

新编海上保险

朱世昌 张晓萌 主 编

气象出版社

(京)新登字 046 号

内 容 提 要

本书论述了海上保险的基本理论和经营实务,同时,还阐述了国内外海上保险市场的发展和竞争的状况,内容十分广泛,丰富。

本书可供各级保险业职员、有关院校师生、以及从事对外贸易工作的人员阅读参考。



前 言

值此中国人民保险(集团)公司成立46周年和中国保险业实行产、寿险分业经营一周年之际,我们怀着十分喜悦的心情,以《新编海上保险》一书,献给广大保险同仁、保险院校师生、和所有从事对外贸易工作的朋友,以及所有关心、热爱、支持保险事业的女士们、先生们,愿此书对诸位朋友均有所裨益。

本书是为了满足中国保险管理干部学院财产保险专业海上保险教学的需要,同时也是为了满足各级财产保险公司国际业务部适应保险市场激烈竞争,加速业务培训,迅速提高从业人员的业务素质 and 综合能力的迫切需要而编写的。

本书取材立足于现代海上保险的最新理论:中华人民共和国保险法;新的财产保险条款、费率;以及新的机动车辆保险条款、费率;跟单信用证统一惯例(UCP500);1990国际贸易术语解释通则;吸取了国内外同行的研究成果,并借鉴于国外海上保险的先进经验,力求理论联系实际,兼顾我国保险与国际保险接轨,注重技术性、系统性与适用性。内容十分广泛,丰富。

本书作者中既有在高校工作三十多年,从事保险理论研究与教学的资深教授,又有在保险公司工作多年,从事具体海上保险业务的部门经理。本书是我们携手合作,共同编著,可谓是“理论与实践相结合”的成果。因此,我们要求这本书理论与实践并

重，同时注重其实用价值。

本书执笔由朱世昌（第五章及内容提要，前言，附录），张晓萌（第三、六、七、八、九章），刘亚非（第一、二章），袁建华（第四、十章），全书由朱世昌、张晓萌构思并统筹，由余辛根主审。王洁夫也参加了编写。

最后，在本书出版发行之际，谨向曾给予我们支持的中国保险管理干部学院的院领导及湖南省财产保险分公司国际业务部的领导，以及有关专家、学者、教授、老师，朋友们表示深深的谢意。

由于作者水平和条件所限，书中不足和错误之处在所难免，敬请读者批评指正。

编著者

1997年7月于长沙

第一章 海上保险导论

海上保险是海上特定领域范围内的一种保险。它具有国际性，与国际航运、对外贸易、国际金融息息相关。它的立法、适用条款在国际范围内逐步趋向统一。

学习海上保险的基本理论、掌握海上保险的经营实务、了解国际海上保险市场、熟悉国际惯例和有关公约，对发展我国海上保险事业，具有重要意义。

第一节 海上保险的概念、特征和作用

一、海上保险的概念

海上保险是指以海上运输有关的财产、利益或责任作为保险标的的一种保险。它涉及到的主要标的有：船舶、货物、运费及船东责任等。海上保险在性质上属于财产保险范畴，是一种特殊形式的财产保险。目前世界对保险的分类，比较普遍的分为四种。即：财产保险、责任保险、保证保险和人身保险。海上保险在各类保险中，历史最长，起源最早。远在公元前 2000 年左右，航行于地中海的船舶，由于构造简陋，抵御海上风浪的能力弱，因而在航海过程中要冒极大的风险。为了保障海上航运和贸易的安全，商人从长期实践中摸索出由多数人来分摊海上不测事故所致的损失。正是由于这种原因，近代保险制度的发展，首先从海上保险开始，并逐渐形成和建立起来了。

随着科学技术的发展，人们对各种自然灾害和意外事故的预

防和控制能力不断取得进步。但是，灾害事故的发生仍不能完全避免，加上新出现的风险，经常威胁着人们生命和财产安全。因此，为使生产得以发展，生活保持安定，通过保险进行经济补偿仍是一种最经济的有效方式之一，也是现代社会进行再生产的必要条件。海上保险不仅表现为一种经济补偿关系，同时也体现为一种法律关系。在海上保险所体现的这种经济关系和法律关系中，经济关系是基础，不同的经济关系决定着不同的法律关系，法律关系是经济关系的反映，但它作为上层建筑的一个组成部分，对经济关系具有一定的反作用。两者相互统一，共同构成海上保险定义的内容。

海上保险通过集合众多面临遭受同种风险的经济单位，处理可能发生的特定偶然事件，以确保社会经济生活的安定，但是确定这种经济补偿关系是通过订立海上保险合同，由投保人交纳保险费，建立保险基金，保险人按照合同规定履行赔偿义务而实现的。所以，海上保险中的法律关系的分析，成了海上保险定义所要解决的主要问题。

国际上解释海上保险定义都是与海上保险合同联系在一起。海上保险作为一种法律关系而存在，并非由于国家法律上的某种特殊规定，而是出于海上保险当事人之间相互达成的协议或签署的合同。

英国《1906年海上保险法》收集了2000例保险案例，对海上保险曾下过这样的定义，“海上保险合同是保险人按照合同规定的承保范围对被保险人遭遇海上损失时，亦即当其遭受海上冒险而发生损失时，承担赔偿责任的合同。”美国对海上保险所下的定义是“海上保险是被保险人按照约定向保险人支付保险费，保险人按照约定当被保险人所有处在海上危险中的特定利益受到损失时承担赔偿责任的合同”。我国海商法对海上保险的定义与英美国家的定义基本相同，认为“海上保险合同，是指保险人按照约定，

对被保险人遭受保险事故造成保险标的的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。”“海上保险合同的订立，必须用保险人签发的保险单或其他书面文件证明。”

上述各国对海上保险的定义，虽然表述不尽相同，但其精神实质则是一致的，它们都是从合同的角度分析、看待海上保险，并由此得出海上保险的法定定义。这种法定的海上保险定义包含着两层含义。第一，海上保险是一种法律关系。所谓法律关系，是指法律规范在调整人们行为过程中形成的权利和义务的关系。法律关系是法律规范在现实生活中的实现。只有当人们按照法律规范规定结成具体的权利和义务关系时，才构成法律关系。海上保险所以能够体现出一种法律关系，是因为海上保险当事人之间按照合同法规定，订立了保险合同，并由此产生了各自的权利和义务。第二，海上保险是一种权利和义务对等的法律关系。大家知道，所有的保险合同都是一种双务合同，有偿合同，海上保险合同也不例外。海上保险关系的成立，一方面要求投保人交纳一定数额的保险费，另一方面要求保险人按照约定，当保险事故发生造成损失时承担赔偿责任。海上保险关系双方当事人所拥有的这种权利和义务，是一种互为因果的关系。保险人与被保险人之间的权利和义务的关系是一种对等的关系，其权利和义务的转移是有代价的。

二、海上保险的特征

海上保险所承保的风险，包括自然灾害、意外事故、外来原因以及特殊风险、合同或民事责任引起的损失。海上保险与其他保险的区别，主要表现在它所承保的风险是一种“移位”风险，即运输工具和运输货物从一个地区到另一个地区，从一个国家到另一个国家移动过程中的风险。在它们变换场所，变更位置的同时，保险标的完全暴露在各种各样的风险之中，由此显示出同其

他保险不同的一些特征。

（一）承保风险的综合性

海上保险不只保障海上水域的风险，而且包括与航程有关的内河或陆上风险。海上水域的风险基于地理环境和自然条件的不同，比起陆上风险来要大得多和复杂得多。海上保险承保的风险，从性质上看，既有财产和利益上的风险，又有责任上的风险；从范围上看，既有海上风险，又有陆上风险；从风险的种类上看，既有自然灾害和意外事故引起的客观风险，又有外来原因引起的主观风险；从形式上看，既有海陆运输中的动态风险，又有途中仓储的静态风险。因此，海上保险承保的风险具有综合性的特点。

（二）承保标的的流动性。海上保险承保的标的，是以船舶和运输货物为主。船舶和运输货物要求从一个港口到达另一个港口，以实现其航运经营的目的。因此，无论船舶、货物都经常处于流动状态。从这个意义上论，海上保险承保的标的总是那种流动性的保险标的。

（三）承保对象的多变性。海上保险保障对象的多变性，系指海上保险中的货物运输保险的被保险人变动趋势。众所周知，海上保险中的船舶保险合同是一种对人合同。船舶保险单的转让必须经得保险人的书面同意。它不能随着船舶所有权或经营权的转移而自动转移。然而，货物运输保险合同与此不同。货物运输保险单可以随着保险标的转让而转让，只需要原保险人在保险单上背书，而不需要征得保险人的同意。海上货物运输保险是由于国际贸易的需要，这种目的决定了货物在运输过程频繁易手，不断变换其所有人。货物所有者的不断更换，就使得货物运输保险的被保险人不断变化。这种保障对象的多变性，是海上保险的又一个重要特点。

（四）保险种类的多样性。海上保险的种类包括海上保险的

险种和险别。从险种上看，海上保险有运输工具保险，运输货物保险和运费保险之分，每一种保险又因运输方式的不同而区分为海上货物运输保险、陆上货物运输保险、航空货物运输保险和多式联合货物运输保险等；运输工具保险有轮船保险、汽车保险、飞机保险等。从险别上看，海上货物运输保险有基本险和附加险之别，前者分为平安险、水渍险、一切险等；后者分为一般附加险和特殊附加险等。船舶保险有全损险和一切险等。海上保险种类的多样性，是由其承保标的的多样性和承保风险的综合性所决定的。

（五）保险关系的国际性。海上保险保障的对象主要是国际贸易、远洋运输和海上资源开发的经营者，其财产无论是运输工具还是运输货物，都是往返于不同的国家或地区的远距离运输。这种保险主体和客体的存在形式和运行方式，使海上保险成为一种国际性的保险。海上保险合同的签订与履行，应当遵循国际法律有关规定。在海事处理中必将涉及管辖权、诉讼、仲裁等一系列法律问题。因此，海上保险争议和纠纷的解决，应当遵循国际惯例和通用准则。

三、海上保险的作用

海上保险的作用有一般与特殊之分。一方面，海上保险作为一种财产保险，同其他财产保险一样，具有经济损失补偿，保证社会再生产过程的正常运转；组织防灾防损，促进企业搞好风险管理，分散危险，消化损失，提高企业经济效益等作用；另一方面，海上保险作为一种国际性的保险，又有促进对外贸易发展，积累外汇资金的作用。概括起来，海上保险具有以下的作用：

（一）经济补偿。任何物质财富在生产、流通过程中都有可能遭受自然灾害和意外事故的侵袭。从事国际贸易和国际运输的经营者，也无法回避运输过程中的风险及其损失。一旦发生这样

的灾害事故，造成自身不能承受的经济损失，企业将会面临经营中断和破产的危险。如果企业将运输过程中可能发生的危险，通过海上保险的方式转嫁出去，那么，由保险事故造成的损失，便可以获得保险人的经济补偿。因此，对于一切涉外和国际航运的船舶、货物以及海上石油开发、勘探的各项设备和其他利用外资的财产项目，为了防止可能发生的意外事故和巨大损失，并得到可靠的经济保障，那么，向保险人转嫁风险，寻求保障就显得异常突出和必要了。

（二）分散危险。海上保险与其他财产保险一样，是由保险人组织众多的参加保险的单位，以缴付保险费的形式，集中起相当数量的保险基金，以此来承担任何所保危险，这就等于把所承保的危险分散给了所有参加保险的单位来共同承担。这种分散危险的作用，对保障社会经济顺利发展，安定人民生活起着重要的作用。

（三）组织防灾防损，促进企业搞好风险管理。海上保险除对意外灾害事故所造成的损失进行经济补偿之外，还注意保障财产安全，防止危险发生，减少损失。由于保险人在日常业务和赔偿处理工作活动中，能够积累各种大量的损失统计资料，进行分析，发现损失规律。因此，保险人具有参与防灾防损的优势，能促进企业搞好风险管理。

（四）加强企业经济核算，提高企业经济效益。如果没有海上保险承担损失补偿，每个企业必须自行储备风险准备金，以防企业随时可能遭受的灾害事故损失。在一定的条件下，企业用于生产和流通的资金相对减少，生产能力减弱。因此，事先把无法预计的损失变成固定的、小量的保险费支出，企业就可以将有限的资金用于生产经营上，从而能加强企业经济核算，提高企业经济效益。

（五）促进对外贸易的发展。对外贸易工作，简单地说，就

是买卖双方采用适当的方式进行钱货交接，出口商负责将货物交给进口商；进口商负责将货款交给出口商。由于对外贸易双方分别处于不同的国家或地区，因而不能象国内市场交易那样一手交钱一手交货，而必须在客观上采取如下方式中的任何一种方式进行：一是，出口商先交货；二是进口商先付款。然而，由于海上运输危险因素的存在，上述客观需要在实践中又是难以实现的。因为，如果由买方先付款，尔后货物一旦遭受灾害事故造成损失，那么已经付出的款项将随之丧失；反之如果由卖方先交货，那么，当货款尚未收到，货物遭受灾害事故损失时，他就会面临钱财两空的局面。从这里可以看出，在对外贸易经营中，不论是买方的资金还是卖方的货物，实际上都存在着一种潜在的风险。然而，有了海上保险制度的存在，上述风险就可以通过海上保险而得到转嫁。只要与贸易相关的当事人投保适当的险种或险别，不管海上灾害事故何时发生，买卖双方的贸易活动都不会因此而受到影响。

（六）积累外汇资金。保险是一种无形贸易，在不需要增加贸易成本的情况下，可以为国家创造更多的外汇收入。所以，世界上许多经济发达的国家都把海上保险事业作为重要的第三产业而加以发展，使其在为本国对外贸易和对外经济活动服务的同时，努力增加外汇收入，壮大本国经济实力。目前，英国是外汇保险费收入最多的国家。据报道，伦敦劳合社每年收入保险费高达45亿英镑，其中有将近3/4来自海外。我国是社会主义国家，外汇在国民经济发展中具有十分重要的作用。大力发展海上保险，为国家创造更多的外汇收入，积累更多的外汇资金是每一个保险经营者义不容辞的职责。

第二节 海上保险的形成和发展

一、海上保险的形成

(一) 共同海损分摊是海上保险的萌芽。

如前所述，海上保险在各类保险中，历史最长，起源最早。早在公元前 2000 年，航行于地中海的船舶，由于构造简陋，抵御海上风浪的能力弱。因此，船舶经常遭受海难，造成人财两空。为避免载货船舶遭遇海难而发生沉没危险，当时唯一可供选择的办法就是抛弃一部分货物或船上用具入海，以便减轻船舶负担，保证安全，继续航行。但在决定抛弃时，对抛弃哪一种货物或器具，往往容易引起船东和在船上押货的各货主之间的无休止的争论，任何一方都不愿将自己的财产为他人的利益作出牺牲。为了使被抛弃的货物能从其他受益的有关方获得补偿，当时在地中海航海商人中逐步形成了一个共同遵循的原则，即“一人为大家，大家为一人”。（“One for all，all for one”），按照这个原则，在载货船舶发生危险时，由船长作出抛弃决定，因抛弃而引起的损失，由全体船、货关系人共同进行分摊。这个原则后来为公元前 916 年的罗地安海商法所采用，逐步形成了今天人所共知的共同海损分摊原则。

罗地安海商法对共同海损分摊原则的表述是：“如果为了减轻船舶负担，将载货抛弃入海，由于这项抛弃是为了全体利益而采取的，其损失应由全体受益方分摊”。从这个法律规定中可以看出，当时构成共同海损分摊的对象，只是被抛弃的货物。这种规定持续了很长一段时间，直到古老的罗马法才对分摊的范围进行扩展。后来，在 12 世纪英国的《奥利昂判例卷》和 16 世纪法国的《海上指导》等法律条文中，对由共同海损引起的补偿内容

作了进一步具体规定，从而完整的共同海损概念开始形成。这种共同分摊风险的制度是海上保险的萌芽。

（二）抵押借贷是海上保险的雏形

海上抵押借贷早在公元前 8 世纪至 7 世纪已在从事海上商业的腓尼基人和罗得人之间开始出现，其后随着海上贸易霸权的转移，通过希腊传入到罗马帝国，最后盛行于意大利及地中海沿岸一些国家。抵押借贷在其形成和发展的过程中，经历了以下四个阶段，每个阶段都有其特殊的存在形式。不同的存在形式体现着不同程度的海上保险关系。

1. 一般借贷阶段。公元前 8 世纪至 7 世纪时，海上货物运输的主要工具是木船，构造十分简陋，难以抵御灾害事故。船东和货主经常因此遭受损失，轻者造成资金周转困难，重者导致贸易经营中断。为解决因灾害事故造成的经营中断，船东和货主常常以船舶或货物作为抵押，向债权人借款，以此作为弥补资金，继续业已中断的贸易经营活动。由于这种借贷关系普遍存在于海上贸易活动中，所以被称为“一般借贷”。

2. 冒险借贷阶段。从 12 世纪以后，产生了一种借贷方式，即“冒险借贷”。因这种借贷关系中，从事海上贸易的债务人以船舶或货物作为抵押取得贷款，如果船货安全抵达目的港，债务人必须将本金连同利息一同偿还债权人；相反，如果航行途中遭遇灾害事故造成经济损失，按照事先约定，债务人可以视其损失程度免还或部分免还借款。在这里，借贷关系发生了部分质变。首先，在“一般借贷”关系中，债务人发生灾害事故损失，无需向债权人支付利息；而在“冒险借贷”关系中，支付利息成了冒险借贷关系得以产生的前提条件。其次，“一般借贷”的职能在于融通资金，弥补贸易经营的中断；而“冒险借贷”的目的在于危险的转嫁，减少贸易经营者对风险损失的负担。由于船舶和货物在海上航行中遭遇灾害事故而灭失，可以免除债务人的偿还义

务，而由债权人承担了海上危险及其损失的责任。另外，冒险借贷的利息高于一般借贷利息一至二倍，高出的部分为债权人承担海上危险的报酬。冒险借贷的这些特征，显示出它已经带有保险关系的某些因素。从这个意义上说，在冒险借贷中已经孕育着海上保险的诞生，或者说是海上保险关系的雏型。

3. 假装买卖阶段。随着海上贸易的发展，海上冒险借贷呈现出一幅繁荣景象，直到 13 世纪初叶。然而，由于罗马教皇格雷戈里（Gngorg）九世 1237 年，所颁布的禁止利息法，使一度繁荣的冒险借贷开始走下坡路，进而导致海上贸易的衰退。众所周知，法律一经颁布就不易随意废除。为了缓解这种矛盾，利息禁止法在实践中作出一些让步，其作法是只要海上借贷不具有与利息禁止法相抵触的外在形式，教皇就不加追究。因此，当时有人就利用利息禁止法的这种让步，从事一种形式上不与利息禁止法相冲突的借贷关系，即假装买卖。所谓假装买卖，是指在航运开始以前，作为债权人的货币所有者向作为债务人的航运经营者以支付本金的形式买进船舶或货物。当船舶安全到达目的地时，事前所订立的买卖合同自动解除，航运经营者将事前接受的贷款加上定金或危险分担费归还货币所有者。如果由于海难或其他灾害事故而不能完成航运时，买卖合同依然有效。资金所有者在接受航运经营者支付定金的前提下，对航运经营者遭受的意外损失进行赔偿船舶或货物的灭失因此而变成债权人的损失。从这里可以看出，航运经营者向货币所有者交纳的危险分担费，已经类似于保险合同关系中的保险费；而货币所有者支付给航运经营者的损失赔偿费，同时也具有保险金的性质，同冒险借贷相比，假装买卖关系中的债务人与债权人之间的关系，已经从原来的单一的危險转嫁关系发展到除危險转嫁关系以外的损失补偿关系。不过，这种危險转嫁关系和损失补偿关系不是作为借贷关系的本质，而是借贷关系中派生出来的一种关系。

4. 保险借贷阶段。假装借贷的目的是为了筹措购买船舶和货物的资金。当债务人为了筹措资金而同作为第三者的债权人发生借贷关系，这种借贷关系就是假装买卖。然而，当航运经营者的资金不需要向处于第三者地位的货币所有者进行筹措的情况下，仍然同其发生假装借贷关系，债务人的目的就不是为了筹措航运资金，而是为了将海上危险转嫁给债权人。这种并非以筹措资金为目的而是以转嫁危险为目的借贷，我们把它叫作“保险借贷”。保险借贷关系中的借贷金在航运之前不一定要交给航运经营者，但债权人要预先向债务人收取利息。只要当债务人的船舶或货物在航运中不幸灭失时，债权人将借贷金支付给债务人，以此补偿其经济损失；如果船货安全到达目的港，彼此之间则不发生借贷金的收受问题。“保险借贷”开始于14世纪初叶。“保险借贷”关系中的利息，同保险合同中的保险费一样，都是承担风险的一种代价。同其他借贷关系相比，保险借贷已经近以于海上保险，所以，也被称之为“准保险”。

由“准保险”向“海上保险”过渡阶段。对于债务人来说，当时以转嫁海上危险为目的而预先收受资金，船货安全到达目的港时加上高昂利息还给债权人，可以说是一种不经济的行为。于是经过人们长期的探索，总结出一种事先缴付一定的报酬，但不接受借贷资金，船舶或货物遭受意外损失后能够得到债权人的经济补偿的方法，这个方法就是“海上保险”。不过，这种海上保险只是内容上的存在，还缺乏一个与这种内容相适应的外在形式。内容和形式的统一，是任何事物发展成熟得以存在的客观标志。与海上保险内容相适应的外在形式，就是海上保险单。当第一张海上保险单，即1384年比萨（Pisa）保险单正式运用于海上保险经营时，海上保险才真正诞生于世。

二、海上保险的发展

(一) 意大利是现代海上保险的发源地

根据历史资料记载，当犹太人 1082 年被菲尔普·奥古斯都从高尔（Gand）驱逐出去时，意大利人就已经经营海上保险。然而，以收取保险费的方式进行独立经营的现代海上保险，则是发生在公元 11 世纪以后的事。海上保险现代科学的形式出现，与意大利的伦巴第、佛罗伦萨、热那亚等城市分不开。11 世纪末叶十字军东侵以后，意大利商人控制了东方和西欧的中介贸易。在经济繁荣的意大利北部的伦巴第、佛罗伦萨、热那亚等城市，商人之间已采用与现代形式相类似的海上保险制度。然而，12 世纪至 13 世纪之间，一些与罗马帝国共生存、同兴亡的国家相互之间不断发生战争，导致日尔曼君主凯泽·弗里德里克（Kaiser. Fryedrick）二世派遣佣兵攻打罗马，佣兵以掠夺占领的城市的财物作为报酬。于是，极其繁荣的意大利北部城市因此而荒废，促使伦巴第商人寻求安居并可自由地从事商业活动的国家去生活。这样，伦巴第商人开始在比利时、法国和英国等定居，并建立起商业区。意大利商人的足迹遍及欧洲。他们将自己的贸易，汇总票据和保险的习惯作法带往所到之处，进行广泛地传播。伦巴第人在海上保险方面独领风骚，则是在 13 世纪末叶从伦敦开始的。伦巴第人到达伦敦的早期，与犹太人一起共同经营海上贸易、金融和海上保险业务。1290 年犹太人被驱逐出英国之后，伦敦的金融事业就操纵在伦巴第人手中。但是，伦巴第人与其他移民不同，他们不与当地居民结婚，因此同当地居民的关系不融洽，以致后来居住在伦敦的伦巴第人被英皇亨利四世限定只准居住在 Long Bourn 潮湿地带。而生性勤勉的伦巴第人不仅不厌恶这种不良环境，反而在这一地区建立了住宅和商店，形成了繁华的街道。这就是今天仍遗留于世的伦巴第街（Lombard Street）。意

大利作为海上保险的发源地，以及在海上保险方面的影响一直持续到 15 世纪。世界上第一张海上保险单即比萨保险单产生于意大利。世界上第一家海上保险公司于 1424 年诞生在意大利的热那亚。

（二）英国是现代海上保险发展的中心

英国之所以发展成为现代海上保险的中心，是因为它的对外贸易的迅速发展。16 世纪以前，英国的对外贸易与海上保险先后操纵在意大利和汉萨同盟的商人手中。此后，英国采取了排斥外国商人势力的措施，促进了英国海上保险的发展，从 1564 年起经英皇特许，英国商人获得组织贸易公司垄断经营海外某一地区贸易的特权。1574 年伊丽莎白女王特许，在伦敦皇家保险交易所内设立保险商会，办理所存保险单的登记，并参照安特卫普法令及交易所的习惯制定标准保险单。1601 年，伊丽莎白女王制定第一部有关海上保险的成文法《涉及保险单的立法》，并规定在保险商会内设立仲裁庭以解决海上保险的争议案件。

十七世纪，英国的资产阶级革命，促进了本国资本主义的发展，同时开始了向国外大规模殖民掠夺，使英国逐步成为世界贸易和航运业占垄断优势的殖民帝国，相应地也给它创造了世界海上保险盟主的有利条件。商人提出了设立专营海上保险垄断组织的要求。1720 年，英王给“皇家交易所”及“伦敦保险公司”以经营海上保险的专利，其他公司和合伙组织不得经营海上保险。

十七世纪中期，最值得一提的是英国劳合社的形成和发展。当时，在伦敦塔街开设的一家咖啡馆，经营者叫爱德华·劳埃德（Edward Lloyd）。劳埃德及其咖啡馆所以闻名于世，是他抓住了顾客们最关心的有关船舶货物的航运行情和国际贸易、法律、气候等方面的情报问题。他把这些信息收集整理以后，及时传播给前来喝咖啡的顾客。从此，咖啡馆就逐渐成为经营海运的船东、