



CR 2022 年度第六期技術通報來囉！歡迎各單位及先進踴躍訂閱(或分享給同業周知)以獲得國際間最新消息！

本期焦點：

- 近年來離岸風電工程發展蓬勃，為確保相關工業人員及其船舶之安全，**MSC**採納了國際載運工業人員船舶安全章程(**IP Code**)
- 為加強散裝船之結構安全，將提升船舶壓載水艙及鄰近貨艙之空艙之塗層檢查標準
- 為確保使用低硫燃油之安全性，燃油供應商將被要求確認所供應燃油之閃點符合海上人命安全國際公約(**SOLAS**)之規定
- 海上自主水面船舶章程(**MASS Code**)草案架構已初步完成

本期目錄：

壹、 MSC第106次會議摘要

- 新增**SOLAS**第XV章「載運工業人員船舶之安全措施」及採納國際載運工業人員船舶安全章程(**IP Code**)，預計2024年7月1日生效
- 採納2011 **ESP Code**修正案，散裝船壓載水艙及鄰近貨艙之空艙之塗層檢查標準將提升，預計2024年7月1日生效
- 有關低硫燃油安全，新增燃油交付單(**BDN**)燃油閃點符合聲明、閃點不合格案件通報，以及加強燃油供應商燃油品質監管之強制要求，預計2026年1月1日生效
- 預計2026年1月1日以後禁止船上使用含有全氟辛烷磺酸(**PFOS**)的消防滅火劑
- 預計2026年1月1日建造之總噸位3000以上的貨櫃船和散裝船須配備電子傾斜儀
- 初步完成海上自主水面船舶章程(**MASS Code**)草案架構，未來將制定強制性章程，並預計2028年1月1日生效

貳、 中華民國重要通告

- 採用**IMO**相關決議案與通告納入我國航政監理指引並載於公約專區，以提升船舶航行安全
- 採用國際海事組織(**IMO**)所屬海洋環境保護委員會(**MEPC**)所採納之**MEPC.328(76)**、**MEPC.330(76)**、**MEPC.347(78)**決議案，新增「無人無推進動力駁船國際防止油污豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」、「符合確認書－船舶能源效率管理計畫第III部分」及修正「國際能源效率證書」、「符合聲明書－燃油消耗回報及營運碳強度評級」，並委託財團法人中國驗船中心辦理
- 修正「航行船舶船員最低安全配置標準」第8條、第9條條文及第3條附表1、第4條、第5條、第9條附表5。(因應**STCW**以及**MLC**，規定船員於最短休息時間內工作時應給予補

休，以及國際航線船舶航行國際海域，因故得申請其艙面或輪機部門船員各少於船員最低安全配額證書所定員額一人)

參、 巴拿馬重要通告

- 預計抵達巴黎備忘錄(Paris MoU)相關港口之船舶，若有停靠巴拿馬的任何港口時，應進行船旗國年度安全檢查(Annual Safety Inspection, ASI)
- 發布EEDI、EEXI執行措施以及授權認可組織(RO)回報EEDI事宜
- 發布CII和SEEMP Part III執行措施並請認可組織(RO)回報
- 發布降低巴拿馬籍船舶接受港口國管制檢查(PSC)留置情況之措施

肆、 澳洲通告

- 說明在澳洲水域使用廢氣清潔系統(EGCS)之相關要求
- 強調在澳洲水域航行的所有船舶皆需確保其駕駛橋艙視界符合SOLAS要求

伍、 CR服務資訊

- CR技術通報服務(一年六期)，訂閱後將於更新時自動發送技術通報至您的電子郵件信箱，提供即時的IMO最新動態，以及MSC、MEPC決議案重點中文摘要。
- PSCO登輪檢驗需要協助嗎？歡迎船長或輪機長或工程師於PSCO登輪時加入CR PSC應急群組資訊，獲得即時技術協助

壹 MSC第106次會議摘要

國際海事組織(IMO)海事安全委員會(MSC)第106次會議於2022年11月2日至11月11日於英國倫敦舉行，本次會議重點摘要如下：

一、 採納工業人員(Industrial Personnel)相關規定：

- (一) 背景：近年來為因應離岸風電工程，需要大量風電技師往返陸地及離岸風場工作，此類人員身分既非船員，亦非乘客，IMO將此類人員稱之為「工業人員(Industrial Personnel, IP)」。
- (二) 為確保工業人員及其船舶之安全，IMO自2016年起開始研析船舶載運工業人員之議題，已於本屆會議完成載運工業人員船舶之國際標準，將於海上人命安全國際公約(SOLAS)內新增第XV章「載運工業人員船舶之安全措施」，並採納「國際載運工業人員船舶安全章程」(International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel, IP Code)：
 1. IP Code預計2024年7月1日生效，適用於總噸位500以上且載運超過12名工業人員之國際航線船舶(針對總噸位未滿500者，主管機關得適當放寬規定)。
 2. IP Code之要求涵蓋工業人員資格、安全轉移程序與設備、艙區劃分及穩度、機器安裝、電氣安裝、定期無人當值機艙空間、消防安全、救生設備及危險品。
 3. 符合IP Code之船舶，除原先所持有之SOLAS證書外，將再核發載運工業人員船舶安全證書及其設備紀錄。

二、提升散裝船壓載水艙及鄰近貨艙之空艙塗層檢驗標準：

- (一) 背景：在2017年，一艘由油輪改裝為散裝船的M/V “Stellar Daisy”於大西洋沉沒，造成22名船員喪生，為避免再發生類似事故，本次會議採納「2011年 國際散裝船及油輪加強檢驗方案章程」(2011 ESP Code)修正案(預計2024年7月1日生效)，藉此提升塗層狀況的標準。
- (二) 散裝船中間及換證檢驗時對於壓載水艙檢查(註：不含船齡 0~5 年之中間檢驗)：原先規定為塗層為POOR者，若該次未進行換新或處理，則後續每年針對該艙都須檢驗。→本次修正：塗層未達GOOD者，若該次不換新/處理，則後續每年針對該艙都須檢驗。(塗層狀況分級表如下)

塗層狀況Coating Condition	
GOOD	僅有少許銹斑
FAIR	在防撓材之邊緣及電銲連接處局部脫落，及/或輕微生銹區域逾檢驗範圍20%，但尚未至POOR程度。
POOR	一般性脫落之塗層區域逾檢驗範圍20%，或硬銹塊區域達檢驗範圍10%或以上。

- (三) 新增規定：船齡超過20年且船長150m以上之雙殼散裝船，鄰近貨艙之空艙如果塗層為POOR者，若該次未進行換新或處理，則後續每年針對該艙都須檢驗。

三、船舶燃油安全措施：

- (一) 背景：自2020年起，IMO為減少空污而要求船舶使用低硫燃油(硫含量限值0.5% (m/m))，加注燃油時需確認硫含量是否達標準，但部分市場上卻出現未符合閃點要求之低硫燃油而使航商備受困擾(SOLAS 第II-2章規則4.2.1規定燃油之閃點不得低於60°C)，為確保其安全性，於本次會議針對閃點不合格燃油應採取之措施及相關處理程序進行討論，以降低船舶發生意外的風險。
- (二) 本次會議採納海上人命安全國際公約(SOLAS)修正案(預計2026年1月1日生效)，新增燃油交付單(Bunker Delivery Note, BDN)燃油閃點符合聲明、閃點不合格案件通報，以及加強燃油供應商燃油品質監管之強制要求。將適用於SOLAS之所有船舶(包含新造船以及現成船)。
- (三) 修正案要求燃油供應商必須在加油前向船舶提供一份聲明，以證明所提供的燃油符合SOLAS第II-2章規則4.2.1之規定，並說明所使用的測試方法。此外，提供給船舶的燃油交付單應包含符合IMO接受之標準(如ISO 2719:2016)規定的閃點，或聲明已測量閃點在70°C以上。各締約國政府應確保在發生不符合規定之情況時，相關權責機關應向IMO回報，並對不符合規定的燃油供應商採取適當行動。

四、高錳沃斯田鋼應用於低溫材料：

- (一) 背景：有鑑於全球對於空氣污染排放規定越趨嚴格，市場上對於液化天然氣(LNG)的需求不斷增長，IMO注意到高錳沃斯田鋼(High Manganese Austenitic Steel)越來越被業界應用在低溫環境，故本次會議採納「國際船舶載運散裝液化氣體構造及設備章程」(IGC Code)和「國際船舶使用氣體或其他低閃點燃料安全章程」(IGF Code)的修正案(預計2026年1月1日生效)，於章程中列舉適用設計溫度 -55°C至-165°C之鋼材表格中，納入高錳沃斯田鋼(最低設計溫度為-165°C)，並說明可參考高錳沃斯田鋼低溫應用準則(MSC.1/Circ.1599/Rev.2)，以利各單位使用。

五、 本次批准之修正案草案：

(一) 全封閉式救生艇通風要求：

1. 在2013年6月，一艘船舶在印度洋發生了沈船事故，船上船員撤離到全封閉式救生艇上等待救援，但由於救生艇的通風不足，使船員感到非常悶熱和不適。因此，IMO進行了國際救生設備章程(LSA Code)中有關救生艇的修訂工作。
2. 本次會議批准LSA Code修定案草案，對於全封閉式救生艇訂定換氣量之要求，以防止救生艇內二氧化碳濃度過高。
3. 該修正案預計於MSC 107採納，並於2026年1月1日生效，適用於2029年1月1日以後安裝至船上的全封閉式救生艇。

(二) 禁止消防滅火劑使用全氟辛烷磺酸(PFOS)：

1. 背景：全氟辛烷磺酸已被認為對海洋環境和人類有害，基於環保要求，IMO進行了船舶禁用全氟辛烷磺酸(PFOS)消防滅火劑的相關研析工作。
2. 本次會議批准海上人命安全國際公約(SOLAS)第II-2章以及1994年和2000年的國際高速船安全章程(HSC Code)修正案草案，將禁止船上固定式滅火系統和可攜式滅火器使用含有全氟辛烷磺酸(PFOS)的消防滅火劑。
3. 該修正案預計於MSC 107採納，並於2026年1月1日生效，適用於新造船和現成船(現成船須於2026年1月1日之後第一次檢驗前符合)。

(三) 船上起重設備以及操錨用絞機：

1. 背景：為防止機械故障造成人員傷亡事故和船舶損壞，IMO先前已於2020年批准於海上人命安全國際公約(SOLAS)新增第II-1章規則3-13之修正案草案(起重設備和操錨用絞機(Onboard Lifting Appliances and Anchor Handling Winches, OLAW))，但當時決議須等相關準則完善後再正式採納。
補充：操錨用絞機(Anchor Handling Winches)，係指在海底作業時，用於佈署、回收以及重新定位錨點之絞機，以及相關繫泊纜繩。
2. 本次會議批准與起重設備和操錨用絞機相關的兩份準則：起重設備準則以及操錨用絞機準則，作為上述OLAW規定之準則。
3. 修正案預計於MSC 107採納，並於2026年1月1日生效，適用於新造船和現成船上的起重設備和操錨用絞機。現成船須於2026年1月1日以後的第一次換證檢驗之前，進行測試和檢查。

(四) 電子傾斜儀：

1. 為有效掌握船舶運動狀態，本次會議批准SOLAS第V章(航行安全)修正案草案，強制要求總噸位3000以上的貨櫃船和散裝船配備電子傾斜儀，該要求不適用於偶爾載運散貨的貨船及於甲板上載運貨櫃的雜貨船(General Cargo Ship)。
2. 船舶配備電子傾斜儀後，可記錄船舶之橫搖運動資訊於航行資料紀錄器(Voyage Data Recorder, VDR)中，有利於進行海事事故之調查，並可提供船員關鍵穩度資訊，以避免貨物在惡劣天氣下移動或落失。
3. 該修正案預計於MSC 107採納。並於2026年1月1日生效，適用於總噸位3000以上之新造貨櫃船和散裝船。

六、其他議題：

- (一) 2012年開普敦協定：MSC強調推動「2012年開普敦協定」生效的重要性，期許給予漁船更安全及透明的標準，以保障漁民安全。
- (二) 有關海盜和武裝搶劫的威脅事件，本次將印度洋海域從高風險區域移除。
- (三) 海上自主水面船舶(MASS)的發展：
 1. 為因應船舶自主化的發展趨勢及保障船舶之安全與環保，IMO決定制定目標型的海上自主水面船舶章程(MASS Code)(將制定一非強制性章程以進行經驗收集，並於後續將其轉變為一強制性章程，希望於2028年1月1日生效。)
 2. 本次已完成MASS Code草案之架構如下圖。

MASS Code草案架構 Structure of the Draft MASS Code			
Part 1	概要General		
	1. 簡介	4. 術語及定義	
	2. 適用	5. 證書及檢驗	
	3. 章程架構及與其他IMO文書之關係		
Part 2	MASS之主要原則及功能Main Principles for MASS and MASS Functions		
	1. 營運內容	5. 風險評估	
	2. 船舶安全狀態	6. 系統設計原則	
	3. MASS必備功能	7. 人員因素	
	4. 風險評估		
Part 3	目標、功能要求及規定 Goals, Functional Requirements and Provisions		
	1. 導航	7. 安全營運管理	13. 拖曳及繫泊
	2. 遠端操控	8. 操船控制	14. 海洋工程/機械安裝
	3. 通訊	9. 保全	15. 電力及電子工程/電力安裝
	4. 艙區劃分、穩度及水密完整性	10. 搜索及救生	16. 維護及維修
	5. 防火/消防安全	11. 貨物裝卸	17. 應急反應
	6. 救生設備及屬具	12. 人員安全及舒適	18. 船上人員照顧
Part 4	遠端控制船舶功能的特別規定 Specific Provisions for Remote Control of Ship Functions		
	1. 遠端操控及控制中心		
Annex	MSC.1/Circ.1604—MASS試驗臨時準則 (Interim Guidelines for MASS Trials)		

貳 中華民國重要通告

- 一、 [採用MEPC.2/Circ.26、PPR.1/Circ.9、MEPC.329\(76\)、MEPC.332\(76\)等4項納入我國航政監理指引，以提升船舶航行安全，與國際接軌。](#)
- 二、 [採用MSC.488\(103\)、MSC.1/Circ.1578、MSC.1/Circ.1318/Rev.1、MSC.493\(104\)、MSC.494\(104\)、MSC.1/Circ.1039/Rev.1、MSC.1/Circ.1040/Rev.2等7項納入我國航政監理指引，以提升船舶航行安全，與國際接軌。](#)
- 三、 [採用國際海事組織\(IMO\)所屬海洋環境保護委員會\(MEPC\)所採納之MEPC.328\(76\)、MEPC.330\(76\)、MEPC.347\(78\)決議案，新增「無人無推進動力駁船國際防止油污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止污水污染豁免證書」、「無人無推進動力駁船國際防止空氣污染豁免證書」、「符合確認書－船舶能源效率管理計畫第III部分」及修正「國際能源效率證書」、「符合聲明書－燃油消耗回報及營運碳強度評級」，](#)

[自111年11月1日生效，並就前該船舶檢驗及法定證書發給業務委託財團法人中國驗船中心辦理。](#)

- 四、修正「[航行船舶船員最低安全配置標準](#)」第8條、第9條條文及第3條附表1、第4條、第5條、第9條附表5。(因應STCW以及MLC，規定船員於最短休息時間內工作時應給予補休。以及國際航線船舶航行國際海域，因故(如船員生病、傷亡等不可抗/特殊因素)，得申請其艙面或輪機部門船員各少於船員最低安全配額證書所定員額一人。特免期間不得超過6個月)。

參 巴拿馬重要通告

- 一、 [MMN-13/2022](#) : "Flag Annual Safety Inspection For Vessels Transiting Through Panama With A Destination Of The Ports In Paris MoU Area" :
- (一) 巴拿馬海事局(PMA)為保持其在巴黎備忘錄白名單之成績，針對航程會抵達巴黎備忘錄(Paris MoU)相關港口之船舶，在抵達Paris MoU相關港口前若有停靠巴拿馬的任何港口時，應盡快在抵達港口時進行船旗國年度安全檢查(Annual Safety Inspection, ASI)。
- (二) 不遵守該海事通知者將受到處罰。初犯者將罰款10,000美元，屢犯者將可能立即被取消船籍。
- 二、 [MMN-15/2022](#) : "Payment Accounts" :
- (一) 由於近期會有大量船舶證書進行年度換證，巴拿馬海事局重申銀行帳戶資訊，具體資訊可參考該通告第2段。
- (二) 其它匯款注意事項：
1. 應包含證書之手續費，相關費用請參照[MMC-219](#)。
 2. 電匯時，應確認所有國際電匯費用，確保扣除相關費用後不影響欲繳交給PMA的金額。並確認於電匯匯款申請書上選擇代碼OUR(匯款人負擔所有國內及國外之相關費用)。
 3. 應提供船名、IMO編號及欲支付費用之證書。
- 三、 [MMC-125](#) : "Ship Security Plan" :
- (一) 巴拿馬海事局新增海事保全聯絡點之相關資訊，包含保全通知等級(Notification Security Level)、緊急聯絡點(Emergency contact)及保全事件報告(Security Incident Report)，具體聯絡資訊可參考該通告第22段。
- 四、 [MMC-257](#) : "Implementation of the Energy Efficiency Design Index (EEDI), the Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)" :
- (一) 巴拿馬海事局更新有關能源效率設計指數(EEDI)、現成船能源效率指數(EEXI)執行以及授權RO回報EEDI事宜之通告。授權代表巴拿馬簽發國際能源效率證書(IEEC)的認可組織(RO)，根據相關技術文件及國際海事組織(IMO)制定之相關準則，驗證EEDI達成值和EEXI達成值。
- (二) 認可組織(RO)應依據MEPC.332(76)提供之「EEDI相關資訊之報告標準格式」，向IMO(eedi@imo.org)回報EEDI要求值和達成值及相關資訊。

(三) 認可組織(RO)核發國際能源效率證書(IEEC)，應按照[MMC-324](#)通告之規定向巴拿馬海事局回報，並支付相關規費。

五、 [MMC-365](#) : "Panama Policy on SEEMP, IMO-DCS and Carbon Intensity Indicator" :

- (一) 巴拿馬海事局更新有關碳強度指標(CII)和船舶能源效率管理計畫第III部份(SEEMP Part III)之通告，授權已被授權執行MARPOL附錄VI第四章(船舶碳強度)檢驗發證之認可組織(RO)，可執行SEEMP Part III驗證業務，並依據MEPC.347(78)決議案之格式簽發符合確認書(Confirmation of Compliance, CoC)。
- (二) 有關燃油消耗回報和營運碳強度評級符合聲明書(Statement of Compliance – Fuel Oil Consumption Reporting and Operational Carbon Intensity Rating, SoC)，將由認可組織(RO)每年向巴拿馬海事局回報，提供是否可核發SoC之建議，並由巴拿馬海事局核發。
- (三) 有關「船舶能源效率管理計畫第III部份符合確認書」及「燃油消耗回報和營運碳強度評級符合聲明書」之規費，請參照[MMC-324](#)。

六、 [MMC-380](#) : "Measurements to Reduce PSC Detentions on Panamanian Vessels" :

- (一) 巴拿馬海事局(PMA)為降低巴拿馬籍船舶接受港口國管制檢查(PSC)留置數量，發出本通告
- (二) 針對船東、船舶營運者之指示：
 1. 為了避免留置和缺失，船東、船舶營運人以及公司岸上指定人員(Company Designated Person Ashore, DPA)應與船長在抵達港口前至少24小時，執行船舶抵達前(Pre-arrival)檢查(該檢查應考量常見缺失)。此檢查之相關證據應保留在船上，以便在年度安全檢查(ASI)期間提供船旗國檢查員查看。
 2. 若有特殊狀況(如：設備故障或其他無法立即解決的情況)，應立即與認可組織(RO)和Segumar辦事處協調有效的矯正措施。同時，應按照SOLAS第I章第11條規定通知該國港口國管制機關(Port State Control, PSC)。
 3. 應立即將PSC檢查報告提交至psc@amp.gob.pa，以改進有關PSC檢查的相關資訊。

肆 澳洲通告

一、 澳洲海事局(AMSA)發布[Marine notice 12-2022](#)通告，說明在澳洲水域使用廢氣清潔系統(EGCS)之相關要求：

- (一) 澳洲海事局要求在澳洲水域使用EGCS時，應遵守MARPOL附錄VI和澳洲法律所要求的硫含量限值0.5% (m/m)。(本通告取代過去02/2021通告)(註：02/2021通告之相關內容，已整理於中心[第115期技術通報](#))
- (二) 本次修正與前一版之主要差異：過去澳洲海事局要求在船舶首次抵達澳洲港口前或有相關資料更新(如：船名、IMO編號，或EGCS之廠牌、認證方式、處理系統

(開環/閉環)等)，需向澳洲海事安全局提交相關文件→本次已刪除此項要求。

(三) 有關本通告對於EGCS之使用規定：

1. 為滿足MARPOL附錄VI的硫排放要求，澳洲海事局允許在其水域內使用EGCS，但EGCS需經船旗國或認可組織(RO)的認證，且EGCS之操作須符合IMO相關要求(如：「2021年廢氣清潔系統準則(MEPC.340(77))」)，但部分澳洲港口仍鼓勵避免排放洗滌水。
2. 船員必須接受正規的EGCS操作培訓，確保作業系統處於良好狀態，並維護設備的運行。EGCS的認可文件以及操作維護紀錄必須保存在船上，以提供港口國管制官員(Port State Control Officer, PSCO)檢查。
3. 洗滌水須符合「2021年廢氣清潔系統準則」中規定的排放水質標準，才得以排放至澳洲水域。

(四) 本通告有關EGCS發生故障時之處理要求：

1. 必須儘快發現問題所在並及時修理故障，若故障超過一小時或發生重複故障，則應向目的地港口主管機關以及船旗國主管機關回報。該報告應包括解決故障所採取措施之說明。
2. 如果船舶之EGCS無法在一小時內恢復到正常工作狀態，則船舶必須更換使用合格之低硫燃油。若船舶未具備充足之合格燃油以航駛至下一個目的港時，應向有關當局回報(如：船旗國主管機關以及下一個目的港口之主管機關)。該報告必須包含船舶計畫的因應措施(如：下一個加合格燃油之港口或進行EGCS的維修)。若此情況發生於澳洲水域，則應將該報告送交 reports@amsa.gov.au。

二、 澳洲海事局(AMSA)發布 [Marine notice 14-2022](#) 通告，強調在澳洲水域航行的所有船舶皆需確保其駕駛橋艙視界：

- (一) 澳洲海事局要求在澳洲水域航行的所有船舶，須確保其駕駛橋艙視界符合海上人命安全國際公約(SOLAS)第V章規則22之規定。
- (二) 若船舶駕駛橋艙視界無法符合SOLAS要求，將會嚴重影響了航行安全、駕駛台當值以及保持適當瞭望。對於偵測船舶(尤其是小型和近距離之船舶)、偵測遇險船隻或人員、全面評估碰撞情況和風險，以及避免碰撞和擱淺都是至關重要的。
- (三) 由於部分船旗國會核發「短期豁免/特許(Dispensations)」，允許船舶載運貨物至約略駕駛台高度(如次頁AMSA範例圖)。AMSA認為此舉將影響駕駛橋艙視界及航行安全，且SOLAS中亦無允許此類豁免，故AMSA將不接受此種短期豁免/特許。
- (四) 若船舶不符合SOLAS規定之最低駕駛橋艙視界要求，AMSA將根據規定和執法政策採取適當行動(如：留置船舶以及要求卸貨)，以確保航行安全。



(資料來源：澳洲海事局Marine notice 14-2022通告)

伍 CR服務資訊

一、 CR技術通報服務(一年六期)：

- (一) [訂閱](#)後將於更新時自動發送技術通報至您的電子郵件信箱。
- (二) 提供即時的IMO最新動態，以及MSC、MEPC決議案之重點中文摘要。
- (三) 相關問題亦可即時EMAIL(cr.tp@crclass.org)或電話詢問(02-2506-2711#514)。

二、 CR PSC應急群組資訊：

- (一) 有關CR PSC應急群組：請將以下連結告知船上，若有港口國管制官員(PSCO)登輪檢驗或可能登輪檢驗時，請船長或輪機長或工程師等屆時務必加入此群組。
(<https://www.crclass.org/chinese/content/information/summary-of-psc-detention-items.html>)
- (二) 補充說明：
 - 1. 任何港口，只要有網路連線處皆可使用。CR可立即提供諮詢或提供資料。
 - 2. 單一PSC案件結束後，會將加入的人員刪除，以保護各船舶之間的隱私。下一次PSC案件請重新加入。



CR PSC應急群組