

# 近期英國兩件有關財產保險主力近因爭執辨析

▲ 王志鏞

## 一、前言

保險學教科書通常皆會將主力近因原則 (the principle of proximate cause) 列為保險之基本原則，主力近因原則並非保險之專有原則，卻係一個很難處理之棘手原則。迄今各國保險法令對該原則大都無詳細規定或未明確說明。主力近因原則係用以判斷危險事故與損失是否具有因果關係之處理方法，所謂危險事故，亦即損失原因。按保險人依保險契約約定予以理賠之前提，保險契約所承保之損失原因與損失之間必須要有因果關係，保險人始對該原因所造成之損失負保險責任。保險契約所承保之損失原因，亦即保險契約所承保之危險事故，習稱之為保險事故或稱之為保險事件 (insured event)。損失原因有時十分複雜，並非一般人所想像之單純，既有可能只有一個，亦有可能不只一個。在不只一個之損失原因中，有些可能係保險契約所承保者，有些則可能係保險契約所排除或特別予以敘明不保者。實務上稱不只一個之損失原因為多重原因或多種原因 (multiple causes)，多重原因常因不同解讀引起爭執，近期英國 Allianz

Insurance plc v University of Exeter 及 Brian Leighton (Garages) Limited v Allianz Insurance Plc 兩訟案即是例證。

## 二、主力近因之內涵為何

主力近因一直存在爭執，二十世紀八十年代初期，美國加州下級法院曾誤用侵權行為法之因果關係概念解釋財產保險，只要有一個損失原因係前述保險所承保者，保險人即必須予以理賠，針對此種見解之處置辦法遂應運而生<sup>1</sup>，惟至今仍未能平息爭執。

### (一) 主力近因之用語

主力近因原則非僅適用於海上保險，其他財產及責任保險同樣適用之<sup>2</sup>。依英國 1906 年海上保險法第 55 (1) 條規定，依該保險法規定及除非保險單另有約定，保險人對因保險事故作為主力近因所致 (有翻譯為「因保險事故近因造成」) 之損失負保險責任，惟依前述規定，保險人對非因保險事故作為主力近因所致 (有翻譯為「非因保險事故近因造成」) 之損失不負保險責任。前述「除非保險單另有約定」一詞，其意

在指保險事故與損失之間只要有因果關係，即使保險事故並非造成損失之主力近因，亦可在保險單內約定由保險人負保險責任，不以有主力近因關係為限，此即在保險單內可使用其他文字修改主力近因用語，例如使用「因…直接或間接所致之 (directly or indirectly caused by)」一詞。至於保險事故與損失之間要有何種因果關係，關鍵要視保險單條款使用何種因果關係連結用語而定，如係使用「因…所致之 (caused by 或翻譯為因…所造成之)」、「因…所導致之 (resulting from 或翻譯為因…所引起之)」等用語者必須要有主力近因關係，如係使用「起因於 (arising out of 或翻譯為肇因於)」、「可歸因於 (attributable to 或翻譯為可歸咎於)」等用語者則不限於必須要有主力近因關係。

## (二) 主力近因之意義

究竟何謂主力近因？因缺乏精確定義，以致常發生爭執，對於主力近因一詞，英國 1906 年海上保險法並未說明，一般財產或責任保險單條款亦無解釋。英文 proximate cause 一詞係由 proximate 及 cause 兩個單字組成，前述兩個單字又分別所指為何？保險學教科書鮮有介紹。Proximate 此一單字通常係指時間、場所、順序或關係之緊鄰或最接近，主要在表達後面事件係緊跟著前面事件發生，兩個事件之間

沒有間隔存在，cause 此一單字則指引發某種作用、現象或狀況之人或事物，主要在表達其係影響、結果或後果之製造者。主力近因係最具影響力及支配力之原因，並無中間因素介入而係直接導致事件或損失發生之原發原因 (primary cause 有翻譯為根本原因者)。或許因此，有以支配原因 (dominant cause)、主導原因 (predominant cause)、效力原因 (effective cause 有翻譯為有效原因者)、效率原因 (efficient cause 有翻譯為高效原因者)、緊接原因 (immediate cause) 及直接原因 (direct cause) 等描述主力近因者。主力近因不一定係時間上之最初原因或最後原因，亦未必係場所上最接近之原因或最遙遠之原因，故有認為以直接原因及緊接原因解說主力近因不盡妥適。

## (三) 直接及緊接原因

美國奧立岡州上訴法院西元 2020 年 Phillips v State Farm Fire & Casualty Company 一案曾就主力近因與直接原因及緊接原因兩者作過區別，直接原因及緊接原因只要回頭看時間上最接近之原因 (direct and immediate cause looks back only to the closest cause in time.)<sup>3</sup>。根據 Black's Law Dictionary 第 8 版第 234 頁解釋，緊接原因為一連串事件中之最後事件。於有兩個以上之損失原因時，對損失最具影響力及支配力之原因未必係最

初原因或最後原因，故最初原因或最後原因未必係主力近因，例如因電線故障而發生火災，主力近因為火災；竊賊闖入屋內破壞財物，主力近因為竊盜。另外，直接原因係直接造成損失或導致結果發生之原因，其為時間上最接近損失或結果發生之原因，該原因與促成原因 (contributing cause) 或遠端原因 (remote cause) 不同<sup>4</sup>。保險因果關係之主力近因，不僅可能係直接原因，亦有可能係間接原因<sup>5</sup>，例如建築物被車輛撞擊，造成建築物結構受損，主力近因為車輛撞擊；土壤鬆動導致地層下陷，造成地基龜裂，主力近因為地層下陷。基此，不論係緊接原因或直接原因皆與主力近因有不同，Barron's Law Dictionary 第3版第64頁即提及緊接原因未必係主力近因，有保險法學者表示，並非所有時間上之最後原因可認為係促成損失之真正原因 (real cause)<sup>6</sup>。主力近因與直接原因或間接原因兩者間之關係如下所示：

主力近因與直接原因或間接原因之關係	
直接原因	間接原因
主力近因（近因）	遠端原因（遠因）

#### （四）主力近因之真諦

關於主力近因如何認定問題？實務上有兩說：其一為時間說，根據此說，主力近因指時間上最接近 (proximate in time) 之原因，其代表案例為英國 1890 年 Pink v Fleming 一案，此說屬於早期

見解，以一連串事件中之最後事件檢驗造成損失發生之主力近因及緊接原因，現已逐漸被揚棄之；其二為效率說，根據此說，主力近因指效率上最接近 (proximate in efficiency) 之原因，其代表案例為英國 1894 年 Reischer v Borwick 一案，此說認為，主力近因非在指緊接原因而係指效率原因或主導原因，直至 1918 年 Leyland Shipping Co v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd 一案明示，主力近因係指效率上最接近之原因非指時間上最接近之原因，當時法院係以三比二之多數決裁定，其實之前已有訟案指出，主力近因係啟動一連串事件造成損失之主動、效率原因，中間並無起積極作用之新而獨立原因介入<sup>7</sup>，晚近美國華盛頓州最高法院 1983 年 Graham v Public Employees Mutual Insurance Co 一案亦曾表示，啟動一連串事件造成損失之有效或主導原因即主力近因，主力近因未必係一連串事件中最後起作用者。早期有些案件以緊接原因替代主力近因，只要亦係支配原因及效率原因，緊接原因仍可能係主力近因。

#### （五）主力近因之困擾

英文 proximate cause 與 direct cause 及 immediate cause 兩用語常被視為同義詞及交互混用。如前所述，主力近因係起作用之原因，最初原因或最後原因未必係主力近因，故最初原因或最後原

因並不同於主力近因。又前述「中間並無起積極作用之新而獨立原因介入」一詞中之「新而獨立原因」即所謂之新介入原因 (a new intervening cause)，其係指後續事件必須會打斷起始事件原本會造成之損失發生，以此亦可說明主力近因並非一定係最初原因或最後原因。時至今日，主力近因原則尚有爭執需要解決：其一係在發生多重原因情況，常不容易認定何者係造成損失之主力近因，例如有一建築物因颱風侵襲導致山坡滑動引發土石流沖刷而受損，何者係建築物受損之主力近因常難以確定；其二係發生在條款使用不同含義之因果關係連結用語情況，除前述 caused by、resulting from、arising from、arising out of、attributable to 等用語外，有些尚會使用 reasonably attributable to、attributed to、in consequence of、in consequences thereof、consequent on、in connection with、as a result of、due to、because、following、occasioned by 等用語，何者係在表達必須要有或不必要有主力近因關係常令人疑惑。

### 三、University of Exeter一案之爭執

因戰爭而造成財物損失或人員傷亡事件時有所聞，其中不乏涉及保險索賠者，較特殊者係戰爭發生後數十年始發生後續事件造成損失，前述戰爭是否

係造成損失之主力近因，又戰爭為不保事項，保險人可否就依不保事項拒絕理賠，英國已有數起爭執案件。

#### (一) 先前案例

因戰爭而引起之保險索賠爭執並不罕見，尤其係在海上保險方面，較常被引述者係前揭 1918 年 Leyland Shipping Co v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd 一案，該案被保險人 Leyland 曾為其船舶向保險人 Norwich Union 投保因海難 (perils of the sea) 所致之損失，惟不包括戰爭在內，於第一次世界大戰期間該船舶遭德國潛水艇發射之魚雷擊中而嚴重受損，在該船舶修復中，從某一碼頭移往另一碼頭再因海難而沉沒，後經上訴法院裁定，應按常理 (common sense 有翻譯為常識者) 判定主力近因，主力近因未必係損失發生前之最後事件，該船舶係因遭魚雷擊中非因海難而沉沒，1942 年 Yorkshire Dale Steamship Co v Minister of War Transport 一案亦係涉及戰爭造成財物損失案件。同樣係發生於第一次世界大戰期間，在 1916 年 Cox v Employers Liability Assurance 一案中，有一位陸軍軍官曾投保人身意外保險，惟該保險不保直接或間接因戰爭所致之傷亡，某日軍官沿著鐵路查哨遭火車撞擊而死亡，該案審理法官認為，導致該軍官死亡之主力近因固為意外，惟該軍官死亡係間接因戰爭所致，保險人

不必負保險責任。由此可見，擬在一系列原因或事件中找出主力近因非容易之事。

## （二）案情概要

根據媒體報導，2024 年 10 月 2 日上午日本宮崎機場滑行道曾發生爆炸導致塌陷事件，初步調查，該滑行道塌陷係因未爆彈爆炸所致，無獨有偶，同年 10 月 4 日媒體再度報導，那霸機場亦發現一枚疑似第二次世界大戰時美軍遺留之未爆彈。英國同樣有類似日本之情形曾發現第二次世界大戰時由德國空軍投擲之未爆彈，所不同者係英國未爆彈事件牽涉較繁瑣之保險索賠，保險人及被保險人且曾為此對簿公堂。在 2023 年 Allianz Insurance plc v University of Exeter 一案中，被保險人為 University of Exeter 中文可翻譯為埃克塞特大學，保險人為 Allianz Insurance plc 即安聯保險公司。於 2021 年時在靠近被保險人建築物之一項工程進行中，承包商挖掘出一枚未爆彈，該未爆彈係 1942 年時約距今 80 年前由德國空軍投擲在埃克塞特郡郊區之農田，專家評估認為，該未爆彈無法安全運走，最後決定以受控方式在現場引爆，因未爆彈所在位置緊鄰校園，為保護住宿學生安全，遂疏散學生並安排臨時住所，不料未爆彈引爆後，校園周遭建築物嚴重受損，因該大學曾為其建築物投保財產保險及營業中

斷保險，於是向保險人提出索賠。

## （三）法院判決

依埃克塞特大學之保險契約不保事項約定，因戰爭所造成之 (occasioned by war) 損失不在承保範圍內。保險人及埃克塞特大學雙方皆同意，投擲炸彈係一種戰爭行為，因…所造成之 (occasioned by) 指「因…作為主力近因所致之」。埃克塞特大學主張，造成其建築物受損之主力近因係拆除炸彈小組引爆未爆彈之蓄意行為，該大學並主張，投擲炸彈非同時發生之主力近因，如不保事項有歧義，應按不利解釋原則作不利於保險人之解釋；保險人則主張，投擲炸彈係造成損失之主力近因且係唯一主力近因，即便非主力近因，亦曾係造成損失之主力近因。後經一審法院判決，該損失不在承保範圍內，如投擲炸彈與以受控方式引爆未爆彈係同時發生之主力近因，參照 1974 年 Wayne Tank & Pump Co Ltd v Employers' Liability Assurance Corp Ltd 一案判決，於有兩個同等效率之損失原因時，一為承保者，一為不保者，以不保者為準，亦即該保險單不必理賠。對於一審法院判決，上訴法院不同意投擲炸彈係造成損失之唯一主力近因，造成損失之主力近因並不限於時間上之最接近，近乎 80 年之時間流逝亦不影響主力近因之考慮，同時認為不保事項並無歧義問題，不接受埃克塞特大學主張之不

利解釋原則，據此，上訴法院作出裁定，投擲炸彈與以受控方式引爆未爆彈係同時發生之主力近因，根據 Wayne Tank 一案判決，保險人不需要理賠。

#### （四）不同見解

對於 Exeter 一案，在 Clyde & Co 律師事務所 2023 年五月份之 Establishing “Proximate Cause” – lessons from Allianz Insurance PLC v The University of Exeter [2023] EWHC 630 一文提及，如因超過一個以上之原因造成損失，法院會關注兩問題：其一不會僅單純考慮緊接原因或最後原因，而會將重點聚焦在真正原因；其二如無繼發原因，則損失就不會發生，倘若繼發原因有如此影響力，先前原因仍有可能會係主力近因。質疑 Exeter 一案之 Sharpe & Jagger LLC 律師事務所 Determining the “Proximate Cause” of Loss / Damage – Lessons from Allianz v University of Exeter [2023] EWHC 630 and Leyland Shipping v Norwich Union [1918] AC 350 一文作者 Justyn Jagger 則認為，如投下炸彈即爆炸會造成同樣損害，此種推論會有非議：其一係投下炸彈時校園周遭建築物或許尚未建造，是否會因以受控方式引爆未爆彈而受損；其二係即使校園周遭建築物已建造，受損範圍可能亦會有所不同；其三如無引爆未炸彈處置，未爆彈或許永遠不會爆炸；其四如未爆彈沒有被發現並自行爆

炸，所造成之損失可能大不相同。無論如何，採用 Leyland Shipping Co 一案所揭示之主力近因見解，此即主力近因指效率上最接近之原因非時間上最接近之原因，恐仍有疑點待澄清，以受控方式引爆未爆彈造成之損失並非係投擲炸彈之當然後果。

#### （五）本案啟示

從 Exeter 一案法院判決有幾個值得借鑒理念：其一係使用不同因果關係連結用語，法院可能會作出不同判決，故草擬保險單條款必須審慎，以確保因果關係連結用語能符合當初承保意圖；其二係法院判決揭示一個重要思維，如造成損失之後續原因係必要及合理之人為干預亦不能忽視之，該人為干預可能係同時發生之主力近因，通常不被認為會打斷因果關係鏈；其三係法院判決強調一個重要觀點，主力近因之判定應以常理分析，上訴法院援引 FCA v Arch (UK) Ltd [2021] UK SC 1 一案指示，該案係有關 COVID-19 保險索賠訴訟案件，Exeter 一案審理法官 Bird J 再次確定，主力近因係一個基於常理並非過度分析 (over-analysis) 之判斷問題；其四係欲限制不保事項之適用範圍，保險人應謹慎挑選適當保險因果關係連結用語，最好使用「因…直接或間接所致之 (directly or indirectly caused by)」，不宜使用「因…所致之 (caused by)」。對於「因…直

接或間接所致之」一詞，曾有學者認為，該用語已與主力近因用語不完全一致，其效力應優於主力近因原則。

#### 四、Brian Leighton一案之爭執

財產保險契約所承保之損失有時並不單純，未必會只因一個危險事故造成，不僅可能係因多重原因接連或同時造成，尚有可能造成一個損失或造成多個損失。財產保險契約係一種有其自己獨特語言之特殊契約，適切作法應站在保險立場解讀主力近因。

##### （一）案情概要

除 Exeter 一案外，於 2023 年在英國尚有一件廣受保險業界人士注意之主力近因訴訟案件 Brian Leighton (Garages) Limited v Allianz Insurance Plc，極為巧合者係兩案之保險人皆涉及頗富盛名保險人 Allianz 即安聯保險公司。Brian Leighton 一案之原告即被保險人 Brian Leighton 曾向保險人 Allianz 購買一張以全險基礎承保之汽車行業保險單 (Motor Trade Policy)，保險單所約定之毀損 (damage) 指保險標之物之意外損失、毀壞或損害，至其承保範圍包括財產毀損保險及營業中斷保險，依該保險單不保事項 9 約定，該保險單不保因汙染或沾污所致之毀損 (damage caused by pollution or contamination)，如保險單無其他另行不保約定，則保險人僅對

因後列事項所致之毀損負賠償之責：（一）因約定事件 (specified event) 所造成之汙染或沾污本身；（二）因汙染或沾污所造成之約定事件本身。前述約定事件指火災、閃電雷擊、爆炸…等事件，被保險人及保險人雙方皆認同本案無約定事件發生。

##### （二）法院判決

本案所爭執之事件發生於 2014 年，當時被保險人在英國東約克夏郡 (East Yorkshire) 有一加油站，因受加油站前院地下混凝土板之尖銳物壓力影響，連接地下油槽及前院幫浦之油管發生洩漏事件，以致造成意外損失，對於前述損失被保險人與保險人有一共識，除非有保險單不保事項之適用，否則該損失在保險單承保範圍內。根據被保險人主張，本案係因尖銳物造成油管破裂，隨後油管發生洩漏事件，導致建築物及前院場地遭到汙染，因鑒於洩漏之油料有發生火災及爆炸之危險，被保險人遂關閉其營業場所，並向保險人索賠清理費用、修復費用及利潤損失。惟保險人依保險單汙染或沾污不保事項約定拒絕理賠。本案爭點所在：其一是否係因尖銳物刺穿油管而致油料洩漏再汙染建築物及前院場地；其二抑或原因係油料汙染場地而造成損失，倘係如此，將會有保險單不保事項之適用；其三保險單條款所使用之「因…所致之 (caused by)」

一詞是否係損失與原因之間要有主力近因關係。初審法院作出有利於保險人判決，被保險人不服提起上訴，上訴法院判決，保險人拒絕理賠不適當，縱然加油站所受損失涉及汙染或沾污，惟其非造成損失之主力近因，最後上訴法院作出支持被保險人之裁定，以二比一之多數決推翻初審法院判決。

### （三）判決理由

上訴法院法官 Popplewell LJ 對本案所作裁定強調三個問題：首先，Popplewell LJ 指出，修車廠兼加油站之廠商理所當然會希望投保燃料管線洩漏危險，因經營此種業務燃料管線洩漏係最明顯危險之一；其次，Popplewell LJ 援引英國 2016 年 Impact Funding Solutions Ltd v Barrington Services Ltd 一案見解，於解釋保險單不保事項時，不適用不利解釋原則；再則，Popplewell LJ 提到英國 1906 年海上保險法第 55 條規定，如無相反規定，保險人對因保險事故作為主力近因所致之損失負保險責任，對不保事故作為主力近因所致之損失則不負保險責任。本案裁定聚焦六個問題：其一係「因…所致之」一詞普遍認同要有主力近因關係；其二係造成損失之主力近因並非造成損失之最後原因，而係支配、有效或效率原因，並可能有一個以上之主力近因；其三係主力近因之要求係基於契約當事人之推定意圖

(presumed intention)，保險單有約定損失與保險事故或除外事故之其他關聯，可取代前述推定；其四係有兩個主力近因同時發生之時，一為保險事故，一為不保事故，以不保事故為準；其五係以全險方式承保財物損失保險，應限制不保事項之適用範圍；其六係必須整體閱讀不保事項，如有回復承保範圍 (write back) 約定，則不保事項不適用。

### （四）不同見解

本案在上訴法院最後以二比一之多數決作出有利於被保險人裁定，亦表示支持之法官 Nugee LJ 提及，保險單不保事項 9 沒有充足內容可取代主力近因之推定，惟在初審及上訴法院各有一位法官同意保險人之主張。於初審時法官 Clare Ambrose 女士即同意保險人主張，依其觀點認為，系爭損失係因汙染或沾污所致，保險人主張因汙染或沾污所致之損失論點更能闡明不保事項之含意，該損失有可能涵蓋在承保修車廠保險單之適用範圍內，另外，保險人之解釋更為符合不保事項之排除約定，故無法支持被保險人論點而作出有利於保險人之簡易判決。於上訴時法官 Males LJ 亦提出不同意見，總結論點主要如後，依其觀點認為，保險單不保事項 9 已反駁主力近因之推定，依其個人見解，從普通語言之角度，本案之損失係因汙染或沾污所致合乎情理，即便汙染

或沾污並非造成損失之主力近因，因油管被刺穿造成汙染或沾污而毀損財物意味被保險人必須停止營業，基於此等理由，其將駁回上訴，惟其他勳爵持不同見解准許上訴。

## （五）本案啟示

綜觀本案，儘管加油站所遭受之損失事涉汙染或沾污，惟汙染或沾污並非主力近因。依保險法所確立之既定原則，如所系爭不保事故係造成損失之主力近因，不保事項始適用之。本案提出四個重要觀念：其一係保險方面主力近因之適用，所根據者為保險契約訂立時雙方當事人之推定意圖，英國 1906 年海上保險法第 55(1) 條所規定只有主力近因係用以作為損失是否因保險事故或不保事故造成之判定係可反駁之推定 (rebuttable presumption)，根據元照英美法詞典解釋，可反駁之推定「指按法律要求從已知事實中得出的推論，允許以相反的證據加以反駁，在被反證推翻之前，該推論成立。」；其二係有兩位法官對本案持不同意見，足見擬推測法院對保險單爭執會作出何種裁定並不容易；其三係保險人擬以較寬鬆方式解釋不保事項之範圍，以期將汙染或沾污納入不保事項內，保險單條款應有明確說明文字，例如使用「因…直接或間接所致之 (directly or indirectly caused by)」；其四係依前揭 1974 年 Wayne Tank 一案

判決，並未要求保險人應舉證不保原因係主力近因或支配原因。

## 五、結論

總而言之，保險因果關係有其特殊之處，分析時必須站在全方位立場以一般常理為之，不能從玄學家或哲學家之角度去探討，否則很難掌握其真正意義，更何況保險有其慣用語言及處理程序，不管係被保險人或保險人皆應清楚瞭解保險單條款用語及約定。其次，保險主力近因原則創設之初，無論是否係因多重原因造成損失，皆必須要找尋一個主導原因，用以判定保險人是否應負保險責任，如該主導原因係保險契約所承保者即保險事故，因該主導原因所造成之損失，保險人始負保險責任，如該主導原因非保險契約所承保者即不保事故，則保險人不負保險責任，此種全有或全無之處理方式，對被保險人及保險人皆不合理。最後，英國兩件涉及主力近因訴訟揭示三個需要警惕問題：其一主力近因分析不能堅持老學究式之迂腐想法，保險單條款草擬者應順從時代潮流要有合乎時宜之新思維；其二應使用一般被保險人可理解之清晰文字草擬保險單條款，並盡量避免使用含糊不清文字或具有特殊意義術語；其三為防患未然計，現有保險單條款有曖昧不明文字者，應儘快修正之。

注釋：

1. 即開發反競合原因條款 (anti-concurrent causes clause) 或翻譯為反併發原因條款、反並存原因條款、反複合原因條款、反同時發生原因條款。
2. 英國 1906 年海上保險法第 55 條規定同樣適用於非海上保險，可參見英國 Brian Leighton (Garages) Limited v Allianz Insurance Plc [2023] EWCA Civ 8 一案上訴法院判決書 27。
3. 美國奧立岡州地方法院 2013 年 Bjugan v State Farm Fire and Casualty Company, 969 F. Supp. 2d 1283 (D. Or. 2013) 一案亦曾提及。1881 年英國 Lawrence v The Accidental Insurance Co Ltd 一案即已使用 immediate and proximate cause 此一用語。
4. 促成原因指非主要原因而係協助損失或結果發生之原因；遠端原因簡稱遠因指不必然或不直接造成損失或結果發生之原因。
5. 間接原因僅係促成並非緊接或直接導致損失或結果發生之原因。

6. See E.R. Hardy Ivamy, General Principles of Insurance Law 380 (5th ed., 1986).
7. See Pawsey & Company v Scottish Union and National Insurance Co, The Times, 17 October 1908.
8. 不利解釋原則之英文為 contra proferentem rule，於契約用詞、片語或條款有疑義時，應作不利於提供者或起草人之解釋。
9. 根據維基百科解釋，常理者乃一般人所應具備之理解及判斷能力，並能對日常事務進行合理及實際之判斷。
10. 參見楊召南、徐國平、李文湘，2009，「海上保險法」，北京：法律出版社，頁 142。

本文作者：  
國營事業退休人員

**您的愛車保險了嗎?**

罰鍰新台幣  
1,500~3,000元

罰鍰新台幣  
750~1,500元

罰鍰新台幣  
3,000~15,000元

罰鍰新台幣  
9,000~32,000元

未投保  
強制險罰則

請檢視您的強制險有效期間，  
未滿30天者要趕快投保喔!  
多一份保障，多一份安心!

CALI 強制汽車責任保險  
www.cali.org.tw  
免費服務專線 0800221783