II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/2034 НА КОМИСИЯТА

от 6 октомври 2020 година

за допълнение на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общата европейска схема за класификация на риска

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията ([1]), и по-специално член 7, параграф 6 от него,

като има предвид, че:

(1) Комисията, в тясно сътрудничество с държавите членки и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“), като взе предвид необходимостта от съвместимост със съществуващите схеми за класификация на риска, разработи чрез мрежата от анализатори на авиационната безопасност методика за класифициране на събитията от гледна точка на риска за безопасността. Разработването на общата европейска схема за класификация на риска (ERCS) приключи на 15 май 2017 г. в съответствие с предвидената дата, посочена в член 7, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 376/2014. Схемата ERCS следва да бъде определена с настоящия регламент.

(2) Схемата следва да подпомага компетентните органи на държавите членки и Агенцията при оценката на събития, а основното ѝ предназначение следва да е определянето и класифицирането по хармонизиран начин на нивото на риска за авиационната безопасност, произтичащ от дадено събитие. Нейното предназначение не следва да е определянето на последствията от събитието.

(3) Схемата ERCS следва също така да дава възможност за определяне на бързите действия, необходими в отговор на високорисковите събития, свързани с безопасността. Тя следва също да позволява идентифицирането на ключови рискови области на базата на обобщената информация и определянето и съпоставянето на техните нива на риск.

(4) ERCS следва да улесни прилагането на интегриран и хармонизиран подход към управлението на риска в рамките на европейската авиационна система и по този начин да даде възможност на компетентните органи на държавите членки и на Агенцията да съсредоточат усилията си върху подобряването на безопасността по хармонизиран начин като част от Европейския план за авиационна безопасност, посочен в член 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета ([2]).

([1]) ОВ L 122, 24.4.2014 г., стр. 18.

([2]) Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

(5) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията ([3]) за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе процентните дялове на неразрешените навлизания на пистата и на нарушенията на минимумите за сепарация на равнището на Съюза, които имат въздействие върху безопасността, са определени като показателите, които подлежат на наблюдение на годишна основа през третия референтен период (РП3), който обхваща календарните години 2020—2024 (включително). Настоящият регламент следва да се прилага от 1 януари 2021 г., за да се съгласува използването на ERCS с началото на втория годишен период на наблюдение в рамките на РП3 и да се гарантира хармонизираното оценяване на събитията,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се установява обща европейска схема за класификация на риска (ERCS) за определянето на риска за безопасността от настъпването на дадено събитие.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1) „Европейска схема за класификация на риска“ или „ERCS“ означава методиката, използвана за даване на оценка на риска за безопасността на гражданско въздухоплаване, свързан с дадено събитие, под формата на оценка на риска.

2) „Матрица на ERCS“ означава таблица, съставена от променливите, описани в член 3, параграф 3, която служи за илюстративно представяне на оценките на риска за безопасността.

3) „Оценка на риска за безопасността“ означава резултатът от класификацията на риска на дадено събитие чрез комбиниране на стойностите на променливите, описани в член 3, параграф 3.

4) „Район с висок риск“ означава район, в който катастрофа на въздухоплавателно средство би причинила множество наранявания и/или голям брой смъртни случаи поради естеството на дейностите в този район (например ядрени електроцентрали или химически заводи).

5) „Населен район“ означава район със струпвания на сгради или с разпръснати сгради и постоянно население, например град или село.

6) „Променящо живота нараняване“ означава нараняване, което понижава качеството на живот на дадено лице, тъй като води до намаляване на мобилността или когнитивните или физическите способности в ежедневието.

Член 3

Обща европейска схема за класификация на риска

1. Схемата ERCS е определена в приложението.

2. Тя засяга риска за безопасността, свързан с дадено събитие, но не и неговия фактически резултат. При оценката на всяко събитие се определя най-тежкото вероятно произшествие, до което би могло да доведе събитието, и колко близо до това произшествие се е стигнало в резултат на събитието.

3. ERCS се основава на матрицата на ERCS, съставена от следните две променливи:

а) сериозност: установяване на най-тежкото вероятно произшествие, което би настъпило, ако оценяваното събитие прерасне в произшествие;

б) вероятност: установяване на вероятността оценяваното събитие да прерасне в най-тежкото вероятно произшествие, както е посочено в буква а).

([3]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 г. за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013 (ОВ L 56, 25.2.2019 г., стр. 1).

Член 4

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 януари 2021 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 6 октомври 2020 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Обща европейска схема за класификация на риска (ERCS)

ERCS се състои от следните две стъпки:

СТЪПКА 1: Определяне на стойностите на двете променливи: „сериозност“ и „вероятност“.

СТЪПКА 2: Оценяване на риска за безопасността в рамките на матрицата на ERCS въз основа на определените стойности на двете променливи.

СТЪПКА 1: ОПРЕДЕЛЯНЕ НА СТОЙНОСТИТЕ НА ПРОМЕНЛИВИТЕ

1. Сериозност на резултата от потенциалното произшествие

1.1. Определяне

За определянето на сериозността на резултата от дадено потенциално произшествие се предприемат следните две стъпки:

а) определяне на най-вероятния вид произшествие, в което би могло да прерасне оценяваното събитие (т. нар. „ключова рискова област“);

б) определяне на категорията по отношение на потенциалните загуби на човешки живот въз основа на размера на въздухоплавателните средства и близостта до населени райони и райони с висок риск.

Съществуват следните ключови рискови области:

а) сблъсък във въздуха: сблъсък между две въздухоплавателни средства, когато и двете са във въздуха; или между въздухоплавателни средства и други летящи обекти (с изключение на птици и диви животни);

б) дестабилизиране на въздухоплавателно средство: нежелателно състояние на въздухоплавателното средство, при което са налице непреднамерени отклонения от параметрите, обичайно наблюдавани по време на експлоатация, които в крайна сметка биха могли да доведат до неконтролиран контакт с терена;

в) сблъсък на пистата за излитане и кацане: сблъсък между въздухоплавателно средство и друг обект (друго въздухоплавателно средство, превозно средство и т.н.) или лице, намиращи се на пистата за излитане и кацане на дадено летище или в друга предварително определена за кацане зона. Това не включва сблъсъци с птици или диви животни;

г) напускане на границите на пистата за излитане и кацане: събитие, при което въздухоплавателно средство напуска пистата за излитане и кацане или работната площ на дадено летище или повърхността за кацане в някаква друга предварително определена за кацане зона, без да се отделя от повърхността. Това включва също „твърди“ вертикални кацания на витлокрили или въздухоплавателни средства с вертикално излитане и кацане или аеростати и дирижабли;

д) огън, дим и промени в налягането: събитие, обхващащо случаи на пожар, отделяне на дим или газове или промени в налягането, в които може да е застрашен човешки живот. Тук става въпрос за случаи на пожар, отделяне на дим или газове в която и да е част на въздухоплавателното средство, в полет или на земята, когато те не са резултат от сблъсък или злонамерени действия;

е) наземна повреда: повреда на въздухоплавателно средство, възникнала в резултат на наземни операции във всяка наземна площ, различна от пистата за излитане и кацане или предварително определената за кацане зона, както и повреди, възникнали в рамките на поддръжката;

ж) сблъсък с препятствие по време на полет: сблъсък между въздухоплавателно средство в полет и препятствия, издигащи се над земната повърхност. Препятствията включват високи сгради, дървета, електрически и телеграфни кабели и антени, както и привързани обекти;

з) сблъсък с терена: събитие, при което въздухоплавателно средство в полет се сблъсква с терена, без да са налице признаци, че полетният екипаж е изгубил контрол над него. Това включва случаи, при които полетният екипаж е под въздействието на зрителни измами или се намира в среда с намалена видимост;

и) други наранявания: събитие, при което са причинени смъртоносни или несмъртоносни наранявания, които не могат да бъдат категоризирани в друга ключова рискова област;

й) сигурност: акт на незаконна намеса в операциите на гражданското въздухоплаване. Това включва всички инциденти и нарушения, свързани с наблюдението и защитата, контрола на достъпа, скрининга, прилагането на проверки за сигурност и всякакви други действия, водещи до разрушаване поради злонамереност или непредпазливост на въздухоплавателни средства и собственост, които застрашават гражданското въздухоплаване и неговите съоръжения или представляват незаконна намеса в работата им. В тази област са включени както физически събития, така и събития, свързани с киберсигурността.

Потенциалните загуби на човешки живот се категоризират по следния начин:

а) повече от 100 възможни смъртни случая — когато оценяваното събитие засяга най-малко една от следните ситуации:

— едно голямо сертифицирано въздухоплавателно средство с над 100 потенциални пътника на борда;

— товарно въздухоплавателно средство с еквивалентен размер;

— въздухоплавателно средство от какъвто и да е вид в гъсто населен район и/или район с висок риск;

— всякаква ситуация с участието на въздухоплавателно средство от какъвто и да е вид, при която са възможни повече от 100 смъртни случая;

б) от 20 до 100 възможни смъртни случая — когато оценяваното събитие засяга най-малко една от следните ситуации:

— едно средноголямо сертифицирано въздухоплавателно средство с 20 до 100 потенциални пътника на борда или товарно въздухоплавателно средство с еквивалентен размер;

— всяка ситуация, при която са възможни от 20 до 100 смъртни случая;

в) от 2 до 19 възможни смъртни случая — когато оценяваното събитие включва най-малко един от следните случаи:

— едно малко сертифицирано въздухоплавателно средство с до 19 потенциални пътника на борда;

— товарно въздухоплавателно средство с еквивалентен размер;

— всяка ситуация, при която са възможни от 2 до 19 смъртни случая;

г) 1 възможен смъртен случай — когато оценяваното събитие засяга най-малко една от следните ситуации:

— едно несертифицирано въздухоплавателно средство, т.е. неподлежащо на изискванията за сертифициране на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз;

— всяка ситуация, при която е възможен един смъртен случай;

д) 0 възможни смъртни случая — когато оценяваното събитие не води до смъртни случаи, а само до наранявания, независимо дали леки или тежки и независимо от техния брой.

1.2. Определяне

Сериозността на произшествието се обозначава с една от следните оценки:

— **„A“** за произшествие, чието настъпване не е вероятно;

— **„E“** за произшествие с незначителни и сериозни наранявания (които не са променящи живота) или незначителни повреди на въздухоплавателното средство;

— **„I“** за произшествие с единичен смъртен случай или променящо живота нараняване, или произшествие със значителна материална щета;

— **„M“** за голямо произшествие с ограничен брой смъртни случаи, променящи живота наранявания или разрушаване на въздухоплавателното средство;

— **„S“** за значително произшествие, при което са възможни смъртни случаи и наранявания;

— **„X“** за произшествие с особено катастрофален характер, при което са възможни значителен брой смъртни случаи.

Оценката на сериозността се получава чрез комбиниране на ключовата рискова област и потенциалните загуби на човешки живот, както е посочено в следната таблица:

КЛЮЧОВА РИСКОВА ОБЛАСТ	КАТЕГОРИЯ	ОЦЕНКА НА СЕРИОЗНОСТТА
Сблъсък във въздуха	Над 100 възможни смъртни случая	X
	Между 20 и 100 възможни смъртни случая	S
	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I
Дестабилизиране на въздухоплавателно средство	Над 100 възможни смъртни случая	X
	Между 20 и 100 възможни смъртни случая	S
	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I

КЛЮЧОВА РИСКОВА ОБЛАСТ	КАТЕГОРИЯ	ОЦЕНКА НА СЕРИОЗНОСТТА
Сблъсък на пистата за излитане и кацане	Над 100 възможни смъртни случая	X
	Между 20 и 100 възможни смъртни случая	S
	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I
	0 възможни смъртни случая	E
Напускане на границите на пистата за излитане и кацане	Между 20 и 100 възможни смъртни случая	S
	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I
	0 възможни смъртни случая	E
Огън, дим и промени в налягането	Над 100 възможни смъртни случая	X
	Между 20 и 100 възможни смъртни случая	S
	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I
Наземна повреда	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I
	0 възможни смъртни случая	E
Сблъсък с препятствие по време на полет	Над 100 възможни смъртни случая	X
	Между 20 и 100 възможни смъртни случая	S
	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I
Сблъсък с терена	Над 100 възможни смъртни случая	X
	Между 20 и 100 възможни смъртни случая	S
	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I
Други наранявания	Между 20 и 100 възможни смъртни случая	S
	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I
	0 възможни смъртни случая	E
Сигурност	Над 100 възможни смъртни случая	X
	Между 20 и 100 възможни смъртни случая	S
	Между 2 и 19 възможни смъртни случая	M
	1 възможен смъртен случай	I
	0 възможни смъртни случая	E

2. Вероятност от настъпване на резултата от потенциалното произшествие

Вероятността за настъпване на най-тежкия възможен резултат от потенциалното произшествие се изчислява, като се използва моделът с противодействащи мерки на ERCS, определен в раздел 2.1.

2.1. Модел с противодействащи мерки на ERCS

Моделът с противодействащи мерки на ERCS се използва за оценяване на общата ефективност (т.е. на броя и индивидуалната ефективност) на противодействащите мерки в рамките на системата за безопасност, определени в таблицата в раздел 2.1.1, които остават между действителното събитие и най-тежкия възможен резултат от произшествието. В крайна сметка чрез модела с противодействащи мерки на ERCS трябва да се определи колко близко до потенциалното произшествие е било оценяваното събитие.

2.1.1. Противодействащи мерки

Моделът с противодействащи мерки на ERCS се състои от 8 мерки, подредени в логическа последователност и с тежестите, посочени в следната таблица:

Номер на мярката	Противодействаща мярка	Тежест на мярката
1	„Проектиране на въздухоплавателното средство, оборудването и инфраструктурата“ — включва техническо обслужване и корекции, поддръжка на операциите, предотвратяване на проблеми, свързани с технически фактори, които биха могли да доведат до произшествие.	5
2	„Тактическо планиране“ — включва организационно и индивидуално планиране преди полет или друга оперативна дейност, което подпомага намаляването на причините и способстващите фактори за произшествия.	2
3	„Правила, процедури, процеси“ — включва ефективни, разбираеми и достъпни правила, процедури и процеси, които се спазват (с изключение на процедури за възстановяване на безопасността на полета).	3
4	„Ситуационна осведоменост и действия“ — включва човешката бдителност по отношение на оперативни заплахи, което гарантира установяването на оперативни опасности и предприемането на ефективни действия за предотвратяване на произшествия.	2
5	„Работа на системите за предупреждение и действия“, които биха могли да предотвратят дадено произшествие и са подходящи за целта, функционират, готови са за действие и се спазват.	3
6	„Забавено възстановяване след потенциално произшествие“	1
7	„Защитни системи“, чрез които след настъпването на събитието се смекчават неговите последствия или се предотвратява неговото разрастване посредством нематериални препятствия или предвидливост.	1
8	„Събитие с ниска енергия“ — има същата тежест като „Защитни системи“, но важи само за ключови рискови области с ниска енергия (наземна повреда, напускане на границите на пистата за излитане и кацане, наранявания). Мярката е „неприложима“ за всички други ключови рискови области.	1

2.1.2. Ефективност на противодействащите мерки

Ефективността на всяка противодействаща мярка се класифицира както следва:

— **„спираща“**: ако мярката е предотвратила настъпването на произшествието;

— **„известна оставаща“:** ако е известно, че мярката остава в диапазона между оценяваното събитие и настъпването на резултата от потенциалното произшествие;

— **„предполагаема оставаща“:** ако се предполага, че мярката остава в диапазона между оценяваното събитие и настъпването на резултата от потенциалното произшествие;

— **„известна неуспешна“:** ако е известно, че мярката не е успяла да спре настъпването на произшествието;

— **„предполагаема неуспешна“:** ако се предполага, че мярката не е успяла да спре настъпването на произшествието, дори ако информацията за това не е достатъчна или липсва;

— **„неприложима“:** ако мярката не е от значение за оценяваното събитие.

2.1.3. Оценка на противодействащите мерки

Противодействащите мерки се оценяват в две стъпки:

Стъпка 1: Установяване на мярката (измежду определените в таблицата в раздел 2.1.1 под номера от 1 до 8 мерки), която е предотвратила разрастването на събитието до потенциалното произшествие (наричана „спираща мярка“).

Стъпка 2: Установяване на ефективността на оставащите противодействащи мерки в съответствие с раздел 2.1.2. Оставащите противодействащи мерки са тези посочени в таблицата в раздел 2.1.1 мерки, които се намират между спиращата мярка и резултата от потенциалното произшествие. Счита се, че посочените в таблицата в раздел 2.1.1 противодействащи мерки, които са разположени преди спиращата мярка, не са допринесли за предотвратяването на резултата от произшествието и следователно те не се оценяват като „спиращи“ или „оставащи“.

2.2. Изчисляване

Вероятността от настъпване на резултата от потенциалното произшествие е числената стойност, получена в резултат на следните стъпки:

Стъпка 1: Сумиране на тежестите на всички посочени в таблицата в раздел 2.1.1 противодействащи мерки (от 1 до 5), които са оценени като „спиращи“, или „известни оставащи“, или „предполагаеми оставащи“. Мерките, определени като „неуспешни“ или „неприложими“, не се включват в крайната оценка, тъй като те не биха могли да предотвратят инцидента. Така получената сумарна тежест е стойност между 0 и 18.

Стъпка 2: Сумарната тежест на мерките отговаря на оценка за противодействието между 0 и 9 съгласно следната таблица, която обхваща целия диапазон от силни до слаби оставащи противодействащи мерки.

Сумарна тежест на противодействащите мерки	Съответна оценка на противодействието
0 Няма останали мерки. Настъпило е най-тежкият възможен резултат от произшествието.	0
1-2	1
3-4	2
5-6	3
7-8	4
9-10	5
11-12	6
13-14	7
15-16	8
17-18	9

СТЪПКА 2: ОЦЕНЯВАНЕ НА РИСКА ЗА БЕЗОПАСНОСТТА В РАМКИТЕ НА МАТРИЦАТА НА ERCS

Оценката на риска за безопасността е буквено-цифрова стойност с две позиции, като първата позиция съответства на буквената стойност, получена при определянето на сериозността на събитието (степен на сериозност от A до X), а втората позиция е цифровата стойност, отразяваща съответната оценка на противодействието на събитието (от 0 до 9).

Оценката на риска за безопасността се въвежда в матрицата на ERCS.

За всяка оценка на риска за безопасността е налице също еквивалентна числова оценка за целите на обобщаването и анализа, която е обяснена по-долу в рубриката **„Еквивалентна числова оценка“**.

Матрицата на ERCS отразява оценката на риска за безопасността и свързаните числени стойности за дадено събитие, както следва:

СЕРИОЗНОСТ			**КЛАСИФИКАЦИЯ (оценка по ERCS)**									
Резултат от потенциалното произшествие	**Оценка**											
Произшествие с особено катастрофален характер, при което са възможни значителен брой смъртни случаи (100+)	**X**	*Предстои оценка на риска*	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Значително произшествие, при което са възможни смъртни случаи и наранявания (20-100)	**S**		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Голямо произшествие с ограничен брой смъртни случаи (2-19), променящи живота наранявания или разрушаване на въздухоплавателното средство	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Произшествие с един смъртен случай, или с променящо живота нараняване, или със значителна материална щета	**I**		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Произшествие с незначителни и сериозни наранявания (непроменящи живота) или незначителни повреди на въздухоплавателното средство	**E**		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Не е вероятно настъпването на произшествие	**A**		***Няма отражение върху безопасността***									
	Оценка на съответната мярка		**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**
	Сумарна тежест на мерките		17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2	0
			ВЕРОЯТНОСТ ОТ НАСТЪПВАНЕ НА РЕЗУЛТАТА ОТ ПОТЕНЦИАЛНОТО ПРОИЗШЕСТВИЕ									

В допълнение към оценката на риска за безопасността и за да се улесни определянето на неотложността на препоръчаните действия, които трябва да бъдат предприети във връзка с дадено събитие, в матрицата на ERCS могат да се използват следните три цвята:

Цвят	Оценка по ERCS	Значение
ЧЕРВЕН	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Висок риск. Събития с най-висок риск.
ЖЪЛТ	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Повишен риск. Събития със средновисок риск
ЗЕЛЕН	от X5 до X9, от S5 до S9, от M4 до M9, от I3 до I9, от E2 до E9.	Събития с нисък риск

Зелената област на матрицата обхваща по-ниски стойности на риска. Те предоставят данни за задълбочен анализ на събития, свързани с безопасността, които биха могли, сами по себе си или в комбинация с други фактори, да увеличат степента на риска на тези събития.

Еквивалентна числова оценка

На всяка оценка от матрицата на ERCS се присвоява съответна числена стойност за степента на риска, за да се улеснят обобщаването и количественият анализ на множество събития с дадена оценка по ERCS:

Оценка по ERCS	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Съответна числена стойност	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000	100000	1000000
Оценка по ERCS	S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Съответна числена стойност	0,0005	0,005	0,05	0,5	5	50	500	5000	50000	500000
Оценка по ERCS	M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Съответна числена стойност	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000	100000
Оценка по ERCS	I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Съответна числена стойност	0,00001	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000
Оценка по ERCS	E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Съответна числена стойност	0,000001	0,00001	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000

Съответната числена стойност е 0 както за колона 10, така и за ред A на матрицата.