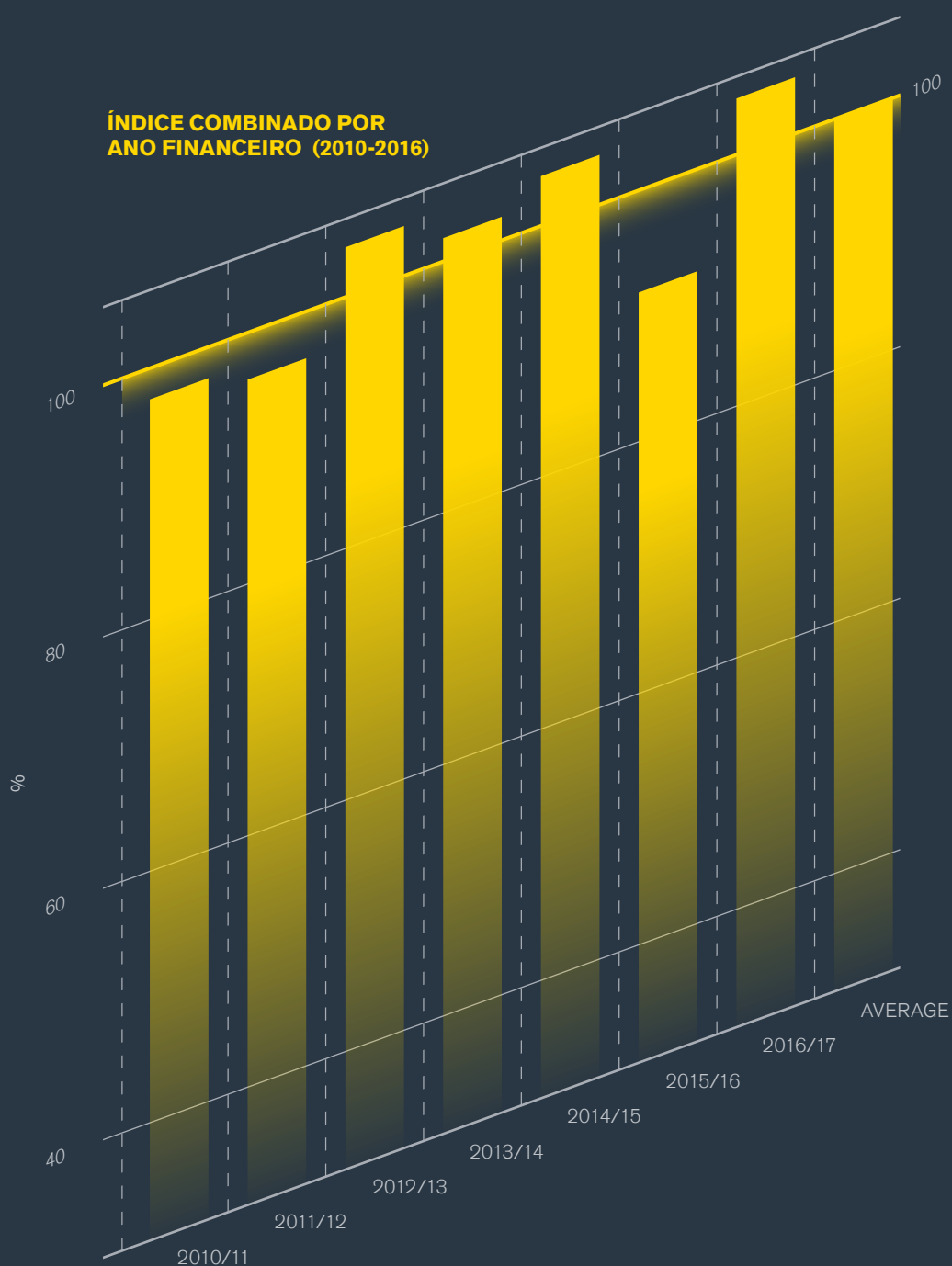


**REVISÃO DA PRIMEIRA
METADE DO ANO
2016**

Índice

Destaques	2
Visão financeira geral	4
Declaração do Presidente do Conselho	6
Subscrição	8
Sinistros	10
Questões da indústria	18
Capital	20
Investimentos	24
Gestão	26
Rede global	28

O CLUB CONTINUA A
ALCANÇAR SUA META
DE ÍNDICE COMBINADO
DO EXERCÍCIO FISCAL DE
100% A MÉDIO PRAZO.



A ESCALA É UM FATOR
IMPORTANTE NA ECONOMIA
DE QUALQUER P&I CLUB.

100%

CONTINUA A ALCANÇAR
A META DE ÍNDICE
COMBINADO DO CLUB
NOS ÚLTIMOS 7 ANOS.

\$472M
RESERVAS LIVRES

\$99M
CAPITAL HÍBRIDO

138M

TB NAVIOS DE PROPRIEDADE

26%

CRESCIMENTO EM TONELAGEM
PROPRIADAS - DESDE FEVEREIRO
DE 2012

**CLASSIFICAÇÃO
STANDARD &
POORS**

A

**CLASSIFICAÇÃO
DO MODELO
DE CAPITAL DA
STANDARD &
POORS**

AAA

2016/17

O desempenho do Club nos primeiros seis meses do ano foi extremamente forte.

Após seis meses no ano, o total de sinistros notificados no ano de apólices de 2016 reservado com prudência é encorajador, com poucos sinistros grandes nas retenções do Club ou do Pool. Sinistros em anos de apólice anteriores também tiveram evolução favorável.

O resultado da subscrição foi respaldado por um forte retorno do investimento. O portfólio de investimentos do Club alcançou um retorno saudável de 3,7% nos primeiros seis meses do ano e os mercados globais tiveram desempenho acima das expectativas.

O Club mantém um portfólio combinado qual” ofereceu proteção contra os movimentos significativos nas taxas de câmbio entre algumas das principais moedas do mundo durante a primeira metade do ano, principalmente entre o dólar norte-americano e a libra esterlina. Uma proporção significativa dos custos do Club são em libras esterlinas, porém, a maioria da receita é recebida em dólares norte-americanos. Portanto, o Club aproveitou para garantir economias resultantes da libra esterlina mais fraca nos anos vindouros.

Após seis meses desde o início do ano, o UK Club detém reservas livres e capital híbrido de US\$ 571 milhões. Isto equivale a um aumento de US\$ 24 milhões desde o final do ano anterior.

A POSIÇÃO DE CAPITAL DO CLUB É RESPALDADA POR UMA ABORDAGEM CONSERVADORA PARA A RESERVA E UM CRÉDITO POSITIVO SIGNIFICATIVO COM O POOL.



Alan Olivier
Presidente do Conselho

PERSISTENCIA E CRIATIVIDADE DE GESTÃO SÃO AS DUAS QUALIDADES QUE DEMONSTRAM O RESULTADO DO INVESTIMENTO DO CLUBE NO SEU PESSOAL E O CONHECIMENTO QUE FOI ACUMULADO.

Sinistros

O ano de apólices de 2015 continua a ter bom desempenho e, exceto por um sinistro de grande porte, estaria no rumo certo para se igualar a 2011 como o um dos melhores anos da história. O ano de apólices de 2016 beneficiou-se da incidência relativamente baixa de sinistros de doenças e acidentes, uma delas orientada pelo estado do mercado de navegação e a outra, por eventos mais aleatórias.

Até o presente, o ano de apólices de 2016 também demonstrou uma experiência favorável em comparação com as previsões. Contudo, tem havido um pequeno aumento no número de sinistros de baixo valor em 2016 comparado com os últimos dois anos. Ainda é muito cedo para se tirar conclusões, porém, com o constante aumento do custo médio de um sinistro - rotineiro de aproximadamente 4% ao ano, o Club permanece ciente da possibilidade de um ambiente de sinistros mais oneroso no futuro.

Capital

Houve um aumento moderado no capital total do Club para US\$ 571 milhões no semestre. O Conselho de Administração do Club presta muita atenção à gestão do capital do Club contra o cenário das

condições de mercado enfrentado pelos armadores. A aprovação do modelo interno do Club neste ano pela Prudential Regulation Authority, que foi criado para as necessidades específicas do Club, teve o efeito de reduzir nossa exigência de capital de solvência. A criação deste modelo é um excelente exemplo de nossa determinação para orientar o caminho entre manter a robustez de capital que traz estabilidade a longo prazo e garantir que o Club não precisa reter mais fundos dos Membros do que o necessário.

Gestão de Risco

Um dos maiores desafios para a estabilidade do Club é representado pela alta incidência de sinistros de valor alto – aquelas com um custo total superior a US\$ 0,5 milhões – nas quais um número relativamente pequeno pode trazer, mesmo em um ano médio, volatilidade significativa para o custo total dos sinistros. O Club tem estado ativo em analisar novas maneiras avançadas de gerenciar este risco, inclusive através de processos rigorosos de análise de riscos e prevenção de perdas, bem como a criação de um programa - eficiente de resseguro. Estou confiante de que UK Club se destaca entre seus pares por estar na vanguarda no uso destas técnicas no setor.

Atendimento

No centro de nosso atendimento de alto nível encontra-se a qualidade e a experiência de nossos funcionários. Isto fica muito claro nos resultados positivos que nossos Membros veem em seus próprios eventos de sinistros. Em julho, o Tribunal de Recursos da 3ª Região dos Estados Unidos promulgou uma decisão no caso Athos 1 a favor do Membro que começou - a ação em 2004. As qualidades de persistência e gestão de casos criativa que sustentam este e outros casos com resultados positivos que nossos Membros veem como o produto do investimento do Club em seus funcionários e o conhecimento adquirido em muitas décadas de liderança nesta área. Do mesmo modo, o departamento de subscrição do Club conta com a confiança e o respeito de um mercado que depende de um entendimento completo de risco e preço, apoiado por processos eficientes e resposta no momento certo. No próximo ano, vamos realizar uma outra pesquisa com Membros com o intuito de obter um entendimento ainda melhor de onde conduzimos a proposição de atendimento do Club nos próximos anos.

Crescimento

Seis meses atrás, eu informei sobre uma renovação positiva em termos de um aumento notável de tonelagem de qualidade. É com satisfação que digo que o interesse do UK Club continua a ser comprovado em crescimento maior durante o ano. A escala é um fator importante na economia de qualquer P&I Club e estamos na posição privilegiada em que o UK Club desfruta de uma reputação excepcional como um fornecedor de seguro P&I robusto, estável e de alta qualidade. Os Membros existentes estão aumentando suas entradas e os novos são atraídos para segurar suas embarcações conosco. Contudo, como sempre dizemos que não acreditamos em “crescer por crescer” e o Club mantém este compromisso com a qualidade dos Membros e subscrição robusta como seus princípios básicos para a gestão sadia de nosso Club mútuo.

Governance

Na Assembleia Geral Anual em novembro, os Membros votaram para alterar a forma de governança do Club. Com estas alterações, o Conselho poderá satisfazer a crescente demanda de administrar um – instituto de seguros regulado sem perder de vista as necessidades dos membros como um todo. Foi criado um Comitê de Membros composto em grande parte pelos mesmos - diretores armadores que atuaram em Conselhos anteriores regulados com foco em questões referentes ao setor de navegação e decisões do Club referentes a questões que afetam mais diretamente seus Membros. Prevejo plenamente que esta iniciativa no período resultará em uma influente voz coletiva a ser ouvida dentro da comunidade do Club e também no setor como um todo.

Separadamente, a decisão do eleitorado britânico no referendo do Reino Unido para deixar a União Europeia pode exigir que o Club estabeleça uma presença na Europa para que possa subscrever negócios para Membros cuja base de operações esteja em um país da UE. Seu Conselho está considerando as opções para a localização e a escala de tal presença, e a decisão que leva em conta as implicações práticas de continuar com as operações de gestão, tanto em Londres quanto nas Bermudas.

Durante o ano, nos despedimos de Smain Ghomri, Costis Kertsikoff, Y.C. Ng, Paul Pathy, Kathryn Siggins and Hideyuki Takahashi que atuaram de forma leal e enérgica no Club desde sua eleição para o Conselho. Somos gratos a eles por sua contribuição para o nosso negócio.

Olhando para o futuro

Para mim e meus colegas do Conselho foi uma grande decepção não chegarmos a um acordo com o Britannia Club sobre os termos de uma fusão. Contudo, as ideias fundamentais de eficiência do capital, economias de escala e investimento em serviços de valor agregado nas quais baseamos a iniciativa da fusão permanecem válidas. Os Membros podem contar com nossa garantia da dedicação continuada a estes objetivos.

O CLUB PRETENDE MANTER SEU COMPROMISSO COM A QUALIDADE DOS MEMBROS E SUBSCRIÇÃO - ROBUSTA COMO PRINCÍPIOS BÁSICOS PARA A GESTÃO SADIÁ DE NOSSO EMPREENDIMENTO MÚTUO.

100%

O CLUB OFERECEU SEGURO DE 100% A PREÇO DE CUSTO NOS ÚLTIMOS 7 ANOS.

Subscrição

O compromisso do Club com subscrição robusta é demonstrado pela manutenção da índice combinado de 100% pelo Club nos últimos 7 anos. Ao mesmo tempo, o Club aumentou a tonelagem mútua de 109 milhões de toneladas brutas em 2012 para mais de 138 milhões de toneladas brutas em novembro de 2016.

O crescimento poderia ter sido mais rápido, se o Club não estivesse comprometido em manter a qualidade dos Membros. Crescer por crescer teria acontecido quase que certamente às custas do índice combinado e do capital dos Membros. O Club recusou-se a orçar, a qualquer preço, 67 milhões de toneladas brutas desde 2012. Não havia uma base única para se recusar a orçar, mas fatores comuns foram histórico de perda, registros de estado de porto, preocupações credibilidade, idade elevada da frota, diretores e gerentes, gerentes técnicos desconhecidos.

A análise de todos os segmentos do livro garante que os critérios de qualidade do Club estão sendo atendidos. O Conselho recebe relatórios anuais detalhados sobre a precisão em toda a composição diversificada e monitora para nenhum grupo de Membros seja subsidiado por outros ao longo do tempo. De nossa análise, é evidente que os problemas nos mercados de transporte marítimo causaram algumas tensões, em particular, o segmento graneleiro seco de médio porte. Os desafios operacionais enfrentados por estes proprietários levaram a um aumento nos pedidos, alguns dos quais podem exigir ajustes de prêmios ou termos mais reorientação da própria prevenção de perda do Club para ajudar os Membros. O desempenho de subscrição de todos os outros setores principais está em equilíbrio.

Em termos do perfil dos Membros, o Club está acima da fatia de mercado nos setores de transporte de energia em relação à frota mundial. Ainda existem sinistros ambientais potenciais, porém, as normas regulatórias e operacionais são excepcionalmente elevadas e o histórico de sinistros nos anos recentes é positivo. Atualmente, todas as embarcações registradas no Club no mercado internacional de óleo limpo, cru, GLP e GNL participam do regime de inspeção SIRE, o que permite um nível de inspeções reduzido destas embarcações pelo Departamento de Inspeções de Embarcações do Club.

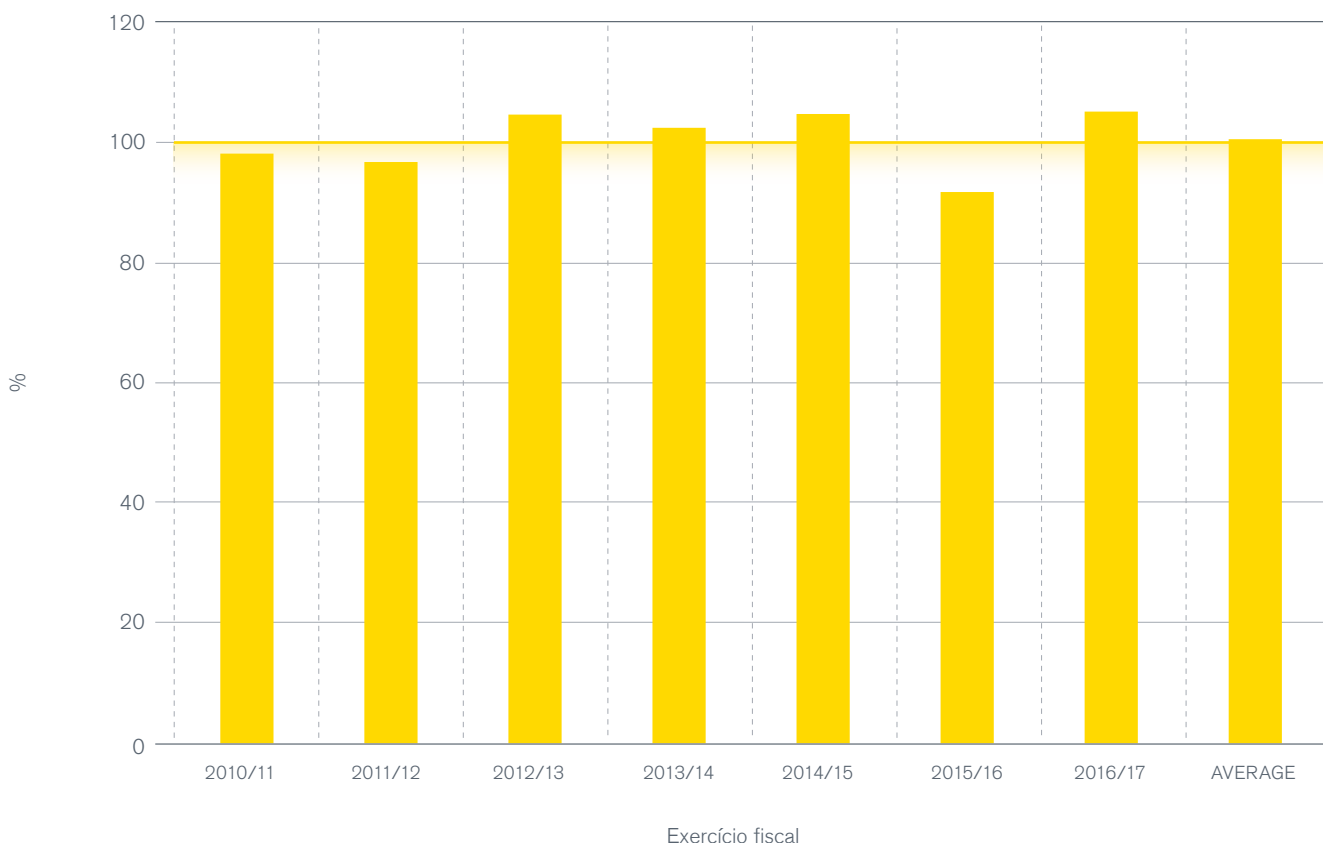
Ao concordar com os níveis de prêmio de P&I, os armadores aceitam que seus clubes de P&I mútuos devem coletar prêmio suficiente para cobrir sinistros de rotina. Contudo, os sinistros de tamanho médio representam apenas a ponta do iceberg da exposição a sinistros de P&I. Um sinistro de

carga média do UK Club atualmente custa aproximadamente US\$ 22.500 enquanto um sinistro de saúde média custa mais de US\$ 29.000. Porém, o Club precisa de prêmio suficiente para sinistros grandes que não são frequentes. O seguro de P&I sempre apresentou aos Membros uma maneira de lidar com sinistros grande e aleatórias. No passado, quando as retenções do Clube eram menores, sinistros grandes estavam em pool e o Club alocava um custo de pool em um prêmio de um Membro.

O uso de uma camada de abatimento é uma extensão dos princípios da mutualidade, o que permite que uma camada de sinistros, definida como sinistros acima de US\$ 2,5 milhões, seja compartilhada de forma igual. Assim, o risco de um sinistro aleatório de alto valor de “destruir” histórico de perdas que seria boa é trocado por uma parcela do prêmio.

Nas próximas renovações, os subscritores procuram avaliar um prêmio que reflita o risco que um Membro traz para o Club no ano seguinte. O histórico de perdas individuais desempenha um papel importante quanto aos níveis dedutíveis, tendências e níveis de inflação de sinistros. Por exemplo, atualmente o Clube está passando por um inflação de custo anual de 4% para sinistros de carga e 8% para sinistros de saúde, o que afeta os Membros com este tipo de perdas, especialmente se os níveis dedutíveis de um Membro são baixos. Com os resultados de subscrição gerais do Clube amplamente em crédito, a renovação do ano de apólices de 2017 terá como foco o desempenho individual e, ao mesmo, reconhecerá os mercados de navegação complexos nos quais os Membros atuam.

Índice combinado por exercício fiscal (2010-2016)

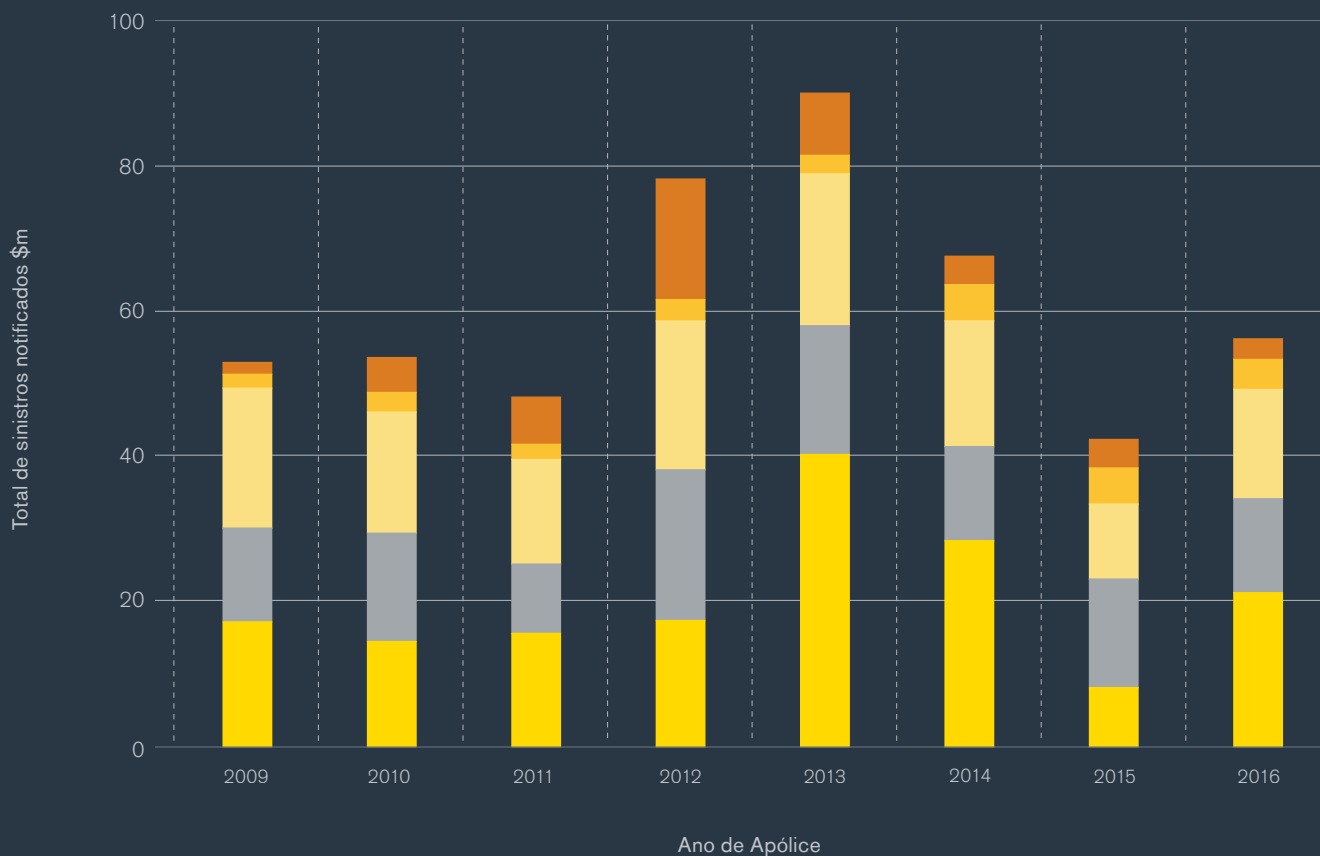


Sinistros

Sinistros líquidos notificados

(Total líquido de sinistros notificados para os anos de apólice de 2009-2016 em 6 meses por categoria de sinistro)

- Acidente
- Carga
- Danos pessoais
- Afretadores
- Pool



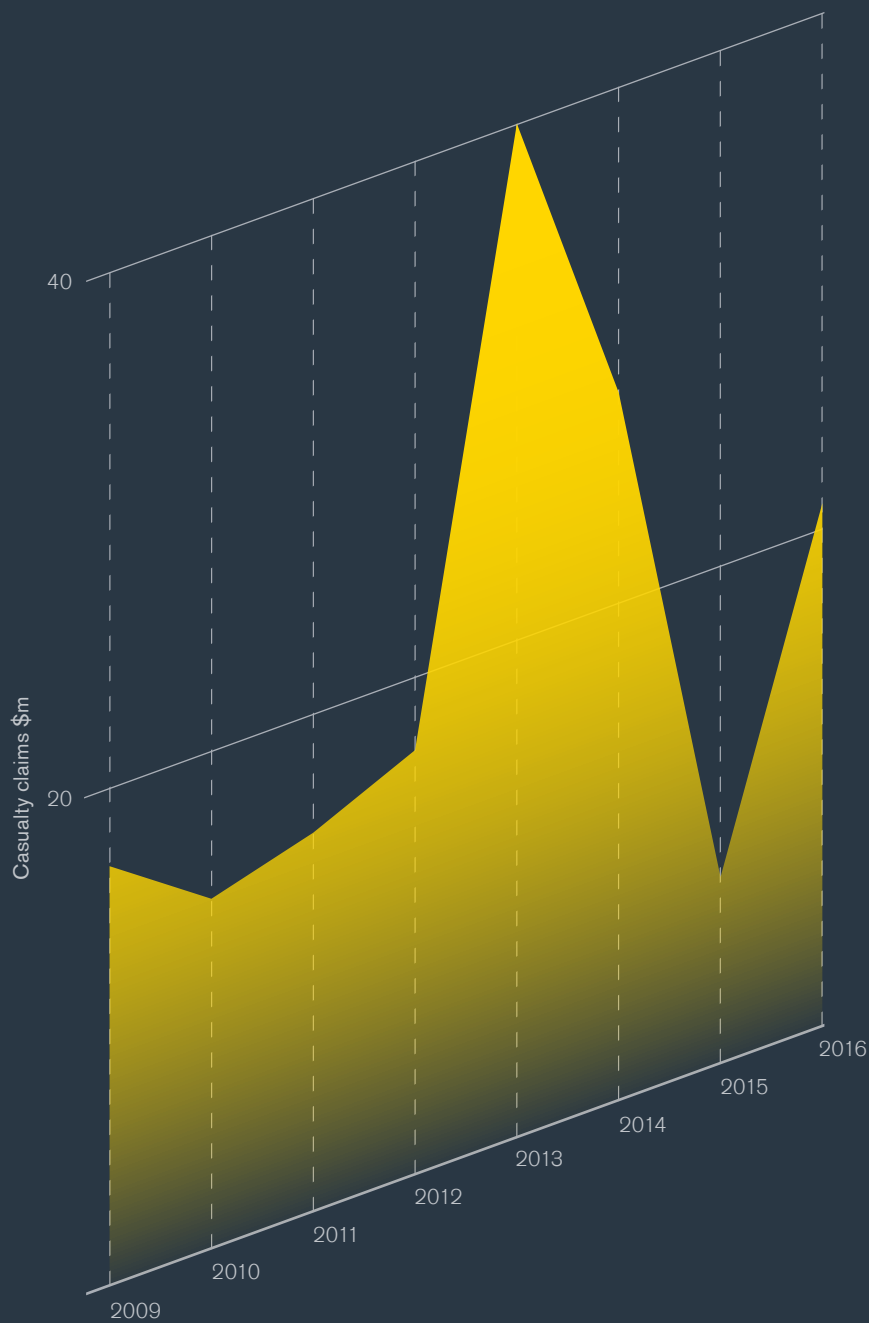
NOS ÚLTIMOS ANOS, HOVE REDUÇÃO SIGNIFICATIVA DE SINISTROS RELACIONADAS COM PESSOAS QUE REPRESENTAM METADE DE TODAS OS SINISTROS FRICCIONAIS APÓS CRESCIMENTO ROBUSTO ANTES DE 2007.

O custo total de sinistros notificados ao Club nos primeiros seis meses do ano de apólices de 2016 foi encorajador. Isso se repete no ano de apólices de 2015, que foi excepcionalmente favorável, e que teve poucos sinistros de acidentes grandes.

O custo total de sinistros de acidentes é mais variável do que outras categorias de sinistros, uma vez que sinistros grandes tendem a se enquadrar nesta categoria. Outras categorias de sinistros apresentam estabilidade maior.

O custo relativo de cada ano de apólices após uma evolução de seis anos, analisado pelo tamanho da sinistro, demonstra estabilidade continuada dentro do custo de sinistros menores. A variação no custo geral de cada ano é orientada pelo número e gravidade de sinistros grande a contribuição conjunta do Club.

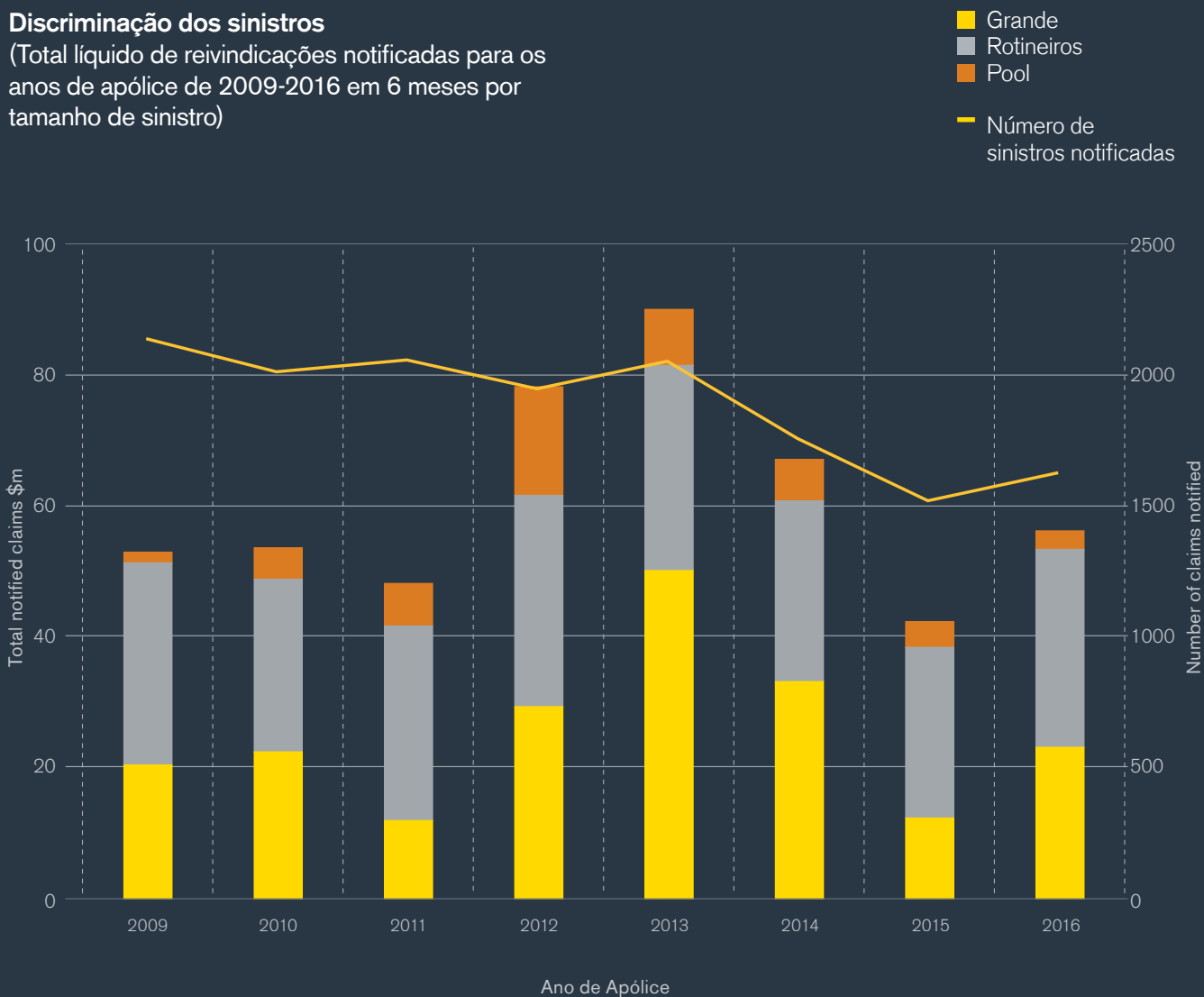
SINISTROS DE ACIDENTES
O CUSTO TOTAL DE
SINISTROS DE ACIDENTES
É MAIS VARIÁVEL DO QUE
EM OUTRAS CATEGORIAS
DE SINISTROS.



Sinistros

Discriminação dos sinistros

(Total líquido de reivindicações notificadas para os anos de apólice de 2009-2016 em 6 meses por tamanho de sinistro)



Seis meses no ano de apólices de 2016, há dados limitados disponíveis com os quais estimar o resultado do ano. Portanto, as estimativas foram prudentes. Contudo, o custo total de sinistros notificadas até o presente foi encorajador e está, em termos gerais, em linha com os anos de apólice de 2009 e 2010, que foram anos favoráveis para o Club.

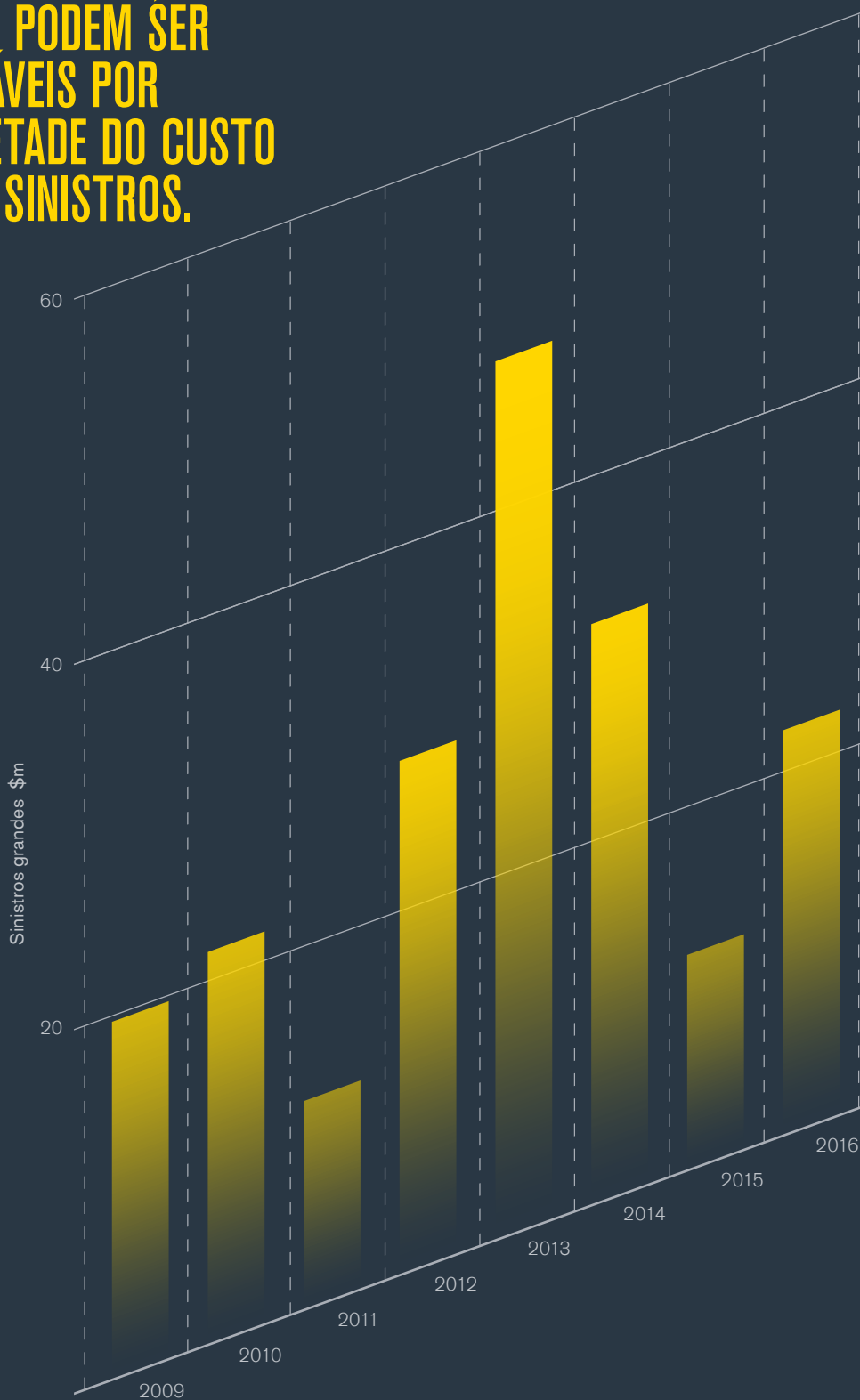
A imensa maioria dos sinistros notificadas ao Club tem custo inferior a US\$ 0,5 milhões. A alta frequência de tais sinistros, quase 300 por mês, significa que o custo total é menos suscetível a sinistros individuais e relativamente consistente de ano para ano, seja em número ou custo médio das alterações de sinistros.

Em anos recentes, o número de sinistros apresentadas ao Club teve queda constante, apesar do aumento em tonelagem registrada. Esta redução ocorreu devido a vários fatores, alguns sob controle do Club, como seleção de risco e franquias individuais, e outros fora do controle do Club, como o impacto do ambiente macroeconômico sobre a economia global.

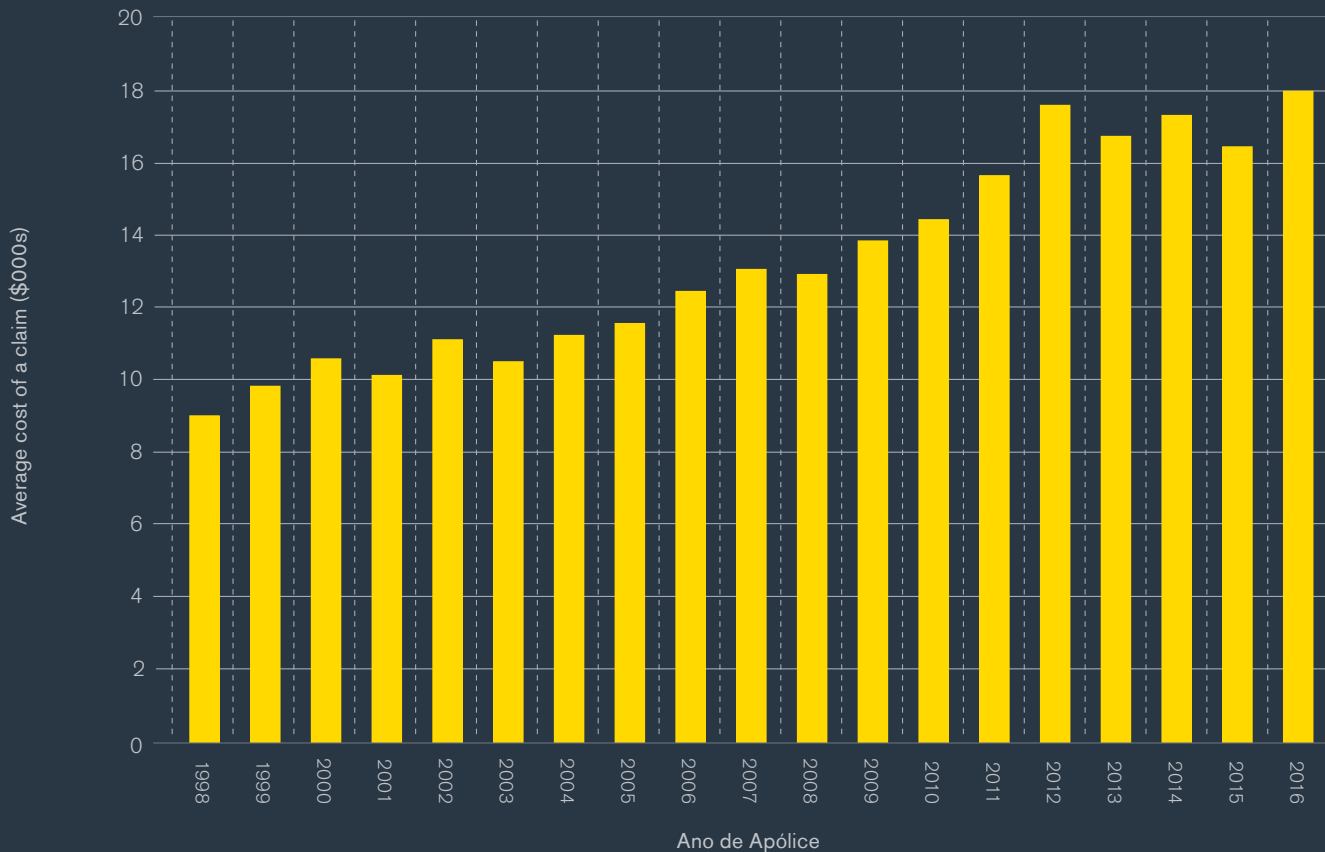
A tendência de longo prazo continua a ser baixa, porém, a frequência de sinistros nos primeiros seis meses do ano de apólices de 2016 é um pouco mais alta do que o período equivalente do ano de apólices de 2015, que foi muito favorável.

A mudança não é significativa e o ambiente de sinistros continua a ser bom.

**SINISTROS GRANDES
EM MÉDIA, O CLUB RECEBE
APENAS 4 SINISTROS
GRANDES POR MÊS,
MAS ELAS PODEM SER
RESPONSÁVEIS POR
QUASE METADE DO CUSTO
TOTAL DE SINISTROS.**



Custo médio de um sinistro - rotineiro < US\$ 0,5 milhões (por ano de apólices)



UM AUMENTO AGENTUADO E SUSTENTADO DA FREQUÊNCIA DE SINISTROS LEVARIA A UM CUSTO ADICIONAL SIGNIFICATIVO PARA O CLUB.

O custo médio dos sinistros em todas as categorias está aumentando, embora os sinistros referentes a pessoal, como ferimentos ou doenças com tripulação, tem a crescer mais rápido.

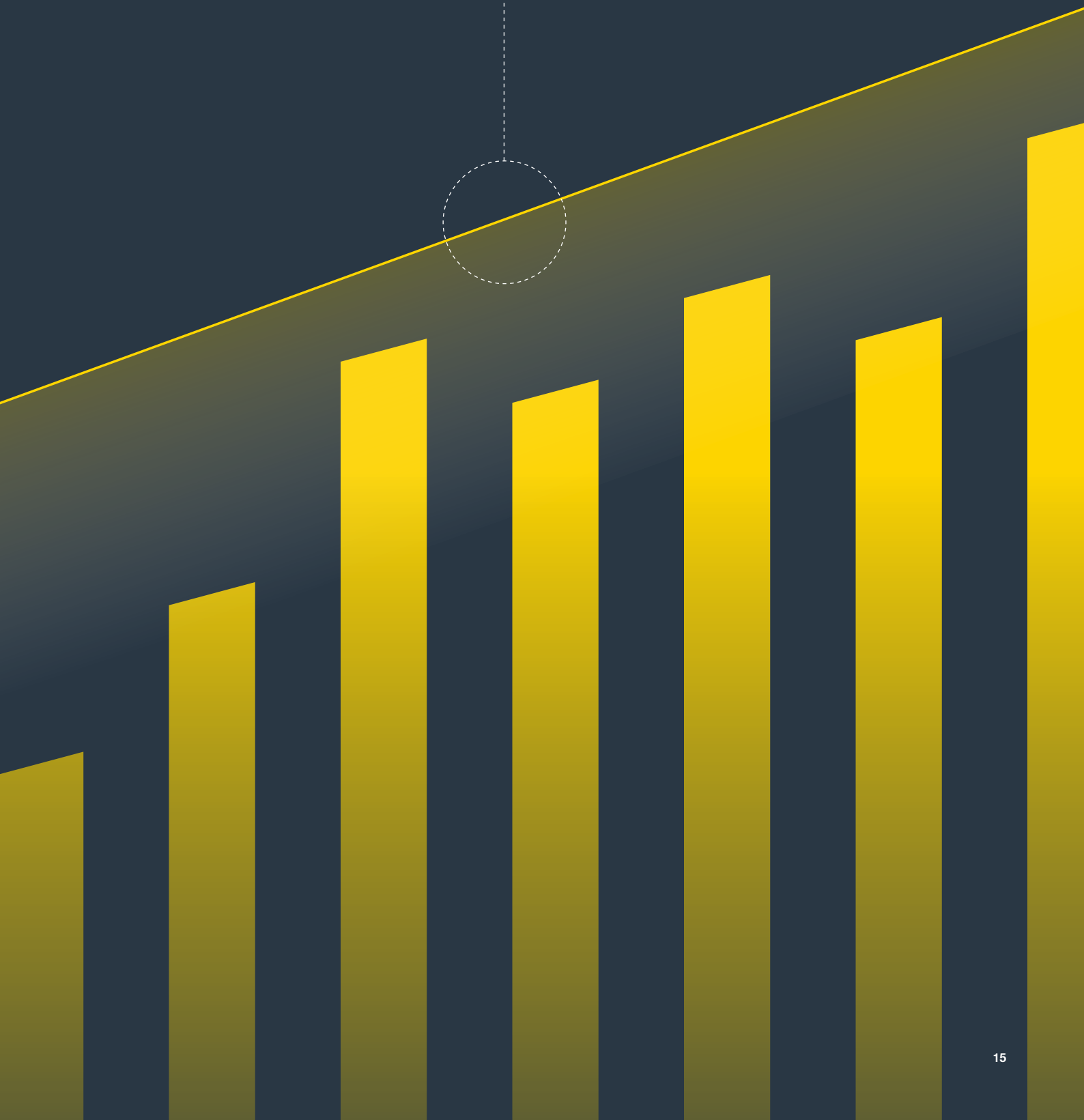
Como informado em revisões anteriores, o número e gravidade dos sinistros grandes (aquelas com custo total superior a US\$ 0,5 milhões) continuam a ter um impacto significativo sobre o custo total de um ano de apólices. Embora a frequência de tais incidentes seja baixa, o custo, em um ano médio, é quase metade do custo total de sinistros do ano de apólices.

O número relativamente pequeno de sinistros de alto valor traz volatilidade ao custo total de sinistros. O Club continua a comprar resseguro para, ao mesmo tempo, se proteger contra esta volatilidade e reduzir o montante de dinheiro dos Membros que é obrigado a manter como capital.

O custo de sinistros grande nos primeiros seis meses do ano de apólices de 2016 foi favorável, embora consideravelmente mais elevado do que no ano de apólices de 2015.

4-5%

Inflação em 4-5% na maioria das categorias de sinistros



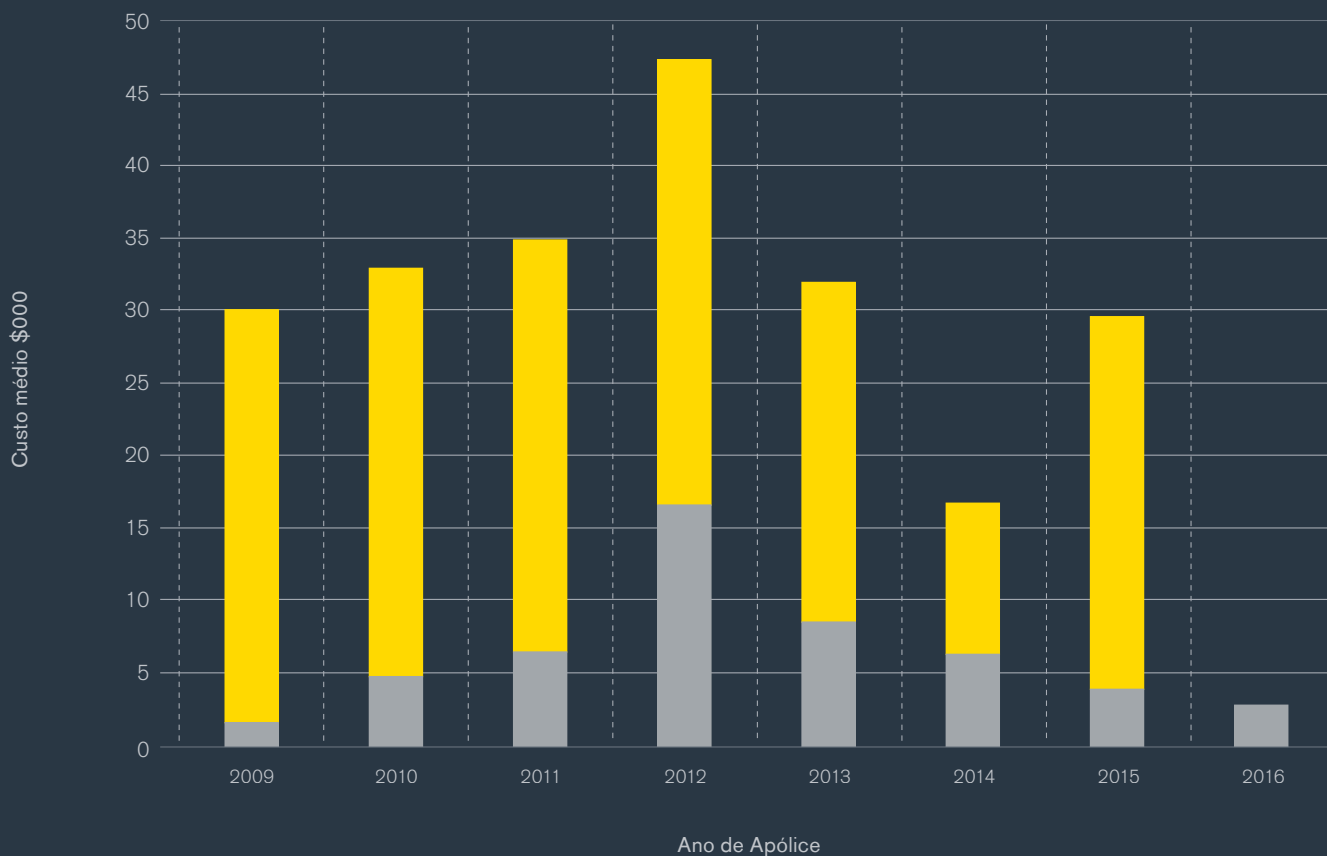
**OS CUSTOS TOTAIS DO POOL
NOS PRIMEIROS 6 MESES DO
ANO APÓLICE DE 2015 SÃO
RELATIVAMENTE BAIXOS.**

\$140M

EXCEDENTE RECORDE DO POOL DO CLUB

Contribuição do Club para sinistros do pool em 6 e 18 meses (por ano de apólices)

■ Em 18 meses
■ Em 6 meses



O Club tem um histórico excelente em relação às maiores sinistros do setor de P&I e desde 2013 não notificou sinistros para o Pool. As contribuições feitas para sinistros notificadas por outros Clubes, portanto, geraram um excedente significativo no histórico do Pool do Club superior a US\$ 140 milhões.

Esse excedente não integra o capital do Club, mas serve para reduzir futuras contribuições para o Pool do Club.

Em anos recentes, a taxa de contribuição menor do Club o protegeu contra os custos cada vez mais altos e a volatilidade resultante dos sinistros do pool.

Como resultado do excedente do pool do Club, a contribuição destes para os sinistros do Pool é aproximadamente 4% abaixo de sua fatia de mercado.

Ao considerar o requisito de prêmio para o próximo ano, o Club procura chamar prêmio suficiente para satisfazer o custo de previsão de sinistros de um ano médio dado o perfil de risco do Club. Com o intuito de estabelecer o custo futuro de sinistros, o Club investiu em seu modelo interno para melhorar o entendimento do vínculo entre os riscos aceitos e a probabilidade da experiência de sinistros.

Para manter o histórico de equilíbrio de subscrição do Club, as taxas de prêmios devem reagir ao crescimento em custo através da inflação de sinistros.

Questões da indústria

Governança

Durante muitos anos, houve uma ampla representação dos Membros na governança do Club; 33 dos possíveis 35 - diretores eram representantes das frotas registradas.

Contudo, o ambiente regulatório mudou de modo a favorecer conselhos bem menores, composto por pessoas com conhecimento técnico de seguros bem desenvolvido, e que exigia maior tempo dedicado a questões regulatórias. Estes eventos não eram muito adequados para a estrutura mútua.

Portanto, o Club considerou como melhor satisfazer as expectativas regulatórias e, ao mesmo, se beneficiar da participação em sua governança dos representantes seniores dos mais variados Membros.

Os diretores existentes concordaram que o enfoque correto seria introduzir um Comitê de Membros que se concentrasse em representar as ideias dos Membros em assuntos de interesse mútuo com relação à navegação e responsabilidades afins e, ao mesmo tempo, deixar as questões regulatórias para um conselho de administração menor. As novas providências passaram a vigorar na Assembleia Geral Ordinária em 19 de novembro e os planos para o Comitê já indicaram manifestações de interesse de armadores que querem contribuir com suas ideias e experiência em questões de navegação, mas que não tinham tempo para assumir as obrigações totais de um Diretor.

Questões do Setor

Durante o ano, os Administradores publicaram para os Membros informações no website e relatórios regulares para os Conselhos, referentes a questões do setor envolvendo responsabilidade marítima, muitas das quais estavam sujeitas ao trabalho realizado de forma colaborativa em subcomitês do International Group (IG).

Os Administradores contribuem para muitos aspectos dos assuntos do Grupo, atendendo ao presidente atual dos Administradores do IG, os presidentes de vários subcomitês do IG influentes e os participantes de vários subcomitês. O UK Club continua a apoiar fortemente o sistema mútuo e dá grande valor na capacidade continuada dos armadores através do IG de ter uma voz na IMO e influenciar o desenvolvimento do direito marítimo internacional.

Convenção de Gerenciamento de Água de Lastro

A Convenção de Gerenciamento de Água de Lastro foi adotada pela IMO em 2004 e entrará em vigor em 8 de setembro de 2017, doze meses após a ratificação por pelo menos 30 estados representando pelo menos 35% da tonelagem global.

O Club tem participado de um grupo de trabalho do IG para estudar as exigências da legislação de água de lastro e avaliar as implicações das novas regulamentações de água de lastro para a cobertura do Club considerando as responsabilidades potenciais para multas ou sinistros de danos ambientais.

O UK Club reconheceu desde o início que esta é uma Convenção onde complicações técnicas apresentam um desafio de conformidade para os armadores e que, portanto, é inteiramente apropriado, e nos interesses mútuos dos Membros, que o Clube adapte sua cobertura para responder a novos riscos. Esperamos que todos os clubes do IG tenham uma visão semelhante, reforçando o valor contínuo do sistema mútuo para os armadores.

Convenção sobre o Trabalho Marítimo

A revisão do ano anterior observou que o Conselho decidira que o Club deveria proporcionar maior segurança financeira, que seria necessária para responder a até quatro meses de salários não pagos, a ser incluída nas alterações da MLC que devem entrar em vigor em janeiro de 2017.

Durante 2016, o Grupo de Trabalho MLC do IG considerou várias questões técnicas referentes à oferta de cobertura, segurança financeira quanto aos salários, responsabilidade de repatriação em abandono e resseguro de exposição agregada.

Uma forma comum de redação foi elaborada para os Clubes expressarem os termos pelos quais os Certificados de Segurança Financeira da MLC devem ser fornecidos e os detalhes dos mesmos Certificado foram muito discutidos com os Estados através de um Grupo de Correspondência criado pelo IG.

Ao contrário de outras convenções internacionais sobre transporte marítimo, onde o País de Bandeira emite um certificado para confirmar que a segurança financeira é comprovada por um "cartão azul" de um P&I Club, o Certificado de Segurança Financeira é emitido pelo próprio Club.

Em 7 de outubro de 2016, FAQs bem detalhadas e uma circular (16/16) emitida para os Membros explicam a questão.

Sanções

Em 2016, sanções foram uma questão de interesse para vários membros pois os afretadores começaram a analisar oportunidades de comércio no Irã, após o anúncio em janeiro de 2016 que o Irã tinha mudado seu programa nuclear em conformidade com suas obrigações da JCPOA, tomando medidas criadas para garantir que seu programa nuclear se limitaria (ao menos por um período) a fins pacíficos.

Contudo, enquanto os Clubes se encontraram estavam prestes a contratar seguros para certos riscos referentes ao Irã, as sanções primárias dos EUA continuaram a afetar empresas domiciliadas nos EUA quanto o programa de resseguro do IG, criando um risco de defasagem de recuperação que, em algumas circunstâncias, recairiam sobre o armador. Este foi rapidamente identificado como um risco não restrito aos armadores iranianos ou aqueles comercializando com o Irã, mas um que, potencialmente, afeta qualquer armador que pode ter um sinistro com uma conexão iraniana por colisão, transbordo ou outros casos fortuitos.

Uma solução provisória foi a compra de resseguro alternativo, fora dos EUA, para garantir que, para um sinistro de até aproximadamente US\$ 1 bilhão, qualquer insuficiência potencial de resseguros poderia ser coberta com o uso de pool complementar para futura insuficiência. Contudo, o objetivo de prazo mais longo é garantir providências de licenciamento adequado para que a cobertura de P&I que seja essencial para o comércio marítimo operar sem risco de ser prejudicado pela causalidade de um vínculo iraniano com um sinistro.

As sanções continuam a ser um instrumento normal para os governos exercerem influência por pressão econômica; em 2016, Rússia, Síria, Sudão do Sul e Coreia do Norte foram alvo de sanções.

Análise STOPIA e TOPIA

Os Membros que operam petroleiros continuamente conhecem os acordos em vigor de 2006 conhecidos como STOPIA (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement – Acordo sobre Indenização de Poluição causada por Petroleiro Pequeno) e TOPIA (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement – Acordo sobre Indenização de Poluição causada por Petroleiro).

O STOPIA dispõe que o proprietário de uma embarcação envolvida em incidente de poluição de óleo previsto no protocolo do do Fundo IOPC de 1992 a reembolsar o Fundo de 1992 referente a qualquer indenização paga pelo Fundo como resultado do limite da embarcação conforme o CLC 1992 estar abaixo de SDR 20 milhões. O TOPIA dispõe que os armadores indenizem o Fundo Suplementar por 50% do ressarcimento que ele pagar nos termos do Protocolo do Fundo Suplementar por danos por poluição de óleo nos Estados do Protocolo.

A finalidade dos acordos era ajudar a garantir que os custos gerais dos sinistros de poluição no sistema de convenção internacional fossem igualmente compartilhados entre armadores e destinatários de óleo e incentivar a ratificação do Protocolo do Fundo Suplementar.

Houve provisão para rever os acordos após 10 anos para avaliar se o equilíbrio estava sendo mantido ou se seriam tomadas medidas para alterar os acordos.

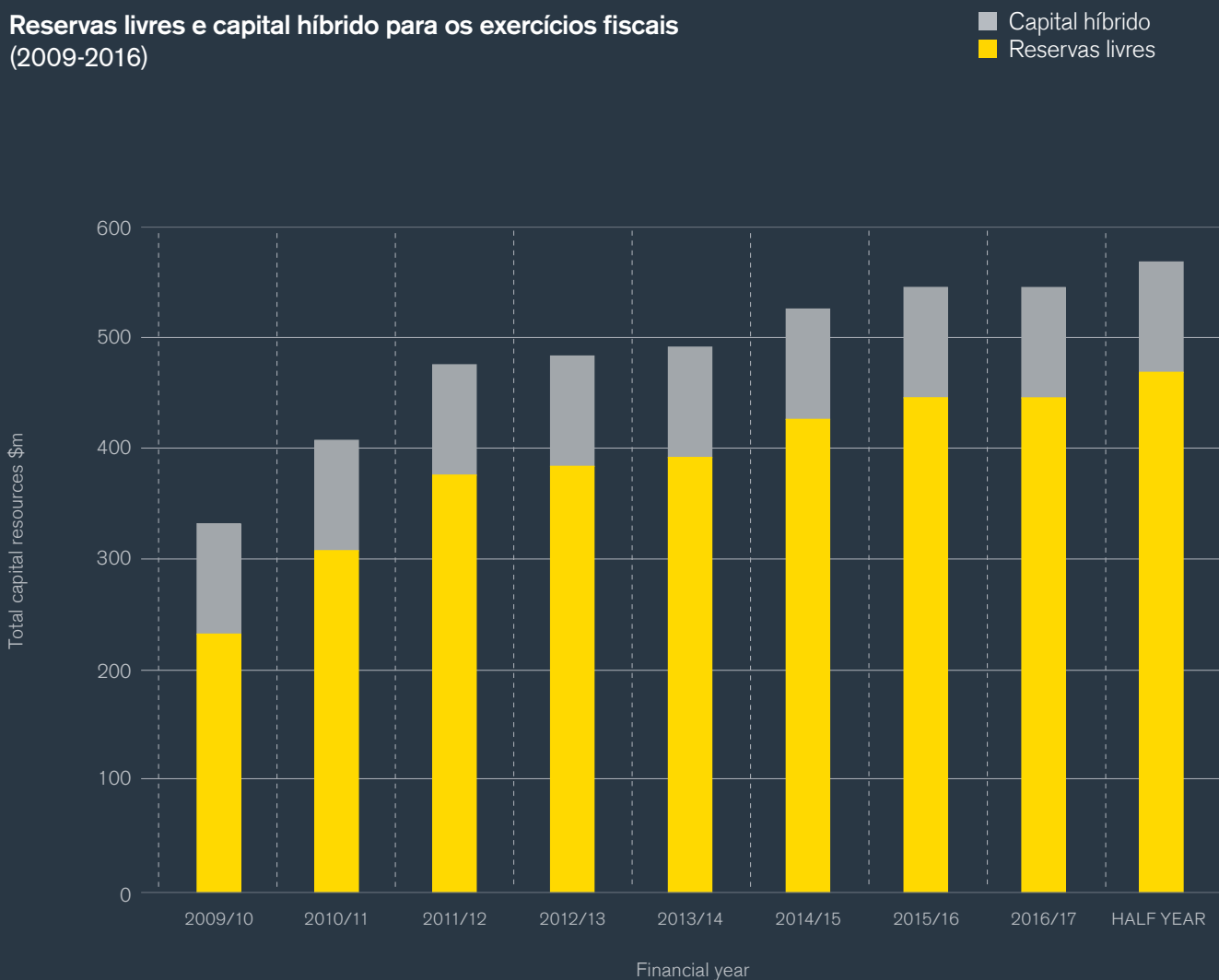
Uma análise, realizada em colaboração com o Fundo IOPC e com outras associações setoriais inclusive INTERTANKO e ICS, mostrou um valor maior pago pelos armadores do que pelos destinatários do óleo no período 2006 a 2016. Contudo, o quadro geral que considera os anos anteriores e a queda nos pagamentos esperados devido ao Fundo IOPC continua a ser de equilíbrio aproximado. Foi assim decidido que não serão feitas alterações a nenhum dos acordos como resultado desta revisão.

A FILOSOFIA DO CLUB QUANTO A GESTÃO DE CAPITAL É A DE TER CAPITAL SUFICIENTE PARA MANTER FORÇA SEM REter VALORES EXCESSIVOS DOS FUNDOS DOS MEMBROS.

Aplicar esta filosofia faz com o que Club:

- (a) definir um apetite para empregar todo o capital que ele reter para benefício dos Membros;
- (b) usar técnicas de gerenciamento de riscos, como resseguro e modelagem de capital, para minimizar a quantidade de capital que deve ser retida; e
- (c) retornar capital aos Membros quando possível.

Reservas livres e capital híbrido para os exercícios fiscais (2009-2016)



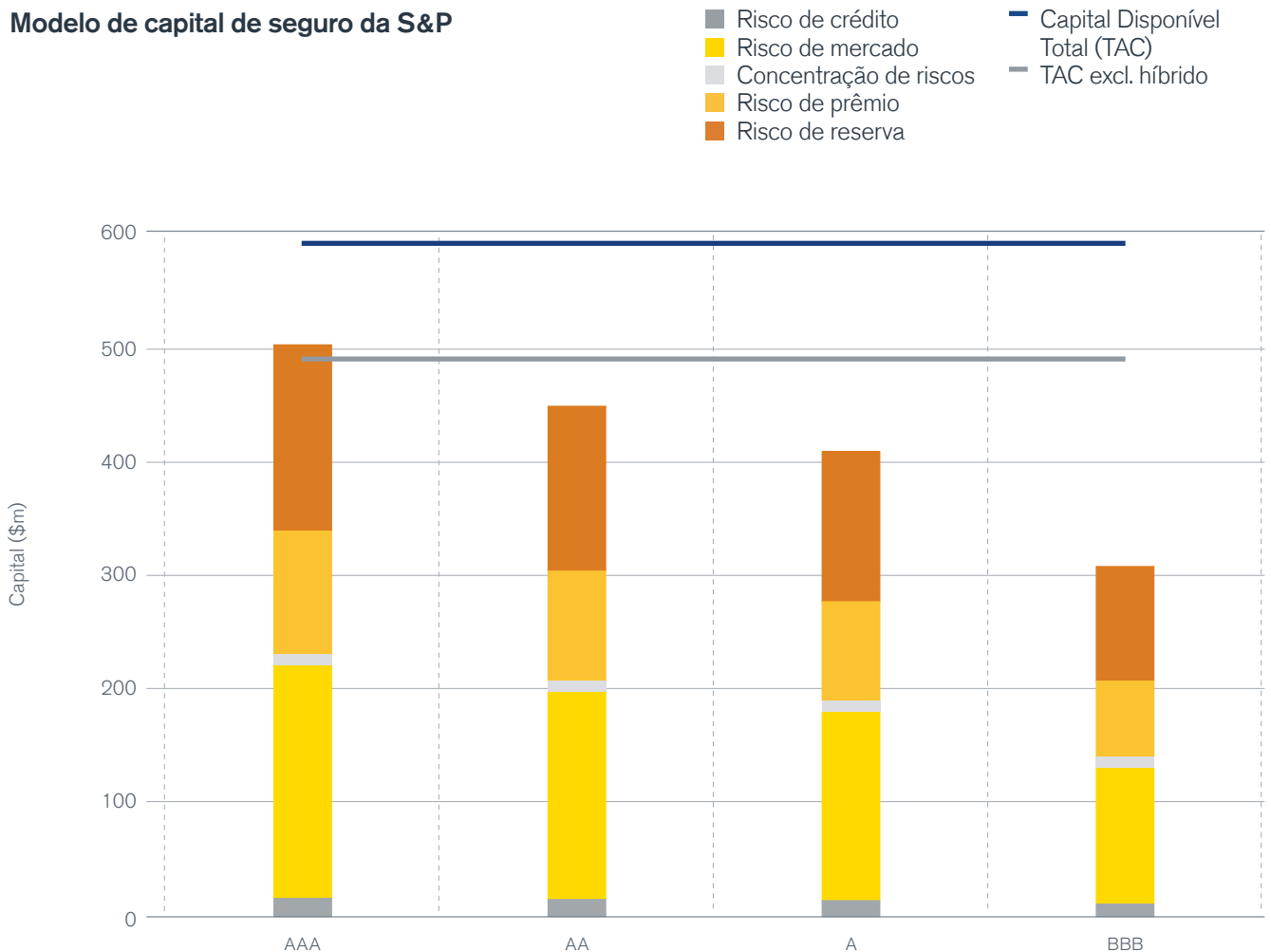
Apetite de risco

O Club mantém várias metas de capital referentes tanto a agências de classificação quanto a requisitos regulatórios. A meta do Club é manter capital suficiente para atender os vários requisitos mais folgas adequadas. As folgas foram concebidas para que o Club possa enfrentar um evento de choque e continue a ter capital suficiente para atender os vários requisitos.

O gráfico abaixo mostra a posição de capital do Club em comparação com os modelos de capital da S&P.

No próximo ano, o Club começará a divulgar relatórios públicos nos termos do novo regime de capital Solvência 2. Em teoria, esta divulgação permitirá aos Membros e seus corretores a avaliar os níveis de capital dos diferentes clubes do IG contra os riscos que estão aceitando. Devido às estruturas de clubes diferentes no IG, as comparações entre clubes pode ser difícil, porém, a divulgação deve informar uma discussão sobre a redundância de capital ou risco excessivo dentro de um clube e os mecanismos disponíveis para tal clube ao gerenciar seu capital.

Modelo de capital de seguro da S&P



A ROBUSTEZ DE CAPITAL PERMITIU AO CLUB DESCONTAR O PRÊMIO DUAS VEZES NOS ÚLTIMOS ANOS, ENTREGANDO ASSIM UM BENEFÍCIO REAL AOS MEMBROS E INFUNDIR CONFIANÇA PARA O FUTURO.

Gestão de Risco

O Club procura usar de maneira mais eficiente seus recursos de capital por meio de técnicas de gestão de riscos.

Ao gerenciar de maneira eficientes o risco de um evento de choque ou uma série de eventos, o Club pode manter menos dos fundos de seus Membros e, ao mesmo tempo, aumentar a estabilidade e a previsibilidade de resultados.

O Club desenvolveu um modelo interno sofisticado que considera os riscos específicos que enfrenta. Ao receber aprovação do regulador do Reino Unido, este modelo pode ser usado para calcular o requisito de capital para o veículo de seguro do Club. Como o modelo é calibrado especificamente para os riscos do UK Club, o capital que o Club precisa manter é menor do que se tivessem sido aplicados os fatores padrão gerais.

Um dos principais benefícios deste modelo interno é que permite ao Conselho compreender melhor os riscos enfrentados e avaliar de forma mais precisa a eficiência e

eficácia das compras de resseguro em termos de economia de capital e gasto líquido previsto.

Com respaldo nesta análise, o Club comprou programa de resseguro compreensivo para reduzir o risco de perda de capital em um ano com sinistros extremamente onerosos – originados de alto número de sinistros ou sinistros excepcionalmente grandes. Reduzir este risco permite ao Club reter menos capital.

O Club procura crescimento em seus mercados escolhidos para alcançar a escala maior. No entanto, o crescimento é controlado por critérios de subscrição rigorosos com o intuito de não comprometer a forte posição de capital ou metas de índice combinado do Club.

A escala maior tem o benefício de disseminar o risco e, portanto, reduzir a volatilidade dos sinistros. Uma redução na volatilidade aumenta a eficiência de capital, permite previsões mais precisas e, portanto, melhora a estabilidade financeira. A escala reduz também o custo por unidade de operar um Club mundial.

Retorno de capital para os Membros.

Em 20 de agosto de 2016, as reservas livres do Club alcançaram US\$ 472 milhões, com outros US\$ 99 milhões de capital híbrido, somando reservas totais livres e capital híbrido de US\$ 571 milhões. O total de reservas livres e capital, assim, cobre a receita líquida do prêmio do Club de 188%, uma das melhores de nosso mercado.

O Club pôde retornar fundos aos Membros duas vezes nos últimos quatro anos por meio de um desconto de prêmio mútuo. Isso demonstra a ambição do Club de retornar fundos para os Membros sempre que possível e, ao mesmo tempo, reter posição de capital robusta. Se as circunstâncias permitirem, especialmente no evento de forte subscrição ou desempenho dos investimentos, o Club pode esperar fazer mais retornos no futuro.

AAA

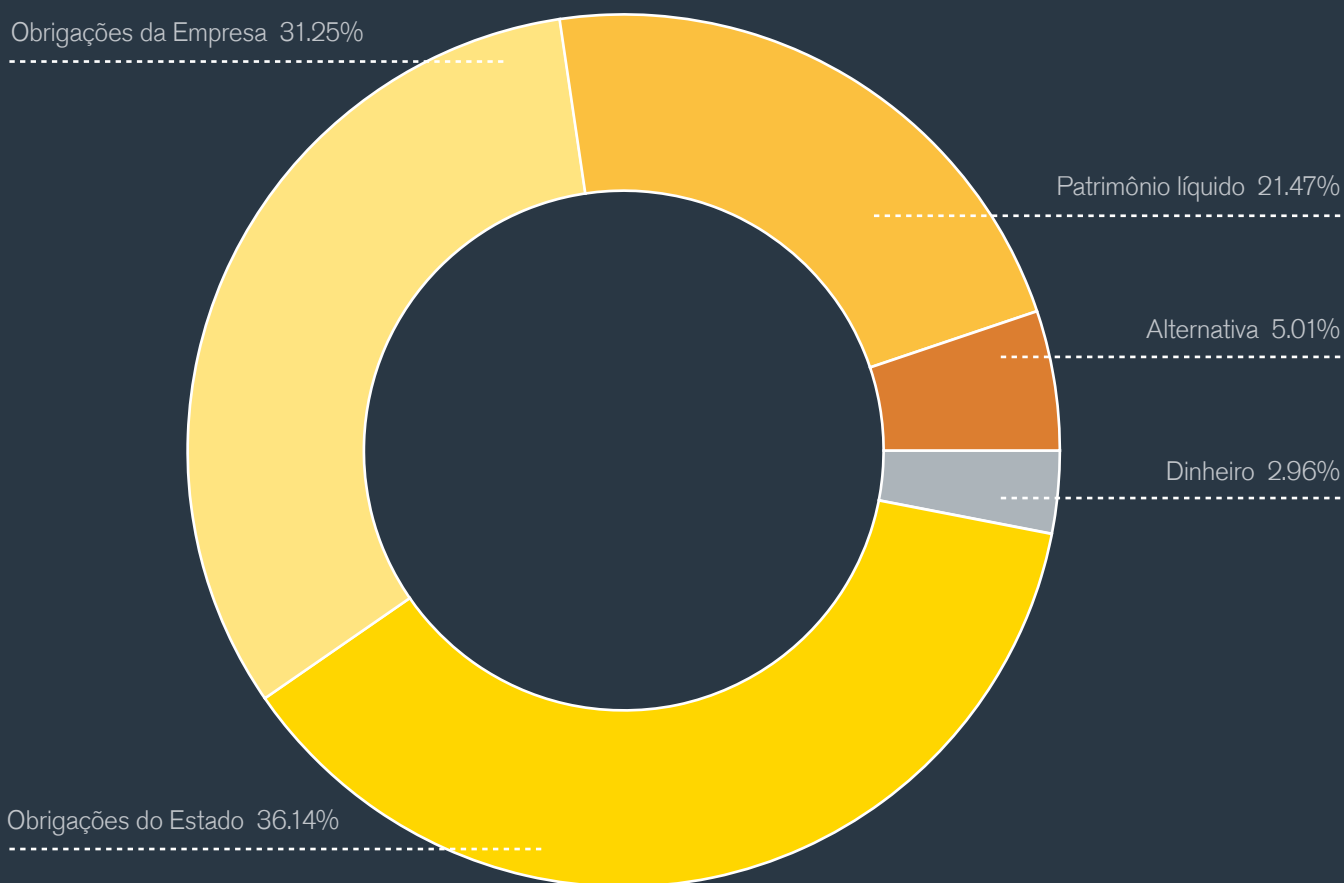
**CLASSIFICAÇÃO
DO MODELO
DE CAPITAL DA
STANDARD &
POORS**

\$571M

**RÉSERVAS LIVRES GERAIS
E CAPITAL HÍBRIDO**

**NOSSO OBJETIVO É CONSEGUIR UM
RETORNO SUPERIOR DOS ATIVOS DO CLUB,
PROTEGENDO O CAPITAL DO CLUB CONTRA
RISCOS DE MERCADO EXCESSIVOS.**

Posicionamento do portfólio
(em 19 de agosto de 2016)



Economic background Cenário econômico e retorno de investimentos

O primeiro semestre do exercício fiscal 2016/17 foi positivo para todas as classes de ativos, com um forte desempenho de títulos, bonds e investimentos alternativos.

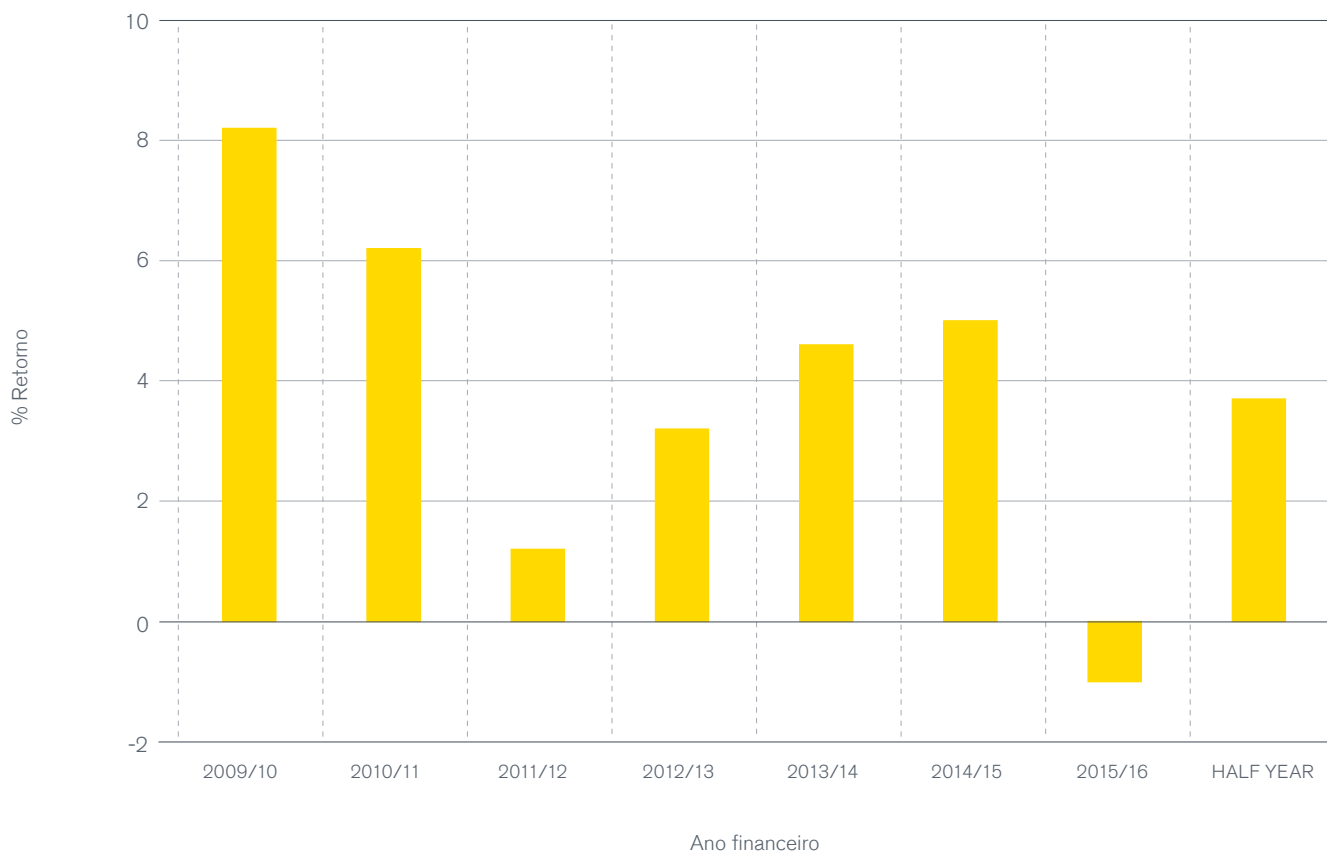
O cenário econômico foi caracterizado por crescimento moderado, baixa inflação baixa e elevada incerteza geopolítica. Os mercados continuam a ser orientados pelas ações dos bancos centrais e uma política monetária adaptável sustenta os preços de ativos. Este foi um período volátil nos mercados de câmbio, com política monetária regional divergente e, em especial, o referendo sobre a UE no Reino Unido resultando um declínio acentuado da libra esterlina.

Posicionamento do portfólio

Orientado por retornos particularmente fortes de títulos e alternativos, o portfólio de investimentos do Club retornou 3,7% para os primeiros seis meses do exercício fiscal.

Com os portfólios de renda fixa, a alocação de títulos institucionais sofreu redução no desempenho, embora isto tenha sido parcialmente compensado por deter títulos públicos com data mais longa que sofreram acréscimo. Em meses recentes, a posição ativa principal dentro do portfólio de títulos foi uma posição mais pesada para títulos norte-americanos com posições mais leves na Europa e no Japão. Dentro da alocação alternativa, as posições em ativos de infraestrutura foram os direcionadores primários dos retornos.

Retorno do investimento (portfólio consolidado de UK P&I)



UK P&I É ADMINISTRADA POR THOMAS MILLER, UM GRUPO DE SERVIÇOS DE SEGUROS, PROFISSIONAIS E INVESTIMENTOS ESPECIALIZADOS INTERNACIONAIS.

Thomas Miller está liderando o caminho na definição de excelência em todos os serviços de seguros, profissionais e de investimento.

O Thomas Miller Group é um prestador de serviços de seguros, profissionais e de investimento independente e internacional. A maioria das empresas de propriedade do grupo ou sob sua administração são reconhecidas como líderes em seu mercado.

As origens de Thomas Miller encontram-se na oferta de serviços de gestão para organizações mútuas, especialmente nos setores de transporte marítimo internacional e indenização profissional onde, hoje, ele administra uma grande porcentagem dos principais mútuos de seguro.

As principais atividades são:

- Gestão de mútuos de seguro para serviços de transporte e indenização profissional
- Gestão de investimentos para instituições e clientes privados
- Serviços profissionais incluindo serviços jurídicos, cativos e gestão de sinistros
- Administração de agência geral.

100%

Bar Mutual oferece seguro de indenização profissional para advogados de tribunal autônomos na Inglaterra e do País de Gales.

RESUMIDAMENTE...
THOMAS MILLER ADMINISTROU RECEITA DE PRÊMIO ANUAL DE TRANSPORTADORAS SUPERIOR A US\$ 700 MILHÕES.

2300

A ITC tem mais de 2.300
Membros em mais de 100 países.

95%

A PAMIA oferece seguro de indenização profissional para mais de 95% dos advogados de patentes e marcas do Reino Unido e Irlanda em prática privada.

39000

**O UK DEFENCE CLUB
É O MAIOR CLUBE DE
DEFESA DO MUNDO,
SEGURANDO MAIS DE
3.900 EMBARCAÇÕES.**

70%

Hellenic War Risks segura mais de 70% de todas as embarcações sob propriedade da Grécia.

\$4BN

Fundos de investimento de Thomas Miller sob sua gestão.

80%

TT Club segura 80% dos contêineres do mundo e 30% dos portos.

**AUXÍLIO PONTUAL E
EXPERIÊNCIA LOCAL
ESTÃO SEMPRE
DISPONÍVEIS PARA OS
MEMBROS DO CLUB.**



UK P&I CLUB
IS MANAGED
BY **THOMAS
MILLER**

UK P&I CLUB 