

1. Question (in Danish)

Forskellige spørgsmål til ledelsen fra Kritiske Aktionærer ved Frank Aaen

Vedr. ophugning:

Er det rimeligt at spekulere i skibes flag for at omgå regler, der er vedtaget i EU ud fra hensyn til miljø og arbejdsvilkår?

Bruger rederiet den fidus, der ligger i at bruge en mellemhandler eller et andet rederi, for at slippe for ansvaret?

Udflager man skibe, før de sendes til ophugning, for formelt at overholde EU's regler.

Hvor skrotter rederiet skibe, der er under dansk eller et andet EU-lands flag?

Er det et simpelt ønske om merfortjeneste, der får rederiet til at bruge de værfter, der givet den højeste skrotpris.

Vedr. bestikkelse:

Hvad kan selskabet oplyse om bestikkelsessagen i Brasilien – og hvordan kunne det ske, at selskabet blev involveret i sådan en sag.

Vedr. miljø/CO2:

Bestyrelsen bedes fremlægge en detaljeret plan for hvordan man vil opnå de fremlagte mål om CO2-neutrale fortøjer og samlet CO2-neutralitet sådan at aktionærene på de årlige generalforsamlinger kan holde bestyrelsen op på, om det går i den rigtige retning

Reply (in Danish):

I forhold til spørgsmål omkring udflaging:

Maersk er forpligtet til at leve op til alle regler. Som et globalt shippingsselskab driver vi vores flåde ud fra et globalt perspektiv, og det gælder også de flag, vi bruger.

Beslutningen om at omflage Thomas Maersk, Clara Maersk, Claes Maersk og Cecilie Maersk blev truffet i første kvartal 2018 efter opkøbet af Hamburg Süds flåde og i forbindelse med sammenlægningen af de to netværk.

For at sikre en effektiv operation og minimere kompleksitet, beslutter vi fra sag til sag, hvilket flag vi bruger. Her overvejer vi mange forskellige faktorer, som graden af støtte fra flagstaten, cabotage-behov, samt kommercielle og operationelle muligheder for at optimere.

I forhold til spørgsmål omkring at sælge skib til mellemmand eller andet rederi:

Da en stor del af vores flåde er chartrede skibe, vil det være naturligt, at vi leverer dem tilbage til deres retmæssige ejere og en del af vores ejede skibe kan sælges til anden part, når skibets økonomiske levetid er ovre. For at skærpe vores politik i forhold til hvorledes skibe, vi sælger videre, bliver skrottet, har vi ændret procedurer i forhold til de kontrakter, vi underskriver, når vi sælger skibene.

Disse går i korte træk ud på, at hvis skibets værdi er lavere end 25 % højere end den højeste skrotpris, er vi forpligtet til selv at skrotte det forsvarligt i henhold til vores standarder. Hvis skibets værdi er mellem 25-40 % højere end den højeste skrotpris, skal den nye ejer bruge skibet i mindst to år eller skrotte det i henhold til vores standarder. Hvis den nye ejer bruger skibet i mere end to år, kan vi ikke længere tage ansvar for skrotningen af skibet.

Hvis værdien af skibet er 40 % over højeste skrotpris, kan skibet sælges uden yderligere restriktioner, da der ikke er finansiel incitament til at skrotte skibet i den nærmeste fremtid.

Når vi sælger vores egne skibe til skrotning bruger vi mellemmand, hvilket er standardpraksis i industrien. Dette reducerer dog på ingen måde den kontrol, vi har over selve skrotningen. Vi har kontraktlig ret til at overvåge skrotningen hele tiden og ret til at stoppe

arbejdet, hvis vi ser fejl eller mangler i processen. Som sagt, brug af mellemmand udgør intet problem i forhold til selve skrotningsarbejdet, men de assisterer med det mere administrative arbejde.

Spørgsmål omkring højeste skrotpris:

Vi har en meget høj standard for skrotning af vores skibe, som går væsentlig længere end Hong Kong konventionen. Flere af de værfter vi bruger i Alang er nu blevet vurderet af klassifikationselskaber til at være i overensstemmelse med EU lovgivningen. At have så høj en standard giver os en væsentlig meromkostning i forhold til mange af vore konkurrenter, som skrotter på en lavere standard. Selv om det er dyrt for os at have så høj en standard, er vi stolte af de forandringer vi skaber konkret i Alang og det er en standard vi holder fast i på trods af omkostningerne.

Vedrørende spørgsmål omkring bestikkelse

Vi tager det meget alvorligt og samarbejder fuldt ud med de relevante myndigheder i deres undersøgelse af sagen. Det er vigtigt at understrege, at A.P. Møller - Mærsk er fuldt fokuseret på at sikre, at aktiviteter i alle lande overholder reglerne for antikorruption. Vi mener ikke, at der er kommet nye informationer frem siden sagen var bragt i medierne i 2015, og da undersøgelserne fortsat pågår, ønsker vi ikke at kommentere yderligere på sagen.

Vedrørende miljø/CO2

Vi har sat nogle klare og meget ambitiøse mål på CO2, som det er muligt at følge år for år. 60 % forbedring af CO2 effektiviteten i 2030 (2008 baseline) samt net neutral i 2050 i absolutte emissioner. Om indfrielsen af 2030 effektivitetsmålsætningen betyder lavere absolutte udledninger før 2030, afhænger af væksten i transportarbejdet. I forhold til vores tilgang for at nå målene, gælder det, at vi arbejder på tre spor; teknisk innovation, øget efterspørgsel af CO2 neutral transport blandt vores kunder samt partnerskaber og ændring af rammebetingelserne, så de favoriserer CO2 neutral transport. Flere detaljer om vore aktiviteter kan ses i vores bæredygtighedsrapport.

2. Question (edited) (in Danish)

Ekstraordinært udbytte

Nu har vi konstant hørt i de sidste par år siden 2016, at ekstraordinært udbytte bliver udbetalt. Kan vi høre noget mere pålideligt og troværdigt i dag?

Som mange andre aktionærer har vi indtryk af, at vi vil blive hørt. Salget af andelen i Danske Bank var hurtigt eksekveret.

Reply (edited) (in Danish):

Vi antager, at der refereres til salget af Maersk Oil til Total S.A., der blev gennemført i foråret 2018, hvor betalingen var delvist i kontanter og delvist i Total S.A. aktier.

Det er desværre ikke helt korrekt at sammenligne separationen af vores energiforretninger, herunder salget af Maersk Oil, med salget af vores andel i Danske Bank, da situationen og kommunikationen har været markant anderledes. I situationen med Danske Bank var

udmeldingen fra start, at vi ville udlodde Danske Bank aktierne eller værdien af disse til aktionærerne.

Beskeden til aktionærerne i forbindelse med salget af Maersk Oil var, at vi ville udlodde en del af overskuddet af salget af Total S.A. aktier til aktionærerne i form af tilbagekøbsprogrammer, ekstraordinært udbytte eller uddeling af Total S.A. aktier.

Vi solgte de sidste Total S.A. aktier i foråret 2019, og kan derfor ikke udlodde aktier i Total S.A. til vores aktionærer. Derfor blev beskeden, vi gav aktionærerne, ændret til en kombination af aktietilbagekøbsprogrammer og ekstraordinært udbytte.

Vi startede et aktietilbagekøbsprogram i juni 2019, hvor vi over 15 måneder vil købe aktier tilbage for 10 mia. DKK (1,5 mia. USD) som en del af udlodningen af Total aktierne. Når dette program er færdigt, er det bestyrelsens ønske at udlodde mere, betinget af A.P. Møller - Mærsk A/S' finansielle situation.

Vi udmeldte i forbindelse med vores årsregnskab, at vi vil udlodde 75 DKK per aktie som en del af udbyttet fra Total S.A. aktierne, hvilket svarer til ca. 230 mio. USD eller 1,5 mia. DKK.

Ekstraordinært udbytte har været på dagsordenen i de seneste par år for at opnå godkendelse til at udbetale ekstraordinær udbytte af aktionærerne, og vil således være en del af agendaen fremover også. Det må ikke forstås som det samme som, at vi lover at udbetale ekstraordinært udbytte, men snarere en juridisk forudsætning for at vi kan udbetale ekstraordinært udbytte uden at skulle indkalde til ekstraordinær generalforsamling for at gøre det.

3. Question (in Danish)

Forskellige spørgsmål til ledelsen fra Kritiske Aktionærer ved Frank Aaen

Spørgsmål til generalforsamlingen:

- 1) Vedrørende ophugning af rederiets udtjente skibe, vil ledelsen garantere, at ophugningen kun sker på værfter, der er godkendt efter EU's regler?
- 2) Selskabets skattebetaling syntes relativt begrænset i Danmark. Angiveligt betaler selskabet en væsentlig del af den skatte i andre lande. Vil selskabet oplyse, hvad den reelle skattebetaling er i andre lande efter samme regler som skattebetalingen i Danmark offentliggøres?
- 3) Vil selskabet udskyde udbetalingen af udbytte til efter corona-krisen for at have det bedste mulige grundlag for at selskabet, de ansatte og kunderne kommer bedst muligt gennem krisen.

Reply (in Danish):

I forhold til ophugning:

Vi har skibe på forskellig flag, herunder nogle på EU flag, samt andre på Singapore og Hongkong flag. Skibe, der ikke er på EU flag skal ikke ophugges efter EU regler, men efter flagstatens regler. Maersk følger flagstatens regler.

Endvidere skal de værfter, der ophugger Maersks skibe leve op til Hong Kong konventionen for skibsophugning samt leve op til Maersks egne skibsophugningsstandarder, der er endnu strengere end Hong Kong konventionen. Dette er uafhængigt om skibsværterne er godkendt af EU eller ej eller hvilke flag et Maersk skib har sejlet under. Samtidig sikrer vi ved konstant overvågning af vore egne eksperter, at ophugningen også i praksis lever op til vores høje standard.

I forhold til spørgsmålet omkring skat:

I Danmark betalte vi sidste år 156 mio. USD mod en samlet global skattebetaling på 503 mio. USD. Det er ikke muligt at opgøre en skattebetaling efter samme regler som i Danmark, da vi betaler skat i mange forskellige lande, der alle har forskellige skattesystemer, men vi overholder de lokale skatteregler i alle de lande, vi opererer i, og skattebetalingerne vil derfor følge vores operationer og indkomst, samt de dertilhørende skatteregler i de pågældende lande.

I forhold til spørgsmålet omkring dividendebetalinger:

Vores medarbejdere og kunders sikkerhed er førsteprioritet i alt, hvad vi foretager os disse dage, samt at sørge for, at verdens forsyningskæder fortsat er i gang. Vi planlægger at udbetale dividende som normalt, men tager tiltag i forhold til at reducere omkostninger og vil se på, hvor vi kan reducere CAPEX i 2020 for at styrke likviditeten. Vi har en høj likviditet og stærkt finansielt beredskab, hvorfor vi stadig kan udbetale den planlagte dividende og fortsætte vores aktietilbagekøbsprogram, selv i disse vanskelige tider.

4. Question (in Danish)

1. Det fremgår af pressen, at formanden hr. Jim Hagemann Snabe er den højest gagerede formand i C25-selskaber. Aflønningen er – ifølge det oplyste – DKK 7 mio., hvilket er mere end det dobbelte af nr. 2, som er hr. Helge Lund fra Novo Nordisk. Han bliver spist af med DKK 3,1 mio. Jeg vil nødig lyde som en misundelig gammel mand, der ligesom de fleste af de tilstedeværende aldrig har været i nærheden af den slags aflønning, men det kunne være rart med et par ord, lidt information, der retfærdiggør denne stigning i aflønning. Eller det kan jo også udtrykkes anderledes: Vore forventninger til formanden har altid været høje, og forventningerne kan kun blive endnu højere nu.
2. APMM er hårdt ramt af udbruddet af corona-virus. Det er der også mange andre virksomheder der er – ikke mindst kinesiske, hvilket reducerer behovet for transport. Vi har før haft smitsomme vira (SARS, svinepest og hvad ved jeg) uden at verden er gået under. Nu er der jo ikke to situationer, der er ens, men har APMM en plan, et katastrofeberedskab, for den slags?
3. Jeg har 2 gange haft fornøjelsen at deltage i APMM's kapitalmarkedsdag. Der har ikke været en kapitalmarkedsdag på det sidste. Er der planer for en sådan i 2020?
4. I Dansk Aktionærforening finder vi det væsentligt, medlemmer af bestyrelse og direktion selv ejer aktier i det firma, de arbejder for. Igen i år kan jeg ikke finde oplysninger om aktie-besiddelser. For nogle år siden, da jeg stillede det samme spørgsmål, blev jeg belært af den tidligere formand, hr. Michael Pram Rasmussen, at det var en privatsag, hvor mange aktier, den enkelte var ejer af. Han kunne dog oplyse, at alle var aktionærer. Da jeg næppe får et mere detaljeret svar i dag, er mit spørgsmål derfor: Er det stadig tilfældet? Og jeg kunne også tilføje i lyset af de nye tider: Vil det fremover være APMM's politik at være mere åben på dette område?

5. Digitalisering var ved tidligere lejligheder det store emne. Det være sig såvel transformering af virksomheden til de nye tider, så vel som beredskabet mod cyber-attacks. Jeg er godt klar over, at man ikke kan gå i detaljer om sidstnævnte, men en kort information om status på førstnævnte vil være velkomment.

Reply (in Danish):

Ad 1

Indledningsvis er der ikke tale om en væsentlig stigning i aflønningen af vores formand sammenlignet med det historiske niveau. At være formand for APMM er en betydelig position som kræver et stort arbejde og ansvar, ikke mindst i den aktuelle transformation af virksomheden, hvilket er afspejlet i aflønningen.

Ad 2

APMM har som andre virksomheder iværksat en kriseberedskab og arbejder med forskellige scenarier omkring hvordan COVID-19 kan påvirke udviklingen markedet. Som eksempel har Maersk i lighed med andre container shipping selskab i første kvartal foretaget massive reduktioner i kapaciteten for at reducere omkostningerne som konsekvens af den lavere omsætning. Vi vil naturligvis fortsætte med at følge udviklingen tæt fra dag til dag og foretage de nødvendige tiltag, men samtidig være i stand til at hjælpe vores kunder og holde forsyningslinjerne åbne.

Ad 3

Vi har for nuværende ikke detaljerede planer om at afholde en kapitalmarkedsdag, men vil naturligvis på et tidspunkt afholde en sådan. Det er vigtigt, at vi har et klart budskab til markederne, ikke mindst i relation til vores strategi og eksekvering af denne.

Ad 4

Indledningsvis er det et område som i lighed med aflønning af direktionen og bestyrelsen indgår i ny EU lovgivning. Vi har for 2019 taget de først skridt i retning af de nye lovmæssige krav og yderligere tiltag og information vil blive givet i forbindelse med regnskabet for 2020. I forhold til ejerskab af aktier er der en forpligtelse for både direktionsmedlemmer og bestyrelsesmedlemmer til at offentliggøre både køb og salg. Disse oplysninger kan indhentes på Erhvervsstyrelsens hjemmeside.

Ad 5

Digitaliseringen er utrolig vigtig i forhold til transformationen af APMM, både når det gælder i forhold til vores kunder, men også den måde vi arbejder på i virksomheden. I disse år bruger vi mange penge på IT og udvikling – mere end USD 1bn om året til at drive, forbedre og udvikle vores IT platform. Vi har taget nogle meget store skridt i de seneste år og ikke mindst i 2019, men fortsat et stykke vej foran os. Som et eksempel på digitaliseringen har vi i 2019 introduceret Maersk Spot – et digitalt booking system rettet mod vores spot container volumener – det har i løbet af 6 måneder opnået en betydelig anvendelse blandt vores kunder og udgør i dag mere end 25% af vores samlede spot volumener. Vi ser i disse dage med COVID-19 et kraftig stigning i anvendelsen af vores digitale produkter og services.

5. Question

ITF Statement:

We welcome the chance to make a brief statement to the Maersk Annual General Assembly.

There are many issues we would have liked to talk about today, most notably our concern in respect of Maersk Line business operations with the Melbourne Port of Convenience. These

issues have been identified with the company, and we expect a constructive and committed ongoing dialogue to resolve them.

However at the current time our focus must be on COVID-19 and the terrible impact it is having on the health and wellbeing of so many people around the world, and on the damage to shipping and the functioning of the global markets.

Ships must be able to sail in order to ensure the export and import of vital goods and medicines and for this to happen crew changes must be carried out whilst infection control measures are observed.

Currently the ITF is dealing every day with situations where seafarers cannot move freely to safely sign on and off ships. This is due to the increasing number of restrictions being placed by national governments on movements in and out of their country.

Therefore the ITF and the International Chamber of Shipping, representing the shipowners, have jointly written an open letter to the United Nations agencies for the global maritime industry, calling on them to recognise the vital role of seafarers in this extraordinary crisis, and for them to be treated as 'key workers', regardless of nationality.

The ITF, and our maritime affiliates representing seafarers and dockers, are asking flag states to take proper responsibility for the health and wellbeing of all workers and passengers onboard their vessels when there are cases of COVID-19, and this includes flags of convenience.

Of course the ITF and its affiliates also represent dockers in APM Terminals, tug boat workers in Svitzer and inland transport workers such as those in Damco, and we hope that Maersk will have in place Personal Protective Equipment to guard against the transmission risks of COVID-19. Also full pay must be provided in the unfortunate instances that the virus is caught by any worker, or should they have to go into self-isolation as a precaution.

We sincerely hope that Maersk can emerge from this crisis and once again embark upon steady business growth, and also continue to show responsibility for all its workers in the extended supply chain at sea and ashore.

Reply:

We are taking all precautionary measures possible to keep our seafarers safe from infection from the COVID-19 virus. This includes ensuring the vessels are equipped with relevant safety equipment and constantly updating safety procedures to reflect the continuous development of the situation.

Our seafarers are doing a fantastic job. While far away from home they continue to ensure the continuity of global supply chains in a very challenging environment. The temporary suspension of crew change as a result of borders closing and flights being cancelled, has been handled with a high level of professionalism and understanding by our colleagues at sea, however it leaves them and their families with a lot of uncertainty. We are doing all we can to support our seafarers and their families during this challenging period.

At the Annual General Meeting on 23 March 2020, the following questions were asked by a shareholder present at the meeting. The Chairman of the meeting stated at the Annual General Meeting that the questions would be answered in writing.

1. Question (in Danish):

Hvorfor findes der aktier med en pålydende værdi på kr. 500?

Reply (in Danish):

Som det fremgår af A.P. Møller - Mærsk A/S' vedtægter § 2, er hver aktieklassse fordelt på aktier à kr. 1.000 og kr. 500. Antallet af cirkulerende kr. 500 aktier fremgår af regnskabet. Pr. 31. december 2019 var der 232 stk. kr. 500 A-aktier og 172 stk. kr. 500 B-aktier, jf.

Årsregnskabet 2019 side 87. Aktierne har en teknisk fondskode. Aktierne giver ret til udbytte (kr. 75) og A-aktierne har 1 stemme pr. stk.

I det omfang det er muligt, vil A.P. Møller - Mærsk A/S' aktieudstedende pengeinstitut (Danske Bank) løbende lægge kr. 500 aktierne sammen til én kr. 1.000 aktie, hvorfor antallet af kr. 500 aktier over tid vil reduceres.

2. Question (in Danish):

Et Mærsk Skib var blevet opbragt i Mexico med fentanyl ombord. Det ønskedes oplyst, om Mærsk var klar over, at man transporterede dette giftige stof, var der nogen som var ansvarlig og hvad var der sket med de ansvarlige?

Reply (in Danish):

Vi bestræber vi os på at udføre vores forretning til vands og på land på en måde, der både er ansvarlig og legitim. Vi accepterer ikke ulovlig last, herunder last af ulovlige rusmidler, og vi har retningslinjer på plads for screening og håndtering af bookinger. Da det er vores kunders last, så er vi afhængige af, at vores kunder lever op til deres regulatoriske forpligtelser, og det er kritisk, at den information, vi modtager fra vores kunder om deres last, er korrekt.

Vi samarbejder tæt med de relevante myndigheder for at nedsætte risikoen for ulovlige laster. Af hensyn til efterforskning og vores medarbejderes sikkerhed har vi ikke mulighed for at kommentere på den specifikke sag.