.2　底面損傷について、平均的な油の流出量についての別個の計算は、〇メートル及びマイナス二・五メートルの潮位条件について行うものとし、次のように組み合わせる。

$OMB = 0.7OMB\ (0) + 0.3OMB\ (2.5)$

この場合において、

OMB（0）は、潮位〇メートルの条件の下での平均的な油の流出量とする。

OMB（2.5）は、潮位マイナス二・五メートルの条件の下での平均的な油の流出量とし、立方メートルで表す。

6

側面損傷についての平均的な油の流出量OMSは、次のとおり計算する。

$$O_{MS} = C_3 \sum_{i}^{n} P_{S(i)} O_{S(i)}$$（メートル）

この場合において、

iは、考慮される貨物タンクとする。

nは、貨物タンクの総数とする。

PS（i）は、8.1の規定に基づいて計算される側面損傷から貨物タンクiに浸水する可能性とする。

OS（i）は、第十九規則5に規定する指針の適用により、すべての重要な貨物タンクの容量が保持されることが証明されない限り、貨物タンクiの総容量の九十八パーセントの積載状況と同等と仮定する当該タンクiへの側面損傷からの油の流出量とし、立方メートルで表す。

C3は、貨物タンクの内部に二の縦通隔壁を有する船舶については、〇・七七とする。ただし、これらの隔壁が貨物ブロックにわたつて連続していること及びPS（i）がこの第二十三規則に基づいて作成されることを条件とする。C3は、他のすべての船舶又は10の規定に基づきPS（i）が作成される場合においては、一・〇とする。

7

底面損傷についての平均的な油の流出量は、各潮位条件について次のとおり計算する。

.1　$O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}$（メートル）

この場合において、

iは、考慮される貨物タンクとする。

nは、貨物タンクの総数とする。

PB（i）は、9.1の規定に基づいて計算される船底損傷から貨物タンクiに浸水する可能性とする。

OB（i）は、7.3の規定に基づいて計算される貨物タンクiからの油の流出量とし、立方メートルで表す。

CDB（i）は、7.4に規定する油の回収を検討するための要素とする。

.2　$O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}$（メートル）

この場合において、

i、n、PB（i）及びCDB（i）は、7.1に定義するものとする。

OB（i）は、潮位の変化の後の貨物タンクiからの油の流出量とし、立方メートルで表す。

.3　各貨物油タンクの油の流出量OB（i）は、次の仮定により、圧力バランス原則に基づいて計算する。

.1　船舶は、潮位の変化の前の標準喫水が満載喫水（dS）と等しい状態におけるゼロトリム及び横傾斜角〇度をもつて標準と仮定する。

.2　損傷の後の貨物レベルは、次のとおり計算する。

$$hc = \{(ds + tc - Zl)(\rho s) - (1000p) / g\} / \rho n$$

この場合において、

hcは、Zlより上方の貨物油の高さとし、メートルで表す。

tCは、潮位の変化とし、メートルで表す。潮位における減少は、負の値として表す。

Zlは、基線より上方の貨物タンクにおいて最も低い地点の高さをいい、メートルで表す。

ρSは、海水の密度とし、一立方メートル当たり千二十五キログラムとする。

pは、イナート・ガス装置が備え付けられている場合には、通常の加圧とし、kPaで表し、五kPaを下回らない値とする。イナート・ガス装置が備え付けられていない場合には、加圧は〇とすることができる。

gは、重力の加速度とし、九・八一メートル毎秒毎秒とする。

ρnは、4.4の規定に基づいて計算される貨物油の名目密度とする。

.3　底面外板によつて閉囲された貨物タンクについては、別段の証明が行われない限り、油の流出量OB（i）は、最初の交換による損失並びに海流及び波による動的な効果を考慮するため、貨物タンクiに積載される貨物油の総量の一パーセントを下回つてはならない。

.4　底面損傷の場合には、貨物タンクからの流出の一部は、非油積載区画室によつて回収することができる。この効果は、各タンクについてのCDB（i）の要素の次に掲げるような適用に近づけるものとする。

CDB（i）は、非油積載区画室によつて下方から閉囲される貨物タンクについては、〇・六とする。

CDB（i）は、船底外板によつて閉囲される貨物タンクについては、一・〇とする。

側面損傷から区画室が破られる可能性PSについては、次のとおり計算する。

8

.1　PS＝PSL.PSV.PST

この場合において、

PSL＝（1－PSf－PSa）は、損傷がXa及びXfによつて閉囲された縦通区域にまで達する可能性とする。

PSV＝（1－PSu－PSl）は、損傷がZl及びZuによつて閉囲された垂直区域にまで達する可能性とする。

PST＝（1－PSy）は、損傷がYに定義される区域を越えて横方向に達する可能性とする。

.2　PSa、PSf、PSl、PSu及びPSyは、8.3に定める側面損傷についての可能性の表から一次補間法によつて決定する。

この場合において、

PSaは、損傷がXaのLの位置から船尾で生ずる可能性とする。

PSfは、損傷がXfのLの位置から船首で生ずる可能性とする。

PSlは、損傷がタンクの下方で生ずる可能性とする。

PSuは、損傷がタンクの上方で生ずる可能性とする。

PSyは、損傷がタンクの外側で生ずる可能性とする。