.6　バラスト管及び貨物油管

バラスト管その他バラスト・タンクへの管（例えば、測深管及び空気管）は、貨物タンク内を通してはならない。貨物油管その他貨物タンクへの管（例えば、測深管及び空気管）は、バラスト・タンク内を通してはならない。ただし、短い管については、当該短い管が完全に溶接されているか又はこれと同等の状態にある場合には、これらの要件の免除を認めることができる。

4　次の規定は、二重底タンク又は他の閉囲場所について適用する。

.1　次の式で示すとおり、貨物油と海水の境界を成す船底外板に加わる貨物油の圧力及び蒸気圧が船体外部の静水圧を超えないよう設計されているタンカーについては、3.2の規定によつて要求される二重底タンク又は他の閉囲場所を省略することができる。

$$f\times hc\times \rho c\times g+p\leqq dn\times \rho s\times g$$

この場合において、

hcは、船底外板に接する貨物油の高さとし、メートルで表す。

ρcは、貨物油の最高密度とし、トン毎立方メートルで表す。

dnは、予想されるあらゆる積載状態における最小の航行喫水とし、メートルで表す。

ρsは、海水の密度とし、トン毎立方メートルで表す。

pは、貨物タンクのための圧力逃がし弁の最大設定圧力とし、パスカルで表す。

fは、安全率とし、一・一とする。

gは、標準重力加速度（一秒につき九・八一メートル毎秒）とする。

.2　4.1に定める要件を満たすために必要な水平の仕切りは、基線の上方で、B／6メートル又は六メートルのいずれか小さい方の長さを下回らず、かつ、〇・六Dを超えない高さの位置に設置しなければならない。この場合において、Dは、船舶の中央における型深さとする。

.3　ウイング・タンク又は他の閉囲場所の位置は、3.1に定めるところによらなければならない。ただし、第二図に示すとおり、貨物タンクの境界線は、基線の上方で一・五hより下の部分においては、船底外板までの垂線とすることができる。この場合において、hは、3.2に規定するところによる。

5　油タンカーの設計及び構造についての他の方法は、3に定める要件に代わる方法として認めることができる。ただし、そのような他の方法は、衝突又は座礁の場合における油による汚染に対する保護が少なくとも同等の保護であることを確保し、かつ、国際海事機関が作成した指針に基づいて海洋環境保護委員会により原則として承認されることを条件とする。

6　載貨重量五千トン以上の油タンカーは、3及び4の規定に適合し、又は

.1　3.2に規定する距離hが次の値に適合するような深さを有する二重底タンク又は他の閉囲場所を少なくとも備えなければならない。

h＝B／15（メートル）

ただし、hの最小値は、〇・七六メートルとする。

ビルジ部分及びビルジ部分と明確に限定されない場所において、貨物タンクの境界線は、第三図に示すとおり、船体中央の平たんな船底外板の線に対して平行でなければならない。

.2　各貨物タンクの容積が七百立方メートルを超えないように配置された貨物タンクを備えなければならない。ただし、ウイング・タンク又は他の閉囲場所が、3.1の規定に従つて、次の値を満たすように配置される場合は、この限りでない。

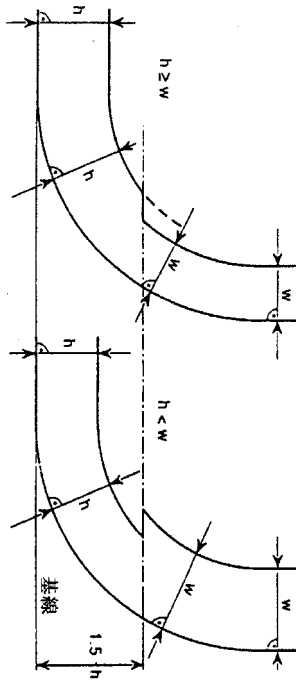
$$w=0.4+\frac{2.4DW}{20{,}000}$$

ただし、wの最小値は、〇・七六メートルとする。

7　改正された千九百七十四年の海上における人命の安全のための国際条約第二―一章第十一規則の規定に従つて設置される衝突隔壁の前方にあるいかなる閉囲場所にも油を積載してはならない。同規則の規定に従つて衝突隔壁を設置することを要求されない油タンカーは、衝突隔壁が同規則の規定に従つて設置される場合にそのような衝突隔壁のある位置における船体中心線に対し垂直な横断面の前方にあるいかなる閉囲場所にも油を積載してはならない。

8　主管庁は、この第十九規則の規定に従つて建造される油タンカーの設計及び構造の承認に当たり、全般的な安全の側面（ウイング・タンク、二重底タンク及び他の閉囲場所の保守及び検査の必要性を含む。）について十分な考慮を払う。

第一図　3の規定における貨物タンクの境界線



第二図　4の規定における貨物タンクの境界線

