

Sjöförsäkring i antikens Athen

av Jörgen Olsén



Jörgen Olsén
jorgen.olsen@guycarp.com

Både bank- och försäkringsverksamhet var väl utvecklad i Athen redan under 400- och 300-talen f.Kr. Sjöförsäkringarnas utformning, där försäkringstagaren försäkrade sig mot att skeppet sjönk och där risken delades mellan flera aktörer, är till viss del likvärdig med dagens konstruktion av försäkringar.

Det är fascinerande att ta del av teorier som beskriver att den antika ekonomin var väl utvecklad. Men att förklara samhällsekonomiska fenomen med utgångspunkt från ett litet bevarat urval av 2000 år gamla textkällor är inte oproblemiskt, och hur avancerad ekonomin faktiskt var är en tvistefråga forskare emellan.

I en C-uppsats inom ämnet Antikens kultur och samhällsliv har jag studerat kapital-, bank- och försäkringsverksamhet inom antikens ekonomi.¹ Den antikekonomiska tvistefrågan om antikens athenare levde i en marknadsekonomi eller i ett reciprokt samhälle lyfts fram. Frågeställningen belyses med praktiska exempel på lån- och försäkringsverksamhet. Syftet är att klargöra vilka tjänster som erbjöds, vem som utförde dem och varför.

Det kan intressera oss, som arbetar med riskkvantifiering inom marinförsäkring och med konstruktion av avancerade försäkrings- och återförsäkringslösningar, att en konceptuellt likvärdig försäkringsform existerade i det klassiska Athen för mer än 2000 år sedan.

Jag koncentrerar mig i denna artikel på att beskriva hur och av vem man lånade pengar, samt visar hur sjöförsäkring fungerade i praktiken. Den detaljintresserade rekommenderas varmt att läsa hela C-uppsatsen och mina huvudkällor Cohen, Millet och Finley.²

Jörgen Olsén arbetar som aktuarie vid återförsäkringsmäklaren Guy Carpenter & Co i Stockholm. Han har en doktorexamen i matematisk statistik från Uppsala universitet. Artikeln bygger på ett avsnitt från en C-uppsats inom ämnet Antikens kultur- och samhällsliv vid Institutionen för arkeologi och antik historia vid Uppsala universitet.

Olika former av lån

Lån i det klassiska Athen kan kategoriseras som landbaserade eller som sjöfartslån, beroende på användningsområde och konstruktion. Långgivarens krav på säkerhet hos låntagaren och långgivarens avkastningskrav kunde variera mellan en förväntad gentjänst till tidsbaserad ränta på lånet. Sjöfartslån var en kombination av lån och försäkring och relativt standardiserad till innehåll, men med varierande kostnad för låntagaren. Landbaserade lån däremot, innefattade visserligen en mängd olika former av lån, men dessa hade alla relativt standardiserade räntenivåer.

De landbaserade lånens användningsområde – och närmare bestämt i vilken omfattning (om någon) som dessa söktes för produktiva ändamål – är ett livligt diskussionsämne. De marknadsavståndstagande forskarna tror inte att produktiva landlån fanns.³ Marknadsförespråkare tolkar däremot de antika källorna på ett annat sätt, och anser att produktiva landbaserade lån var mycket vanliga.⁴ Att andra forskare kategoriskt avvisat bevisen för produktiva lån anses vara baserat på politiska grunder. Produktiva lån passar helt enkelt inte in i dessa forskares ideala syn på antikens människa.⁵ Det intressanta med diskussionen är att se hur forskarnas åsikt idag om hur ett idealt samhälle ska fungera smittar av sig när de tolkar antika källor.

Landbaserade lån

Om man har en – i mitt tycke – idealiserad bild av antikens människors vardagsekonomi, färgad av en tes om ett reciprokt samhälle, spelar begreppet *philia* en viktig roll för de landbaserade lånen. Innebörden är en personlig vänskaplig anslutning av athenska medborgare, där medlemmarna hade ett reciprokt ekonomiskt förhållande till varandra. En person tillhörandes ens *philia* var en person man erbjöd sina tjänster till, men som man dessut-

om förväntade sig gentjänster av. I sammanslutningen ingick helt enkelt personer som bedömdes som socialt och ekonomiskt värdefulla. Dessa förhållanden kunde uppstå och brytas i takt med att en person bedömdes som mer eller mindre värdefull för den enskilde.⁶ Inom gemenskaperna kan en betydande andel av de athenska medborgarnas ekonomiska transaktioner ha genomförts.

Lån, tagna med förhoppningen om att ge avkastning till låntagaren, fick man dock söka utanför de vänskapliga sammanslutningarna. Via banker och andra aktörer erbjöds då räntebaserade tidsbaserade lån, med eller utan krav på säkerhet. Räntenivån uppgick till kring en procent per månad.

Sjöfartslån

Sjöfartslånen var avsedda att finansiera ett fartyg inför och under en riskfylld, men förhoppningsvis vinstgivande, resa. Där finansieringsformerna för de landbaserade lånen förefaller ha varit mycket varierande, framstår strukturen på sjöfartslånen betydligt mer homogen.

Sjöfartshandel, under klassisk tid i Athen, var en verksamhet med stora vinstmöjligheter, men samtidigt var den synnerligen riskfylld. Komplexiteten och den höga risknivån avspeglar sig väl i sjöfartslånens konstruktion. Enligt antika källor förefaller långivarna haft höga avkastningskrav. Samtidigt måste man poängtera att lånen var mer än bara lån. I de flesta fall behövde lånen återbetalas endast om projektet var lyckat, det vill säga då skeppet varken förläste eller blev attackerat av pirater. När långgivaren kvantifierat denna risk blev slutresultatet räntenivåer i storleksordningen mellan 12 och 30 procent *per resa*.⁷

Forskarna är oeniga om vilka som var engagerade i sjöfartslånen. Marknadsmotståndarna beskriver bankernas roll som enkel pantbanksverksamhet, och hävdar att före detta sjöfarare beviljade nya sjöfartslån.⁸ Mark-

nadsförespråkarna däremot lägger betydligt större tyngd vid bankernas engagemang och betydelse för den athenska ekonomin, och poängterar att det självklart var bankirerna som kvantifierade riskerna inom sjöfarten. De, och inga andra, hade den kunskap som krävdes.⁹ När det gäller sjöfartslånen är forskarna i alla fall rörande överens om att dessa var produktiva.¹⁰

Sjöförsäkring

Mina källor gör en stor poäng av att räntenivån vid sjöfartslån, till skillnad mot vid landbaserade lån, inte var tidsberoende. Räntan beskrivs istället som ett avkastningskrav på det utlånade kapitalet per resa, oavsett om resan tog sex månader eller ett år. Det förefaller alltså som att avsaknaden av en tidsbaserad ränta innebar att långgivarens avkastningskrav endast motsvarade en kvantifiering av risken att det utlånade beloppet inte skulle betalas tillbaka.

Jag tycker inte att denna slutsats behöver vara korrekt. Då räntenivåer, villkor och med största sannolikhet resors olika risknivå varierade, behöver sjöfartslånen egentligen inte konceptuellt ha skiljt sig från de landbaserade lånen. Långgivaren hade säkert en uppfattning både om låntagarens riskprofil och om en trolig tidsåtgång för resan som skulle finansieras. Genom att kombinera kunskapen om den förväntade restiden med den upplevda risken bör långgivaren ha kunnat bestämma en lämplig individuell räntenivå för den specifika resan. För de områden som hade omfattande handel med Athen bör restiden också ha varit välkänd. Resor till städer som inte var lika välbesökta och där restiden var mer osäker skulle kunna ha fått en högre ränta på grund av osäkerheten.

Om långgivaren tog hänsyn både till resans längd och risknivå, skulle räntorna även vid sjöfartslån ha varit tidsberoende. Den spridning man ser i källorna, på räntenivåer mellan

12 och 30 procent, talar inte mot det. Vad som gör beskrivningen av dessa lån ännu intressantare är att man kan betrakta dem som en tidig form av försäkring, avsedd att skapa ekonomisk stabilitet samt utjämna och sprida riskerna inom sjöfartshandeln. Varken forskarna Cohen eller Millet gör denna koppling, men Finley nämner i en bisats att sjöfartslånen kan betraktas som en form av försäkring.¹¹

Låntagaren lånade alltså ett belopp för att finansiera en resa. Om resan var lyckad och skeppet återkom återbetalades lånet. Låntagaren var försäkrad mot händelserna att skeppet förliste eller blev rånat, eftersom lånet då inte behövde betalas tillbaka. Vidare var låntagaren även finansiellt försäkrad mot händelsen att resan inte klarades av inom förväntad tid, eftersom räntan, när den väl var bestämd, var lika hög oavsett resans längd. Detta är alltså en avancerad tidig form av sjöförsäkring. För denna ”försäkring” bör man dock poängtera att låntagaren tvingades avsäga sig en del av den förväntade vinsten på sjöfartshandeln i form av den höga räntan.

Sett ur sjöfartsfinansieringsperspektivet var långivarna även att betrakta som försäkringsbolag och bankirerna (om det var bankerna som lånade ut pengar) vana att kvantifiera risker. Då sjöfartshandeln beskrivs som mycket riskfylld, motsvarar säkerligen en avsevärd del av den höga räntan riskpremien för att låntagaren inte behövde betala tillbaka lånet om resan blev misslyckad och en mindre del utgjorde riskpremie för att projektet kunde dra ut på tiden. Den resterande delen skulle kunna motsvara finansärens underliggande avkastningskrav, och vara av samma storleksordning som för de landbaserade mindre riskfyllda lånen.

Det är intressant att fundera över om det dyra återbetalningsskyddet var obligatoriskt vid sjöfartslån. Det påstås ha varit vanligt, men inte obligatoriskt.¹² Troligen var det dock bara låntagare, som hade alternativa resurser och möjlighet att återbetala lånet även

om resan misslyckades, som gavs möjlighet att låna pengar utan återbetalningsskydd, och då mot en lägre ränta.

Ur låntagarnas synvinkel bestod sjöfartslånen alltså både av en lånedel och en försäkringsdel. Var arrangemanget då mycket riskfyllt för långivaren? Även här verkar lånekonstruktionen väl genomtänkt. Eftersom sjöfartslånen alltid hade flera olika finansierare spred även långivarna riskerna mellan sig.¹³ Istället för att fullt ut finansiera en seglats valde långivarna att finansiera mindre delar av varje seglats och, får man förmoda, då använda sitt kapital till att istället finansiera flera resor.

Avslutning

Försäkringskonstruktionen vid sjöfart var likvärdig med hur fartyg försäkras idag, där försäkringsbolag och återförsäkringsbolag delar upp och sprider stora risker mellan sig. Jag anser att det är mycket intressant att observera att det redan under 300-talet f.Kr. i Athen alltså existerade riskspridning mellan olika finansierare via en försäkringsform som används än i dag. Aktuarier, riskbedömare, skadereglerare och mäklare har nog varit verksamma betydligt längre än man kan tro.

Erkännanden

Ett stort tack för inspirerande handledning under C-uppsatsens författande till Doktor Birgitta Leppänen-Sjöberg vid Institutionen för arkeologi och antik historia vid Uppsala universitet!

Noter

- ¹ Olsén 2006.
- ² Millet 1991; Cohen 1992; Finley 1999.
- ³ Millet 1991, 202.
- ⁴ Cohen 1992, 32.
- ⁵ Cohen 1992, 160.
- ⁶ Millet 1991, 119.
- ⁷ Millet 1991, 189.
- ⁸ Millet 1991, 192.
- ⁹ Cohen 1992, 140.
- ¹⁰ Millet 1991, 189; Cohen 1992, 33; Finley 1999, 197.
- ¹¹ Finley 1999, 23.
- ¹² Cohen 1992, 164-166.
- ¹³ Cohen 1992, 142.

Litteraturförteckning

- Cohen 1992 E. E. Cohen, *Athenian Economy and Society*, New Jersey 1992.
- Finley 1999 M. I. Finley, *The Ancient Economy*, Berkeley och Los Angeles 1999.
- Millet 1991 P. Millet, *Lending and borrowing in ancient Athens*, Cambridge 1991.
- Olsén 2006 J. Olsén, Kapital-, bank- och försäkringsverksamhet i den antika ekonomin, *C-uppsats i Antikens kultur och samhällsliv*, Uppsala universitet 2006.