

## 法律與法制

## 兩岸防制偷渡刑事法律之比較研究

周成瑜

(國立臺灣海洋大學海洋法律研究所副教授兼所長)

## 壹、前言

今(民國九十二)年8月26日六名大陸偷渡女子在苗栗外海,被臺灣蛇頭推入大海溺斃案件,引起社會高度關注。此案顯現兩岸間之不法出入邊境的活動,係有組織的犯罪行為。事實上,自近年來查獲的偷渡案件中,由偷渡者單獨實施之偷渡活動越來越少,以組織化犯罪方式,專門進行偷渡者確實越來越多,而且多屬兩岸不法集團相互勾結而從事組織性的犯罪活動。

以偷渡的方式而言,從海上組織偷渡仍是兩岸偷渡犯罪之主要途徑。尤其在鄰近臺灣地區的大陸地區福建、浙江沿海省分,歹徒利用兩岸政府對海上治安力有未逮、對海上監控以及船舶管理不夠嚴密之機會,組織人員從海上乘船偷渡進出彼此國境(或大陸稱為邊境)。如前述造成重大死傷的偷渡犯罪案件,經由海上組織偷渡的方式,不僅破壞兩岸間各自管理之出入國(邊)境秩序、制度和社會治安,也影響雙邊政府的形象。然而在雙方相互指責執法不力之餘,如何合作打擊此類犯罪,才是兩岸政府亟應思考的課題。

兩岸間對於防制偷渡犯罪行為雖然均有刑事處罰規定:我國分散規定於《刑法》、《國安法》、《兩岸人民關係條例》和《入出國及移民法》中,而大陸地區則集中規定於《刑法》內。但相關處罰規定內容及刑度為何?各有何特點?可否有效懲罰偷渡行為?此皆為比較法的研究重點。尤其是我國為防止類似「蛇頭丟包」殺人事件再度發生,而於今年10月28日修法通過之《兩岸人民關係條例》第七十九條中加重偷渡集團成員及共犯刑度之規定,是否適當,頗值得進一步研究。茲比較分析兩岸相關刑事法律不同點如下:

## 貳、兩岸法規之比較

一、偷渡者應否受刑事處罰，規定不同。偷渡者究應認為係受害者或犯罪行為人，兩岸法律規定並不相同：

大陸《刑法》對於情節輕微之偷渡者不受刑事處罰，嚴重時則否。如：大陸《刑法》第三百二十二條規定：「違反國（邊）境管理法規，偷越國（邊）境，情節嚴重的，處一年以下有期徒刑、拘役或者管制，併處罰金。」該罪僅對偷渡者之刑事處罰採嚴格之限制，只就情節嚴重的行為，有社會危害結果發生時，才予以刑事處罰。其立法理由在於偷渡者大多欲前往國（境）外尋求較好的經濟發展，改善家人在國內的生活水準，若受偷渡組織者之欺騙、引誘，本身雖是違法者，又是受害者，危害社會之犯罪動機並非明確，如：初犯、受騙等，雖然不法行為應受處罰，依大陸出入境管理法規之相關規定處以行政罰即可收儆戒之用，而無須追究其刑事責任。

至於何種情節屬「嚴重」應受刑事處罰，依大陸實務見解係指行為人非法入出國境時以暴力方法、逃避法律制裁、或被查出有多次紀錄而不知悔改，或因該行為致影響國家形象或引起涉外糾紛造成嚴重後果等等均屬之。然而條文規定並非明確，適用時恐仍生爭議。

我國相關法規：我國對於偷渡者是否處罰，可由不同的法規得知，似仍應依偷渡者之偷渡目的或本身所處情形認定，而不能一概以未依規定進出國境，即認為屬刑事犯而予處罰，分述如下：

偷渡者為受害者，如：《刑法》第二百九十七條第一項規定：「意圖營利，以詐術使人出中華民國領域外者，處三年以上十年以下有期徒刑，得併科三千元以下罰金。」及第二百九十九條第一項規定：「移送前條被略誘人出中華民國領域外者，處五年以上有期徒刑。」前者為意圖營利以詐術使人出國罪，後者為移送被略誘人出國罪，均只處罰載運者。對於偷渡者而言，因係被騙或被略誘之人，屬受害者身分，不受刑事處罰。

偷渡者為犯罪者，如：《國安法》第六條第一項規定：「違反第三條第一項規定，未經許可入出境者，處三年以下有期徒刑、拘役或科或併科三萬元以下罰金。」該規定適用於大陸地區人民未經主管機關許可而入出臺灣地區者且僅罰既遂行為。雖然《兩岸人民關係條例》第十八條第一項第一款另有規定，治安機關得對偷渡者實施強制出境之措施，允許行政機關於案件進入司法程序前，可逕行遣返大陸人民，

而無須受刑事追訴。然依目前實務見解（法務部 92 年 9 月 22 日法檢字第○九二○八○四○一三號函示研究意見內容），大陸人民偷渡來臺，一律應適用《國安法》論處偷渡犯，似未能探討行為者之目的與手段間之社會危害程度，如僅屬單純偷渡者，未涉及其他犯罪情事，或屬初犯等情節較輕，可以行政執行逕予遣返，減輕我國司法資源或治安機關收容管理上負擔。實務上卻將偷渡者之行為不分情節輕重，一概視為偷渡犯，是否妥當？實值得考量。

偷渡者亦為犯罪者，只是規範對象排除大陸人民適用，如：《入出國及移民法》第五十四條規定：「未經許可入出國或受禁止出國處分而出國者，處三年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣九萬元以下罰金。」該規定雖同為未經許可入出國罪，惟依該法第三條之定義並不適用於大陸地區人民，僅適用於臺灣人民、外國人、或無國籍者之非法入出境之刑事責任。國內法關於管理入出境之相關規定體系混亂，多頭馬車，實非恰當之立法。

二、載運者之刑事處罰型態不同。此處所指載運者係指單純運送者之刑責部分：

大陸《刑法》第三百二十一條第一項規定：「運送他人偷越國（邊）境的，處五年以下有期徒刑、拘役或管制，併處罰金；有下列情形之一的，處五年以上十年以下有期徒刑，併處罰金： 多次實施運送行為或運送人數眾多的； 所使用的船隻、車輛等交通工具不具備必要的安全要件，足以造成嚴重後果的； 違法所得數額巨大的； 有其他特別嚴重情節的。」

第二項規定：「在運送他人偷越國（邊）境中造成被運送人重傷、死亡，或者以暴力、威脅方法抗拒檢查的，處七年以上有期徒刑，併處罰金。」；第三項規定：「犯前兩項罪，對被運送人有殺害、傷害、強姦、拐賣等犯罪行為，或者對檢查人員有殺害、傷害等犯罪行為的，依照數罪併罰的規定處罰。」等罪名可知：本罪分為下列四種類型，即：單純運送他人偷越國境罪、特別加重運送他人偷越國境罪、運送他人偷越國境加重結果罪及運送他人偷越國境結合罪等。此規定處罰行為人只要實施運送他人非法進出國（邊）境之行為，犯罪即已成立；至於犯罪人主觀上是否「以營利為目的」，並非本罪之特別要件。然而「多次、數額巨大、嚴重後果」等文字仍為不明確概念，刑事處罰以數量多寡作為犯罪成立之要件，仍屬大陸《刑法》之特色。其目的雖在凸顯行為人之社會危害性重大，卻與罪刑法定原則有違。大陸地區於 1979 年制定舊《刑法》第一百七十七條文中曾有「以營利為目的」之規定，作為主觀特別構成要件要素，由於行為者運送行為多為牟利，無特別訂明之必要，因而修法後，即刪除「以營利為目的」文字，只要行為人明知他人欲非法入出國境，也明知運送他人非法入出國境屬違法行為，而仍決意實施，即可構成本罪，不必探究

其是否為了謀取暴利。

我國對於運送偷渡者之處罰，因偷渡者身分及載運目的地不同而異其規定。如：《刑法》第二百九十七條第一項及第二百九十九條第一項規定意圖營利以詐術使人出國罪及移送被略誘人出國罪；《入出國及移民法》第五十三條規定運送他人至他國罪，以及偷運大陸或港、澳地區人民進出國境罪。本文僅就偷運大陸人民刑責部分，依進入我國或前往第三國（地區）而有不同之處罰規定，分述如下：

偷運大陸人民進入我國罪。《兩岸人民關係條例》第七十九條第一項規定：「違反第十五條第一款之規定者，處一年以上七年以下有期徒刑，得併科新臺幣一百萬元以下罰金。」第二項規定：「意圖營利而犯前項之罪者，處三年以上十年以下有期徒刑，得併科新臺幣五百萬元以下罰金。」上述二項規定係依行為人主觀犯意分為兩種類型：單純偷運大陸人民進入我國罪及意圖營利而偷運大陸人民進入我國罪，與前述大陸《刑法》羅列四種犯罪類型相較，立法體系顯得不夠完備。大陸《刑法》除純粹運送他人入出國（邊）境外，另有特別加重及結果加重之處罰要件，較能凸顯運送人之不法情節輕重程度，值得參考。至於大陸《刑法》有關偷運人民出入國另有重大違法情事之相結合罪名時，在立法形式上屬結合犯之規定，法條又稱可依數罪併罰，實無另立一項規定之必要，除非該結合罪之刑度訂明於條文中，可至無期徒刑或十年以上有期徒刑，否則即使載運人另有列舉以外之犯行，例如竊盜、侵占偷渡者之財物，仍須依數罪併罰規定處罰，自不待言。

而我國新修正之第二項規定以「意圖營利」為加重處罰要件，行為態樣卻未改變，與第一項之行為間亦未作區隔，似有不妥。蓋僅以行為人主觀意圖做為加重要件並無必要，反而增加適用上之困擾。換言之，於查獲載運人有違法行為時，尚須查明涉案載運人是否以牟利為主要目的，其犯案若無事實證明行為人主觀上有營利目的，設如行為人只是受託載運他人，並未參與組織成員，即非本罪處罰對象，將使本罪以處罰組織犯罪者之立法目的落空。故宜修訂為「組織而犯前項之罪者……」。

偷運大陸人民前往第三國（地區）罪。《兩岸人民關係條例》第八十條第一項規定：「中華民國船舶、航空器或其他運輸工具所有人、營運人或船長、機長、其他運送工具駕駛人違反第二十八條第一項或違反第二十八條之一第一項規定或臺灣地區人民違反第二十八條之一第二項規定者，處三年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣一百萬以上一千五百萬元以下罰金。但航行至大陸地區行為係出於船長或機長或其他運輸工具駕駛人自行決定者，處罰船長或機長或駕駛人」，第二項並規定法人之處罰：「前項航行至大陸地區之船舶、航空器或其他運輸工具之所有人或營運人為法人者，除處罰行為人外，對該法人並科以前項所訂之罰金。但法人之代表人對

於違反之發生，已盡力為防止行為者，不在此限。」分析其立法理由在於：由於我國籍漁船載運大陸地區人民偷渡外國事件一再發生，對我國國際形象造成嚴重傷害，再加上上開行為另涉及大陸地區人民利用我國籍船舶與臺灣地區人民共同參與偷渡行為，而衍生我國應否支付遣返大陸偷渡犯費用問題。因而除包含違反第二十八條第一項規定直航大陸地區罪外（本條規定：中華民國船舶、航空器及其他運輸工具，經主管機關許可，得航行至大陸地區。其反面解釋，未依規定，不得航行至大陸地區，若有違反即構成本條罪名），尚包含第二十八條之一私行運送大陸地區人民非法前往第三國或地區罪（本條規定：中華民國船舶、航空器及其他運輸工具，不得私行運送大陸地區人民前往臺灣地區及大陸地區以外之國家或地區。臺灣地區人民不得利用非中華民國船舶、航空器及其他運輸工具，私行運送大陸地區人民前往臺灣地區及大陸地區以外之國家或地區），此為境外運送人之刑事責任。雖然侵犯第三國之國境安全並未對我國有任何實質損害，然而因該行為影響國家形象，並會造成涉外糾紛，仍有處罰必要。就此，大陸《刑法》中並無相關處罰規定。推定其原因，可能未曾發生此等案例，而未做相關立法規定。

茲有疑義者，由於同條例第七十九條第四項訂有未遂犯處罰規定而第八十條則無，是以我國籍漁船船主（或船長）於我國鄰接區海域範圍內，被查獲意圖非法載運偷渡者入境或前往其他地區時，雖涉嫌觸犯運送大陸人民非法入境未遂罪名，被逮捕帶回偵訊，而隨船因案入境之大陸人民，於案發時尚未入境，不符合前述《國安法》第六條第一項規定之非法入境罪，屬不罰行為。其後續應如何處置，究應逕行強制出境？或暫予收留？即生法理上之爭議。

依行政院大陸委員會 92 年 10 月 29 日以陸法字第○九二○○二○○六八號函示內容，認為：「……大陸人民有已進入臺灣地區之事實，復經調查結果認有偷渡來臺或前往其他地區之犯行，自屬同條例第十八條第一項第四款所稱『有事實足認為有犯罪行為者』或第五款『有事實足認為有危害國家安全或社會安定之虞者』，治安機關得逕行強制出境，而於強制出境前，得依同條第二款規定暫予收容。……又，該十二浬外被查獲之大陸地區人民，如經司法機關將其作為載運其來臺或前往其他地區之漁船船主（長）所涉刑案關係人（證人），在司法程序未終結前，尚不得執行強制出境，亦得依第十八條第二項規定暫予收容。」據此，似有將大陸人民未遂偷渡行為等同犯罪行為處罰之違法侵權情事。茲因境外被查獲之大陸人民，《國安法》既未將之視為犯罪，何來危害國家安全或社會安定之虞，司法機關於偵訊後，應依同法第十八條第一項規定儘速將之強制出境始屬合法。退而言之，即使彼等經司法機關列為載運人（船長）所涉刑案之關係人，亦不得以行政函文違法指示「司法程序

未終結前，尚不得執行強制出境」，對無罪之人變相予以非法留置，實有侵害人權之嫌，且與第十八條第一項但書規定抵觸。依第十八條第一項但書規定，非法入境之大陸人民所涉案件已進入司法程序者，徵得司法機關之同意，猶可由治安機關執行強制出境，何以在本身未涉案情形下，一旦成為他案證人時，反而須留置更長時間，直至司法程序終結後始能遣返，與所謂「暫時」收容之意義背道而馳。延長證人收容時間與案件之真實發現實無必然關係，反倒滋生該項留置是否合法之疑慮，實應重作檢討。

### 三、對組織犯罪集團之處罰不同：

大陸方面基於偷渡行為多以犯罪集團為中心，專門從事有組織之偷渡活動，向偷渡者或其家屬收取高額偷渡費用，再由犯罪集團負責偽造、變造出入境證，甚或行賄主管部門取得真護照，偽造簽證，再由集團成員負責運送出境，情節十分嚴重。因此特於《刑法》第三百一十八條第一項訂明：「組織他人偷越國（邊）境的，處兩年以上七年以下有期徒刑，併處罰金」，對於具體事項另有加重之處罰，可處七年以上有期徒刑或無期徒刑，併處罰金或沒收財產。加重處罰要件為：

組織他人偷越國（邊）境集團的首要分子； 多次組織他人偷越國（邊）境或者組織他人偷越國（邊）境人數眾多的； 造成被組織人重傷、死亡的； 剝奪或者限制被組織人人身自由的； 以暴力、威脅方法抗拒檢查的； 違法所得數額巨大的； 有其他特別嚴重情節的。上述幾種情形均被認為危害社會性重大，而應予以處罰。至於第二項仍有結合犯之規定，卻依數罪併罰，其情形有：「犯前款罪，對被組織人有殺害、傷害、強姦、拐賣等犯罪行為，或者對檢查人員有殺害、傷害等犯罪行為的」，條文雖如此明列，但刑度並未加重，故與我國有關結合犯之立法原理不同。

我國新修正之《兩岸人民關係條例》第七十九條第三項規定關於犯罪集團之處罰，然卻只處罰首謀者，刑度可在五年以上有期徒刑，得併科新臺幣一千萬以下之罰金。與大陸刑法重處犯罪集團及其「首要分子」相比，我國規定顯得仍不周延。由於犯罪集團或「蛇頭」均利用手下人員負責策劃、聯絡、安排交通工具或確定偷渡時間及聯絡方式，分工明確。被查獲者往往只是犯罪集團之低層次人員和偷渡者，居於幕後之「蛇頭」惡性最為重大，卻難以繩之以法。將蛇頭作為處罰對象，固有必要，然而對於犯罪集團之成員未如大陸《刑法》訂於同條文中，再依情節輕重一併予以重罰，似無法有效打擊該類型之犯罪。

### 四、騙取出境證件及法人組織他人非法入出國境之處罰不同：

大陸《刑法》第三百一十九條第一項規定：「以勞務輸出，經貿往來或者其他

名義，弄虛作假，騙取護照、簽證等出境證件，為組織他人偷越國（邊）境使用的，處三年以下有期徒刑，併處罰金；情節嚴重的，處三年以上十年以下有期徒刑，併處罰金」，第二項規定：「單位犯前款罪的，對單位判處罰金，併對其直接負責的主管人員和其他直接責任人員，依照前款的規定處罰。」該條立法理由主要在於組織他人偷越國（邊）境之犯罪行為中，有法人參與其中，或完全由法人實施犯罪，以合法掩護非法，即以勞務輸出、經貿往來、旅遊或者其他名義，騙取主管部門批准，取得護照、簽證等出境證件，組織他人自邊境口岸非法出境，成為偷渡出國案件之大宗，方式既隱密、規模與個人實施同類犯罪相比，所造成之社會危害性更大，因此特別單獨立法處罰。其構成要件為：先行編造組織他人出境之虛假理由；騙取有關機關之批准，取得護照、簽證等證件，使組織他人出境之行為在表面上合乎規定；實際安排他人從邊境口岸出境。

我國並無相關規定，對於偽造身分證騙取護照、簽證，並持以使用而非法入出國境之行為人若為大陸人民，均依《刑法》「行使偽造文書罪」與《兩岸人民關係條例》「未經許可非法進出臺灣地區」罪（行為人若為外國人者，則適用入出國及移民法之「未經許可非法入出國」罪）以牽連犯論處行為人之刑事責任，而對幕後幫助者（偽造者另有刑責）、法人均無特別條文處罰，大陸《刑法》似值得我國立法參考。

五、有無規定提供偽造、變造或出售出入境證件罪之特別處罰不同：

大陸《刑法》第三百二十條規定：「為他人提供偽造、變造的護照、簽證等出入境證件，或者出售護照、簽證等出入境證件的，處五年以下有期徒刑，併處罰金；情節嚴重的，處五年以上有期徒刑，併處罰金。」該條立法目的在於：護照、簽證為國家主管機關製作、簽發作為出入境之重要證件，也是國家實際管理出入境事項之主要憑證及方式。因此不論偽造、變造出入境證件、為他人提供上開文件或出售出入境證件之行為，均屬侵害國家維護出入境管理之權益，製造更多危害社會之風險，惡性頗大，故有刑罰之必要。

我國並無相關規定，只依《刑法》之偽造文書罪處斷，刑度不高。刑法第二百一十二條規定：「偽造、變造護照、旅券、免許證、特許證及關於品行、能力、服務或其他相關之證書、介紹書，足以生損害於公眾或他人者，處一年以下有期徒刑、拘役或三百元以下之罰金。」即所謂單純之偽造、變造特種文書罪，刑度極輕，若提供他人偽、變造護照、簽證或出售上開證件，作為他人入出境之用，侵害國家或社會法益之嚴重性，應較普通偽造特種文書為大，卻反而未做加重處罰規範，立法似有不周之處。大陸立法內容相較之下，較我國周延。

#### 六、公務人員違反職務辦理出入境證件及旅行偷渡者是否有處罰之規定：

大陸《刑法》第四百一十五條規範兩種罪名即：「辦理偷越國（邊）境人員出入境證件罪」及「旅行偷越國（邊）境人員罪」，為特別之公務人員瀆職罪。其規定為：「負責辦理護照、簽證以及其他出入境證件的國家機關工作人員，對明知是企圖偷越國（邊）境的人員，予以辦理出入境證件的，或者邊防、海關等國家機關工作人員，對明知是企圖偷越國（邊）境的人員，予以放行的，處三年以下有期徒刑或者拘役；情節嚴重的，處三年以上七年以下有期徒刑。」分析其立法理由不外：大陸方面認為某些地區偷越國（邊）境犯罪活動屢禁不止，應與主管人員縱容以及執法機關人員違反職務有密切關聯，因而欲防治此種偷渡行為，自亦不能忽略上開相關執法人員之刑責，對於參與、縱容、包庇偷越國（邊）境，或對偷渡活動涉及瀆職行為者，屬情節嚴重情形，科處刑罰，以杜弊端。因而該條規定處罰之犯罪主體並不相同：一為負責辦理前往外國護照或簽證、往來我國通行證或簽注的國家工作人員；一為邊防、海關等國家工作人員。二者之犯罪行為亦有區別：前者為知悉為偷渡者仍假藉職務之便辦理出入國（邊）境證件或簽注的行為；後者為明知為偷渡者而予放行。可知前者為積極包庇行為，後者為消極放行行為。

我國對於公務員涉及包庇或放行偷渡者之不法行為並無特別處罰規定，若公務員涉及不法行為時均依《刑法》第四章瀆職罪或特別法之貪污治罪條例處罰。與大陸《刑法》瀆職罪比較，我國有關規定似有不周之處，未能凸顯該類犯行雙重侵害國家法益之嚴重性，實非妥適。

以走私犯罪為例，於我國《懲治走私條例》第九條、第十條即分別規定稽徵關員或其他依法令負責檢查人員明知為走私物品而放行之行為，以及公務員、軍人包庇走私者之行為，其刑度均較一般公務員瀆職罪為重，最重可處無期徒刑或七年以上徒刑。同樣為防制不法入出境行為之執法人員，實不應因違法縱容進出國境者為走私物品或偷渡者而異其處罰，致生前者有罪，後者無法可罰之怪異情形。法律漏洞十分明顯，實應建全監督管制之機制，防止執法人員怠忽職守、知法犯法等不法行為。

#### 七、是否有停航、廢止相關證照之行政罰規定不同：

我國新增之《兩岸人民關係條例》第七十九條第四項規定，為使行為人不能再利用該運輸工具或身分從事非法行為，可由主管機關即時作出停航、廢止證照、資格等行政處分。該條文規定為：「中華民國船舶、航空器或其他運輸工具所有人、營運人或船長、機長、其他運輸工具駕駛人違反第十五條第一款之規定者，主管機關得處該中華民國船舶、航空器或其他運輸工具一定期間停航，或廢止其有關證照，

並得停止或廢止該船長或駕駛人之職業證照或資格。」由於本項處分屬干涉行政，其構成要件即應作限制：犯罪主體限於我國籍人民；利用之運輸工具限於本國籍之船舶、航空器或其他運輸工具；而被載運人為大陸地區人民；目的地為進入臺灣地區（或進入領海）範圍內屬之。換言之，我國籍人民有上開行為時，除構成刑事犯罪外，另將受主管機關處分停航或廢止相關證照、資格。如此似較能收儆戒之作用。而大陸地區並無相關規定，我國立法似較為彈性。

八、是否有沒入偷渡用運輸工具之行政罰規定不同：

我國新增之《兩岸人民關係條例》第七十九條第五項規定，為斷絕行為人再利用船舶、航空器或其他運輸工具從事偷渡犯罪行為，可由主管機關將涉案偷渡用之運輸工具為沒入處分。該條文規定為：「中華民國船舶、航空器或其他運輸工具所有人，有第一項至第四項之行為、或因其故意、重大過失致使第三人以其船舶、航空器或其他運輸工具從事第一項至第四項之行為，且該行為係以運送大陸地區人民非法進入臺灣地區為主要目的者，主管機關得沒入該船舶、航空器或其他運輸工具。所有人明知該船舶、航空器或其他運輸工具得沒入，為規避沒入規定之裁處而取得所有權者，亦同。」藉以防止同一運輸工具反覆被運用為偷渡工具，特別規定得沒入該運輸工具之要件。由於該項規定屬財產法益之處分，其標準與前項所述內容相同（限我國籍人民利用我國籍運輸工具實施偷運大陸人民進入臺灣地區之不法行為）。不論載運人以營利為目的或為偷渡犯罪組織之首謀而負責載運大陸人民進入臺灣地區之行為，且不論偷渡行為既遂或未遂，均為本項沒入之處罰對象。為避免上開運輸工具所有權人惡意脫產，將運輸工具轉讓與知情之第三人，造成執法困擾，明定可追及惡意之財產受讓人，同樣可將運輸工具沒入。而大陸《刑法》對偷渡犯罪訂有沒收財產附加刑之規定者，僅刑法第三百一十八條之加重組織運送罪，即載運人組織他人偷越國境屬嚴重情節時，有併處沒收財產之可能，雖可沒收其所有財產之一部或全部，然依第五十九條沒收財產一般規定而言，若要沒收船舶，僅適用該運輸工具為犯罪人所有之情況，若犯罪人非該運輸工具所有人，或雖為所有權人卻於犯案後為規避沒收之處罰而轉讓知情之第三者時，將無法對之實施制裁，執行沒收之處罰，形成法律漏洞，自不若我國法律規定周延。

## 參、結 論

歸納兩岸有關防制偷渡犯罪之法律規定，大陸方面立法較我國集中，均訂明於《刑法》內，編於第六章妨害社會管理秩序罪範圍，其中第三節妨害國（邊）境管

理罪，以及第九章瀆職罪中的第四百一十五條，共計六條，內容卻極複雜。除有自然人犯罪外，另規範組織犯罪、法人犯罪及公務員犯罪等態樣，涵蓋面較廣。然而在條文中仍有諸多不確定法律概念，諸如：「違法所得數額巨大的」、「有其他特別嚴重情節的」或「情節嚴重的」用語，作為刑事處罰之構成要件，違反法治國家強調之「罪刑法定原則」基本原理，況於查獲後未訂有沒入船舶等運輸工具之行政處分，俟判決確定後之沒收處罰，被告恐已脫產，不能立即阻斷該運輸工具作為再犯案之用，嚇阻作用不大，尚待修法改進。

而我國相關立法分散，又因偷渡行為人為大陸人民或外國人而有不同的處罰，目的雖在區別大陸人民入出我國國境與外國人不同，但作用卻與大陸方面認為大陸人民往來我國，只能稱為「入出境」而非「入出國」似有相同之處。即使如此，在不同地區間人民往來仍須管制。相對於大陸規定，我國不論對偷渡者、組織犯罪集團或法人參與犯罪、公務員包庇或放行偷渡等規定不是規定太過簡單，就是未做規定，較不周延。而我國關於停航、廢止相關證照之行政處罰規定，以及以沒入該運輸工具作為阻斷一再被作為偷渡工具之相關規定，則值得大陸方面立法之參考。面對兩岸偷渡犯罪行為有增無減之現況，除加強雙方合作機制，共同查緝犯罪組織人員外，再次修正《兩岸人民關係條例》和《刑法》等相關規定，實係有效防制偷渡犯罪不二法門。