

然不能置身事外，必須慎重關切局勢發展。就基本格局而言，這些主權之爭之所以日益升高，一大原因是中國勢力迅速增長，軍事力量開始往太平洋投射，力圖突破昔日美國圍堵中國的島鏈時，開始與原有勢力發生撞擊，直接的引爆點便在領土或領海問題上。而美國面對此一局勢，也開始「重返亞太」，使得相關國家在對中國噙聲時，背後有更多依恃。日前美國國務院對中國設三沙市發出嚴厲批判，引發中共強力批駁，明顯地，中美過招意味濃厚。

二、事實上，國際間的主權爭議所在多有，能夠經由談判解決的並不多。雖然相關各國都聲稱希望對話和平解決糾紛，而國際社會也如此呼籲，但政治涵義遠較軍事。總統在出席《中日和約》生效六十周年紀念活動時，除了重申中華民國擁有釣魚台主權外，也主動提出五點「東海和平倡議」：第一、自我克制，不升高對立行動；第二、擱置爭議，不放棄對話溝通；第三、遵守國際法，以和平方式處理爭端；第四、尋求共識，研訂「東海行為準則」；第五、建立機制，合作開發東海資源。

三、我國針對釣魚台問題提出五點倡議，在外交層次上，是一種保持話語權、重申主權地位的政治動作，而這是維護主權所必須做的。否則老是站在旁邊一語不發，參與爭議的地位會漸形薄弱。雖然由於釣魚台主權爭端的詭譎複雜性，使我們不能和大陸採取某種一致的立場；但是，兩岸其實可以先依據總統東海和平倡議所揭櫫的原則精神，並輔以「九二共識」為基礎，協商形成處理東海及釣魚台主權爭端的共識。然後再以此共識為依據，呼籲力促日方和兩岸，形成處理爭端的共識；然後再協商制定東海行為準則的可能性，為區域穩定做出貢獻，從而也為南海主權爭端提供示範。

四、面對釣魚台主權爭端，我們固然希望謀求和平解決，但絕不能使日方所塑造的實質控制或擁有釣魚台的態勢定型化或固型化。因此，讓海巡署能加大保護我漁民在釣魚台附近海域捕魚的力道。甚至，還可以考慮提供風險補貼，讓漁民願意到釣魚台附近海域開展捕魚作業。由於我方在南沙太平島有實質駐軍，我們在南海主權爭端中就不可能完全被排擠掉，相關各方到頭來就不得不考量到我方實質控制南沙太平島的現實。同時，為了確保我方對太平島的實質控制和擁有權，可以考慮加大對太平島的巡航力道，提升該島的防衛戰備，拓寬完善飛機跑道，勿恃敵之不來，恃吾有以待之。

（四十二）本院黃委員昭順，針對消防人員危險職務加給，因工作崗位不同而區分三級，籲請有關正視改正。所謂「危險職務加給」必係因所擔任職務從事之工作具相當危險性而給予，其所面對之危險性相等者當予同樣加給。而「消防專業人員危險加給」卻因工作崗位不同而分三級，同樣擔任消防工作；內政部消防署（含港務消防隊）擔任第一線消防搶救之人員，支領第一級危險職務加給，但同屬擔任第一線消防搶救人員

之交通部各航空站消防人員，卻被列入支領第三級加給。本席不解的是；第一線的消防搶救危險性是如何區分出級數？是依據火勢大小？爆炸範圍還是目標大小？航空站消防人員擔負航空站（含機場航空器）全般消防危難搶救及預防工作，其緊急救援標的，動輒數拾億財物及百來人之生命安全，所涉處救災環境之危險性會小於地方消防搶救嗎？第一線的打火英雄是讓人敬佩的，他們義無反顧的入危蹈火精神讓民眾動容，區區危險職務加給不足以代表被救者之無限感激，但這種臨同危險卻領不同加給之規定，符合「危險職務給予」之公平正義嗎？特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、「消防專業人員危險職務加給」係依據行政院人事總處「公務人員加給給與辦法」辦理，其支給數額以三級區分；第一級：內政部消防署所屬各縣市政府消防局（含各港務消防隊）擔任第一線消防搶救人員。第二級：凡不屬於內政部前述第一級之搶救人員之消防人員。第三級：交通部民用航空局各航空站消防人員。
- 二、如以上端一、二級區分，那航空站之消防人員之組成不是也含括所謂的第一線搶救人員和非第一線嗎？再以事實而言；依照航空站規定，一但機場發生飛機失事，必須請求地區消防單位支援搶救，但各支援單位僅負責機場消防車之中繼供水及備便接應機場消防能力不及時之支援，最直接第一時間第一線的搶救工作，卻仍是航空站消防隊之當然責任啊！
- 三、危險職務加給之給予，應本所任職務所擔負工作的「危險程度」不同而有所分級支給，打火一次跟打火五次就出勤率或有不同，但所面臨之「危險性」卻是完全一樣的，既然給與的名目是「危險職務加給」，若必須分級；那當然應以所從事工作的「危險程度」來區分，而非用「辛勞程度」來分野，更何況依事發之狀況，亦可能參與一次的艱難困頓要較參加三次的時空環境還辛勞。
- 四、航空站（含航空 具）若發生消防搶救災難時，其搶救標的動輒即是數拾億財物及百人以上之生命救援，其影響不僅及於國內甚而因有外籍人士而引發國際糾紛，引起全球媒體關注。多年前桃園國際機場華航、新航等災難就是最為顯著之案例。故理論上來說；航空站消防之軟、硬體要求應更為嚴格。再就實務之危險性言；航空 具本身即係特殊之之旅合金材質，在高速、大磨擦、強撞擊等因素下，先不談密閉狹隘倉間人員搶救之高難度，光是隨時可能爆炸之危險就讓人膽戰心驚！再若航空站本身肇生災害，光人員安全撤離就已是極為不易之事，若因而引起之火災，其周遭航空設施、航空 具等，那一樣不具高危險、高挑戰性？