy og Australian Worldwide Exploration. I begynnelsen av desember ankom PSV Far Swan Australia for å på-begynne en langsiktig kontrakt for Woodside Energy Ltd. Dette skipet ble

SKIP I INDIAN PACIFIC FORDELT PÅ EIERE (15 største)

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Kinesiske	18	8
	Farstad Shipping	15	8
	Semco	12	0
	Tidewater	6	6
	Swire	7	3
	Intra Oil	9	1
	Ezra Holdings	10	0
	Great Eastern	5	3
	Bourbon Offshore	2	5
	Gulf Offshore	5	2
	Mærsk	7	0
	Solstad Shipping	5	1
	FEMCO	6	0
	Greatship	0	6
	SBS Logistics	0	5

MARKEDET I INDIAN PACIFIC

RIGG TYPE	Totalt i regionen				
	2005	2006	2007	2008	2009
JACK UP	72	75	83	95	100
SEMI-SUB	17	18	20	21	24
DRILL SHIP	8	8	8	6	9
TOTALT	97	101	111	122	133

RIGG TYPE	Utnyttelsesgrad (%)				
	2005	2006	2007	2008	2009
JACK UP	94	92	91	89	85
DRILL SHIP	74	73	59	49	66
SEMI SUB	71	58	69	71	76
TOTALT	88	84	83	83	81

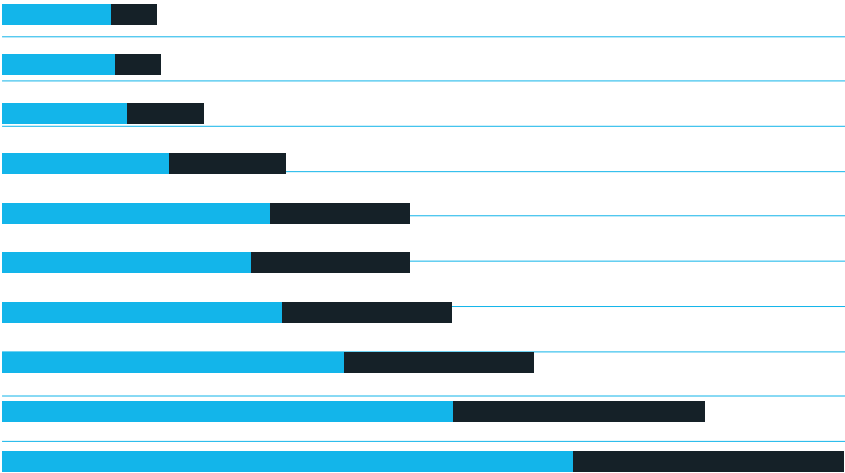
kjøpt i september 2009 og omregistrert til Singapore-flagg og er med på ytterligere å styrke Farstad Shippings solide forbindelse med Woodside i Australia.

2010 blir trolig det mest utfordrende året på lenge. Dette fordi tilbudet av supplyskip fortsetter å vokse. Tilbudsveksten er betydelig større enn forventet økning i etterspørselen etter supplyskip. Farstad Shipping har fortsatt en stor del av flåten i denne regionen på langsiktige kontrakter, noe som er viktig med tanke på markedsutsiktene i det kommende året. De største utfordringene er knyttet til våre eldre skip i regionen som er svært konkurranseutsatte i et dårlig marked.



RESULTAT PR. SEKTOR	INDIAN PACIFIC	
	2009	2008
Fraktinntekter	1 548 889	1 344 926
Drift- og adm. kostnader	687 410	595 819
Driftsresultat før avskrivninger (EBITDA)	861 479	749 107
Avskrivninger	171 328	153 042
Driftsresultat skip (EBIT)	690 151	596 065
EBITDA %	55.6 %	55.7 %
EBIT %	44.6 %	44.3 %

SKIP I INDIAN PACIFIC

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Januar 2000	26	6
	Januar 2001	28	12
	Januar 2002	29	12
	Januar 2003	32	20
	Januar 2004	43	30
	Januar 2005	69	36
	Januar 2006	64	41
	Januar 2007	72	44
	Januar 2008	88	49
	Januar 2009	116	65
	Januar 2010	147	70

VEKST I BNP

	2005	2006	2007	2008	2009 ¹⁾
Australia	3.2	2.7	4.8	2.3	1
Kina	10.4	11.6	13	9.0	8.7
India	9.2	9.8	9.4	7.3	6
Indonesia	5.7	5.5	6.3	6.1	4
Japan	1.9	2	2.2	-1.5	-5.6
Malaysia	5.3	5.8	6.2	4.6	-3.6
Singapore	7.3	8.4	7.8	1.1	-3.3
Thailand	4.6	5.2	4.9	2.6	-3.5
Verdens gjennomsnitt	4.5	5.1	5.2	3	-1.0

¹⁾ estimert

* Kilde: Westpac Market Outlook: Australia, G3 & Asia-Pacific February 2010



MARKEDET I BRASIL

Brasil er Latin-Amerikas største marked, verdens femte mest folkerike land og den tiende største økonomien målt etter bruttonasjonalprodukt (BNP). Den brasilianske regjeringens mål er å bli blant de fem største økonomiene i verden innen 2016.

Brasiliansk økonomi ble ikke like hardt rammet av den internasjonale finanskrisen som de europeiske landene, men virkningene av krisen vil vises i BNP for 2009. Landet ventes å ha en BNP-vekst på rundt null. Det positive er at i siste kvartal 2009 forventes BNP-veksten å være 2 % høyere enn i 3. kvartal samme år. Sammenlignet med siste kvartal i 2008 ventes økningen å være på rundt 8%. Mange økonomer spår at Brasils BNP-vekst i 2010 vil øke betydelig, fra 0% i 2009 til rundt 6% i 2010.

Petrobras har nylig kommet med svært positive opplysninger om langtidstestingen av TUPÍ-oljefeltet. Prognosen for blokkens reservoar er på 5 til 8 milliarder fat. Driftskonsortiet for feltet består av Petrobras med 65%, BG med 25% og Petrogal med 10%. Det forventes at fire til seks produksjonsplattformer vil være installert på feltet når det kommer i full produksjon og da med en kapasitet på 100 000 fat per dag.

For å oppfylle boreforpliktelsene overfor ANP i det nye "pre-salt"-området, vil Petrobras i 2010 få seks nye borerigger, alle på langtidskontrakt. I 2011 og 2012 vil det bli levert ytterligere 14 borerigger til Petrobras. Fra starten på 2009 og frem til 2012 vil det således bli levert til sammen 29 nye borerigger til Petrobras. Dette medfører en økning i antallet rigger

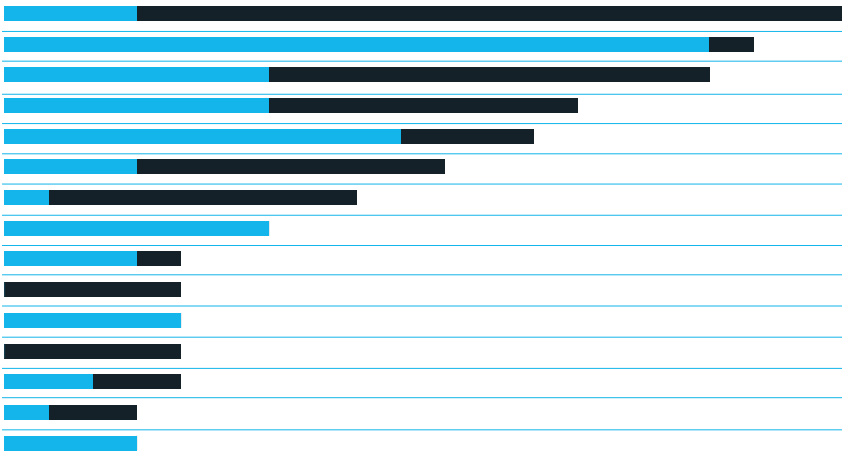
på ca. 85% i en periode på fire år!

I tillegg til de 29 boreriggene som allerede er innbefraktet, er det lagt ut et anbud på ytterligere 28 borerigger. Dette er rigger som må bygges i Brasil og som skal leveres innen 2017. Anbudsfristen overfor Petrobras er mars 2010.

Til tross for nye funn er Campos-bassenget fortsatt Petrobras sitt største oljeproduserende område i Brasil. Omtrent 80% av den brasilianske produksjonen kommer fra Campos bassengets oljefelt på ultradypt vann.

For å støtte aktivitetssøkningen på ultradypt vann, inngikk Petrobras befraktningsavtaler for flere nye supplyskip i 2009. I alt ble det inngått nye kontrakter for 31 PSV. Av dette er 13 nybygg med

SKIP I BRASIL FORDELT PÅ EIERE (15 største)

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Edison Chouest	3	16
	Mærsk	16	1
	Tidewater	6	10
	DOF	6	7
	Farstad / BOS	9	3
	Gulf Offshore	3	7
	CBO	1	7
	Finarge	6	0
	Bourbon Offshore	3	1
	Saveiros	0	4
	Solstad Shipping	4	0
	Ultrapetrol	0	4
	Seacor	2	2
	Augusta	1	2
	Dalby Offshore	3	0

MARKEDET I BRASIL

brasiliansk flagg (6 store PSV>4500, 2 mellomstore PSV>3000 og 5 PSV med oljeoppsamlingsutstyr) og 18 eksisterende skip fra det internasjonale markedet (5 store PSV>4500, 13 mellomstore PSV>3000). De 18 PSV-skipene vil starte på sine kontrakter senest i 2. kvartal i 2010, mens de 13 nybyggene skal leveres innen tre år.

Petrobras har forlenget alle AHTS-kontraktene som utløp i 2009, i gjennomsnitt for ytterligere to år. For å møte de kommende utfordringene på ultradypt vann, må de imidlertid øke AHTS-flåten ytterligere både når det gjelder antall og når det gjelder skipsstørrelse og vinsjekapasiteter. Som en konsekvens av dette inngikk Petrobras en toårskontrakt for en av Farstads store, nye AHTS (UT 731 CD, 22 000 BHP) med oppstart 25. februar

2010. AHTS Far Santana (2000, UT 730, 19 200 BHP), som allerede befinner seg i brasilianske farvann, vil gå på denne kontrakten frem til det nye skipet ankommer Brasil i juni 2010. I siste kvartal 2009 la Petrobras ut et anbud på store AHTS for levering i 2. halvår i 2010. Det ventes at Petrobras vil inngå kontrakt på et stort antall AHTS i dette anbudet (anbudsresultatene er ikke publisert ennå).

2009 var et godt år for etterspørselen etter supplyskip utenom Petrobras. Antallet supplyskip på kontrakt med andre oljeselskaper enn Petrobras har økt med 37 %, fra 30 skip i 2008 til 41 skip på slutten av 2009. Disse fordeler seg med 17 AHTS, 23 PSV og 1 RSV. De største internasjonale oljeselskapene som opererer i Brasil er: Statoil, Shell, Repsol, Chevron, BG, ENI, Anadarko og

Devon. Det finnes også to private, brasilianske oljeselskaper i dette markedet: OGX og Starfish. Samlet ventes det at disse selskapene vil operere en flåte på 50 supplyskip innen utgangen av 2010. Skipene vil da støtte 18 enheter, både borerigger og produksjonsplattformer. Markedet for supplyskip i Brasil utenom Petrobras er nå blitt en viktig faktor for aktiviteten i Brasil. Det forventes at også denne del av markedet vil fortsette å vokse.

Farstad Shipping avsluttet 2009 med en flåte på 12 skip i brasiliansk farvann. Skipene (3 PSV og 9 AHTS) er alle befraktet til Petrobras, inklusive de tre brasilbygde AHTS'ene som eies av BOS Navegação.



RESULTAT PR. SEKTOR	BRASIL	
	2009	2008
Frakttinntekter	786 181	555 314
Drift- og adm. kostnader	333 014	278 175
Driftsresultat før avskrivninger (EBITDA)	453 167	277 139
Avskrivninger	107 746	76 113
Driftsresultat skip (EBIT)	345 421	201 026
EBITDA %	57.6 %	49.9 %
EBIT %	43.9 %	36.2 %

SKIP I BRASIL / SØR AMERIKA

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Januar 2000	7	25
	Januar 2001	13	24
	Januar 2002	15	27
	Januar 2003	17	25
	Januar 2004	20	25
	Januar 2005	26	36
	Januar 2006	31	39
	Januar 2007	37	41
	Januar 2008	42	51
	Januar 2009	53	59
	Januar 2010	77	77

PERIODEKONTRAKTER FORDELT PÅ EIERE I BRASIL

		2008	2009
	Edison Chouest	11	22
	CBO	12	18
	Mærsk	16	17
	Tidewater	14	17
	DOF / Norskan	9	14
	Farstad / BOS	11	13
	Wilson Sons	9	13
	Solstad / REM	3	7
	Finarge	5	7
	UP Offshore	5	6



ANDRE MARKEDER

På de foregående sidene har vi gitt en beskrivelse av de markedene hvor Farstad Shipping har konsentrert sin aktivitet. Målt i antall skip har Farstad Shipping en markedsandel på til sammen ca 9 % i disse markedene.

Av den samlede verdensflåten av store og mellomstore supplyskip befant 70 % av AHST-flåten og 57 % av PSV-flåten seg i disse markedene ved årsskiftet.

Av andre markeder er det som det fremgår av figurene i dette kapittelet, spesielt Vest Afrika og Mexico-gulften som er

store markeder for denne type tonnasje. Men også markedene i Middelhavet, Svartehavet og Det Kaspiske har de senere år økt sin etterspørsel etter større og mer avansert tonnasje, og har dermed blitt et stadig viktigere marked. Canada har, med unntak av siste halvåret, ikke vist noen vesentlig vekst de siste årene.

Spesielt den amerikanske del av Mexico-gulften har hatt en kraftig vekst i antall PSV skip. Dette skyldes delvis et fornyelsesbehov og delvis at aktiviteten har beveget seg ut på dypere farvann.

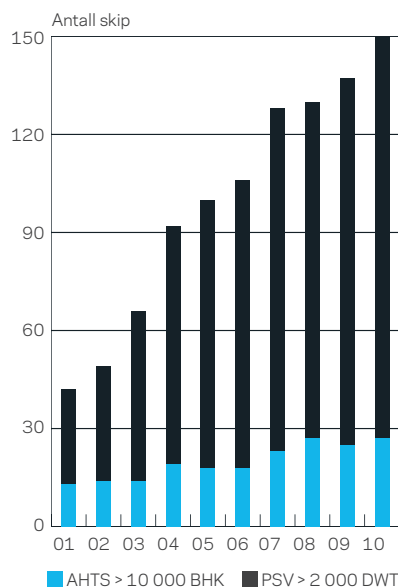
De siste 10 årene har antall store og mellomstore supplyskip i Mexico-gulften økt fra 28 fartøy (hvorav 17 PSV) til 150 fartøy (hvorav 123 PSV) ved inngangen til 2010. Mexico-gulften er det nest største PSV markedet i verden (21% av flåten) etter Nordsjøen (31 %). Den klart største aktøren i dette markedet er Edison Chouest med en markedsandel på 37 %. Jones' Act forhindrer at tonnasje som ikke er bygget i USA, får arbeid i den amerikanske del av Mexico-gulften.

Vest-Afrika som region beskjeftiget ved

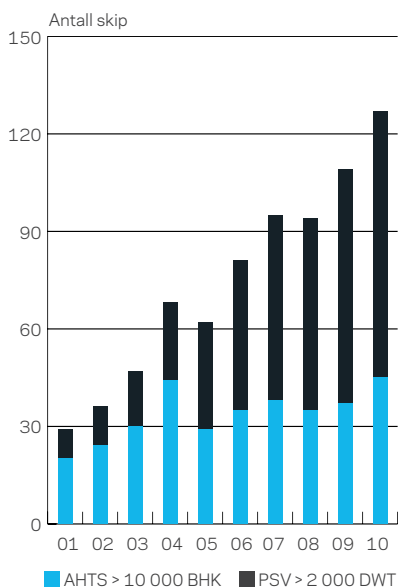
SKIP I ANDRE MARKED FORDELT PÅ EIERE (15 største)

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Edison Chouest	11	51
	Tidewater	6	36
	Bourbon Offshore	9	27
	Mærsk	18	4
	Hornbeck	0	19
	Seacor	9	9
	Swire	7	5
	Gulf	1	10
	Deep Sea Supply	5	4
	Topaz Marine	2	7
	Sanko	6	2
	Augusta	5	2
	Harvey	2	5
	Bee Mar	0	6
	Secunda	3	2

ANTALL SKIP I MEXICO GULFEN



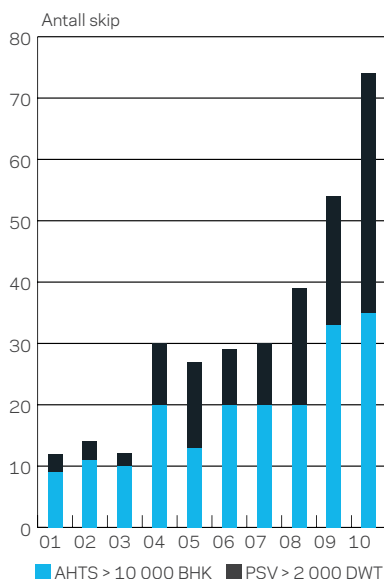
ANTALL SKIP I VEST AFRIKA



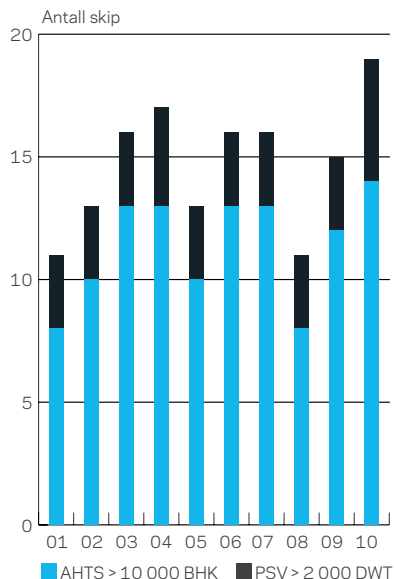
årsskiftet 45 (11%) av verdens AHTS-flåte og 82 (14%) av PSV-flåten. Dette gjør Vest-Afrika til den 4. største regionen for offshore serviceskip. Flåten i regionen har vokst fra 15 til 127 fartøy de siste 10 årene. Bourbon Offshore med en markedsandel på 24% og Tidewater med en markedsandel på 22% er de dominerende aktørene i regionen. I tillegg til Nigeria og Angola ser en også økt offshore aktivitet i Ghana, Kongo, Ekvatorial Guinea og Sao Tome. Mye av aktiviteten skjer og vil skje på dypt- og ultradypt farvann. Farstad Shipping hadde ved årsskiftet ett fartøy i arbeid i regionen (Angola).

Middelhavsområdet inklusive Svartehavet og Det Kaspiske hav har også utviklet seg til å bli en viktig region for store og mellomstore fartøy. De siste årene ser en også økt interesse for mellomstore fartøy i Midt-Østen. Ved årsskiftet var det 35 AHTS og 39 PSV i arbeid i regionen. Dette tilsvarer henholdsvis ca. 9% og ca. 7% av verdensflåten. For 10 år siden befant 4 AHTS og 3 PSV seg i regionen. De største aktørene er Topaz Marine (12% markedsandel), Tidewater (11%), Augusta Offshore (9,5%) og Deep Sea Supply (9,5%). Farstad Shipping har ingen fartøy i arbeid i denne regionen.

ANTALL SKIP I MIDDELHAVET/ KASPIske HAV



ANTALL SKIP I CANADA



SKIP I MEXIKO-GULFEN FORDELT PÅ EIERE (10 største)

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Edison Chouest	11	45
	Hornbeck	0	19
	Seacor	7	3
	Gulf	0	9
	Harvey	2	5
	Tidewater	1	5
	Bee Mar	0	6
	Otto Candies	0	4
	Nordcapital	0	3
	Laborde Marine	0	3

SKIP I VEST AFRIKA FORDELT PÅ EIERE (10 største)

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Bourbon Offshore	6	25
	Tidewater	4	24
	Mærsk	10	1
	Swire	5	4
	Sanko	6	2
	Edison Chouest	0	6
	Seacor	2	3
	Varun	4	0
	Sealion	0	3
	Deep Sea Supply	0	2

SKIP I MIDDLEHAVET OG DET KASPISKE HAV FORDELT PÅ EIERE (10 største)

		AHTS > 10 000 BHK	PSV > 2 000 DWT
	Topaz Marine	2	7
	Tidewater	1	7
	Augusta	5	2
	Deep Sea Supply	5	2
	Swire	2	1
	Iranian Nat Oil	2	1
	Mærsk	3	0
	Seacor	0	3
	Olympic	1	1
	Gulf	1	1

UTSIKTENE FREMOVER

Kollapsen i finansmarkedene høsten 2008 skapte en betydelig usikkerhet i alle markeder. Store verdier forsvant "over natten", aktiviteten i mange markeder ble lammet, prosjekter ble kansellert eller stilt i bero. Kaoset som oppstod, ble forsøkt dempet av myndigheter i en rekke land som introduserte "redningspakker" blant annet for å sikre et fungerende bankvesen. Dette viste seg å være avgjørende og nødvendige grep for å sikre at levedyktige prosjekter/bedrifter fikk den nødvendige finansiering. Ved utgangen av 2009 har mange av de finansielle markedene hentet seg betydelig inn igjen, og en opplever nå en gryende vekst også i de ikkefinansielle markedene.

Drivkraften bak den ekspansive offshoreaktiviteten frem til høsten 2008 var høy oljepris og oljeselskaperenes behov

for økte oljereserver. Optimismen førte til kontrahering av et stort antall borerigger og offshore serviceskip. Det kraftige fallet i oljeprisen høsten 2008 medførte at oljeselskapene i inneværende periode i stor grad har fokusert på kostnadskutt. Dette, kombinert med et vanskelig kredittmarked, har skapt et merkbart fall i aktiviteten. Ved inngangen til 2010 er utnyttelsesgraden for flyterigger falt til 88%, mens den for oppjekkbare rigger har falt til 74%. I tillegg er det 39 flyterigger og 61 oppjekkbare rigger under bygging.

Etterspørselen etter olje henger i stor grad sammen med utviklingen i verdensøkonomien. Det er nå klare signaler for en gradvis bedring i verdensøkonomien. Dette skaper forventninger om økt etterspørsel etter olje. Det amerikanske energidepartementets statistikkfløy,

Energy Information Administration (EIA), har nylig oppjustert sitt anslag for oljeetterspørselen i 2010 og 2011 med henholdsvis 0,21 millioner og 0,20 millioner fat pr. dag. EIA estimerer nå etterspørselen til 85,51 millioner fat pr. dag i 2010 og 87,06 millioner fat pr. dag i 2011.

At oljeprisen nå ser ut til å ha stabilisert seg på rundt USD 80 pr. fat, gir grunn til optimisme. Fra flere hold kommer det nå signaler om at aktiviteten offshore er i ferd med å ta seg opp igjen. For Farstad Shipping er planene om økt aktivitet på dype farvann spesielt viktig. Dette gir også økt behov for operasjoner knyttet til installasjon, service og vedlikehold av subsea brønner og installasjoner. Subsea aktiviteten er i kraftig utvikling og bidrar til en videreutvikling av det tradisjonelle supplyskipssegmentet.

UTVIKLING I OLJEPRIS



Lav leteaktivitet i den perioden vi har bak oss har ført til at andelen av nye, potensielle oljefelt har falt både i antall og størrelse. Samtidig er produksjonsvolumet fra eksisterende felt nedadgående. Dette gir en negativ effekt for kommende års produksjonskapasitet. EIA sine produksjonsestimat pr. dag for 2010 og 2011 er på henholdsvis 85,71 og 86,69 millioner fat. Sammenligner en disse tallene med etterspørselsanslagene ovenfor er forventningene nå at det allerede i 2011 vil bli produsert mindre olje enn det som etterspørres. Konsekvensen av de siste års lave investeringer til leting og utvinning av olje vil dermed kunne bli at oljeprisen relativt raskt stiger opp igjen mot de nivåer vi så på våren/sommeren 2008.

Markedet for offshore supplyskip var i 2009 preget av redusert aktivitet kom-

binert med et stadig økende tilbud av tonnasje. Dette har skapt en ubalanse mellom tilbud og etterspørsel av supplyskip. Ratenivået har utviklet seg negativt i alle markeder. Ved inngangen til 2010 er det fortsatt 375 store og mellomstore supplyskip i ordre. Dette tilsvarer en økning på 38%. Det skal en stor aktivitetsøkning til før overkapasiteten blir absorbert. Alt tyder på at en vil være langt inn i 2011 før balansen i markedet er av en slik karakter at det vil ha en vesentlig innflytelse på ratenivået.

Farstad Shipping står godt rustet både finansielt og driftsmessig til å møte den perioden som vi nå er inne i. Vi vil fortsette å fornye flåten tilpasset våre kunders behov og med på vekt på helse, miljø og sikkerhet. Gjennom lokalt forankrede selskaper, med kvalifisert personell

både på land og offshore, er vi til stede i de markeder som er viktigst for oss. For å videreutvikle selskapets konkurranseposisjon vil vi også i årene som kommer bruke betydelige ressurser på rekruttering og for å styrke våre ansattes kompetanse.



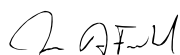
ERKLÆRING FRA STYRET OG KONSERNSJEF

Vi erklærer etter beste overbevisning at årsregnskapet for perioden 1. januar til 31. desember 2009 er utarbeidet i samsvarende med gjeldende regnskapsstand- arder, og at opplysningene i regnskapet

gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet. Vi erklærer også at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, re-

sultatet og stillingen til selskapet og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorer selskapet og konsernet står overfor.

Ålesund, 15. mars 2010



Sverre A. Farstad
Styrets leder



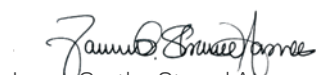
Per Norvold Spørre
Styrets nestleder



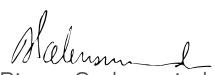
Gro Bakstad
Styremedlem



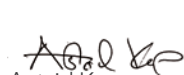
Bjørn Havnes
Styremedlem



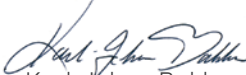
Janne Grethe Strand Aasnæs
Styremedlem



Bjarne Sælensminde
Styremedlem



Astrid Koppernæs
Styremedlem



Karl-Johan Bakken
Konsernsjef

RESULTATREGNSKAP

Morselskap	Farstad Shipping ASA (NOK 1 000)			Konsern
2008	2009	NOTE	2009	2008
Driftsinntekter:				
-	-		3 237 111	2 943 241
89 249	99 046		20 468	15 383
89 249	99 046	20	3 257 579	2 958 624
-	-	2	-	61 050
89 249	99 046		3 257 579	3 019 674
Driftskostnader:				
-	-	4 5 21	(926 878)	(789 673)
-	-		(421 208)	(350 428)
(88 521)	(106 829)	4 6 17 19 24	(173 333)	(150 443)
(88 521)	(106 829)	20	(1 521 419)	(1 290 544)
728	(7 783)		1 736 160	1 729 130
(1 298)	(2 368)	13	(454 909)	(365 438)
(570)	(10 151)	20	1 281 251	1 363 692
Finansposter:				
544 324	1 307 443		78 243	86 200
(38 959)	(20 025)		(304 153)	(307 942)
(5 866)	(4 975)		18 843	83 122
(4 343)	(9 148)		349 506	(315 804)
495 156	1 273 295	26 27 29	142 439	(454 424)
Skatt og resultater:				
494 586	1 263 144		1 423 690	909 268
(4 058)	(8 184)	14	507 813	316 287
490 528	1 254 960	12 20	1 931 503	1 225 555
490 528	1 254 960		1 931 546	1 225 713
-	-		(43)	(158)
		3	49,53	31,43
		3	49,53	31,43

BALANSE

Morselskap

Farstad Shipping ASA (NOK 1 000)

Konsern

31.12.08	31.12.09	EIENDELER:	NOTE	31.12.09	31.12.08
		Anleggsmidler:			
-	-	Goodwill	16	30 247	30 247
8 487	12 494	Skip m.v.	13 20	10 237 712	7 871 618
-	-	Kontrakter nybygg	11 13	191 242	495 380
12 843	4 658	Utsatt skattefordel	14	-	54 831
9 807	22 660	Andre langsiktige fordringer	21	24 977	14 517
490 763	1 435 361	Fordring konsernselskap	18	-	-
514 711	673 814	Aksjer	10	5 170	5 123
1 036 611	2 148 987	Sum anleggsmidler		10 489 348	8 471 716
		Omløpsmidler:			
7 164	7 754	Kundefordringer fraktinntekter	22	473 130	533 327
-	-	Beholdninger		29 743	19 665
105 061	117 093	Andre kortsiktige fordringer	8	296 126	144 245
-	-	Valuta- og rentesikringsavtaler	27	15 671	-
154 650	98 750	Andre kapitalplasseringer	10	188 291	198 998
335 234	290 029	Kontanter og kontantekvivalenter	10	1 525 413	1 544 379
602 109	513 626	Sum omløpsmidler		2 528 374	2 440 614
1 638 720	2 662 613	Sum eiendeler		13 017 722	10 912 330

BALANSE

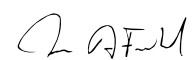
Morselskap

Farstad Shipping ASA (NOK 1 000)

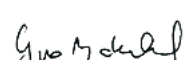
Konsern

31.12.08	31.12.09	EGENKAPITAL OG GJELD:	NOTE	31.12.09	31.12.08
		Innskutt egenkapital:			
39 000	39 000	Aksjekapital	24	39 000	39 000
198 396	198 396	Overkursfond		198 396	198 396
237 396	237 396	Sum innskutt egenkapital		237 396	237 396
		Opptjent egenkapital:			
897 633	1 957 331	Annen egenkapital	28	6 014 499	4 201 936
897 633	1 957 331	Sum opptjent egenkapital		6 014 499	4 201 936
-	-	Minoritetsinteresser		-	656
1 135 029	2 194 727	Sum egenkapital		6 251 895	4 439 988
		Langsiktig gjeld:			
56 146	60 118	Pensjonsforpliktelser	21	60 118	56 181
-	-	Utsatt skatt	14	14 902	-
-	-	Langsiktig skattegjeld	14 28	-	508 476
299 375	299 675	Rentebærende gjeld	25 29	5 466 499	4 719 722
355 521	359 793	Sum langsiktig gjeld		5 541 519	5 284 379
		Kortsiktig gjeld:			
83 395	52 368	Leverandørgjeld		177 019	204 593
-	-	Betalbar skatt	14	22 325	99 514
-	-	Valuta- og rentesikringsavtaler	27	-	153 134
64 775	55 725	Annen kortsiktig gjeld	9	253 193	220 041
-	-	Kortsiktig del av langsiktig gjeld	25 29	771 771	510 681
148 170	108 093	Sum kortsiktig gjeld		1 224 308	1 187 963
503 691	467 886	Sum gjeld		6 765 827	6 472 342
1 638 720	2 662 613	Sum gjeld og egenkapital		13 017 722	10 912 330

Ålesund, 15. mars 2010

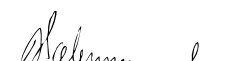

Sverre A. Farstad
Styrets leder

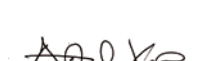

Per Norvold Sperre
Styrets nestleder


Gro Bakstad
Styremedlem


Bjørn Havnæs
Styremedlem


Janne Grethe Strand Aasnæs
Styremedlem


Bjarne Sælensminde
Styremedlem


Astrid Koppernæs
Styremedlem


Karl-Johan Bakken
Konsernsjef

KONTANTSTRØMOPPSTILLING

Morselskap

Farstad Shipping ASA (NOK 1 000)

Konsern

2008	2009	NOTE	2009	2008
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter:				
494 586	1 263 144	Resultat før skattekostnad	1 423 690	909 268
(543 968)	(1 307 443)	Renteinntekter/utbytte	(78 243)	(86 200)
22 147	13 880	Rentekostnader	26 278 484	298 223
-	1	Periodens betalte skatt	(8 119)	(141 230)
-	-	Gevinst ved salg av anleggsmidler	2 -	(61 050)
1 298	2 368	Ordinære avskrivninger	13 454 909	365 438
2 281	-	Nedskrivning langsiktige aksjer	-	-
2 167	(590)	Endring i kundefordringer	22 60 197	(192 127)
45 298	(31 027)	Endring i leverandørgjeld	(27 574)	39 019
(734)	3 972	Forskjell kostnadsført pensjon/utbetalinger i pensjonsordninger	3 937	(540)
-	9 148	Effekt av urealisert valutakursendring	26 (349 506)	315 804
(50 164)	(21 044)	Endring i andre tidsavgrensningsposter	(136 502)	54 780
(27 089)	(67 591)	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter A	1 621 273	1 501 385
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter:				
90 226	-	Salg driftsmidler	2 -	85 313
(5 874)	(6 375)	Investert i varige driftsmidler/kontrakter	13 (2 516 865)	(1 462 727)
(142 022)	(159 103)	Utbetalinger ved kjøp av aksjer	-	-
16 452	(953 746)	Endringer langsiktige utlån	(10 460)	(4 590)
41 934	36 682	Renteinntekter	78 165	86 112
502 034	1 270 761	Mottatt akjseutbytte	78	88
(126 800)	43 048	Utbetalinger ved andre investeringer	10 660	72 258
375 950	231 267	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter B	(2 438 422)	(1 223 546)
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter:				
299 375	-	Opptak av langsiktig gjeld	29 1 891 827	1 268 000
(300 000)	-	Nedbetaling av langsiktig gjeld	29 (618 211)	(764 513)
(156 000)	(195 000)	Utbetaling av utbytte	23 24 (195 000)	(156 000)
(22 147)	(13 880)	Rentekostnader	26 (278 484)	(298 223)
(6 207)	-	Poster ført mot egenkapitalen	-	-
(184 979)	(208 880)	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter C	800 132	49 264
163 882	(45 204)	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter A + B + C	(17 017)	327 103
-	-	Netto valutakursendringer datterselskaper	(1 949)	27 786
171 352	335 234	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	1 544 379	1 189 490
335 234	290 030	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	10 1 525 413	1 544 379

ANDRE INNTEKTER OG KOSTNADER INNREGNET MOT EGENKAPITALEN

Morselskap	Farstad Shipping ASA (NOK 1 000)			Konsern
2008	2009	NOTE	2009	2008
490 528	1 254 960	Årets resultat	1 931 503	1 225 555
		Andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen:		
-	-	Endring valutatermin- og swapkontrakter 27	82 135	(101 813)
-	-	Endring utsatt skatt 14	(3 538)	14 347
-	-		78 597	(87 466)
-	-	Valutaeffekter omregning utenlandske datterselskaper 7	(1 949)	27 786
-	-	Belastet Miljøfondet	(335)	-
(6 207)	(262)	Andre egenkapitaleffekter	(296)	6
(6 207)	(262)	Sum andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen	76 017	(59 674)
484 321	1 254 698	Årets totalresultat	2 007 520	1 165 881
		Totalresultatet fordeler seg som følger:		
484 321	1 254 698	Hvorav majoritetsinteresse	2 007 563	1 166 039
-	-	Hvorav minoritetsinteresser	(43)	(158)
		Totalresultat pr. aksje (NOK)	51,47	29,89
		Utvannet totalresultat pr. aksje (NOK)	51,47	29,89

ENDRING I EGENKAPITAL

Farstad Shipping ASA (NOK 1 000)

Morselskap

	Note	Innskutt egenkapital		Opptjent egenkapital			Sum majoritets interesse	Minoritets interesse	Sum egenkapital
		Aksje-kapital	Over-kursfond	Sikrings-forretninger renter og valuta	Omregnings-differanser	Annen egenkapital			
Egenkapital pr. 31.12.07		39 000	198 396	0	0	569 312	806 708	0	806 708
Årets resultat						490 528	490 528		490 528
Andre inntekt og kostnader innregnet mot egenkapitalen						(6 207)	(6 207)		(6 207)
Utdelt utbytte for 2007						(156 000)	(156 000)		(156 000)
Egenkapital pr. 31.12.08		39 000	198 396	0	0	897 633	1 135 029	0	1 135 029
Årets resultat						1 254 960	1 254 960		1 254 960
Andre inntekt og kostnader innregnet mot egenkapitalen						(262)	(262)		(262)
Utdelt utbytte for 2008	23 24					(195 000)	(195 000)		(195 000)
Egenkapital pr. 31.12.09		39 000	198 396	0	0	1 957 331	2 194 727	0	2 194 727

Farstad Shipping ASA (NOK 1 000)

Konsern

	Note	Innskutt egenkapital		Opptjent egenkapital			Sum majoritets interesse	Minoritets interesse	Sum egenkapital
		Aksje-kapital	Over-kursfond	Sikrings-forretninger renter og valuta	Omregnings-differanser	Øvrig annen egenkapital			
Egenkapital pr. 31.12.07		39 000	198 396	26 364	115 863	3 049 670	3 429 293	814	3 430 107
Årets resultat				0	0	1 225 713	1 225 713	(158)	1 225 555
Andre inntekt og kostnader innregnet mot egenkapitalen				(87 466)	27 786	6	(59 674)		(59 674)
Utdelt utbytte for 2007						(156 000)	(156 000)		(156 000)
Egenkapital pr. 31.12.08		39 000	198 396	(61 102)	143 649	4 119 389	4 439 332	656	4 439 988
Årets resultat				0	0	1 931 546	1 931 546	(43)	1 931 503
Andre inntekt og kostnader innregnet mot egenkapitalen	27			78 597	(1 949)	(631)	76 017		76 017
Utdelt utbytte for 2008	23 24					(195 000)	(195 000)		(195 000)
Avgang minoritetsinteresser							0	(613)	(613)
Egenkapital pr. 31.12.09		39 000	198 396	17 495	141 700	5 855 304	6 251 895	0	6 251 895

NOTE 1 - REGNSKAPSPRINSIPPER

Konsernet Farstad Shipping ASA er et allmennaksjeselskap med hovedkontor lokalisert i Ålesund, Norge. Konsernet driver rederivirksomhet med hovedvekt på drift av offshore service fartøyer for oljeindustrien. Selskapets aksjer er notert på Oslo Børs. Årsregnskapet ble godkjent for publisering av styret 15. mars 2010. Det er generalforsamlingen som vedtar endelig årsregnskap.

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelse av konsernregnskapet i henhold til International Financial Reporting Standard (IFRS) som vedtatt av EU og fortolkninger fastsatt av International Accounting Standards Board (IASB):

Hovedprinsippet

EU har vedtatt at børsnoterte foretak i EU må ta i bruk International Financial Reporting Standards (IFRS) i konsernregnskapet fra og med avleggelsen av årsregnskapet 2005. Som følge av EØS-avtalen gjelder dette også for norske børsnoterte konsern. Regnskapet er avlagt basert på IFRS standarder og fortolkninger gjeldende for årsregnskap som avlegges per 31.12.09. Konsernet har for inneværende år implementert følgende nye endrede standarder og fortolkninger: Endring i IFRS 7 Finansiell instrumenter - krav til mer informasjon i notene om måling av finansielle instrumenter regnskapsført til virkelig verdi og likviditetsrisiko, revidert IAS 1 Presentasjon av finansregnskap - nye oppstillingsplaner, herunder oppstilling av totalresultat, sammenligningstallene er endret slik at de er i overensstemmelse med revidert standard, endring i IAS 23 Låneutgifter - fjerning av adgangen til å kostnadsføre låneutgifter og endring i IAS 27 Konsernregnskap og eliminering av kostmetoden og innføring av kontinuitetsgjennomskjæring. Implementeringen har ingen effekt på egenkapitalen per 01.01.09 eller sammenligningstall.

Visse nye standarder, endringer og fortolkninger til standarder som er offentliggjort, men ikke trådt i kraft, er ikke anvendt for årsregnskapet avlagt pr. 31.12.09. Dette gjelder endring i IFRS 2 Aksjebasert betaling, endring i IFRS 3

Virksomhetssammenslutninger, ny IFRS 9 Finansielle instrumenter, revidert IAS 24 Opplysninger om nærstående parter, revidert IAS 27 Konsernregnskap og regnskapsføring av endring av eierandel i datterselskap, endring i IAS 32 og 39 Finansielle instrumenter, ny IFRIC 16 sikring av netto investering i utenlandske enheter, ny IFRIC 18 Overføring av eiendeler fra kunder og ny IFRIC 19 Konvertering av gjeld til egenkapital. Noen av disse vil kunne berøre konsernet fra 1. januar 2010 eller senere. Det er ikke forventet at standardene vil ha vesentlig innvirkning på konsernregnskapet.

Konsernregnskapet og regnskapet for morselskapet Farstad Shipping ASA er utarbeidet i samsvar med International Financial Reporting Standard (IFRS). Konsernregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet. Unntaket er derivater (valutaterminkontrakter og rentesikringsavtaler), omløpsaksjer, obligasjoner og sertifikater som er regnskapsført til virkelig verdi.

Andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen

Revidert standard for presentasjon av finansregnskap krever at inntekts- og kostnadsposter som tidligere ble ført direkte mot egenkapitalen nå skal presenteres i andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen. I egenkapitaloppstilling vises transaksjoner med eiere fordelt per egenkapitalkategori som tidligere. Sammenligningstallene er endret slik at de er i overensstemmelse med revidert standard. Endring påvirker kun presentasjonen og ikke resultat per aksje.

Bruk av estimater - avsetninger

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med IFRS krever bruk av estimater. Videre krever anvendelse av selskapets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Områder som i høy grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger eller høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlig for konsernregnskapet, er restverdier på skip, økonomisk levetid for skip, aktivisering og avskrivning av periodisert vedlikehold, skatt,

pensjonsforpliktelser og havariesstatninger. Endringer i regnskapsmessige estimater/avsetninger regnskapsføres i den perioden endringene oppstår. Hvis endringene også gjelder fremtidige perioder fordeles effekten over inneværende og fremtidige perioder. En avsetning regnskapsføres når konsernet har en forpliktelse (rettslig eller selvpålagt) som en følge av en tidligere hendelse, det er sannsynlig (mer sannsynlig enn ikke) at det vil skje et økonomisk oppgjør som følge av denne forpliktelsen og beløpets størrelse kan måles pålitelig. For øvrig vises til note 15.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Farstad Shipping ASA og datterselskaper hvor Farstad Shipping ASA direkte eller indirekte eier mer enn 50 % av aksjene i selskapet eller på annen måte er i stand til å utøve faktisk kontroll. Datterselskapene er presentert i note 10. Avvikende regnskapsprinsipp i datterselskaper blir justert før konsolidering, slik at konsernregnskapet blir avlagt etter ensartede prinsipper for alle konsernselskaper. I konsernets regnskap er alle interne balanser, transaksjoner og resultat oppstått mellom selskapene, eliminert. Aksjer og andeler i datterselskap er bokført til kostpris og eliminert mot egenkapitalen i datterselskapet på overtagelses- eller etableringstidspunktet. Minoritetsinteresser inngår i konsernets egenkapital. Oppkjøpsmetoden er brukt ved regnskapsføring av oppkjøpte enheter og konsernelimineringer. Nye selskaper blir konsolidert fra det tidspunkt bestemmende innflytelse oppnås.

Valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balanse dagens kurs. Ikke-pengeposter som måles til historisk kurs uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til norske kroner ved å benytte valutakursen på transaksjonstidspunktet. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden.

Konsernet presenterer sitt regnskap i NOK. Dette er også morselskapets funksjonelle

valuta. Resultatregnskapet for datterselskaper med annen funksjonell valuta er omregnet til NOK til månedlige gjennomsnittskurser, mens for balanseposter er benyttet 31.12 kurser. Det er annen funksjonell valuta enn NOK for de datterselskaper som opererer i Storbritannia (GBP), Brasil (BRL), Australia (AUD) og Singapore (USD).

Omregningsdifferanser knyttet til valuta vedrørende de utenlandske datterselskaper er ført mot andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen. Ved avhendelse av investeringer i utenlandske datterselskaper, blir akkumulerte omregningsdifferanser knyttet til datterselskapet resultatført.

Investering i felles kontrollert virksomhet

Felleskontrollert virksomhet er virksomhet som konsernet har felles kontroll over gjennom en kontraktsfestet avtale mellom partene. Et felleskontrollert selskap innebærer etablering av en egen enhet hvor hver av partene har sin eierandel og hvor det ellers er felles kontroll.

Farstad Shipping ASA sin andel i Brasil Offshore Service (BOS) (50 %) og Atlantic Marine Overseas Corporation (AMOC) (50 %) er ført etter prinsippene om proporsjonal konsolidering (bruttometoden). Dette innebærer at Farstads andeler i selskapenes eiendeler, gjeld og resultatelementer er tatt med i Farstad Shippings regnskap under de respektive poster. Balanseposter og resultatposter direkte mellom selskapene og Farstad Shipping er eliminert i forhold til den eierandel Farstad Shipping har i selskapene.

Investering i tilknyttede selskap

Tilknyttede selskaper er enheter der konsernet har betydelig innflytelse. Investering i tilknyttede selskaper regnskapsføres etter egenkapitalmetoden.

Segment

Segment rapporteres på samme måte som ved intern rapportering til selskapets øverste beslutningstaker. Konsernledelsen er definert som selskapets øverste beslutningstaker og er ansvarlig for allokering av ressurser til og vurdering av inntjening i de ulike segmentene. Driftssegment består av hovedvirksomhetsområdene ankerhåndteringsskipstjenester (AHTS), subsea tjenester (SUBSEA) og plattform supplyskiptjenester (PSV). Mindre annen virksomhet er lagt i eget segment. Felleskostnader er fordelt i forhold til segmentets relative skipsandel. Geografisk rapportering er basert på skipenes lokalisering gjennom året. Finansiell informasjon vedrørende segmenter og geografisk fordeling er presentert i note 20. Segmentopplysninger er presentert i henhold til IFRS 8 Driftssegmenter.

Inntekts- og kostnadsførings prinsipper

Konsernets skip utleies i all vesentlighet på tidscerteparti. Selskapet har vurdert "IFRIC- tolkning 4 Fastsettelse av hvorvidt en avtale inneholder en leieavtale" og kommet frem til at tidscertepartiene (TC) representerer utleie av eiendel og dermed faller inn under IAS 17 Leieavtaler. TC-avtalene inneholder godtgjørelse for bl.a. utleie av mannskap. Leieinntekter for utleie av skip resultatføres lineært over leieperioden. Leieperioden starter fra det tidspunkt skipet stilles til disposisjon for leietaker og opphører ved avtalt tilbakelevering. Utleie av mannskap og vederlag for dekning av skipets øvrige driftsutgifter inntektsføres lineært over avtaleperioden. IFRIC-4 medfører ingen endringer i inntektsføringsprinsippet. Inntekter og kostnader knyttet til tidscerteparti periodiseres ut fra det antall dager kontrakten varer før og etter regnskapsperiodens slutt. Inntekter fra salg av skip resultatføres når overlevering til ny eier har funnet sted. Renteinntekter inntektsføres etter hvert som de opp tjenes. Morselskapets driftsinntekter består av disponenthonorarer fra selskaper i Konsernet og inntektsføres fortløpende i følge avtaler mellom selskapene.

Kontanter og kontantekvivalenter

Kontanter inkluderer kontanter i kasse og bankbeholdning. Kontantekvivalenter er kortsiktig likvide investeringer som omgående kan konverteres til kontanter med et kjent beløp, og med maksimal løpetid på 3 måneder.

Kundefordringer

Kundefordringer måles til virkelig verdi minus avsetning for påregnelige tap på utestående poster. Avsetning for tap gjøres når det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til spesifikke utestående poster.

Vurdering og presentasjon av omløpsmidler

Omløpsmidler i form av aksjer og egenkapitalsbevis er verdsatt til markedsverdi. Andre kortsiktige fordringer og beholdninger er oppført i balansen til pålydende fratrasket tap ved verdifall.

Finansielle eiendeler og forpliktelser

Konsernet klassifiserer finansielle eiendeler i følgende kategorier: Til virkelig verdi over resultatet, sikring og utlån. Finansielle forpliktelser er klassifisert i følgende kategorier: Til virkelig verdi over resultat, sikring og finansielle forpliktelser til amortisert kost. Klassifiseringen avhenger av hensikten med eiendelen eller forpliktelsen.

Salg av skip

Gevinst ved salg av skip føres på egen linje for gevinst/tap ved salg av anleggsmidler

og inngår i sumlinje for driftsinntekter og gevinst ved salg, da salg av skip ansees å være en del av selskapets ordinære virksomhet.

Offentlig tilskudd

Offentlige tilskudd regnskapsføres når det foreligger rimelig sikkerhet for at selskapet vil oppfylle vilkårene knyttet til tilskuddene, og tilskuddene vil bli mottatt. Offentlige tilskudd blir regnskapsført som fradrag i den kostnad eller investering tilskuddet er ment å dekke.

Goodwill

Goodwill er forskjellen mellom anskaffelseskost ved kjøp av virksomhet og virkelig verdi av konsernets andel av netto identifiserbare eiendeler i virksomheten på oppkjøps-tidspunktet. Goodwill avskrives ikke, men testes årlig for verdifall og balanseføres til anskaffelseskost med fradrag eventuelle nedskrivninger.

Ved vurdering av behov for nedskrivning av goodwill blir goodwill på oppkjøpstidspunktet allokert til den aktuelle kontantgenererende enhet som har fordeler av oppkjøpet.

Skip, avskrivninger og andre driftsmidler

Skip er inkludert i konsernbalansen til kostpris med fradrag for årets og tidligere års ordinære avskrivninger. Skipene avskrives tilsvarende 50 % av byggepris over en definert brukstid på 20 år hensyntatt en antatt markedsverdi (restverdi) på skipene ved utløpet av brukstiden. Disse restverdiene er basert på et konservativt anslag av hva vi tror skipene kan selges for om de var 20 år gamle. For skip i flåten som er eldre enn 20 år, avskrives restverdien med 10 % pr. år basert på en antatt levetid på 30 år, men alltid vurdert mot antatt restverdi. Skipene blir dekomponert i båt og periodisk vedlikehold. Avskrivning for andre driftsmidler beregnes lineært over estimert brukstid.

Nedskrivning driftsmidler

Bokført verdi av varige driftsmidler blir vurdert for verdifall når hendelser eller endring i omstendigheter indikerer at bokført verdi ikke kan gjenvinnes. Dersom slike indikasjoner avdekkes og bokført verdi overstiger gjenvinnbart beløp, nedskrives eiendelen til det gjenvinnbare beløpet, som for varige driftsmidler er det høyeste av netto salgspris og bruksverdi. Som tilnærming til netto salgspris benyttes innhentede verdianslag fra tre uavhengige norske skipsmeglere. Meglernes verdianslag forutsetter at skipene er uten befraktningsavtaler og umiddelbart tilgjengelig for salg i markedet.

Vedlikeholdskostnader

Periodisk vedlikehold balanseføres. 25 % kostnadsføres normalt over 12 måneder

og 75 % kostnadsføres over perioden frem til neste periodiske vedlikehold/dokking, normalt hver 30. måned. Kostnadsføringen skjer via avskrivninger. Ved levering av nybygg balanseføres en andel av kostpris som periodisk vedlikehold. Ved salg av skip kostnadsføres skipets aktiverte vedlikeholdskostnader direkte som reduksjon av salgsgevinsten.

Kontrakter nybygg

Betalte verkstedsterminer for nybygg føres som anleggsmidler etter hvert som betalingene finner sted. Investeringer vedrørende skipet som ikke inngår i byggekontrakten, inspeksjonskostnader og eventuelt andre relaterte kostnader i byggeperioden, aktiveres. Skip under bygging blir ikke avskrevet før anleggsmiddelet blir tatt i bruk. Alle skip for levering neste år har lånetilsagn. Verkstedsterminene, inspeksjonskostnadene og en mindre del av byggekontrakten er finansiert med egne midler. Endringer i IAS 23-Lånekostnader, medfører at låneutgifter knyttet til kvalifiserende eienheter ikke lenger kan kostnadsføres, men skal balanseføres sammen med eiendelen. Selskapet har ikke hatt slike låneutgifter.

Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser

Selskapene i konsernet har ulike pensjonsordninger. Konsernet har både ytelsesplaner og innskuddsplaner.

Ytelsesplan

Selskapets ytelsesplan er en pensjonsordning som definerer en pensjonsutbetaling som en ansatt vil motta ved pensjonering, og som er finansiert gjennom innbetalinger til forsikringselskaper eller pensjonskasser. Pensjonsutbetalingen er normalt avhengig av faktorer som alder, antall år i selskapet og lønn. Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ytelsesplaner er nåverdien av de definerte ytelsene på balansedatoen minus virkelig verdi av pensjonsmidlene, justert for ikke resultatførte estimatavvik og ikke resultatførte kostnader knyttet til tidligere perioders pensjonsopptjening. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av flere uavhengige aktuarer ved bruk av en lineær opptjeningsmetode.

Estimatavvik som skyldes ny informasjon eller endringer i de aktuarmessige forutsetningene utover det største av 10 % av verdien av pensjonsmidlene eller 10 % av pensjonsforpliktelsene, blir ført i resultatregnskapet over en periode som tilsvarer arbeidstakernes forventede gjennomsnittlige resterende ansettelsesperiode.

De beregnede pensjonsmidler eller forpliktelser er ført opp som langsiktig fordring og gjeld i balansen ved en bruttføring. Årets endring i netto pensjonsforpliktelse føres

som pensjonskostnad i regnskapet. Det avsettes arbeidsgiveravgift på de norske pensjonsforpliktelsene.

Innskuddsplan

Selskapets innskuddsplan er en pensjonsordning hvor konsernet betaler faste bidrag til en separat juridisk enhet. Ved innskuddsplaner betaler konsernet innskudd til offentlig eller privat administrerte forsikringsplaner for pensjon på obligatorisk, avtalemessig eller frivillig basis. Konsernet har ingen ytterligere betalingsforpliktelser etter at innskuddene er blitt betalt. Innbetalingene blir fortløpende kostnadsført hensyntatt tidsmessig periodisering. For øvrig vises til note 21.

Finansielle instrumenter

Finansielle instrumenter innenfor virkeområdet til IAS 39 klassifiseres i følgende kategorier: Virkelig verdi med verdiendringer over resultatet, utlån og fordringer, sikring og finansielle forpliktelser til amortisert kost.

Selskapet anvender i noen grad sikringsbokføring i regnskapet. Sikringsbokføring anvendes når lengre kontrakter i utenlandsk valuta sikres i hele kontraktsperioden. Sikringsbokføring anvendes også når rentebytteavtaler benyttes til å sikre renten på pantegjeld. Begge typer sikring representerer kontantstrømsikring. Sikringsinstrumenter som vurderes å være en effektiv sikring balanseføres til virkelig verdi, og endringen i virkelig verdi føres mot andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen. Beløp som er ført mot andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen resultatføres i den perioden den sikrede transaksjonen påvirker resultatregnskapet.

Ved inngåelse av sikringstransaksjonen dokumenteres sammenhengen mellom sikringsinstrumentene og sikringsobjektene, formålet med risikostyringen og strategien bak de forskjellige sikringstransaksjonene. For øvrig vises til note 27 og 28.

Gjeld og egenkapital

Finansielle instrumenter er klassifisert som gjeld eller egenkapital i overensstemmelse med den underliggende økonomiske realiteten. Renter, utbytte, gevinst og tap relatert til et finansielt instrument klassifisert som gjeld, vil bli presentert som kostnad eller inntekt. Utdelinger til innehavere av finansielle instrumenter som er klassifisert som egenkapital vil bli regnskapsført mot andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen. Omregningsdifferanser oppstår i forbindelse med valutaforskjeller ved konsolidering av utenlandske enheter. Valutaforskjeller på pengeposter (gjeld eller fordring) som i realiteten er en del av et selskaps nettoinvestering i en utenlandsk enhet inngår også som omregningsdifferanser.

Skatter

Konsernets virksomhet er strukturert i henhold til reglene for rederibeskatning i Norge, Singapore og Storbritannia. Morselskapet Farstad Shipping er ikke innenfor ordningen. Det norske Storting vedtok i desember 2007 en ny rederiskatteordning med regnskapsmessig virkning fra og med regnskapsåret 2007. Denne nye ordningen medfører ingen overskudds-beskatning eller skatt på utbytte fra selskaper innenfor ordningen. Netto finans, hensyntatt enkelte særregler, beskattes fortsatt fortløpende med 28 %.

Overgangsreglene fra gammel til ny ordning var utformet slik at akkumulert skattefritt resultat ved inntredelse i ordningen kommer til beskatning. Skatteforpliktelsens nominelle beløp ble i sin helhet ført som skattekostnad i 2007. 2/3 deler av skatten var betalbar med 10 like store terminbeløp over 10 år.

En Høyesterettsdom av 12. februar 2010 ga imidlertid rederinæringen medhold i at overgangsreglene fra 2007 var grunnlovstridig. Skatteavsetningen er derfor reversert med virkning for 2009. Skatt som er innbetalt for inntektsårene 2007 og 2008 er oppført som en kortsiktig fordring i balansen. Fordringen er ikke renteberegnet.

Av den totale skatten ble 1/3 del avsatt til fond for miljøtiltak under langsiktig gjeld og skatten frafalles dersom beløpet kan investeres i miljøfremmende tiltak innen 2021. I 2008 er miljøfondet ført tilbake som skatteinntekt og inngår i egenkapitalen pr. 31.12.08. Grunnlaget for dette er en pressemelding fra Finansdepartementet den 20.01.09 om at fristen på 15 år for å gjennomføre miljøtiltakene foreslås avvikes.

Konsernet har skatteøkende midlertidige forskjeller som er ført i regnskapet som en utsatt skatt. Utsatt skattefordel er regnskapsført når det er sannsynlig at selskapet vil ha tilstrekkelige skattemessige overskudd i senere perioder til å nyttiggjøre skattefordelen. Utsatt skatt og utsatt skattefordel føres opp til nominell verdi og er klassifisert som finansielt anleggsmiddel (langsiktig forpliktelse) i balansen.

Skattekostnaden eller inntekten i resultatregnskapet består hovedsakelig av tilbakeføring av skatt ved overgang til ny skatteordning i 2007, periodens betalbare skatter, som delvis er knyttet til skatt på brutto fraktinntekter i utenlandske farvann, og endring i utsatt skatt. Tonnasjeskatt innenfor ordningen klassifiseres som driftskostnad og er på grunn av størrelsen på Farstad Shipping sine skip ubetydelig.

Utsatt skatt regnskapsføres mot andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen i den grad den relaterer seg til poster regnskapsført rett mot andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen. For øvrig vises til note 14.

Resultat pr. aksje

Beregning av resultat pr. aksje er basert på majoritetens andel av resultatet ved bruk av tidsveiet gjennomsnittlig antall utestående aksjer gjennom året.

Utbytte/utdelinger fra investering i verdipapirer

Mottatt utbytte eller utdelinger fra investering i verdipapirer innregnes når selskapet får en ubetinget rett til å motta utbetaling (normalt vedtakstidspunktet).

Kontantstrømoppstilling

Ved presentasjon av kontantstrømoppstillingen benytter selskapet den indirekte modellen. Inkludert i oppstillingens linje for kontanter og kontantekvivalenter er bankinnskudd og pengemarkedsfond.

Operasjonelle leieavtaler

Leieavtaler hvor det vesentligste av risiko og avkastning som er forbundet med ei-

erskap av eiendelen er på kontraktsmotparten, klassifiseres som operasjonelle leieavtaler. Leiebetalinger er klassifisert som en driftskostnad og resultatføres over kontraktsperioden.

Leie av skip - leasingforpliktelse

Leieavtaler vedrørende skip der konsernet i hovedsak har overtatt all risiko, klassifiseres som finansiell leasing. Ved oppstart av leieperioden blir eiendelen aktivert i balansen som skip og tilsvarende tas leasingforpliktelsen med som langsiktig og kortsiktig gjeld. Avskrivning gjennomføres som for eide skip og kvartalsvis betalt leasingleie føres som renter og avdrag (annuitet nedbetaling på leasing forpliktelse). Selskapet har for tiden ingen skip på slike avtaler.

Betingede forpliktelser og eiendeler

Betingede forpliktelser er ikke regnskapsført i årsregnskapet. Det er opplyst om vesentlige betingede forpliktelser med

unntak av betingede forpliktelser hvor sannsynligheten for forpliktelsen er svært usannsynlig.

En betinget eiendel er ikke regnskapsført i årsregnskapet, men opplyst om dersom det foreligger en viss sannsynlighet for at en fordel vil tilflyte konsernet.

Forskning og utvikling

Forskning og utviklingskostnader blir fortløpende kostnadsført da kriteriene for aktivisering av kostnadene ikke er tilfredstilt.

Hendelser etter balansedagen

Ny informasjon etter balansedagen om selskapets finansielle stilling på balansedagen er hensyntatt i årsregnskapet. Hendelser etter balansedagen som ikke påvirker selskapets finansielle stilling på balansedagen, men som vil påvirke selskapets finansielle stilling i fremtiden er opplyst om dersom dette er vesentlig.

NOTE 2 - GEVINST VED SALG AV ANLEGGSMIDLER

Salg av anleggsmidler 2009	Netto	Bokført	Gevinst
Skip	salgspris	verdi	2009
Ingen salg av skip i 2009	-	-	-
Sum salgsgevinst konsern	0	0	0

Salg av anleggsmidler 2008	Netto	Bokført	Gevinst
Skip	salgspris	verdi	2008
Lady Dawn	85 313	24 263	61 050
Sum salgsgevinst konsern	85 313	24 263	61 050

NOTE 3 - RESULTAT PR. AKSJE

Aksjekapital:

Selskapets aksjekapital er på NOK 39,0 mill., fordelt på 39 000 000 aksjer pålydende NOK 1,00 i en aksjeklasse. På generalforsamlingen har en aksje en stemme.

	2009	2008
Konsernets resultat	1 931 503	1 225 555
Herav minoritetens andel	(43)	(158)
Gjennomsnittlig antall aksjer	39 000 000	39 000 000
Resultat/utvannet resultat pr. aksje (NOK)	49,53	31,43

NOTE 4 - LØNNSKOSTNADER, ANTALL ANSATTE

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
36 324	45 160	Lønninger (Note 19)	737 455	613 630
6 602	7 771	Arbeidsgiveravgift	108 349	89 086
8 194	14 036	Pensjonskostnader (Note 21)	85 850	79 322
1 953	2 647	Andre ytelser	111 902	100 963
53 073	69 612	Lønnskostnader	1 043 555	883 002

Lønnskostnader for konsernet fordeler seg med NOK 926 877 (NOK 789 673) til mannskaper på skipene og NOK 116 677 (NOK 93 329) til administrasjon. Gjennomsnittlig antall årsverk i administrasjonen i Ålesund, Aberdeen, Macaé, Rio, Singapore og Melbourne var 154 (141) og antall seilende på skipene i 2009 var 1 571 (1 415).

NOTE 5 - OFFENTLIGE TILSKUDD

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
-	-	Nettolønnsordning innført for NOR-skip	48 850	48 838
-	-	Refusjonsordning for vikar-og praksis-plasser for sjøfolk under utdanning.	338	370
0	0	Offentlige tilskudd til reduksjon av mannskapskostnader	49 188	49 208

NOTE 6 - NÆRSTÅENDE PARTER

Selskapets største aksjonær er Tyrholm & Farstad AS, Ålesund. Med en eierandel på 40,5% blir dette selskap definert som nærstående part. Farstad Shipping ASA har husleieavtale med Tyrholm og Farstad AS for hovedkontoret i Ålesund. Denne gjelder i perioden 1.1.2008-31.12.2012 med mulig fornyelse i 5 år, noe som ut-

gjør en årlig kostnad på NOK 3 786 (NOK 3 707 i 2008). Tidligere IT/EDB-avtale er vesentlig redusert da det meste nå går via eksternt konsulentfirma. Selskapet har pr. 31.12.09 en leverandørgjeld til Tyrholm & Farstad AS på NOK 207 (NOK 509 i 2008).

Farstad Shipping ASA eier 50% i BOS Navegacao SA og 50% i Atlantic Marine Overseas Co. (AMOC) gjennom Farstad Brasil AS, se note 12, og er således definert som nærstående part. Selskapet har ei fordring på BOS Navegacao på NOK 4 246 (gjeld NOK 1 294 i 2008) og langsiktig lån til AMOC på NOK 20 409 (0 i 2008).

NOTE 7 - OMREGNING AV UTENLANDSK VALUTA

Utenlandske datterselskaper blir omregnet ved at det for balansen er benyttet kurs pr. 31.12., mens det for resultatregnskapet er benyttet månedlige gjennomsnittskurser. Omregningsdifferansen knyttet til disse selskaper ble en disagio på NOK 1 949 (agio på NOK 27 786 i 2008).

Valutakurser benyttet i regnskapet:	Valutakurs 1.1.2009	Gjennomsnittlig valutakurs 2009	Valutakurs 31.12.2009
USD - Amerikansk dollar	6,9989	6,2481	5,7767
GBP - Bristisk pund	10,1210	9,7689	9,317
AUD - Australsk dollar	4,8503	4,9435	5,1917
BRL - Brasiliansk real	2,9948	3,1600	3,32
EUR - Europeisk euro	9,8650	8,6913	8,315

NOTE 8 - ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGER

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
3 372	3 474	Lån til ansatte (Note 19)	3 565	3 501
30 480	29 307	Forskuddsbetalte kostnader	73 049	39 968
689	154	Opptjente inntekter	1 401	2 364
-	-	For meget innbetalt skatt for 2007/2008 (Note 28)	127 119	-
70 520	84 158	Andre kortsiktige fordringer	90 992	98 412
105 061	117 093		296 126	144 245

NOTE 9 - ANNEN KORTSIKTIG GJELD

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
39 192	34 984	Skattetrekk, feriepenger, fridager, mva, mv.	63 580	46 041
2 523	12 347	Påløpte kostnader	16 119	4 189
9 114	1 899	Påløpte, ikke forfalte pantegjeldsrenter, renter obligasjonslån	68 211	82 100
9 222	435	Gjeld til konsernselskaper	-	-
4 724	6 060	Annen kortsiktig gjeld	105 283	87 711
64 775	55 725		253 193	220 041

NOTE 10 - LIKVIDER, AKSJER I DATTERSELSKAPER OG ANDRE AKSJER

	Morselskap	Konsern
	Markedsverdi/ Bokført verdi	Markedsverdi/ Bokført verdi
Kontanter og bankinnskudd	227 739	1 383 025
Pengemarkedsfond	62 290	142 388
Sum kontanter og kontantekvivalenter	290 029	1 525 413

Selskap	Aksjekapital Eierandelskapital	Antall aksjer	Eier- andel i %	Pålydende verdi	Historisk kost	Markedsverdi/ Bokført verdi	Markedsverdi/ Bokført verdi
Omløpsaksjer og egenkapitalbevis:							
Sparebanken Møre, egenkapitalbevis	653 430	94 091	1,44 %	9 409,10	13 335	21 641	21 641
DnB NOR ASA	16 287 990	11 826	0,00 %	118,26	479	742	742
Orkla ASA	1 286 163	58 000	0,01 %	72,50	2 692	455	3 297
Statoil ASA	7 971 625	53 000	0,00 %	132,50	6 912	434	7 674
Deep Sea Supply Plc	\$2 599	20 000	0,02 %	\$0,40	233	156	156
Prodjack AS, Skeie Drilling & Production	\$123 745	36 000	0,05 %	\$57,60	659	18	18
Solstad Offshore ASA	75 580	13 000	0,03 %	26,00	1 663	1 404	1 404
Northland Resources Inc.	0	50 000	0,05 %	0,00	1 295	466	466
TGS Nopec Geophysical Com	26 015	12 000	0,01 %	3,00	1 392	1 258	1 258
Prosafe ASA	€ 57 484	5 665	0,00 %	€ 1,42	362	209	209
Prosafe Production Public	25 520	5665	0,00 %	0,57	-	71	71
Norsk Hydro ASA	1 361 640	112 000	0,01 %	123,20	4 132	585	5 456
Acergy	\$389 910	4 000	0,00 %	\$8,00	275	367	367
Royal Caribbean Cruises	\$85 000	2 000	0,00 %	\$0,02	262	295	295
Seadrill Limited	\$798 270	1 000	0,00 %	\$2,00	116	148	148
Norske Skogindustrier ASA	1 899 460	7 000	0,00 %	70,00	163	67	67
Telenor ASA	9 947 330	40 000	0,00 %	240,00	3 091	-	3 242
Sum omløpsaksjer og egenkapitalbevis					37 059	28 314	46 510

Obligasjoner, sertifikater, ansvarlige obl.lån							
Sparebanken Vest 10/12-2006/2012						15 134	15 134
Storebrand Eiendomsfond 21/5-2006/2012						20 279	20 279
Kredittforeningen for Sparebanker						35 023	35 023
Forstædernes Bank 9/2011						-	11 518
Vestfold Sparebank 6/2012						-	8 645
Sparebanken Midt-Norge 1/3-2005/2012						-	10 027
Storebrand Eiendomsfond 21/5-2006/2012						-	14 460
Sparebanken Møre 08/18 FRN Cal						-	2 913
Statkraft AS 06/16 FRN						-	2 920
Hafslund ASA 06/11 FRN						-	1 995
Sparebanken Pluss, 07/17 FRN						-	1 925
Orkla ASA, 09/14 FRN						-	2 159
Sparebank 1 SR-bank, 08/12 FRN						-	2 994
Storebrand Livforsikring 08/14 Ansv						-	2 850
Yara International ASA 09/16						-	3 434
DnB NOR 7,068% 2049						-	2 450
Sparebank 1 SR-bank, fondsobl.						-	3 054
Sum obligasjoner, sertifikater, ansvarlige obl.lån						70 436	141 781
Sum andre kapitalplasseringer						98 750	188 291
Sum likvide midler						388 779	1 713 704

Markedsverdi på omløpsaksjer og egenkapitalbevis er basert på kurser pr. 31.12.09 fra Oslo Børs og Oslo Axess og endring i virkelig verdi føres over resultatet.

NOTE 10 - LIKVIDER, AKSJER I DATTERSELSKAPER OG ANDRE AKSJER, FORTS.

Selskap	Aksjekapital	Antall aksjer	Eierandel i %	Pålydende verdi	Historisk kost	Bokført verdi
Anleggsaksjer:						
Farstad Shipping Ltd., Aberdeen	£14 039	14 039 339	100	152 267	153 909	153 909
Farstad Supply AS, Ålesund	1 471	1 471 245	100	1 471	1 471	1 471
Farstad Brasil AS, Ålesund	100	100	100	100	100	100
Farstad Australia AS, Ålesund	100	100	100	100	100	100
Farstad Africa AS, Ålesund	100	100	100	100	100	100
Farstad Shipping Singapore Pte Ltd, Singapore	\$51 970	51 970 002	100	343 195	343 195	343 195
Farstad Conctruction AS, Ålesund	2 500	1 000	100	2 500	140 000	140 000
Farstad Offshore AS, Ålesund	2 500	1 000	100	2 500	25 000	25 000
FarInvest AS, Ålesund	2 000	1 000	100	2 000	5000	5 000
Farstad do Brasil Navegacao Ltda., Macaé	BRL 1	1 000	10	3	3	3
Sum aksjer i datterselskaper				504 236	668 878	668 878
Andre anleggsaksjer				4 701	5 617	4 936
Sum aksjer og anleggsaksjer morselskapet				508 937	674 495	673 814
Konserneliminering				(504 236)	(668 878)	(668 878)
Andre anleggsaksjer				210	287	234
Sum anleggsaksjer konsernet				4 911	5 904	5 170
Aksjer eid av Farstad Supply AS:						
Farstad International AS	100	100	100	100	100	
Aksjer eid av Farstad Australia AS:						
Farstad Shipping (Indian Pacific) Pty.Ltd	AUD 1.720	497 528	100	8 624	8 624	
Aksjer eid av Farstad Africa AS:						
Quimbriz Farstad Shipping Lda.	\$25	500	49	69	69	
Aksjer eid av Farstad Brasil AS:						
Farstad do Brasil Navegacao Ltda., Macaé	BRL 9	9 000	90	32	32	
Aksjer eid av Farstad Shipping Pte Ltd, Singapore:						
Farstad Shipping Crewing Services Pte. Ltd., Singapore	\$200	200 000	100	1 155	1 155	

NOTE 11 - KONTRAKTER NYBYGG

Konsernet hadde 2 skip i ordre pr. 31.12.09 (6 skip pr 31.12.08) for levering fra januar til mars 2010.

NOK 191 242 (NOK 495 380 i 2008) er aktivert som anleggsmidler vedrørende

tilsyn, rederileveranser, og innbetalte kontraktsterminer til verftene. Innbetalte kontraktsterminer er sikret ved morselskapsgaranti fra verftet. Investeringene for konsernet forventes å bli ca. NOK 1 173

mill. (NOK 3 634 mill.). Det planlegges en langsiktig finansiering på ca 71% av investeringene.

Termininnbetalinger for konsernets nybygg er egenkapitalfinansiert.

NOTE 12 - INVESTERING I FELLES KONTROLLERT VIRKSOMHET

Konsernet har følgende investeringer i felles kontrollert virksomhet:

Felles kontrollert virksomhet	Land	Virksomhet	Eierandel
Brasil Offshore Services (BOS)	Brasil	Rederi og skipsdrift	50 %
Atlantic Marine Overseas Co.	Jomfruøyene	Skipsdrift	50 %

Konsernets totale andel av eiendeler, gjeld, inntekter og kostnader relatert til investeringer i felles kontrollert virksomhet som er pådratt sammen med de andre deltagerene er som følger:

	Konsern	
	2009	2008
Eiendeler		
Omløpsmidler	43 955	52 895
Anleggsmidler	542 537	498 972
Gjeld		
Kortsiktig gjeld	(32 371)	(65 805)
Langsiktig gjeld	(286 759)	(336 682)
Netto Eiendeler	267 362	149 380
Inntekter	181 926	86 643
Kostnader	(114 949)	(169 998)
Netto resultat	66 977	(83 355)

NOTE 13 - SKIP OG ANDRE VARIGE DRIFTSMIDLER (KONSERN)

2009	Andre driftsmidler	Direkte eide skip	Sum Skip m.v.	Kontrakter nybygg	Sum driftsmidler
Anskaffelseskost					
1. januar	38 172	9 600 723	9 638 895	495 380	10 134 275
Tilgang	30 800	2 681 338	2 712 138	79 366	2 791 504
Avgang	(3 874)	(37 486)	(41 360)	(383 504)	(424 864)
Omregningsdifferanser	353	(25 624)	(25 271)	-	(25 271)
31. desember 2009	65 451	12 218 951	12 284 402	191 242	12 475 644
Akkumulert av-og nedskrivninger					
Balanse 1. januar	20 055	1 897 600	1 917 655	-	1 917 655
Årets avskrivninger	4 330	298 890	303 220	-	303 220
Avgang	(2 105)	-	(2 105)	-	(2 105)
31. desember 2009	22 280	2 196 490	2 218 770	0	2 218 770
Regnskapsført verdi periodisert vedlikehold	-	172 081	172 081	-	172 081
Regnskapsført verdi	43 171	10 194 541	10 237 712	191 242	10 428 954

2008	Andre driftsmidler	Direkte eide skip	Sum Skip m.v.	Kontrakter nybygg	Sum driftsmidler
Anskaffelseskost					
1. januar	30 023	8 315 340	8 345 363	550 795	8 896 158
Tilgang	8 489	1 346 496	1 354 985	242 770	1 597 755
Avgang	(836)	(89 612)	(90 448)	(298 185)	(388 633)
Omregningsdifferanser	496	28 499	28 995	-	28 995
31. desember 2008	38 172	9 600 723	9 638 895	495 380	10 134 275
Akkumulert av-og nedskrivninger					
Balanse 1. januar	17 069	1 729 127	1 746 196	-	1 746 196
Årets avskrivninger	3 692	243 432	247 124	-	247 124
Avgang	(706)	(74 959)	(75 665)	-	(75 665)
31. desember 2008	20 055	1 897 600	1 917 655	0	1 917 655
Regnskapsført verdi periodisert vedlikehold	-	150 378	150 378	-	150 378
Regnskapsført verdi	18 117	7 853 501	7 871 618	495 380	8 366 998

NOTE 13 - SKIP OG ANDRE VARIGE DRIFTSMIDLER (KONSERN), FORTSETTELSE

Endring i balanseført verdi periodisert vedlikehold	2009	2008
Regnskapsført verdi 01.01	150 378	144 010
Tilgang	176 507	133 433
Avgang ved salg	-	(9 721)
Omregningsdifferanser	(3 118)	970
Årets avskrivning	(151 686)	(118 314)
Regnskapsført verdi 31.12	172 081	150 378

Avskrivningsplan:

Skip dekomponeres i båt og periodisk vedlikehold. Skipene avskrives lineært tilsvarende 50 % av byggepris over en definert brukstid på 20 år, hensyntatt en antatt restverdi ved utløpet av brukstiden.

Restverdiene er basert på et konservativt

anslag av hva vi tror skipene kan selges for når de er 20 år gamle.

Når skipets alder er over 20 år, avskrives restverdien med lineært 10% pr. år basert på en antatt levetid på 30 år, men alltid vurdert mot antatt restverdi.

Periodisk vedlikehold balanseføres og av-

skrives normalt med 25% over 12 måneder og 75% over perioden frem til neste periodiske vedlikehold/dokking, normalt hver 30. måned Inventar, biler og kontormaskiner avskrives lineært over 3 - 5 år.

Bygninger avskrives over en periode på inntil 50 år.

NOTE 14 - SKATTEMESSIGE FORHOLD

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
		Beregning av skattepliktig resultat :		
494 586	1263 144	Regnskapsmessig resultat før skatter		
19 906	(6 712)	Ikke fradragsberettigede kostnader/ (ikke skattepliktig inntekt)		
-	(901 302)	Inntekter etter fritaksmetoden		
(500 000)	(349 891)	Skattefrie resultat fra datterselskap		
-	27 031	3% tillegg etter fritaksmetoden		
2 420	8 901	Endring i midlertidige forskjeller		
-	-	Underskudd til fremføring		
(16 912)	(19 925)	Anvendt underskudd til fremføring		
-	(21 246)	Avgitt konsernbidrag		
-	-	Skattepliktig resultat		
		Skattekostnad:		
		Spesifikasjon av skatter i resultatregnskapet:		
-	-	Betalbare skatter i Norge	2 805	12 482
-	-	Effekt av for mye/for lite betalt tidligere år	(595)	338
-	-	Withholding tax	60 189	44 757
-	-	Øvrige skatter utland	(2 824)	(19 108)
4 058	8 184	Endring utsatt skatt ført i årets resultat	68 207	(46 176)
-	-	Beregnet skatt ved overgang til ny rederibeskatningsordning	(635 595)	(308 580)
4 058	8 184	Skattekostnad	(507 813)	(316 287)
		Avstemming av nominell og effektiv skattesats:		
494 586	1263 144	Resultat før skatt	1423 690	909 268
138 484	353 680	Skattekostnad til skattesats i Norge (28%)	398 633	254 595
4 058	8 184	Resultatført skattekostnad	(507 813)	(316 287)
(134 426)	(345 496)	Avvik mellom forventet og resultatført skattekostnad	(906 446)	(570 882)
		Forklaring til avvik:		
-	-	Effekt av rederibeskatningsordninger	(312 698)	(299 438)
-	-	Beregnet effekt av overgang til ny rederibeskatningsordning	(635 595)	(308 580)
5 574	(2 236)	Øvrige ikke fradragsberettigede kostnader/ (ikke skattepliktig inntekt)	(5 213)	5 568
-	-	Avvik utenlandsk/norsk skattesats, Withholding tax m.v.	47 655	31 230
-	(851)	Avvik beregnet/utlignet tidligere år	(595)	338
(140 000)	(342 409)	Inntekt på investering i datterselskap	-	-
(134 426)	(345 496)	Avvik mellom forventet og resultatført skattekostnad	(906 446)	(570 882)

NOTE 14 - SKATTEMESSIGE FORHOLD, FORTS.

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
		Utsatt skatt/(skattefordel) 31.12.		
100	(25)	Varige driftsmidler	15 195	9 684
-	-	Langsiktige lån	51 983	12 291
(7 365)	(10 405)	Pensjon	(33 494)	(32 143)
-	-	Finansielle derivater	(4 438)	(31 513)
(5 579)	-	Underskudd til fremføring	(14 168)	(13 150)
-	5 949	Konsernbidrag	-	-
-	(177)	Andre forskjeller	(177)	-
(12 842)	(4 658)	Netto balanseført utsatt skatt/(skattefordel)	14 902	(54 831)
		Spesifikasjon av endring utsatt skatt:		
(16 900)	(12 842)	Utsatt skatt/ (skattefordel) 1.1.	(54 831)	7 989
4 058	8 184	Endring i utsatt skatt i årets skattekostnad	68 207	(46 176)
		Endring i utsatt skatt ført mot egenkapital:		
-	-	Endring utsatt skatt på Valuta- og rentesikringsavtaler	3 539	(14 347)
-	-	Endring utsatt skatt ført mot egenkapitalen vedr. utenlandske selskaper	(3 711)	(2 297)
-	-	Endring utsatt skatt ført mot egenkapitalen vedr. norske selskaper	1 698	0
-	-	Sum endring utsatt skatt ført mot egenkapital	1 526	(16 644)
(12 842)	(4 658)	Utsatt skatt/ (skattefordel) 31.12.	14 902	(54 831)

Skattemessig underskudd til fremføring er tidsbegrenset og medfører en utsatt skattefordel som aktiveres i balansen. Grunnlaget for å aktivere denne er at man forventer skattbare overskudd i gruppen slik at den kan utnyttes. Foreslått utbytte vil ikke påvirke betalbar skatt eller utsatt skatt.

I desember 2007 vedtok Stortinget en ny rederibeskatningsordning. Overgang til den nye ordningen innebærer at akkumulert antatt skattefritt overskudd fra rederibeskatningsordningen fra 1996 til og med 2006 kommer til beskatning. Skatten i forbindelse med overgang til ny rederiskatteordning er beregnet til NOK 953,4 mill for Farstad Shipping, og forfaller til beta-

ling over 10 år. NOK 943,5 mill. ble ført til nominell verdi som skattekostnad i regnskapet for 2007 og ført som gjeld i balansen. NOK 9,9 mill. ble ført som korreksjon skattekostnad i 2008, som følge av endring av forskrift etter at regnskapet var avlagt. Styret var av den oppfatning at overgangsreglene strider mot Grunnlovens § 97, og saksøkte Staten v/Finansdepartementet for rettslig å få prøvet saken. 12. februar 2010 besluttet Høyesterett, med 6 mot 5 stemmer, å gi rederiene medhold. Dette innebærer at Høyesterett har konkludert med at de overgangsregler som Stortinget vedtok i desember 2007 vedrørende overgang fra gammel til ny rederiskatteordning er i strid med Grunnlovens § 97. Det er i

regnskapet for 2009 tilbakeført skatt med NOK 635,6 mill som følge av dommen, og dette bedrer selskapets egenkapital tilsvarende.

I henhold til overgangsreglene kan en tredjedel av skatten frafalles dersom tilsvarende beløp investeres i miljøtiltak etter nærmere angitte regler. Det er i regnskapet for 2008 tilbakeført skatt med NOK 317,8 mill. som følge av forslag om regelendring knyttet til miljøfondet. Forskriftene knyttet til miljøinvesteringer ble opprinnelig utformet slik at miljødelen måtte føres som gjeld. I januar 2009 foreslo Finansdepartementet en endring slik at denne del av skatteforpliktelsen kunne omdefineres til egenkapital i regnskapet.

NOTE 15 - BETINGEDE FORPLIKTELSE OG EIENDELER

BOS Navegacao SA (BOS), Brasil, (eierandel 50 %) har bygd 3 skip i Brasil mot langtids-kontrakter til Petrobras. I løpet av byggeperioden oppstod det situasjoner som BOS ikke hadde herredømme over, men som vesentlig endret lønnsomheten i kontraktene. Brasiliansk lov gir selskaper rom for å føre denne type saker i retts-systemet med sikte på å gjenopprette en slik økonomisk ubalanse i et kontraktsforhold. BOS har i lys av dette gått til sak mot Petrobras. Saken er fortsatt til behandling i rettsystemet etter at man tapte i lavere

rettsinstanser og anket saken videre. Petrobras har også fremsatt krav om betaling i forbindelse med forsinket levering av skipene. Advokathonorarer er kostnadsført fortløpende.

En del av våre britiske sjøfolk har vært avlønnet fra et eksternt bemanningsselskap. Dette bemanningsselskap skal avvikle sin virksomhet. Våre sjøfolk ble i desember 2009 overført til Farstad sitt nye heleide bemanningsselskap i Singapore. Sjøfolkene er knyttet til en pensjonsordning i UK. Det er reist spørsmål om avviklingen av beman-

ningsselskap skal kunne utløse ekstra innbetaling i størrelsesorden GBP 3-4 millioner til pensjonsfondet. Kravet bestrides, da vi mener pensjonsordningene kan gå videre under vilkår som tidligere.

Midlertidig import av våre skip i Brasil har ført til flere saker hvor tollmyndighetene har fremsatt krav om betaling av toll og bøter for fem av våre skip. Det er i denne sammenheng satt av NOK 9,2 mill. til eventuell toll, bøter og advokathonorarer i denne forbindelse. Våre advokater mener det er foretatt saksbehandlingsfeil og avviser kravene.

NOTE 16 - GOODWILL

Goodwill er knyttet til oppkjøp fra 50% til 100% i P/R International Offshore Service ANS i juni 2003, med 17 skip hovedsakelig engasjert i Østen/Australia segmentet. Kjøpet medførte overtagelse av personell og driftsselskap i regionen, og dermed

en etablert verdifull organisasjon for konsernet. Goodwill står uendret til kostpris NOK 35 937 og akkumulert avskrivninger før 2005 NOK 5 690, som gir en netto regnskapsført verdi på NOK 30 247.

Goodwill blir ikke avskrevet. Imidlertid blir det foretatt nedskrivningstester hvert år. Konklusjonen er at nåverdiene av gjennvinnbart beløp er betydelig større enn den bokførte verdien og analysen indikerer at nedskrivning ikke er nødvendig.

NOTE 17 - LEIEAVTALER

Konsernet som leietaker - operasjonelle leieavtaler:

Konsernet har inngått flere forskjellige operasjonelle leieavtaler av kontorlokaler, kontormaskiner, biler og satellitt-kommunikasjonsutstyr til skipene. Leieavtalene har forskjellig løpetid og de fleste har en opsjon for forlengelse.

Leiekostnaden består av:

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
5 528	5 589	Ordinær leiebetaling	15 544	12 920
5 528	5 589		15 544	12 920

Fremtidig minimumsleie knyttet til ikke kansellerbare leieavtaler forfaller som følger:

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
5 216	5 589	Innen 1 år	13 889	12 340
14 455	9 801	1 til 5 år	22 828	21 291
-	-	Etter 5 år	4 185	-
19 671	15 390		40 902	33 631

NOTE 18 - FORDRING KONSERNSELSKAPER

	31.12.09	31.12.08
Fordring på konsernselskap:	1 435 361	490 763

Morselskapet Farstad Shipping ASA har fordringer på til sammen NOK 121 213 (NOK 151 914 i 2008) på Farstad Shipping Ltd. Av dette er NOK 158 198 morselskapslån gitt i forbindelse med overføringer av 3 skip fra Farstad Supply AS høsten 2002, ombygging av Far Scotia, overføring av nybyggingskontrakt Far Spirit, samt overføring av 3 skip i februar 2007. De resterende NOK 36 985 er urealisert disagio på lånet fra morselskapet. Selgerkreditten ble konvertert til egenkapital i Farstad Shipping Ltd. i 1. kvartal 2008. Lån til Farstad Brasil AS, NOK 189 128 (NOK 183 423) gjelder finansiering av nybygg i Brasil. Farstad Shipping ASA har

fordringer på NOK 20 409 på Farstad Brasil/ AMOC. Av dette er NOK 23 174 gitt med det formål at BOS Navegação skal tilbakebetale kortsiktige banklån. NOK 2 765 er disagio på lånet fra morselskapet. Lån til Farstad Australia AS og Farstad Africa AS på hhv NOK 11 496 (NOK 11 046) og NOK 2 134 (NOK 2 236) gjelder utgifter i forbindelse med etablering av driftsorganisasjoner i Australia og Afrika. Lån til Farstad Construction, NOK 143 421 (NOK 140 943), gjelder finansiering av nybygget Far Samson. Lån til FarInvest AS, NOK 46 250 er gitt for at selskapet skal kunne foreta investeringer i aksjer og rentebærende papirer. Morselskapet Farstad Shipping ASA har en fordring på et tilleggsaksjeutbytte for 2009 på NOK 900 000 fra Farstad Supply AS.

Fordringene renteberegnes til markedsrente som følger:

Fordring på Farstad Shipping Ltd. renteberegnes halvårlig, 6 mnd. GBP LIBOR + 0,6 % margin. Fordring på Farstad Brasil AS, Farstad Australia AS og Farstad Africa AS renteberegnes årlig. Her benyttes 12 mnd. NIBOR + 0,7 % margin. Fordring på Farstad Brasil/ AMOC renteberegnes halvårlig, 6 mnd. USD LIBOR + 1,0 % margin. Fordringen på Farstad Construction AS har i 2009 blitt renteberegnet fra og med 1. april 2008 samt hele 2009 da fordringen ikke ble omgjort til egenkapital i 2009 som planlagt. Her benyttes det NIBOR 3 mnd. pluss 1,3 % margin. Fordring på FarInvest AS renteberegnes kvartalsvis, 3 mnd. NIBOR + 1,0 %. Fordring på Farstad Supply AS har ikke blitt renteberegnet i 2009 da denne vil bli omgjort til egenkapital i løpet av 2010.

NOTE 19 - YTELSER TIL LEDENDE PERSONER, STYRE OG REVISOR

Farstad Shipping ASA	2009			2008		
	Lønn	Pensjons- kostnad	Annen godtgjørelse	Lønn	Pensjons- kostnad	Annen godtgjørelse
Ledelsen						
Konsernsjef	2 663	933	880	2 484	896	891
Finansdirektør	2 093	1 133	787	1 980	934	726
Executive Vice President, Eastern Hemisphere	2 221	397	783	1 960	306	803
	6 977	2 463	2 450	6 424	2 136	2 420
Kostnadsførte honorar til styrets medlemmer						
Styrets formann	765		26	703		98
6 styremedlemmer a NOK 231	1 389		-	1 323		-
	2 154		26	2 026		98
Honorar til revisor morselskap						
Revisjonstjenester			959			545
Attestasjon			13			12
Skatt			22			31
Andre tjenester			120			43
			1 114			631
Honorar til revisor datterselskap						
Revisjonstjenester			1 798			1 418
Andre tjenester			1 342			512
			3 140			1 930
Sum honorar til revisor konsern			4 254			2 561

Dersom konsernsjef eller finansdirektør på grunn av skifte av kontrollerende eier (oppkjøp) sier opp sin stilling eller blir sagt opp, har de rett til en kompensasjon tilsvarende 2 årslønner.

Det er for konsernsjef avtalt en etterlønn på 6 måneder etter utløpet av den ordinære oppsigelsestiden.

Konsernsjef og finansdirektør har en førtidspensjonsavtale som gir en gjensidig rett til å kreve førtidspensjonering ved fylte 60 år og fram til 67 år. Styreformann har

en tilsvarende rett til å kreve førtidspensjon fra 60 år til 72 år. Tidligere adm. direktør mottar årlig pensjon frem til mai 2013.

Selskapet har ikke utstedt aksjeopsjoner til styret eller ansatte. Konsernets ledelse (3 personer) har en resultatbasert bonusordning, beløpsmessig begrenset oppad til NOK 600 pr. person. Denne bonusen vurderes årlig av styret.

Lån til ledende ansatte, aksjeeiere

Selskapet yter lån til adm. direktør med

NOK 2 434 (NOK 2 184 i 2008) og til finansdirektør med NOK 657 (NOK 635 i 2008). I tillegg er det gitt lån til andre ansatte med NOK 474 (NOK 682 i 2008). Totalt er det gitt lån med NOK 3 565 (NOK 3 501 i 2008). Det er stilt sikkerhet for hele beløpet.

Renten er fastsatt til normalrentesats for rimelige lån i arbeidsforhold. Avdragsplanen for lånene er individuelt tilpasset. Det er ikke gitt lån til fordel for medlemmer i styret eller aksjeeiere.

NOTE 20 - SEGMENT INFORMASJON

DRIFTSSEGMENT:

Konsernets aktiviteter er delt inn driftssegmenter etter type tjenester, plattform supplyskipstjenester (PSV), ankerhåndteringstjenester (AHTS) og subseatjenester (SUBSEA).

GEOGRAFISK RAPPORTERING:

Konsernets aktiviteter er i hovedsak fordelt geografisk på følgende sektorer: Nordvest Europa, Brasil, Indian Pacific og andre sektorer. I andre sektorer inngår bl.a. Vest-Afrika og Mexico.

På neste side er gitt en detaljert regnskaps-

messig oversikt for de enkelte segment. Regnskapstall for de største geografiske områdene er også vist under beskrivelsen av de enkelte markeder på sidene 61 til 81. Inntekter og kostnader allokeres til det område hvor skipet har operert. Fordeling av kostnader, inntekter og balanseverdier på de ulike sektorer vil være beheftet med en viss grad av skjønn og vil heller ikke være et godt nok grunnlag for en fullstendig lønnsomhetsvurdering av det enkelte området. Andre faktorer som må tas hensyn til, er markedenes ulike behov og krav til tonnasje, skipenes ulike økonomiske levetid i de

ulike markeder, alder på tonnasjen, investeringstidspunkt, langsiktighet i kontraktsdekningen, driftsrisiko, skatteregler, behov for bruk av lokal samarbeidspartner og ulik administrativ/markedsmessig oppfølging av de enkelte skip.

Inntekter er kun fra eksterne kunder. Det er ingen interne transaksjoner mellom virksomhetsområdene. Det er ikke avvirket virksomhet i perioden.

I 2009 ble det omsatt for NOK 621 mill. til selskapets største kunde, Petrobras i Brasil. Dette utgjør ca. 19,1 % av totale driftsinntekter.

NOTE 20 - SEGMENT INFORMASJON, FORTSETTELSE

Driftssegment	PSV		AHTS		SUBSEA		Annet		Konsolidert	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Fraktinntekter og andre inntekter	936 352	832 785	2 085 159	1 978 290	215 600	132 166	20 468	15 383	3 257 579	2 958 624
Driftskostnader	569 153	492 296	856 524	742 440	95 742	56 544	0	(736)	1 521 419	1 290 544
Driftsresultat I (EBITDA)	367 199	340 489	1 228 635	1 235 850	119 858	75 622	20 468	16 119	1 736 160	1 668 080
Avskrivninger	146 474	119 911	254 772	212 264	48 137	28 868	5 526	4 395	454 909	365 438
Driftsresultat II (EBIT)	220 725	220 578	973 863	1 023 586	71 721	46 754	14 942	11 724	1 281 251	1 302 642
Ikke allokerte inntekter (gevinst v/salg skip)									-	61 050
Netto finanskostnader									142 439	(454 424)
Skattekostnader									507 813	316 287
Årsresultat									1 931 503	1 225 555
Bokført verdi skip m.v. pr 31.12	2 907 197	2 449 402	5 819 621	4 810 769	1 439 092	561 965	71 802	49 483	10 237 712	7 871 618
Ikke allokerte eiendeler							2 780 010	3 040 712	2 780 010	3 040 712
Sum eiendeler	2 907 197	2 449 402	5 819 621	4 810 769	1 439 092	561 965	2 851 812	3 090 195	13 017 722	10 912 330
Gjeld skip pr 31.12.	1 674 983	1 556 274	3 394 007	3 078 773	893 085	300 071	-	-	5 962 074	4 935 118
Ikke allokert gjeld							803 753	1 537 224	803 753	1 537 224
Sum gjeld	1 674 983	1 556 274	3 394 007	3 078 773	893 085	300 071	803 753	1 537 224	6 765 827	6 472 342
Investeringer i anleggsmidler	633 063	682 882	1 353 480	946 385	925 264	7 587	56 204	94 334	2 968 011	1 731 188
Avskrivninger	146 474	119 911	254 772	212 264	48 137	28 868	5 526	4 395	454 909	365 438

Geografisk rapportering

	Nordvest Europa		Brasil	
	2009	2008	2009	2008
Fraktinntekter og andre inntekter	812 708	946 250	786 181	555 314
Driftskostnader	460 871	362 604	333 014	278 175
Driftsresultat I (EBITDA)	351 837	583 646	453 167	277 139
Avskrivninger	160 829	119 939	107 746	76 113
Driftsresultat II (EBIT)	191 008	463 707	345 421	201 026
Ikke allokerte inntekter (gevinst v/salg skip)	-	-	-	-
Investeringer i anleggsmidler	2 595 983	1 296 837	62 720	344 062
Bokført verdi skip m.v pr 31.12.*)	4 626 743	3 375 097	2 164 365	1 643 032

Geografisk rapportering

	Indian Pacific		Andre sektorer		Konsolidert	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Fraktinntekter og andre inntekter	1 548 889	1 344 926	109 801	112 134	3 257 579	2 958 624
Driftskostnader	687 410	595 819	40 124	53 946	1 521 419	1 290 544
Driftsresultat I (EBITDA)	861 479	749 107	69 677	58 188	1 736 160	1 668 080
Avskrivninger	171 328	153 042	15 006	16 344	454 909	365 438
Driftsresultat II (EBIT)	690 151	596 065	54 671	41 844	1 281 251	1 302 642
Ikke allokerte inntekter (gevinst v/salg skip)	-	-	-	-	-	61 050
Investeringer i anleggsmidler	250 990	50 074	58 319	40 215	2 968 011	1 731 188
Bokført verdi skip m.v pr 31.12.*)	3 261 108	2 582 889	185 496	270 601	10 237 712	7 871 618

*) Skipenes bokførte verdier inkluderer avsetning til periodisk vedlikehold i balansen og er fordelt på geografisk sektor i forhold til hvor skipet befant seg ved årsskiftene 2008/2009 og 2009/2010.

NOTE 21 - PENSJONER

YTELSEPENSJONER

Konsernets pensjonsordninger behandles regnskapsmessig i henhold til IFRS standard for pensjonskostnader. Se nærmere omtale under regnskapsprinsipper side 93. Seilende personell i Norge, og offiserer i Australia og UK, samt kontorperso-

nell i Norge deltar i forskjellige ytelses-pensjonsordninger i sine respektive land. Ordningene i Norge tilfredsstiller lovpålagt OTP (Obligatorisk tjenestepensjon). Endringer i pensjonsordningenes forpliktelses fører som mannskapskostnader på drift skip og administrasjonskostnader.

Ordningene omfatter 572 personer (510 i 2008). Forpliktelsen er beregnet ved bruk av lineær opptjening. Urealiserte gevinster og tap som følge av endringer i aktuarmessige forutsetninger fordeles over forventet gjenværende gjennomsnittlig opptjeningstid.

	Konsern	
	2009	2008
Årets pensjonskostnad er beregnet som følger:		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	20 240	15 311
Rentekostnad av påløpte pensjonsforpliktelser	11 079	11 532
Forventet avkastning på pensjonsmidlene	(11 739)	(12 938)
Administrasjonskostnader	698	325
Resultatførte aktuarmessige gevinster/tap	4 473	(101)
Årets pensjonskostnad	24 751	14 129
Pensjonsforpliktelser og pensjonsmidler:		
Endring brutto pensjonsforpliktelse:		
Brutto pensjonsforpliktelse 1.1.	271 311	247 418
Omregningsdifferanser	(4 691)	(5 804)
Beregnet arbeidsgiveravgift	3 690	3 006
Nåverdien av årets opptjening	20 240	18 610
Rentekostnad av pensjonsforpliktelser	11 091	11 533
Akturiell tap/gevinst	12 941	11 734
Utbetaling pensjon/fripoliser	(25 236)	(15 186)
Brutto pensjonsforpliktelse 31.12	289 346	271 311
Endringer brutto pensjonsmidler:		
Virkelig verdi pensjonsmidler 1.1	176 976	204 939
Omregningsdifferanser	(1 879)	(3 798)
Forventet avkastning på pensjonsmidler	11 739	16 065
Akturiell tap/gevinst	1 804	(38 214)
Premieinnbetalinger	28 330	12 358
Administrasjonskostnader	(698)	(325)
Utbetaling av pensjoner/fripoliser	(23 689)	(14 049)
Virkelig verdi pensjonsmidler 31.12	192 583	176 976
Netto pensjonsforpliktelse	(96 763)	(94 335)
Ikke resultatført estimatavvik	51 403	43 980
Netto balanseført pensjonsforpliktelse 31.12	(45 360)	(50 355)
Endringer i forpliktelsen:		
Netto pensjonsforpliktelser 1.1	(50 355)	(50 398)
Pensjonsforpliktelse innregnet mot egenkapital	(262)	-
Resultatført pensjonskostnad	(24 751)	(14 129)
Premiebetalinger	28 330	12 358
Omregningsdifferanser	1 678	1 814
Netto balanseført pensjonsforpliktelser 31.12.	(45 360)	(50 355)
Presentert i balansen :		
Balanseførte pensjonsmidler under posten andre langsiktig fordringer	14 758	5 826
Balanseført pensjonsforpliktelse	(60 118)	(56 181)

Forventet premiebetaling neste år er NOK 29 600 (NOK 16 700 i 2008).

Pensjonsmidlene er, gjennom eksterne forsikringsselskap eller pensjonsfond, plassert i ulike investeringer. De administrerer alle transaksjoner vedrørende pensjonsordningene. Fordeling på investeringskategorier var pr. 31.12.09:

	Norge	Skottland	Australia
Aksjer	10 %	57 %	61 %
Obligasjoner	56 %	34 %	23 %
Pengemarked	16 %	3 %	0 %
Eiendom/Annet	18 %	6 %	16 %

NOTE 21 PENSJONER, FORTSETTELSE

Ved beregning av pensjonskostnad og netto pensjonsforpliktelse er følgende forutsetninger lagt til grunn:

	Norge		Skottland		Australia	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Diskonteringsrente	4,40 %	4,30 %	5,80 %	6,50 %	4,80 %	3,40 %
Avkastning på pensjonsmidler	5,60 %	6,30 %	6,30 %	6,80 %	6,50 %	6,50 %
Lønnsvekst	4,25 %	4,50 %	5,20 %	4,60 %	4,00 %	4,00 %
Pensjonsregulering	4,00 %	4,25 %	3,70 %	3,10 %	2,50 %	2,50 %
Frivillig avgang	2,50 %	2,50 %	-	-	-	-
Uttakstilbøyelighet AFP	20 %	20 %	-	-	-	-
Dødlighet	K2005	K2005	SAPS	PA92	-	-

De siste 5 års utvikling i pensjonsforpliktelse og pensjonsmidler:

	2009	2008	2007	2006	2005
Brutto pensjonsforpliktelse	289 346	271 311	247 418	226 056	246 508
Virkelig verdi pensjonsmidler	192 583	176 976	204 939	197 195	191 588

INNSKUDDSPLAN

Selskapet har en innskuddsplan for de kontoransatte i Skottland og Australia. Ordningen omfatter 58 (52 i 2008) heltidsansatte.

Kostnadsført innskudd utgjorde NOK 5 030 for 2009 (NOK 2 834 i 2008).

To personer i ledelsen og styreformann har individuelle pensjonsavtaler med mulighet til førtidspensjonering. To tidligere ansatte ledere mottar pensjon fra avtaler om førtidspensjonering. Beregninger viser at forpliktelsen på disse avtalene er på NOK

22 670 (NOK 21 926 i 2008), som er balanseført og inkludert i pensjonsforpliktelser i regnskapet.

Kostnadsført avsetning for pensjon/pensjonsutbetalinger utgjorde NOK 2 210 (NOK 2 205 i 2008).

NOTE 22 - KUNDEFORDRINGER

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
7 164	7 754	Kundefordringer	473 130	533 327

Bevegelse i avsetning for tap:

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
-	-	Avsetning for tap 01.01	15 086	676
-	-	Årets kostnad	20	14 901
-	-	Avskrevet i året	-	(49)
-	-	Reversert avsetning	(14 814)	(442)
0	0	Avsetning for tap 31.12	292	15 086

Kredittrisiko og valutarisiko vedrørende kundefordringer er nærmere omtalt i note 27, finansielle forhold.

NOTE 23 - UTBETALT OG FORESLÅTT UTBYTTE

	2009	2008
Vedtatt og utbetalt gjennom året:		
Ordinært utbytte	195 000	156 000
	195 000	156 000
Foreslått utbytte til godkjenning i generalforsamlingen (ikke regnskapsført som en forpliktelse pr. 31.12):		
Ordinært utbytte	117 000	195 000
Per aksje	3,00	5,00

NOTE 24 - AKSJONÆRFORHOLD OG UTBYTTE

AKSJEKAPITAL

Selskapets aksjekapital er på NOK 39,0 mill., fordelt på 39.000.000 aksjer pålydende NOK 1,00 i en aksjeklasse. Det har ikke vært endringer i antall aksjer eller aksjekapital gjennom året. Gjennomsnittlig utestående aksjer for regnskapsåret var 39.000.000 aksjer. På generalforsamlingen har en aksje en stemme.

STYRETS FULLMAKTER

På ordinær generalforsamling 14.05.09 fikk styret fornyet fullmakt til å kunne øke aksjekapitalen ved utstedelse av inntil 3,9 mill. aksjer. Fullmakten omfatter kapitalforhøyelser også mot annet enn penger, således at styret kan gjennomføre fusjoner,

kjøp av virksomhet, aktiva m.v. Fullmakten innebærer også at styret kan fastsette betingelsene ved utstedelse av aksjene.

Fullmakten har ikke vært benyttet og har gyldighet frem til ordinær generalforsamling i mai 2010.

Styret har fullmakt til kjøp av egne aksjer på inntil 10% av aksjekapitalen etter nedskrivning, tilsvarende høyeste antall aksjer 3.900.000. Aksjer kan handles til kurs mellom kr. 50,- og kr. 200,- per aksje. Fullmakten har ikke vært benyttet og har gyldighet frem til ordinær generalforsamlingen i mai 2010.

Det er ikke utstedt aksjeopsjoner hverken for styret eller selskapets ledelse.

EGNE AKSJER

Selskapet har i 2009 ikke kjøpt egne aksjer. Selskapet hadde ved utgangen av 2009 ingen beholdning av egne aksjer. Selskapet har som nevnt fullmakt til å kjøpe 3,9 mill. aksjer. Kjøp av egne aksjer blir løpende vurdert.

UTBYTTE

Styret har foreslått et utbytte på kr 3,00 pr. aksje, tilsvarende total utbetaling på NOK 117 mill. Det er de aksjonærer som har aksjer på generalforsamlingstidspunktet, som er berettiget til å motta utbytte. Generalforsamling avholdes i selskapets lokaler 19. mai 2010. Utbetaling til aksjonærer vil finne sted 01. juni 2010.

RISK-BELØP

Pr. 01.01.93	NOK	0,00
Pr. 01.01.94	NOK	-0,50
Pr. 01.01.95	NOK	-0,23
Pr. 01.01.96	NOK	0,00
Pr. 01.01.97	NOK	0,00
Pr. 01.01.98	NOK	-1,00
Pr. 01.01.99	NOK	-1,00
Pr. 01.01.00	NOK	-1,00
Pr. 01.01.01	NOK	-0,96
Pr. 01.01.02	NOK	-0,88
Pr. 01.01.03	NOK	-1,84
Pr. 01.01.04	NOK	-1,86
Pr. 01.01.05	NOK	-4,89
Pr. 01.01.06	NOK	-2,95

AKSJER EIDE AV STYRE, LEDENDE ANSATTE OG REVISOR pr. 31.12.09 (iht. Regnskapsloven § 7 - 26)

pr. 31.12.09	Antall aksjer
STYRET :	
Sverre A. Farstad	17 094 199
Per Norvald Sperre	3 700
Gro Bakstad	0
Bjørn Havnes	0
Bjarne Sælensminde	70 000
Janne-Grethe Strand-Aasnæs	3 200
Astrid Koppernæs	0
LEDENDE ANSATTE :	
Karl-Johan Bakken	700
Torstein L. Stavseng	33 000
Joseph M. Homsey	0
REVISOR :	
Ernst & Young AS	0

AKSJEFORDELINGEN PR 31.12.09:

Antall aksjer	NORSKE			UTENLANDSKE			TOTALT		
	Antall aksjonærer	Aksje-beholdning	%	Antall aksjonærer	Aksje-beholdning	%	Antall aksjonærer	Aksje-beholdning	%
1- 999	787	192 331	0,5	38	12 673	0,0	825	205 004	0,5
1 000- 49 999	579	3 361 664	8,6	47	333 565	0,9	626	3 695 229	9,5
50 000- 99 999	16	1 130 815	2,9	6	397 482	1,0	22	1 528 297	3,9
100 000- 499 999	8	1 399 877	3,6	8	1 413 510	3,6	16	2 813 387	7,2
Mer enn 500 000	11	28 265 083	72,5	1	2 493 000	6,4	12	30 758 083	78,9
SUM	1 401	34 349 770	88,1	100	4 650 230	11,9	1 501	39 000 000	100

SELSKAPETS 20 STØRSTE AKSJONÆRER

pr. 31.12.09	Antall aksjer	Eierandel i %
Tyrholm & Farstad A/S	15 796 199	40,5
Folketrygdfondet	3 941 600	10,1
Brown Brothers Harriman & CO	2 493 000	6,4
Pareto Aksjer Norge	1 646 410	4,2
Verdipapirfond Odin Norge	1 228 334	3,1
Jan H. Farstad	1 050 000	2,7
Sverre A. Farstad	1 000 000	2,6
Pareto Aktiv	838 530	2,2
Skagen Vekst	730 000	1,9
Awilco Invest AS	717 950	1,8
Verdipapir Odin Offshore	700 000	1,8
Verdipapirfond Odin Norden	616 060	1,6
MP Pensjon	420 000	1,1
Skandinaviske Enskilda Banken AB	238 100	0,6
Pareto Verdi	222 350	0,6
RBC Dexia Investor Services Trust	219 900	0,6
Citibank N.A.	207 526	0,5
State Street Bank and Trust Co.	192 646	0,5
The Northern Trust	188 150	0,5
Forsvarets Personellservice	151 700	0,4
Totalt 20 største aksjonærer	32 598 455	83,6
Totalt 10 største aksjonærer	29 442 023	75,5
Totalt 1 401 norske aksjonærer	34 349 770	88,1
Totalt 100 utenlandske aksjonærer	4 650 230	11,9
Totalt antall aksjer på 1 501 eiere	39 000 000	100,0

SELSKAPETS 10 STØRSTE AKSJONÆRER

pr. 31.12.08:	Antall aksjer	Eierandel i %
Tyrholm & Farstad AS	15 796 199	40,5
Folketrygdfondet	3 941 600	10,1
Brown Brothers Harriman & CO	2 500 000	6,4
Pareto Aksjer Norge	1 523 600	3,9
Verdipapirfond Odin Norge	1 244 534	3,2
Jan H. Farstad	1 050 000	2,7
Sverre A. Farstad	1 000 000	2,6
Pareto Aktiv	900 600	2,3
Verdipapirfond Odin Norden	768 860	2,0
Skagen Vekst	730 000	1,9
Totalt 10 største aksjonærer	29 455 393	75,4
Totalt 1 389 norske aksjonærer	30 302 749	77,7
Totalt 114 utenlandske aksjonærer	8 697 251	22,3
Totalt antall aksjer på 1 503 eiere	39 000 000	100,0

NOTE 25 - PANTSTILLELSER OG GARANTIANSVAR

	2009		2008	
	Morselskap	Konsern	Morselskap	Konsern
PANTSTILLELSER:				
Av selskapets gjeld og påløpne renter er sikret ved pant	0	6 028 567	0	5 021 753
Til sikkerhet for denne gjeld stilles:				
Bankinnskudd	-	134 987	-	98 433
Kundefordringer fraktinntekter	-	20 090	-	0
Skip, bokførte verdier	-	10 022 461	-	7 822 134
SUM	0	10 177 538	0	7 920 567

I tillegg har selskapet stilt eventuelle forsikringsutbetalinger som sikkerhet for gjelden. Skyldig skattetrekk for ansatte er bundne midler, som er avsatt på egen konto og inngår i selskapets totale bankinnskudd med NOK 14 083 (NOK 12 984 i 2008). Bokført verdi skip avviker vesentlig fra markedsverdi som var NOK 13 642 500 pr. 31.12.09. Markedsverdiene er et gjennomsnitt av verdianslag fra 3 uavhengige meglere i januar 2010. Det er ikke inngått avtaler med betingelser som legger restriksjoner på de pantsatte eiendeler.

	2009		2008	
	Morselskap	Konsern	Morselskap	Konsern
GARANTIANSVAR:				
Selskapets garantiansvar	1 191 286	270 222	672 830	337 027

Garantiansvaret er knyttet til gjelden i Brazil Offshore Services. Morselskapet stiller garanti for banklån i Farstad Construction AS. I tillegg er det garantert for et lån til Ålesund Stadion KS NOK 825 (NOK 825 i 2008). I 2008 var det også garantert for et lån til Solnør Gaard Golfbane på NOK 400.

NOTE 26 - FINANSPOSTER

Morselskap		Farstad Shipping ASA	Konsern	
2008	2009		2009	2008
		Finansinntekter		
17 287	12 146	Renteinntekter bank og plasseringer	47 337	82 784
502 034	1 251 851	Mottatt aksjeutbytte/utbytte egenkapitalbevis	2 071	2 034
24 459	30 607	Renteinntekter datterselskaper	-	-
3 474	4 166	Realisert kursgevinst valuta	164 331	207 711
-	11 305	Verdiøkning markedsbaserte omløpsmidler	14 959	-
544	1 533	Andre finansinntekter	13 876	1 381
547 798	1 311 609		242 574	293 911
-	-	Urealisert kursgevinst valuta	349 506	-
547 798	1 311 609	Sum finansinntekter	592 080	293 911
		Finanskostnader		
-	-	Pantegjeldsrenter	(278 484)	(250 763)
(22 151)	(13 880)	Andre rentekostnader	(11 863)	(35 712)
(13 839)	(3 448)	Verdireduksjon markedsbaserte omløpsmidler	(3 448)	(16 419)
(2 281)	-	Nedskrivning av andre finansielle eiendeler	-	(2 281)
(688)	(2 697)	Andre finanskostnader	(10 358)	(2 766)
(9 340)	(9 141)	Realisert kurstap valuta	(145 488)	(124 589)
(48 299)	(29 166)		(449 641)	(432 531)
(4 343)	(9 148)	Urealisert kurstap valuta	-	(315 804)
(52 642)	(38 314)	Sum finanskostnader	(449 641)	(748 335)
495 156	1 273 295	Resultat av finansposter	142 439	(454 424)

NOTE 27 - FINANSIELL RISIKO, FINANSIELLE INSTRUMENTER

Gjennom sin ordinære drift utsettes konsernet for finansiell markedsrisiko knyttet til svingninger i valutakurser, rentesatser og fraktrater. For å redusere og kontrollere risiki vurderes disse fortløpende, og konser-

net benytter finansielle derivater for å redusere risikoen der dette er hensiktsmessig. Konsernets kapital styres blant annet etter måltallet verdjustert egenkapital. Merverdi på skip tillegges egenkapital og total-

kapital. Målsetningen er at dette nøkkeltallet skal være over 50 %.

	2009	2008
Verdjustert EK	59.0%	59.9%

RENTERISIKO

Konsernet har langsiktig gjeld som beskrevet i note 29. Deler av gjelden har flytende rente som innebærer at konsernet er påvirket av endringer i rentenivået.

Sensitiviteten knyttet til renterisiko kan oppsummeres som følger: (endring i markedsrente, alle andre variabler holdt konstant)

År:	Økning/reduksjon i basispkt:	Effekt på resultat før skatt:
2009:	+/- 100	+/- 19 mill.
2008:	+/- 100	+/- 22 mill.

For å redusere renterisikoen benytter konsernet fastrentelån og rentederivater, og ca. 60 - 80% av låneporteføljen har vært rentesikret de senere år.

Pr. 31.12.09 var 48 % av konsernets totale langsiktige gjeld fastrentelån. Hvis rentederivater inkluderes har 84 % av konsernets gjeld fast rente. Konsernet er dermed mindre eksponert overfor endringer i markedsrenten i 2010 enn foregående år.

Sammendrag av rentederivater ved inngangen til 2010 (renteswaper fra flytende til fast rente):

Valuta:	Beløp:	Rente:	Vektet gjennomsnittlig gjenværende løpetid:
NOK	974 mill.	2,77 % - 5,17 %	3,0 år
USD	128 mill.	2,32 % - 3,74 %	4,6 år
GBP	61 mill.	3,30 % - 4,76 %	6,8 år

Konsernets rentesikringsavtaler har pr. 31.12.09 en virkelig verdi på NOK -29,5 mill. (NOK -30,7 mill. i 2008).

Sikringsbokføring anvendes der konsernet har tilhørende gjeld i samme valuta som rentederivatet innenfor samme juridiske enhet i konsernet. Endring i virkelig verdi

føres da mot andre innekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen. I tilfeller hvor det ikke finnes gjeld i tilsvarende valuta som rentederivatet innenfor den samme juridiske enheten benyttes ikke sikringsbokføring og endring i virkelig verdi føres over resultatet.

Rentesikringene har økt finanskostnadene med NOK 12,6 mill. i 2009 sammenlignet med flytende rente. Tilsvarende tall for 2008 var en reduksjon i finanskostnadene på NOK 5,6 mill.

NOTE 27 FINANSIELL RISIKO, FINANSIELLE INSTRUMENTER, FORTSETTELSE

LIKVIDITETSRISIKO

Konsernets strategi er å ha tilstrekkelig kontanter og kontantekvivalenter til å kunne sikre løpende drift, fremtidig vekst og betaling av utbytte. Nybyggingsprogrammet nærmer seg slutten, og konsernet har pr. 31.12.09 to skip under bygging. Begge skipene skal leveres i 1. kvartal 2010, og langsiktig finan-

siering på hhv ca 70% og ca 75% er avtalt med Fortis Bank og Eksportfinans DnB NOR. Dette reduserer selskapets likviditetsrisiko knyttet til nybygg vesentlig i forhold til tidligere år.

Dommen i Høyesterett som slår fast at overgangsreglene til ny rederibeskatningsordning er grunnlovsstridige medfører at NOK

127 mill. som tidligere er innbetalt i skatt nå vil bli betalt tilbake. I tillegg faller den fremtidige betalbare skatten knyttet til dette bort. Dette vil styrke selskapets nåværende og fremtidige likvide situasjon.

I tabellen nedenfor vises en forfallsversikt for konsernets finansielle forpliktelser:

Pr. 31.12.09	Mindre enn 3 mnd.	3-12 mnd.	1-5 år	Over 5 år	Totalt
Nedbetaling eksisterende rentebærende gjeld	349 526	422 242	3 301 822	2 164 680	6 238 270
Nedbetaling ny gjeld, (note 29)	0	54 792	438 333	741 875	1 235 000
Skattegjeld	11 162	11 163	0	0	22 325
Leverandørgjeld	177 019				177 019
Annen gjeld	46 245	138 736			184 981
Påløpte pantegjeldsrenter	55 482	12 730			68 212
SUM	639 434	639 663	3 740 155	2 906 555	

Det er forutsatt opptak av ny gjeld på totalt NOK 835 mill. til finansiering av skip under bygging. I tillegg vil gjelden i P/R

International Offshore Services ANS bli refinansiert i løpet av 1. kvartal 2010. I nedbetaling av eksisterende gjeld er "ballong"-

nedbetalinger inkludert. Skattegjeld tilsvarer kortsiktig skattegjeld i balansen.

VALUTARISIKO

Konsernet er i stor grad utsatt for valutarisiko da over 90 % av inntektene er i utenlandsk valuta.

Valutarisiko blir beregnet for hver aktuell valuta, der man tar hensyn til eiendeler og gjeld og svært sannsynlige transaksjoner i den aktuelle valutaen. Konsernet inngår terminkontrakter og opsjonsavtaler for å redusere valutarisikoen i kontantstrømmer i utenlandsk valuta.

Ved lengre certepartier i valuta har konsernet tidvis inngått terminkontrakter på salg av inntektene i hele certepartiets løpetid. Effekten av denne sikringen regnskapsføres sammen med inntekten. For slike

terminkontrakter anvendes sikringsbokføring, og endring i virkelig verdi av disse kontraktene føres mot andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapitalen.

Som følge av sikringskontraktene ble fraktinntektene i 2009 NOK -0,4 mill. (NOK 5,3 mill i 2008) lavere enn om løpende valutakurser hadde vært benyttet.

Føring av andre inntekter og kostnader innregnet mot egenkapital:

Det har vært følgende endringer knyttet til kontantstrømsikringer gjennom året (rente- og valutasikring):

	2009	2008
Virkelig verdi av kontantstrømsikringer IB	(69 714)	30 278
Bokført fraktinntekt	(408)	(5 288)
Rentekostnad	(12 591)	(5 611)
Nye kontantstrømsikringer	63 966	(88 745)
Verdiendring gjenværende kontantstrømsikringer	33 470	(348)
Virkelig verdi av kontantstrømsikringer UB	14 723	(69 714)

Når terminkontrakter og valutaopsjoner benyttes til å sikre forventede overskudd i de ulike valutaer basert på forventninger om inntekter og kostnader benyttes ikke sikringsbokføring, og endring i virkelig verdi føres over resultatet.

Til kurssikring av fremtidige kontantstrømmer i valuta hadde konsernet inngått følgende terminkontrakter og opsjoner pr. 31.12.09:

Valuta:	Forfall:	Terminkurser:
Salg GBP 12,3 mill.	Jan 2010 - Feb 2011	11,005 - 11,310
Hvorav GBP 12,3 mill. er sikringskontrakter (sikringsbokføring anvendes)		
Salg USD 34,4 mill.	Jan 2010 - Feb 2011	5,7994 - 7,1710
Hvorav USD 28,4 mill. er sikringskontrakter (sikringsbokføring anvendes)		
Salg AUD 89,0 mill.	Jan 2010 - Aug 2011	4,6170 - 5,2650
Hvorav AUD 80,0 mill. er sikringskontrakter (sikringsbokføring anvendes)		
Salg EUR 6,45 mill.	Jan 2010 - Jun 2010	8,2706 - 8,5600
Hvorav EUR 0,45 mill. er sikringskontrakter (sikringsbokføring anvendes)		

Valutaterminkontraktene hadde en positiv egenverdi pr. 31.12.09 på NOK 45,2 mill. (negativ verdi på NOK 103,5 mill. pr. 31.12.08). For kontrakter hvor sikringsbokføring benyttes er egenverdi pr. 31.12.09 NOK 42,9 mill. (NOK -21,8 mill. i 2008).

NOTE 27 FINANSIELL RISIKO, FINANSIELLE INSTRUMENTER, FORTSETTELSE

KREDITTRISIKO

Konsernet er eksponert for mulige tap knyttet til kundefordringer. Innenfor vårt segment anses imidlertid kredittrisikoen å være lav. Konsernets kunder er for det meste større oljeselskaper og offshore service selskaper, og det vurderes som lite sannsynlig at de ikke klarer å oppfylle sine

forpliktelser. Maksimal kreditteksponering er lik størrelsen på kundefordringene, dvs. NOK 473,1 mill.

Konsernet er også eksponert for mulige tap hvis avtalemotparten i en derivatkontrakt skulle misligholde sine betalingsforpliktelser på oppgjørstidspunktet. Konsernet forventer imidlertid ikke mislighold fra noen

av partene da derivatkontrakter kun inngås med anerkjente finansielle institusjoner.

Det er ikke foretatt spesielle sikringer av kredittrisiko i 2009. Løpende avsetninger blir gjort dersom det anses nødvendig, og historisk har tapsprosenten vært svært lav. Det er avsatt NOK 0,3 mill. (NOK 15,1 mill i 2008) for usikre utestående fordringer.

Utestående fordringer – aldersfordelt:

Totalt:	Ikke forfalt:	0 – 30 dager	31 – 60 dager	Over 60 dager
473 130	301 374	158 052	10 092	3 612
100 %	63,7 %	33,4 %	2,1 %	0,8 %

I 2009 ble det omsatt for NOK 620,9 mill. til konsernets største kunde, Petrobras i Brasil. Dette utgjør ca. 19,1 % av totale driftsinntekter.

VIRKELIG VERDI

Konsernets finansielle eiendeler er klassifisert i kategoriene finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat, sikring, samt utlån og fordringer. Finansielle forpliktelser er klassifisert som finansielle forpliktelser til virkelig verdi og finansielle forpliktelser til amortisert kost.

Finansielle eiendeler til virkelig verdi, klassifisering for verddivurdering pr. 31.12.09:

Nivå:	Konsern:	Morselskap:
1. Markedsbasert, priser tilgjengelig i markedet	1 571 923	318 344
2. Markedspriser basert på tilsvarende eiendeler	186 965	70 435
3. Skjønnsmessig vurdering	0	0

Finansielle eiendeler i første nivå er fordelt på klassene aksjer, egenkapitalbevis, pengemarkedsfond, kontanter og bankinnskudd. Disse vurderes til virkelig verdi som er basert på noterte kurser eller priser pr. 31.12.09 (Oslo Børs og Oslo Axess). Obligasjoner, sertifikater, valutaterminer og renteswapavtaler i nivå 2 prises i henhold til markedspris på omsetning av tilsvarende finansielle eiendeler. Konsernet har ikke finansielle eiendeler i nivå 3 som er gjenstand for skjønnsmessig vurdering. Følgende av konsernets finansielle instrumenter er ikke verdsatt til virkelig verdi: Kundefordringer, andre kortsiktige fordringer, utlån, leverandørgjeld og langsiktig gjeld. Balanseført verdi av kundefordringer og leverandørgjeld er tilnærmet lik virkelig

verdi da de inngås til "normale" betingelser. Utlån er kortsiktige fordringer og utlån som antas å ha virkelig verdi tilnærmet balanseført verdi.

Virkelig verdi på langsiktig gjeld med fast rente er beregnet ved å sammenligne konsernets betingelser med markedsbetingelser for gjeld med tilsvarende løpetid og kredittrisiko.

	Hovedstol totalt NOK-lån	Amortisert kost/ markedsverdi:
Fastrentelån	NOK 2 442 208	NOK 2 442 208
Markedsbetingelser	NOK 2 442 208	NOK 2 436 048
	Hovedstol totalt USD-lån	Amortisert kost/ markedsverdi:
Fastrentelån	USD 47 178	USD 47 178
Markedsbetingelser	USD 47 178	USD 45 152

NOTE 27 FINANSIELL RISIKO, FINANSIELLE INSTRUMENTER, FORTSETTELSE

Konsern	2009		2008	
	Balanseført verdi	Virkelig verdi	Balanseført verdi	Virkelig verdi
Finansielle eiendeler:				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat:				
Egenkapitalbevis	21 641	21 641	15 055	15 055
Omløpsaksjer	24 869	24 869	3 809	3 809
Pengemarkedsfond	142 388	142 388	174 639	174 639
Obligasjoner og sertifikater	141 781	141 781	180 134	180 134
Kontanter og bankinnskudd	1 383 025	1 383 025	1 369 740	1 369 740
Valutaterminer, renteswapavtaler (ikke sikring)	2 270	2 270	-	-
Sikring	42 914	42 914	-	-
Utlån				
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	769 256	769 256	677 572	677 572
Andre langsiktige fordringer	10 219	10 219	8 471	8 471
Finansielle forpliktelser:				
Finansielle forpliktelse til virkelig verdi over resultat:				
Valutaterminer, renteswapavtaler (ikke sikring)	-	-	83 420	83 420
Sikring:	29 513	29 513	69 714	69 714
Finansielle forpliktelser til amortisert kost:				
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	430 212	430 212	524 148	524 148
Rentebærende gjeld	6 238 270	6 220 408	5 239 652	5 206 352

Morselskap	2009		2008	
	Balanseført verdi	Virkelig verdi	Balanseført verdi	Virkelig verdi
Finansielle eiendeler:				
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat:				
Egenkapitalbevis	21 641	21 641	15 055	15 055
Omløpsaksjer	6 673	6 673	3 809	3 809
Pengemarkedsfond	62 291	62 291	68 269	68 269
Obligasjoner og sertifikater	70 435	70 435	135 786	135 786
Kontanter og bankinnskudd	227 739	227 739	266 965	266 965
Utlån				
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	124 846	124 846	112 225	112 225
Fordringer konsernselskap	1 435 361	1 435 361	490 763	490 763
Andre langsiktige fordringer	7 902	7 902	3 761	3 761
Finansielle forpliktelser:				
Finansielle forpliktelse til virkelig verdi over resultat:				
Sikring	88	88	-	-
Finansielle forpliktelser til amortisert kost:				
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	108 093	108 093	148 170	148 170
Rentebærende gjeld	300 000	300 000	300 000	300 000

Kategori:	Gevinst/(tap) Resultatført i 2009:	Gevinst/(tap) Resultatført i 2008:
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	11 511	(16 419)
Sikring	0	0
Utlån og fordringer	14 794	(14 410)
Finansielle eiendeler/forpliktelser til virkelig verdi over resultat	(5 317)	8 543
Finansielle forpliktelser til amortisert kost	0	0

NOTE 28 - HENDELSER ETTER BALANSEDAGEN

I en Høyesterettsdom av 12. februar 2010 fikk Farstad Shipping ASA medhold i at overgangsreglene til ny rederibeskatningsordning i 2007 var i strid med Grunnlovens paragraf 97 som forbyr å gi lover med til-

bakevirkende kraft. Skatteavsetningen på NOK 635 595 er reversert med virkning for 2009 og ført over skattelinjen i resultatregnskapet. Skatt som er innbetalt for inntektsårene 2007 og 2008 er oppført som

en fordring i balansen med NOK 127 119. Det er foreløpig ikke kommet nye forskrifter fra Finansdepartementet som en følge av dommen.

NOTE - 29 PANTEGJELD OG ANNEN LANGSIKTIG GJELD

Rentebærende langsiktig gjeld, med unntak av lån i morselskapet Farstad Shipping ASA, er i sin helhet knyttet til finansiering av skipene. Låneavtaler er inngått mellom de respektive skipseiende selskapene og långiverne.

Låneavtalene inneholder betingelser ("covenants") som forutsetter at selskapene

oppfyller krav til visse finansielle nøkkeltall. Dette er nøkkeltall relatert til egenkapitalandel og størrelse på likviditetsbeholdningen og arbeidskapital. Det var ingen brudd på covenants i låneavtalene gjennom 2009. I låneavtalene er det også spesifisert hvor stor andel av pantegjelden som skal nedbetales ved salg av skip, "allocated

debt". Pantegjelden knyttet til det enkelte skip og som skal nedbetales ved et eventuelt salg av skipet fremgår av flåteoversikten på side 121 og 123.

Nedbetaling av gjeld var NOK 618 mill. i 2009. Opptak av ny langsiktig gjeld var i samme periode NOK 1 892 mill

Netto rentebærende gjeld pr. 31.12.

	2009	2008
Rentebærende gjeld	6 238 270	5 230 403
Rentebærende omløpsmidler	1 697 997	1 808 071
Netto rentebærende gjeld	4 540 273	3 422 332

Finansiering av nybyggingsprogram:

Det vil bli tatt opp lån på NOK 400 mill. i Fortis Bank Nederland til finansiering av nybygget Far tbn Shogun. I tillegg vil det bli tatt opp et lån på NOK 435 mill. til finan-

siering av nybygget Far tbn Saracen. Dette lånet blir tatt opp i Eksportfinans med lånegaranti fra GIEK og DnB NOR. Begge skipene skal leveres i 1. kvartal 2010.

Det vil bli gjennomført en refinansiering av

P/R International Offshore Services ANS i mars 2010. Det vil bli nedbetalt gjeld på ca. NOK 190 mill. og tatt opp et nytt lån pålydende NOK 400 mill.

Gjennomsnittlig effektiv rente på finansielle forpliktelser var som følger:

	2009	2008
Obligasjonslån/usikret gjeld	4,63%	7,38%
Langsiktig gjeld sikret med pant	4,86%	5,15%

Etableringskostnader:

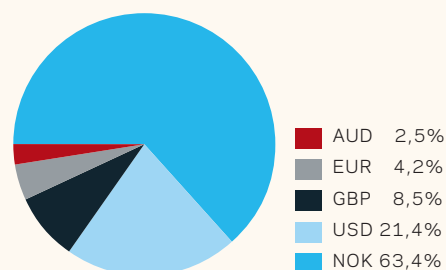
	2009	2008
Balanseførte etableringskostnader	23 984	9 249

Etableringskostnader presenteres netto sammen med lånene og blir amortisert over lånets løpetid.

Den langsiktige gjelden pr. 31.12.09 fordeles seg med 63,4 % i NOK, 21,4 % i USD, 8,5 % i GBP, 4,2 % i EUR og 2,5 % i AUD.

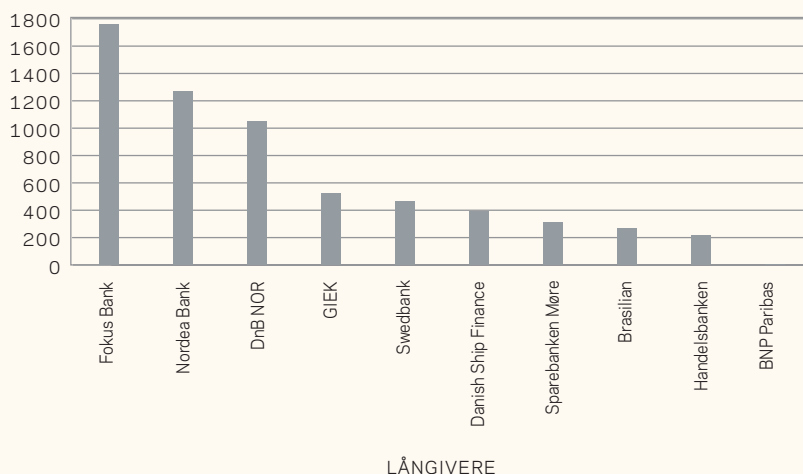
Der hvor det ikke er inngått rentesikringsavtaler, se note 27, har lånene flytende rente. Renten fastsettes på bakgrunn av markedsrenten (Nibor/Libor) med tillegg av kredittmargin.

Gjeld fordelt på valuta



Gjeld fordelt på långivere inkl. garantier for lån *)

NOK Mill.



*) Selskapet har lån på totalt NOK 2,983 mrd. i Eksportfinans. Disse lånene er garantert av andre banker og garantiansvaret inngår i oppstillingen over.

Til generalforsamlingen i
Farstad Shipping ASA

Revisjonsberetning for 2009

Vi har revidert årsregnskapet for Farstad Shipping ASA for regnskapsåret 2009, som viser et overskudd på kr 1 254 960 000 for morselskapet og et overskudd på kr 1 931 503 000 for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet består av resultatregnskap, oppstilling over totalresultat, balanse, kontantstrømoppstilling, oppstilling over endringer i egenkapitalen og noteopplysninger. Konsernregnskapet består av resultatregnskap, oppstilling over totalresultat, balanse, kontantstrømoppstilling, oppstilling over endringer i egenkapitalen og noteopplysninger. International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU er anvendt ved utarbeidelsen av årsregnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder revisjonsstandarder vedtatt av Den norske Revisorforening. Revisjonsstandardene krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og interne kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets økonomiske stilling 31. desember 2009 og av resultatet, kontantstrømmene og endringer i egenkapitalen i regnskapsåret i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Ålesund, 15. mars 2010
ERNST & YOUNG AS



Odd Jarle Døving
statsautorisert revisor

Farstadflåten; skip og kontraktsoversikt





INVESTERINGER 1995 - 2010

Langsiktig flåtefornyelse

Som det fremgår av figuren til høyre har selskapet siden 1995 investert i skip og andeler i skip for tilsammen NOK 13,1 mrd. I samme periode har vi solgt 18 skip til en verdi av NOK 1,6 mrd. Differansen på NOK 11,5 mrd. må dermed finansieres gjennom de resultater driften av selskapet skaper. En langsiktig og stabil inntjening er derfor nøkkelen til selskapets evne til å fornye og videreutvikle flåten.

Selskapet har alene eller i partnerskap med andre investert i 42 nye skip siden 1995. Dette utgjør en akkumulert brutto investering for Farstad Shipping på NOK 11,5 mrd.. Av dette er ca. NOK 10,3 mrd. knyttet til 35 skip som er bygget ved norske verft. Av de resterende syv skip er to skip bygget ved et verft

i Skottland, ett skip er bygget ved et verft i Danmark, ett skip bygget ved et koreansk verft og de tre siste er bygget ved et brasiliansk verft. Alle skip som er bygget ved utenlandske verft, har norske design- og utstyrspakker. Den øvrige del av investeringsprogrammet, tilsvarende NOK 1,6 mrd., omfatter kjøp av skip i annenhåndsmarkedet og kjøpet av de resterende 50% av IOS i 2003.

Gjennom dette investeringsprogrammet og salg av eldre skip fremstår dagens flåte som moderne med en gjennomsnittsalder på 10,5 år. For PSV-flåten er gjennomsnittsalderen ca. 12,5 år, for AHTS-flåten ca. 9 år mens SUBSEA-flåten har en gjennomsnittsalder på ca. 6 år. Av flåtens 57 skip er 31 skip bygget etter år 2000, mens 9 skip er bygget før

1990. Salg av eldre tonnasje vil fortsatt være en viktig del av flåterfornyelsen.

Ved leveringen av Far Saracen tbn i slutten av mars i 2010 har vi fra 2005 fullført et nybyggingsprogram ved norske verft på 16 skip. Dette nybyggingsprogrammet har medført investeringer på NOK 6,6 mrd. Vi ønsker også fremover å være en sentral aktør i det maritime klusteret i Norge. Stabile og konkurransedyktige rammebetingelser for næringen er en forutsetning dersom vi skal lykkes med dette. På den annen side vil Farstad Shipping, som en internasjonal aktør, også være åpen for de muligheter som finnes i andre markeder når det gjelder å investere i nybygg.



SKIP SOLGT, KJØPT OG BYGGET 1995 - 2010 (akkumulert)

	År	Salg	Kjøp/bygget
■	1995	64,4	271,2
■	1996	64,4	395,8
■	1997	127,7	614,0
■	1998	311,9	931,4
■	1999	311,9	1 844,7
■	2000	432,6	2 142,9
■	2001	611,8	3 282,0
■	2002	611,8	3 658,6
■	2003	637,6	5 704,6
■	2004	705,8	5 704,6
■	2005	1 141,3	5 945,1
■	2006	1 141,3	6 896,2
■	2007	1 470,2	8 014,8
■	2008	1 555,5	9 314,6
■	2009	1 555,5	11 883,9
■	2010	1 555,5	13 056,9



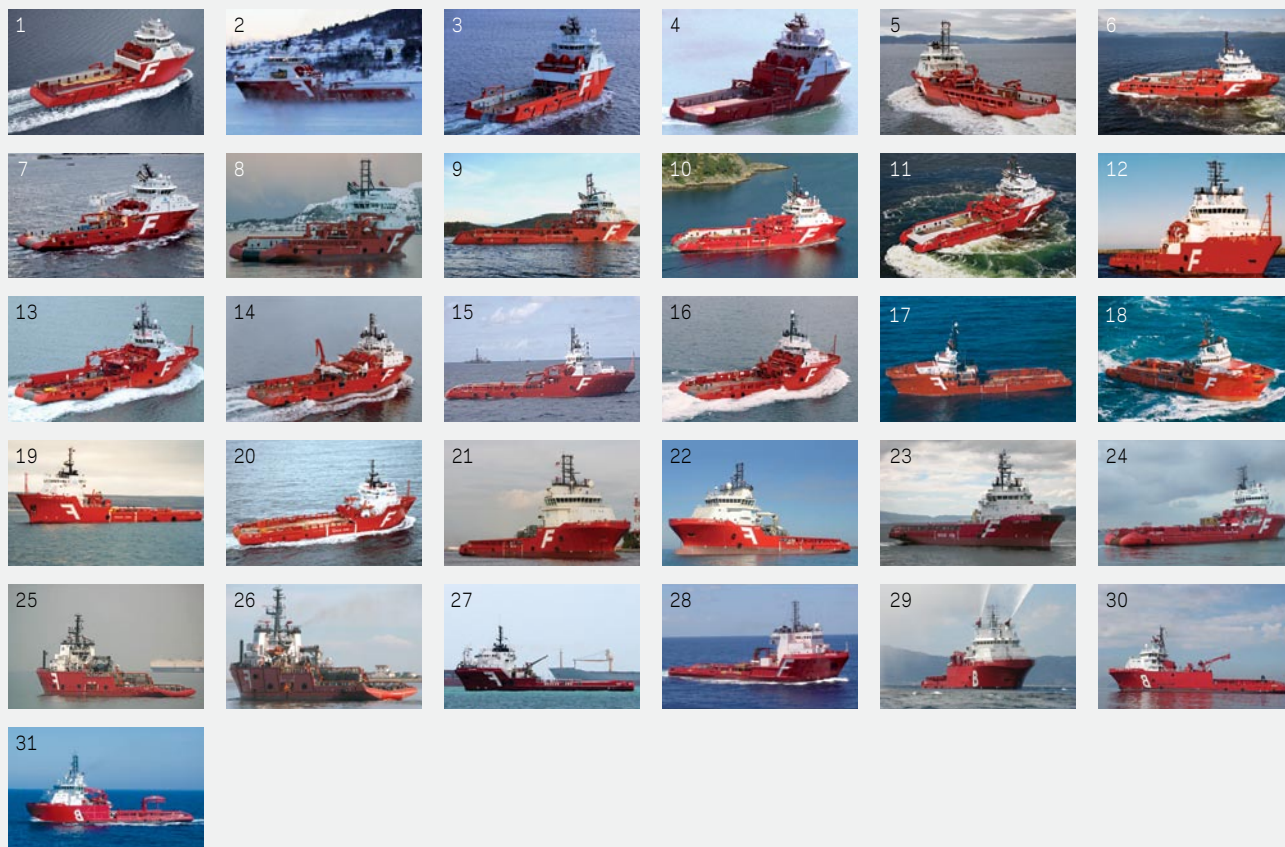
FARSTAD-FLÅTEN

Selskapets flåte består av 30 AHTS, 24 PSV samt 3 SUBSEA fartøy. Pr. 15 mars har selskapet 1 AHTS under bygging ved ett norsk verft. Kontraktsdekningen for flåten for 1. halvår 2010 er ca. 78% og ca. 67% for 2. halvår. For 2011 er kontraktsdekningen p.t. ca. 53%.

Anchor Handling Tug Supply Vessel.
Ankerhåndteringsfartøy.
Spesialkonstruert fartøy for ankerhåndtering og tauing av offshore plattformer, lektere og produksjonsmoduler/-

skip. Kan ha tilleggsutstyr for brannsløking, oljeoppsamling og redningsoppdrag. Utfører også ordinær forsyningstjeneste.

AHTS



Plattform Supply Vessel.

Forsyningsfartøy. Spesialkonstruert fartøy for transport av forsyninger og utstyr til og fra offshore installasjoner. Transporterer stykk gods, i hovedsak i

containere som dekkslast, samt et stort antall forskjellige produkter (tørre og våte) i separate tanker. Transporterer rør i forbindelse med legging av rørledninger.

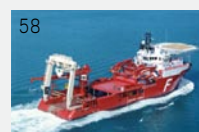
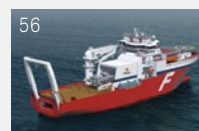
Subsea Vessel.

Spesialdesignet fartøy for operasjon på store dyp, installasjon og vedlikehold på havbunnen.

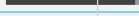
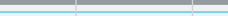
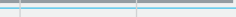
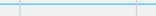
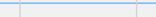
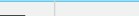
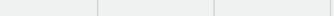
PSV



SUBSEA



KONTRAKTSOVERSIKT PR. 15.03.10

Båtnavn	Foto nr.	Befrakter	Befraktning ^{v)} pr. 15.03.10	2010	2011	2012	2013	2014
FAR SARACEN tbn	1	Levering mars 2010						
FAR SHOGUN	2		spot					
FAR SAGARIS	3	Petrobras	feb. 12					
FAR SCORPION	4		spot					
FAR SCIMITAR	5	ADA	juli 10 + opsj.	 				
FAR SABRE	6	Petrobras	juni 10 + opsj.	 				
FAR SAPPHIRE	7		spot					
FAR SOUND	8	Hess	juni 10 + opsj.	 				
FAR STRAIT	9	Woodside	aug. 10 + opsj.	 				
FAR STREAM	10	Woodside	april 11 + opsj.	 				
FAR SWORD	11	Hess	juni 10 + opsj.	 				
FAR SALTIRE	12	Chevron	juni 10 + opsj.	 				
FAR SCOUT	13	Petrobras	okt. 11 + opsj.	 				
FAR SANTANA	14	Petrobras	juni 10					
FAR SENIOR	15	Petrobras	okt. 11	 				
FAR SAILOR	16	Petrobras	okt. 11	 				
FAR FOSNA	17	ADA	juli 10 + opsj.	 				
FAR GRIP	18	Apache	sept. 10					
FAR SKY	19	Apache	sept. 10					
FAR SEA	20	Petrobras	jan. 13 + opsj.	 				
LADY ASTRID	21		spot					
LADY CAROLINE	22		spot					
LADY GURO	23	Shell Filippinene	okt. 16 + opsj.					
LADY SANDRA	24	Conoco Phillips	mars 10 + opsj.	 				
LADY CYNTHIA	25	JVPC *)	mai 10 + opsj.	 				
LADY GERDA	26		spot					
LADY AUDREY	29		spot					
LADY VALISIA	28		spot					
BOS TURQUESA	29	Petrobras	feb. 15					
BOS TURMALINA	30	Petrobras	juli 14					
BOS TOPÀZIO	31	Petrobras	des. 13					

*) JVPC = Japan Vietnam Petroleum Company

 Kontrakter
 Befrakters opsjon
 Under bygging

Båtnavn	Design	Bygge- år	Eierforhold	Register ⁱ⁾	BHK	DWT	Dekks- areal m ²	Pantegjeld ^{iv)} (NOK mill.)	Verdi ^{v)} (NOK mill.)
FAR SARACEN tbn	UT 731 CD	2010	Farstad Supply AS	-	-	-	-	-	-
FAR SHOGUN	UT 731 CD	2010	Farstad Supply AS	NOR	24000	3900	755	-	-
FAR SAGARIS	UT 731 CD	2009	Farstad Supply AS	IOM	24000	3900	755	436,5	575,0
FAR SCORPION	UT 731 CD	2009	Farstad Supply AS	NOR	24000	3900	755	396,0	578,3
FAR SCIMITAR	UT 712 L	2008	Farstad Supply AS	IOM	15900	2750	540	238,3	360,8
FAR SABRE	UT 712 L	2008	Farstad Supply AS	IOM	15900	2750	540	103,9	360,8
FAR SAPPHIRE	UT 732 CD	2007	Farstad Supply AS	NOR	27200	4800	800	332,7	605,0
FAR SOUND	UT 712 L	2007	Farstad Supply AS	IOM	15900	2750	540	153,0	360,8
FAR STRAIT	UT 712 L	2006	Farstad Shipping Pte. Ltd.	SGP	15900	2750	540	90,3	358,3
FAR STREAM	UT 712 L	2006	Farstad Supply AS	IOM	15900	2750	540	88,7	355,0
FAR SWORD	UT 712 L	2006	Farstad Supply AS	NIS	15900	2750	540	153,0	355,0
FAR SALTIRE	UT 728 L	2002	Farstad Shipping Ltd.	IOM	16300	2195	490	105,8	335,0
FAR SCOUT	UT 722 L	2001	Farstad Supply AS	NIS	18000	2805	570	137,1	369,2
FAR SANTANA	UT 730	2000	Farstad Supply AS	NIS	19200	2966	570	131,1	381,7
FAR SENIOR	UT 722 L	1998	Farstad Supply AS	NIS	18000	2873	585	136,5	320,8
FAR SAILOR	UT 722	1997	Farstad Supply AS	NIS	16820	2681	540	82,6	291,7
FAR FOSNA	UT 722	1993	Farstad Supply AS	NIS	14400	2400	570	77,1	223,3
FAR GRIP	UT 722	1993	Farstad Supply AS	NIS	14400	2418	570	62,8	223,3
FAR SKY	ME 303 II	1991	Farstad Supply AS	IOM	14400	1920	567	70,7	141,7
FAR SEA	ME 303 II	1991	Farstad Supply AS	NIS	13200	1920	567	70,7	141,7
LADY ASTRID	UT 712-2	2003	IOS ii)	NIS	13200	2654	510	51,6	283,3
LADY CAROLINE	UT 712-2	2003	IOS	NIS	13200	2649	510	51,6	283,3
LADY GURO	UT 719-2	2001	Farstad Shipping Pte. Ltd.	NIS	5450	1903	400	48,0	121,7
LADY SANDRA	KMAR 404	1998	Farstad Shipping Pte. Ltd.	SGP	16100	2598	538	85,0	253,3
LADY CYNTHIA	Hart Fenton	1987	Farstad Shipping Pte. Ltd.	SGP	9388	2060	402	21,3	55,8
LADY GERDA	Hart Fenton	1987	IOS	NIS	8660	2060	390	11,5	53,3
LADY AUDREY	ME 303	1983	IOS	NIS	12240	2280	467	15,3	66,7
LADY VALISIA	ME 303	1983	IOS	NIS	12240	2350	481	15,6	66,7
BOS TURQUESA	UT 722 L	2007	BOS 50% iii)	BRA	19040	2713	450	105,6	200,8
BOS TURMALINA	UT 722 L	2006	BOS 50%	BRA	14410	2747	450	98,7	182,5
BOS TOPÀZIO	UT 728 L	2005	BOS 50%	BRA	12240	2500	555	64,9	182,5

i) IOM = Isle of Man, SGP = Singapore, BRA = Brasil

ii) P/R International Offshore Services ANS

iii) BOS Navegação SA (Brazil Offshore Services)

iv) Pantegjeld pr. 31.12.09

v) Anslaget for markedsverdier fremkommer som gjennomsnitt av tre uavhengige meglerselskaps anslag på skipenes verdi (certepartifrie) pr. 31.12.09.

vi) Enkelte befraktningskontrakter har klausuler som gir befrakter mulighet til, på spesielle vilkår, å kansellere kontraktene.

KONTRAKTSOVERSIKT PR. 15.03.10

Båtnavn	Foto nr.	Befrakter	Befraktning *) pr. 15.03.10	2010	2011	2012	2013	2014
FAR SERENADE	32	Statoil	april 14 + opsj.					
FAR SEARCHER	33	Statoil	mars 12 + opsj.					
FAR SEEKER	34	Statoil	april 11 + opsj.					
FAR SPIRIT	35	Woodside	mai 11 + opsj.					
FAR SWAN	36	Woodside	mai 11 + opsj.					
155,0								
FAR SPLENDOUR	37	Peterson SBS	des. 10 + opsj.					
FAR SYMPHONY	38	Statoil	april 11.					
FAR SWIFT	39	Petrobras	okt. 11 + opsj.					
FAR SCOTIA	40	Shell Ireland	mai 10 + opsj.					
FAR STAR	41	Statoil	juni 11 + opsj.					
FAR SUPPLIER	42	Esso Australia	mai 14					
FAR STRIDER	43	Apache North Sea	nov. 11 + opsj.					
FAR SUPPORTER	44	Petrobras	april 13					
FAR SERVICE	45	Marathon	aug. 11 + opsj.					
FAR SCANDIA	46	Esso Bass Strait	mai 14					
FAR SUPERIOR	47	ADTI	mai 10 + opsj.					
FAR SLEIPNER	48	Petrobras	mai 11 + opsj.					
FAR GRIMSHADER	49		spot					
FAR VISCOUNT	50		opplag					
LADY MELINDA	51	ConocoPhillips	des. 10 + opsj.					
LADY GRETE	52	Reliance	nov. 10 + opsj.					
LADY GRACE	53	Woodside	april 10 + opsj.					
LADY CHRISTINE	54		spot					
LADY KARI-ANN	55	Esso Bass Strait	sept.10 + opsj.					
Båtnavn	Foto nr.	Befrakter	Befraktning *) pr. 20.03.10	2010	2011	2012	2013	2014
FAR SAMSON	56	Saipem	april 14 + opsj.					
FAR SAGA	57	Acergy / Norsk Hydro	april 10 + opsj.					
FAR SOVEREIGN	58		spot					

*) Far Symphony vil betjene StatoilHydro før oppstarten av kontrakten til Far Serenade tbn

■ Kontrakter
■ Befrakters opsjon

Båtnavn	Design	Bygge- år	Eierforhold	Register ⁱ⁾	BHK	DWT	Dekks- areal m ²	Pantegjeld ⁱⁱⁱ⁾ (NOK mill.)	Verdi ^{iv)} (NOK mill.)
FAR SERENADE	UT 751 CD	2009	Farstad Supply AS	NOR	9465	5944	1003	268,3	375,8
FAR SEARCHER	UT 751 E	2008	Farstad Supply AS	NOR	9465	4500	1090	202,2	360,0
FAR SEEKER	UT 751 E	2008	Farstad Supply AS	NOR	9465	4500	1090	107,2	360,0
FAR SPIRIT	VS 470 Mk II	2007	Farstad Shipping Ltd.	IOM	6530	3550	700	58,2	154,2
FAR SWAN	VS 470 Mk II	2006	Farstad ShippingPte. Ltd.		SGP	5220	3570	700	98,0
FAR SPLENDOR	P 106	2003	Farstad Supply AS	IOM	7440	3503	690	67,6	163,3
FAR SYMPHONY	P 105	2003	Farstad Supply AS	NOR	9925	4929	978	114,8	281,7
FAR SWIFT	UT 755 L	2003	Farstad Supply AS	NIS	5450	3084	585	67,2	150,8
FAR SCOTIA	UT 755	2001	Farstad Shipping Ltd.	IOM	5450	3000	519	52,9	140,0
FAR STAR	UT 745	1999	Farstad Supply AS	NOR	9600	4303	900	85,2	198,3
FAR SUPPLIER	VS 483	1999	Farstad Shipping Ltd.	IOM	6680	4605	902	68,8	187,5
FAR STRIDER	VS 483	1999	Farstad Shipping Ltd.	IOM	6680	4605	602	68,8	187,5
FAR SUPPORTER	UT 750	1996	Farstad Shipping Ltd.	IOM	7200	4680	955	63,5	182,5
FAR SERVICE	UT 745	1995	Farstad Shipping Ltd.	IOM	7200	4680	965	68,8	183,3
FAR SCANDIA	UT 705	1991	Farstad Supply AS	NIS	6600	3100	868	31,6	93,3
FAR SUPERIOR	UT 705 L	1990	Farstad Shipping Ltd.	IOM	6600	3796	987	42,3	95,8
FAR SLEIPNER	ME 202	1984	Farstad Supply AS	NIS	5250	3067	615	22,3	40,8
FAR GRIMSHADER	UT 706 L	1983	Farstad Supply AS	IOM	6120	3325	780	23,6	58,3
FAR VISCOUNT	H/R	1982	Farstad Supply AS	IOM	3400	1540	395	6,9	16,7
LADY MELINDA	UT 755	2003	Farstad Shipping Pte. Ltd	SGP	5450	3095	600	58,7	169,2
LADY GRETE	UT 755 L	2002	Farstad Shipping Pte. Ltd	SGP	5450	3271	680	52,3	147,5
LADY GRACE	UT 755	2002	IOS ⁱⁱ⁾	IOM	5450	3936	615	28,7	131,7
LADY CHRISTINE	ME 202	1985	IOS	NIS	6544	2368	475	9,6	41,7
LADY KARI-ANN	ME 202	1982	IOS	NIS	6960	2972	612	7,6	38,3
FAR SAMSON	UT 761 CD	2009	Farstad Construction AS	IOM	49000	6103	1450	651,7	906,7
FAR SAGA	UT 745 L	2001	Farstad Supply AS	NOR	10800	3475	588	125,6	312,5
FAR SOVEREIGN	UT 741	1999	Farstad Supply AS	NOR	27400	4400	680	115,8	468,3

i) IOM = Isle of Man, SGP = Singapore

ii) P/R International Offshore Services ANS

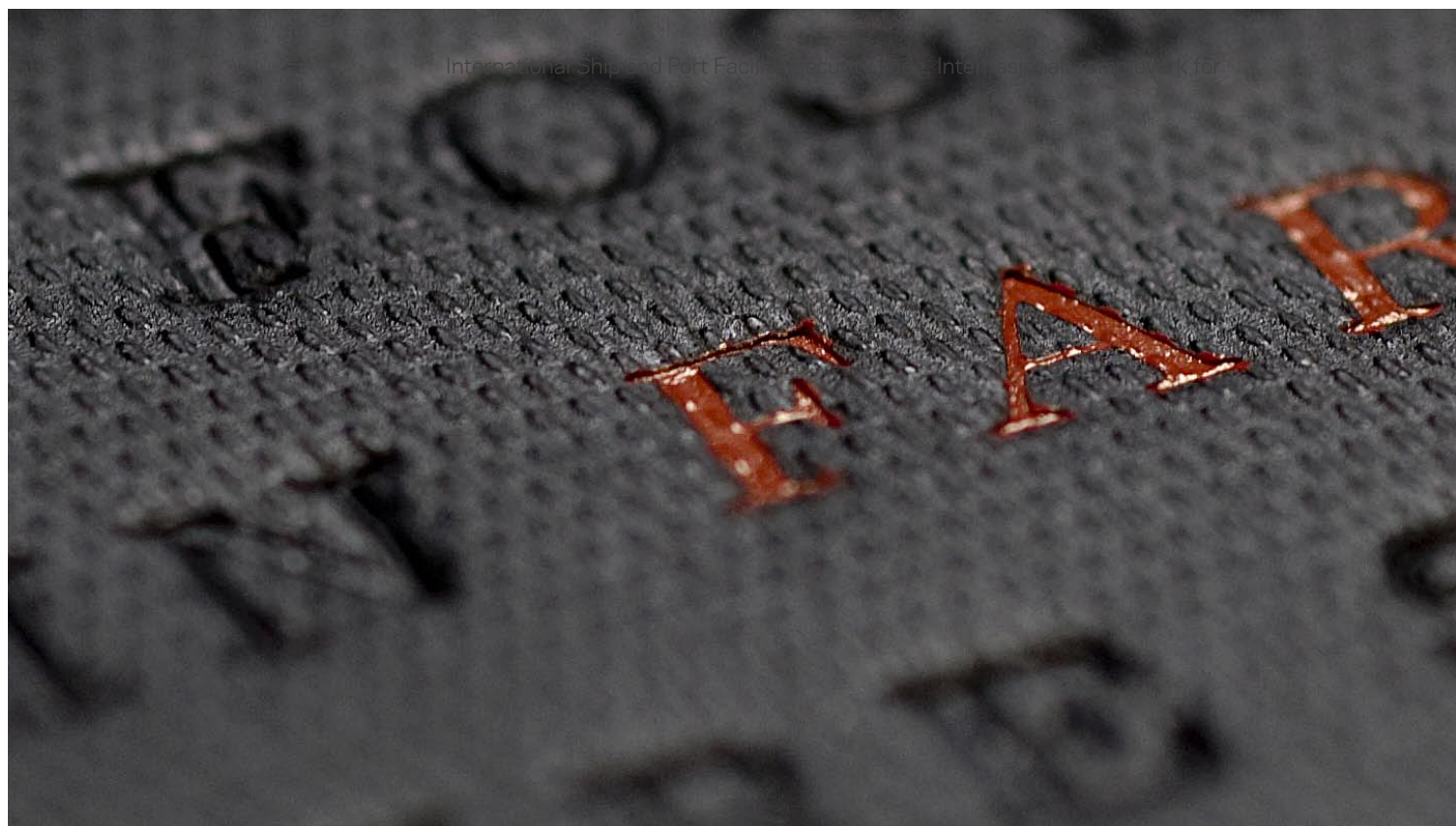
iii) Pantegjeld pr. 31.12.09

iv) Anslaget for markedsverdier fremkommer som
gjennomsnitt av tre uavhengige meglerselskaps
anslag på skipenes verdi (certepartifrie) pr.
31.12.09.

v) Enkelte befraktningskontrakter har klausuler som
gir befrakter mulighet til, på spesielle vilkår, å
kansellere kontraktene.

ORDLISTE

ASA:	Allment aksjeselskap.
Bareboat-avtale:	Avtale om leie av skip hvor skipets driftsutgifter er leietakers ansvar.
Befrakter:	Den som betaler for oppdraget.
BHK:	Bremsehestekrefter, mål på motorkraft.
Bollard Pull:	Et skips trekkraft (slepekraft) målt i tonn. Brukes for å angi styrke.
BNP:	Brutto Nasjonal Produkt.
BRA:	Brasil
Båt-år:	Bruk av en båt i et år.
Certeparti (C/P):	Befraktningsavtale ved leie av skip.
CEO:	Chief Executive Officer - Administrerende direktør
CFO:	Chief Financial Officer - Finans direktør
CSV:	Konstruksjonsfartøy
DNV:	Det norske Veritas. Klassifiseringsselskap. Kontrollerer og godkjenner skipenes tekniske tilstand, sikkerhet og kvalitet mot egne og mot nasjonale myndigheters regler.
DP:	Dynamisk posisjoneringssystem som benyttes for å holde skipet i nøyaktig posisjon.
DWT:	Dødvekt-tonn. Skipets lasteevne målt i tonn last og forsyninger.
EBITDA:	Driftsresultat før avskrivninger.
EBIT:	Driftsresultat.
FAR:	Selskapets kode (ticker) på Oslo Børs.
IFRS:	Internasjonal Finansiell Rapporterings Standard
IMO:	International Maritime Organization - FNs rådgivende organ for skipsfart.
IOM:	Isle of Man.



	å oppdage / bedømme trusselen mot sikkerhet og sette i verk tiltak mot sikkerhetshendelser som berører skip og/eller havner brukt i internasjonal trafikk.
ISM:	International Safety Management kode. Universal standard for sikkerhetsstyringssystemer på skip.
ISO:	International Standards Organization.
Jackup:	Oppjekkbar borerigg. Står på havbunnen under operasjon.
LIBOR:	London Interbank Offered Rate. Uttrykk for markedsrente.
LTI:	Skade eller ulykke som resulterer i fravær fra arbeid den påfølgende dagen eller neste skift etter at hendelsen inntraff.
LTI-frekvens:	Fraværsskade (antall hendelser pr. million arbeidede timer).
NGAAP:	Standard for god regnskapsskikk i Norge
NIBOR:	Norwegian Inter Bank Offered Rate. Uttrykk for markedsrente.
NIS:	Norsk Internasjonalt Skipsregister.
NOR:	Norsk Ordinært Skipsregister.
ROV:	Remotely Operated Vehicles, fjernstyrt undervanns/dykker-robot som benyttes til inspeksjon og vedlikeholdsarbeid.
Semi submersible:	Halvt nedsenkbar borerigg.
SGP:	Singapore.
Spotrate:	Rate for enkeltoppdrag basert på den aktuelle markedssituasjon.
Stand-By:	Stand-by hjelpefartøy. Utstyrt for redningsaksjoner m.v. Ligger i beredskap nært en offshore installasjon for å hjelpe i evt. ulykkesituasjon.
TBN:	To Be Named (skal bli navngitt, brukes om båtnavn)
VEK	Verdijustert egenkapital



NOTATER

**FARSTAD SHIPPING ASA**

Postboks 1301, Sentrum, 6001 Ålesund, Notenesgt. 14, Norge
Tel: +47 70 11 75 00, Fax: +47 70 11 75 01
E-mail: post.aalesund@farstad.com, Internet: www.farstad.com

FARSTAD SHIPPING LTD.

Farstad House, Badentoy Avenue, Badentoy Park, Portlethen, Aberdeen AB12 4YB, Scotland
Tel: +44 1 224 784 000, Fax: +44 1 224 783 340
E-mail: post.aberdeen@farstad.com

FARSTAD SHIPPING (INDIAN PACIFIC) PTY. LTD.

GPO Box 5111, Melbourne Victoria, 3001 Australia
Level 4, 99 Queensbridge Street, Southbank, Victoria, 3006 Australia
Tel: +61 3 9254 1666 Fax: +61 3 9254 1655
E-mail: post.melbourne@farstad.com

FARSTAD SHIPPING PTE. LTD.

78 Shenton Way, #19-02 Lippo Centre, Singapore 079120
Tel: +65 6323 2077 Fax: +65 6323 2877
E-mail: post.singapore@farstad.com

BOS NAVEGAÇÃO SA (BRAZIL OFFSHORE SERVICES)

Rua Abilio Moreira de Miranda, 606 Parque Valentina Miranda, CEP 27915-250 Macae - RJ, Brasil
Tel: +55 22 2105 1900, Fax: +55 22 2105 1901
E-mail: bos@bos.com.br