ρSは、海水の密度であり、一立方メートル当たり千二十五キログラムとする。

ρnは、11.2.3に規定する燃料油の通常の密度をいう。

.3　船底外板の境界となるいかなるタンクの油の流出量OB（i）も、次の値を下回ってはならないが、タンクの容量を超えない値とする。

OB（i）＝HW・A

この場合において、

YBがゼロのときは、HWは、一・〇メートルとする。

YBが$\frac{BB}{5}$（メートル）又は十一・五メートルのいずれか小さいものより大きいときは、HWは、$\frac{BB}{50}$（メートル）とするが、〇・四メートルを超えないものとする。

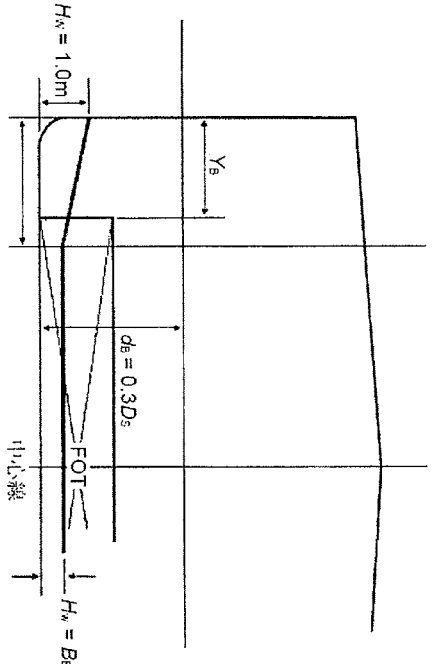
HWは、船体中央の平たんな船底外板から上方に測定するものとする。ビルジ部分及びビルジ部分と明確に限定されない場所において、HWは、第一図の距離hに示すとおり船体中央の平たんな船底外板の線に対して平行な線から測定する。

YBの値が、$\frac{BB}{5}$（メートル）又は十一・五メートルのいずれか小さいものであるときは、HWは一次補間法によるものとする。

YBは、水線dBにおける船側外板と水線dBの下方におけるタンクとの間の横方向距離であつて、いかなる場所においても、燃料油タンクの長さの最小値とする。

Aは、燃料油タンクの底部からHWのレベルまでの燃料油タンクの最大水平投影面積とする。

第三図　11.5.3.3の規定の適用上、最小の油の流出量の計算のための寸法



BB／5又は11・5メートルのいずれか小さい方

（dBの高さの船体中心線に対し船側から内方に測る。）

.4　船底損傷の場合において、燃料油タンクからの油の流出の一部は、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、各タンクについて次の値をとるCDB（i）の要素の適用により同程度となるものとする。

CDB（i）は、非油区画室によつて下方から閉囲される燃料油タンクについては、〇・六とする。

CDB（i）は、当該燃料油タンク以外の燃料油タンクについては、一とする。

.6　船側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。

.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をいう。

PSV＝（1－PSu－PSl）は、損傷がZl及びZuによつて閉囲された水平方向区域にまで達する可能性をいう。

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をいう。

.2　PSa、PSf、PSu及びPSlは、11.6.3に定める船側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ものとし、PSyは11.6.3に定める計算式によつて計算する。

この場合において、

PSaは、損傷が$\frac{Xa}{L}$の位置から船尾で生ずる可能性をいう。

PSfは、損傷が$\frac{Xf}{L}$の位置から船首で生ずる可能性をいう。

PSlは、損傷がタンクの下方で生ずる可能性をいう。

PSuは、損傷がタンクの上方で生ずる可能性をいう。

PSyは、損傷がタンクの外側で生ずる可能性をいう。

区画室の境界Xa、Xf、Zl、Zu及びyは、次のとおり定める。

Xaは、Lの船尾の末端から考慮される区画室の最も船尾側の点までの縦方向の距離とし、メートルで表す。

Xfは、Lの船尾の末端から考慮される区画室の最も船首側の点までの縦方向の距離とし、メートルで表す。

Zlは、型基線から考慮される区画室の最も低い点までの垂直距離とし、メートルで表す。

ZlがDsより大きいときは、ZlはDsとする。