9　船底からの距離が6に規定するh又は船側からの距離が7及び8に規定するwよりも小さい位置にある燃料油の管系の管は、燃料油タンク内又は当該タンクに隣接する位置に弁又は同等の閉鎖装置を備える。当該弁は、航海船橋又は推進機関制御位置から暴露乾舷又は船楼甲板を通過することなく近づくことができる位置にある容易に近づくことができる閉囲場所から作動を開始することができるものでなければならない。当該弁は、遠隔制御装置の故障の場合に閉じるもの（閉じた位置で作動しなくなるもの）でなければならず、かつ、燃料油の積替え作業の間に開けることができる場合を除くほか、タンクが燃料油を含んでいるときはいつでも閉じられていなければならない。

10　燃料油タンク内のサクション・ウェルは、距離hによつて定める境界線の下方の二重底内に突出することができる。ただし、当該サクション・ウェルが実行可能な限り小さいものであること及び当該サクション・ウェルの底と船底外板との間の距離が〇・五hを下回らないことを条件とする。

11　6の規定及び7又は8の規定に代えて、船舶は、事故における油流出性能基準であつて次に定めるものに適合しなければならない。

.1　衝突又は座礁の場合における燃料油汚染に対する防護レベルは、次の平均的な油の流出パラメーターを基礎として決定する。

Cが六百立方メートル以上五千立方メートル未満の場合には、

$OM＜0.0157－1.14E－6C$

Cが五千立方メートル以上の場合には、

$OM＜0.010C$

この場合において、

OMは、平均的な油の流出パラメーターとする。

Cは、燃料油タンクの総容量とする。

.2　次の一般的な仮定は、平均的な油の流出パラメーターの算定に当たり適用する。

.1　船舶は、トリム又は横傾斜なしに部分的満載喫水（dP）まで積載されているものと仮定する。

.2　すべての燃料油タンクは、その容量の九十八パーセントまで積載されているものと仮定する。

.3　燃料油の通常の密度（ρn）は、一般に一立方メートル当たり千キログラムとする。燃料油の密度が特により小さい値に制限される場合には、より小さい値を適用することができる。

.4　これらの流出計算上、各燃料油タンクの浸水率は、別段の証明が行われない限り、〇・九九とする。

.3　次の仮定は、油の流出パラメーターを組み合わせるに当たり使用する。

.1　平均的な油の流出量は、船側損傷及び船底損傷について独立して計算するものとし、無次元の油の流出パラメーターOMとして、次のように組み合わせる。

$OM＝（0.4OMS＋0.6OMB）／C$

この場合において、

OMSは、船側損傷についての平均的な油の流出量とし、立方メートルで表す。

OMBは、船底損傷についての平均的な油の流出量とし、立方メートルで表す。

Cは、燃料油タンクの総容量とする。

.2　船底損傷については、平均的な油の流出量についての独立した計算は、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における平均的な油の流出量とし、立方メートルで表す。

OMB（2.5）は、潮位マイナス二・五メートルの条件における平均的な油の流出量とし、立方メートルで表す。

.4　船側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。

$$O_{MS}=\sum_{i}^{n} P_{S(i)} O_{S(i)}$$

この場合において、

PS（i）は、考慮される燃料油タンクとする。

nは、燃料油タンクの総数とする。

PS（i）は、11.6の規定に基づいて計算される船側損傷から燃料油タンクiに浸水する可能性とする。

OS（i）は、燃料油タンク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への船側損傷からの油の流出量とし、立方メートルで表す。

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

この場合において、

iは、考慮される燃料油タンクとする。

nは、燃料油タンクの総数とする。

PB（i）は、11.7の規定に基づいて計算される船側損傷から燃料油タンクiに浸水する可能性とする。

OB（i）は、11.5.3の規定に基づいて計算される燃料油タンクiからの油の流出量とし、立方メートルで表す。

CDB（i）は、11.5.4に定義する油の回収を考慮するための要素とする。

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

この場合において、

i、n、PB（i）及びCDB（i）は、11.5.1に定義する。

OB（i）は、潮位変化の後の燃料油タンクiからの油の流出量とし、立方メートルで表す。

.3　各燃料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部分的満載喫水（dP）と等しい状態での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　損傷後の燃料油レベルは、次のとおり計算する。

$hF＝｛（dP＋tC－Zl）\rho s｝／\rho n$

この場合において、

hFは、Zlより上方の燃料油の表面の高さをいい、メートルで表す。

tCは、潮位変化をいい、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、基線より上方の燃料油タンクにおける最も低い地点の高さをいい、メートルで表す。