II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2020/2034

af 6. oktober 2020

om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 for så vidt angår den fælles europæiske risikoklassificeringsordning

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 ([1]), særlig artikel 7, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen har i tæt samarbejde med medlemsstaterne og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«) gennem netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere udarbejdet en metode til klassificering af begivenheder i forhold til deres sikkerhedsrisici, idet der er taget hensyn til behovet for kompatibilitet med eksisterende risikoklassificeringsordninger. Den fælles europæiske risikoklassificeringsordning (»ERCS«) blev udarbejdet inden udløbet af den frist, der er fastsat i artikel 7, stk. 5, i forordning (EU) nr. 376/2014, dvs. den 15. maj 2017. De nærmere bestemmelser vedrørende ERCS bør nu fastsættes ved nærværende forordning.

(2) ERCS skal være til støtte for medlemsstaternes kompetente myndigheder og agenturet i forbindelse med deres vurdering af begivenheder, idet den først og fremmest bør have til formål at føre til en ensartet fastlæggelse og klassificering af niveauet for den risiko, som hver enkelt begivenhed har for luftfartssikkerheden. Den bør ikke have til formål at kortlægge udfaldet af en begivenhed.

(3) ERCS bør også gøre det muligt at udpege foranstaltninger, der kan træffes hurtigt som en reaktion på sikkerhedsrelaterede begivenheder med høj risiko. Den bør ligeledes gøre det muligt at udpege vigtige risikoområder på grundlag af aggregerede oplysninger og fastlægge og sammenligne disse områders risikoniveauer.

(4) ERCS bør fremme en integreret og harmoniseret tilgang til risikostyring i hele det europæiske luftfartssystem og dermed give medlemsstaternes kompetente myndigheder og agenturet mulighed for at sætte ind med ensartede sikkerhedsforbedringer som led i den europæiske plan for luftfartssikkerhed, der er omhandlet i artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 ([2]).

([1]) EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

(5) I henhold til Kommissionens forordning (EU) 2019/317 ([3]) om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum er andelen af indtrængninger på start- og landingsbanen og andelen af overtrædelser af adskillelsesminima på EU-niveau med indvirkning på sikkerheden indikatorer, der skal overvåges på årsbasis i den tredje referenceperiode (RP3), der omfatter kalenderårene 2020-2024. Nærværende forordning bør finde anvendelse fra den 1. januar 2021, således at ERCS kan finde anvendelse fra begyndelsen af RP3's anden årlige overvågningsperiode og således, at der sikres en ensartet vurdering af begivenheder —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning indføres den fælles europæiske risikoklassificeringsordning (ERCS), der har til formål at fastlægge sikkerhedsrisikoen ved begivenheder.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »europæisk risikoklassificeringsordning« eller »ERCS«: den metode, der anvendes til at vurdere den risiko, som en begivenhed har for den civile luftfart, og som præsenteres i form af en sikkerhedsrisikoscore

2) »ERCS-matrix«: en tabel med de variabler, der er beskrevet i artikel 3, stk. 3, som tjener til illustrativ fremstilling af sikkerhedsrisikoscoren

3) »sikkerhedsrisikoscore«: det resultat af risikoklassificeringen af en begivenhed, som opnås ved at kombinere værdierne af de variabler, der er beskrevet i artikel 3, stk. 3

4) »højrisikoområde«: et område, hvor en kollision, der involverer et luftfartøj, ville forårsage mange kvæstelser, resultere i et stort antal omkomne eller begge dele som følge af de aktiviteter, der finder sted i det pågældende område, f.eks. atomkraftværker eller kemiske fabrikker

5) »befolket område«: et område med klynger af eller spredte bygninger og en permanent befolkning, som f.eks. storbyer, boligkvarterer, mindre byer eller landsbyer

6) »kvæstelse, der giver alvorlige mén«: kvæstelse, der forringer en persons livskvalitet i form af nedsat mobilitet eller en forringelse af de kognitive og fysiske evner i dagligdagen.

Artikel 3

Den fælles europæiske risikoklassificeringsordning

1. De nærmere enkeltheder vedrørende ERCS er fastsat i bilaget.

2. ERCS skal fastlægge sikkerhedsrisikoen ved en begivenhed og ikke dens faktiske udfald. Ved vurderingen af hver enkelt begivenhed bestemmes det værste sandsynlige havari, som begivenheden kunne have ført til, og hvor tæt den var på at forårsage et sådant havari.

3. ERCS er baseret på ERCS-matricen, som består af følgende to variabler:

a) alvorsgrad: bestemmelse af det værste sandsynlige havari, hvis den begivenhed, der vurderes, havde udviklet sig til et sådant havari

b) sandsynlighed bestemmelse af sandsynligheden for, at den begivenhed, der vurderes, udvikler sig til det værste sandsynlige havari som nævnt i litra a).

([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 (EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1)..

Artikel 4

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2021.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 6. oktober 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

Den fælles europæiske risikoklassificeringsordning (ERCS)

ERCS består af følgende to trin:

TRIN 1: Fastlæggelse af værdierne for de to variabler alvorsgrad og sandsynlighed.

TRIN 2: Beregning af sikkerhedsrisikoscoren i ERCS-matricen på grundlag af de to variablers værdier.

TRIN 1: FASTLÆGGELSE AF DE TO VARIABLERS VÆRDIER

1. Alvorsgraden af et potentielt havari

1.1. Vurdering af alvorsgraden

Alvorsgraden af et potentielt havari vurderes i følgende to trin:

a) bestemmelse af den mest sandsynlige type havari, som den vurderede begivenhed kunne have udviklet sig til (det såkaldte vigtige risikoområde)

b) bestemmelse af omfanget af det potentielle tab af menneskeliv på grundlag af luftfartøjets størrelse og nærhed til befolkede områder eller højrisikoområder.

Der er følgende vigtige risikoområder:

a) kollision i luften: en kollision mellem to luftfartøjer, der befinder sig i luften, eller mellem et luftfartøj og andre genstande i luften (undtagen fugle og vilde dyr)

b) uønsket flyvestilling: uønskede luftfartøjstilstandsvariabler, som karakteriseres ved utilsigtede afvigelser fra de parametre, der normalt opleves i forbindelse operation af luftfartøjet, og som i sidste ende kan føre til en ukontrolleret kollision med terræn

c) kollision på bane: en kollision mellem et luftfartøj og en anden genstand (et andet luftfartøj, køretøjer osv.) eller en person, som sker på en bane på en flyveplads eller på et andet på forhånd udpeget landingsområde. Dette omfatter ikke kollisioner med fugle eller vilde dyr

d) afvigelse fra bane: en begivenhed, hvor et luftfartøj forlader banen eller trafikområdet på en flyveplads eller landingsoverfladen på et andet på forhånd udpeget landingsområde uden at lette. Dette omfatter lodrette landinger med stærk stødpåvirkning for rotorluftfartøjer eller lodret start og landing for andre luftfartøjer, balloner eller luftskibe

e) brand, røg og trykpåvirkning: en begivenhed, der omfatter tilfælde af brand, røg, dampe eller situationer med trykpåvirkning, der kan føre til tab af menneskeliv. Dette inkluderer begivenheder, der resulterer i brand, røg eller dampe, der påvirker en hvilken som helst del af et luftfartøj under flyvning eller på landjorden, og som ikke er en følge af en kollision eller ondsindede handlinger

f) skader på luftfartøjet forårsaget på landjorden: skader på luftfartøjet, der skyldes operation af luftfartøjet på et andet område på landjorden end en bane eller et på forhånd udpeget landingsområde, eller skader, der forårsages under vedligeholdelse

g) kollision med en hindring under flyvning: en kollision mellem et luftfartøj i luften og en hindring, der står på eller er fastgjort til jordens overflade. Disse hindringer omfatter høje bygninger, træer, el-ledninger, telegraftråde og antenner samt tøjrede genstande

h) kollision med terræn: en begivenhed, hvor et flyvende luftfartøj kolliderer med terrænet, uden at det tyder på, at flyvebesætningen ikke var i stand til at kontrollere luftfartøjet. Dette omfatter tilfælde, hvor flyvebesætningen er påvirket af optiske illusioner, eller hvor sigtbarheden er forringet

i) andre kvæstelser: en begivenhed, der resulterer i kvæstelser med eller uden dødelig udgang, og som ikke hører under andre vigtige risikoområder

j) sikkerhed: en ulovlig handling mod den civile luftfart. Dette omfatter alle hændelser og brud vedrørende overvågning og beskyttelse, adgangskontrol, screening, gennemførelse af sikkerhedskontrol og enhver anden handling, der har til formål at forårsage ondsindet eller hensynsløs ødelæggelse af luftfartøjer og ejendom, og som er til fare for eller resulterer i en ulovlig handling mod den civile luftfart og dens faciliteter. Omfatter både fysiske episoder og cybersikkerhedsrelaterede episoder.

Det potentielle tab af menneskeliv kategoriseres således:

a) risiko for mere end 100 omkomne — hvis den vurderede begivenhed involverer mindst en af følgende muligheder:
   — et stort certificeret luftfartøj med potentielt over 100 passagerer om bord
   — et fragtfly af tilsvarende størrelse
   — et luftfartøj af en hvilken som helst type i et tætbefolket område eller i et højrisikoområde eller begge dele
   — en situation, der involverer et luftfartøj af en hvilken som helst type, og som kan resultere i over 100 omkomne
b) risiko for 20-100 omkomne — hvis den vurderede begivenhed involverer mindst en af følgende muligheder:
   — et mellemstort certificeret luftfartøj med potentielt 20-100 passagerer om bord eller et fragtfly af tilsvarende størrelse
   — en situation, der kan resultere i 20-100 omkomne
c) risiko for 2-19 omkomne, hvis den vurderede begivenhed involverer mindst en af følgende muligheder:
   — et lille certificeret luftfartøj med potentielt op til 19 passagerer om bord
   — et fragtfly af tilsvarene størrelse
   — en situation, der kan resultere i 2-19 omkomne
d) risiko for 1 omkommen— hvis den vurderede begivenhed involverer mindst en af følgende muligheder:
   — et ikkecertificeret luftfartøj, dvs. et luftfartøj, der ikke er omfattet af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs certificeringskrav
   — en situation, der kan resultere i 1 omkommen
e) ingen risiko for omkomne — hvis den vurderede begivenhed alene resulterer i kvæstelser, uanset antallet af mindre og alvorlige kvæstelser, så længe der ikke sker tab af menneskeliv.

1.2. Beregning af en score for alvorsgrad

Havariets alvorsgrad resulterer i en score for alvorsgrad som følger:

— »**A**«, der står for ingen sandsynlighed for et havari
— »**E**«, der står for et havari, der resulterer i såvel mindre som alvorlige kvæstelser (der ikke giver alvorlige mén), eller i mindre skader på luftfartøjet
— »**I**«, der står for et havari, der resulterer i tab af 1 menneskeliv, 1 kvæstelse, der giver alvorlige mén, eller 1 væsentlig skade
— »**M**«, der står et større havari med et begrænset antal omkomne, kvæstelser, der resulterer i alvorlige mén, eller ødelæggelse af luftfartøjet
— »**S**«, der står for et alvorligt havari, der kan resultere i omkomne og kvæstelser
— »**X**«, der står for et katastrofalt havari, der kan resultere i et betydeligt antal omkomne.

Scoren for alvorsgrad beregnes ved at kombinere det vigtige risikoområde og det potentielle tab af menneskeliv, jf. følgende tabel:

VIGTIGT RISIKOOMRÅDE	KATEGORI	SCORE FOR ALVORSGRAD
Kollision i luften:	Risiko for over 100 omkomne	X
	Risiko for 20-100 omkomne	S
	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I
Uønsket flyvestilling:	Risiko for over 100 omkomne	X
	Risiko for 20-100 omkomne	S
	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I

VIGTIGT RISIKOOMRÅDE	KATEGORI	SCORE FOR ALVORSGRAD
Kollision på bane	Risiko for over 100 omkomne	X
	Risiko for 20-100 omkomne	S
	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I
	Ingen risiko for omkomne	E
Afvigelse fra bane:	Risiko for 20-100 omkomne	S
	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I
	Ingen risiko for omkomne	E
Brand, røg og trykpåvirkning	Risiko for over 100 omkomne	X
	Risiko for 20-100 omkomne	S
	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I
Skader på luftfartøjet forårsaget på landjorden	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I
	Ingen risiko for omkomne	E
Kollision med en hindring under flyvning	Risiko for over 100 omkomne	X
	Risiko for 20-100 omkomne	S
	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I
Kollision med terræn	Risiko for over 100 omkomne	X
	Risiko for 20-100 omkomne	S
	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I
Andre kvæstelser	Risiko for 20-100 omkomne	S
	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I
	Ingen risiko for omkomne	E
Sikkerhed	Risiko for over 100 omkomne	X
	Risiko for 20-100 omkomne	S
	Risiko for 2-19 omkomne	M
	Risiko for 1 omkommen	I
	Ingen risiko for omkomne	E

2. Sandsynligheden for, at der sker et havari

Sandsynligheden for, at det værste sandsynlige havari finder sted, bestemmes ved at anvende ERCS-barrieremodellen som fastlagt i afsnit 2.1.

2.1. ERCS-barrieremodel (*ERCS barrier model*)

Formålet med ERCS-barrieremodellen er at vurdere effektiviteten (dvs. antallet og modstandsdygtigheden) af de barrierer i sikkerhedssystemet, jf. tabellen i afsnit 2.1.1, der fortsat var intakte, efter at begivenheden var indtruffet, og som forhindrede det værste sandsynlige havari. ERCS-barrieremodellen skal i sidste ende vise, hvor tæt den vurderede begivenhed har været på at forårsage et havari.

2.1.1. Barrierer

ERCS-barrieremodellen består af 8 barrierer, der er opstillet i en logisk rækkefølge og vægtet som vist i nedenstående tabel:

Barriere-nummer	**Barriere**	**Barrierevægt**
1	»Aircraft, equipment and infrastructure design« (luftfartøjets, udstyrets og infrastrukturens konstruktion) omfatter vedligeholdelse og reparation, operativ støtte, forebyggelse af tekniske problemer, der kan føre til et havari.	5
2	»Tactical planning« (taktisk planlægning) omfatter organisatorisk og individuel planlægning før flyvningen eller anden operationel aktivitet, der understøtter en reduktion af årsager og faktorer, der kan føre til et havari.	2
3	»Regulations, procedures, processes« (forskrifter, procedurer og fremgangsmåder) omfatter effektive, letforståelige og tilgængelige forskrifter, procedurer og fremgangsmåder, som skal efterleves (med undtagelse af de procedurer, der vedrører genopretningsbarriererne (recovery barriers).	3
4	»Situational awareness and action« (situationsbevidsthed og foranstaltninger) omfatter agtpågivenhed over for operationelle trusler, som skal sikre, at operationelle farer opdages, og at der træffes effektive foranstaltninger for at forhindre et havari.	2
5	»Warning systems operation and action« (varslingssystemer og foranstaltninger) der kan forhindre et havari, og som er egnede til formålet, er funktionsdygtige, operationelle og overholdes.	3
6	»Late recovery from a potential accident situation« (forsinket genopretning fra et potentielt havari)	1
7	»Protections« (beskyttelse), dvs. når følgerne af en indtruffet hændelse i et vist omfang afbødes, eller når begivenheden forhindres i at udvikle sig takket være immaterielle barrierer eller forudseenhed.	1
8	»Low energy occurrence« (begivenhed med lav stødpåvirkning) vægtes ligesom »Protections«, men kun hvis det drejer sig om lav stødpåvirkning i vigtige risikoområder (skader på luftfartøjet forårsaget på landjorden, afvigelser fra bane og kvæstelser). »Not applicable« (ikke relevant) anvendes for alle andre vigtige risikoområder.	1

2.1.2. Barriereeffektivitet

Effektiviteten af hver enkelt barriere klassificeres som følger:

— **»Stopped« (afværget):** hvis barrieren forhindrede havariet i at finde sted

— **»Remaining Known« (barrieren vides at være intakt):** hvis det vides, at barrieren fortsat var intakt, efter at den vurderede begivenhed var indtruffet, og at den har afværget et potentielt havari

— **»Remaining Assumed« (barrieren formodes at være intakt):** hvis det formodes, at barrieren fortsat var intakt, efter at den vurderede begivenhed var indtruffet, og at den har afværget et potentiel havari

— »F**ailed Known« (kendt barrieresvigt):** hvis det vides, at barrieren har svigtet

— **»Failed Assumed« (formodet barrieresvigt):** hvis det formodes, at barrieren har svigtet, også selv om der ikke foreligger oplysninger til bekræftelse heraf, eller disse oplysninger er utilstrækkelige til at afgøre spørgsmålet

— **»Not Applicable« (ikke relevant):** hvis barrieren ikke er relevant for den begivenhed, der undersøges.

2.1.3. Vurdering af barrierer

Barriererne vurderes i to trin:

Trin 1: Udpegelse af, hvilken barriere (1-8) som defineret i tabellen i afsnit 2.1.1 der forhindrede begivenheden i at udvikle sig til et havari (benævnes »stopping barrier«).

Trin 2: Vurdering efter afsnit 2.1.2 af de intakte barrierers effektivitet. De intakte barrierer er de barrierer i tabellen i afsnit 2.1.1, der er placeret mellem stopbarrieren og det potentielle havari. De barrierer i tabellen i afsnit 2.1.1, der er placeret før stopbarrieren, anses ikke for at have bidraget til at forhindre havariet, og disse barrierer tildeles derfor ikke scoren »Stopped« eller »Remaining«.

2.2. Beregning

Sandsynligheden for, at der sker et havari, angives som den numeriske værdi af følgende trin:

Trin 1: Summen af alle barrierevægte (1-5) som fastsat i tabellen i afsnit 2.1.1 for alle barrierer, der blev vurderet og fik tildelt scoren »Stopped«, »Remaining Known« eller »Remaining Assumed«. De barrierer, der har fået tildelt scoren »Failed« og »Not Applicable«, indgår ikke i den endelige score, eftersom disse barrierer ikke ville have kunnet forhindre havariet. Summen af barrierevægtene er en numerisk værdi mellem 0 og 18.

Trin 2: Summen af barrierevægtene svarer til en barrierescore mellem 0 og 9, jf. følgende tabel, og dækker hele spektret mellem stærke og svage intakte barrierer.

Summen af barrierevægte	Tilsvarende barrierescore
0 Ingen intakte barrierer. Det værste sandsynlige havari finder sted.	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

TRIN 2: BEREGNING AF EN SIKKERHEDSRISIKOSCORE I ERCS-MATRICEN

Scoren for sikkerhedsrisikoen er en tocifret værdi, hvor det første ciffer svarer til den alfabetiske værdi af beregningen af begivenhedens alvorsgrad (score for alvorsgrad angives som et bogstav fra A til X), og det andet ciffer repræsenterer den numeriske værdi af scoren for den pågældende begivenhed (0-9).

Scoren for sikkerhedsrisikoen indsættes i ERCS-matricen.

For hver sikkerhedsrisikoscore, der tildeles, findes der også en numerisk ækvivalent score, der kan anvendes til aggregering og analyse som beskrevet under »**Numerisk ækvivalent score**« nedenfor.

ERCS-matricen viser sikkerhedsrisikoscoren og de numeriske værdier, der er knyttet til en begivenhed som følger:

ALVORSGRAD			**KLASSIFICERING (ERSC-Score)**										
Potentielt havari	**Score**												
Et katastrofalt havari, der kan resultere i et betydeligt antal omkomne (100+)	**X**	*Under risikovurdering*	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1		X0
Et alvorligt havari, der kan resultere i omkomne og kvæstelser (20-100)	**S**		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1		S0
Et større havari med et begrænset antal omkomne (2-19) kvæstelser, der resulterer i alvorlige mén, eller ødelæggelse af luftfartøjet	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1		M0
Et havari, der resulterer i tab af 1 menneskeliv, 1 kvæstelse, der giver alvorlige mén, eller 1 væsentlig skade på luftfartøjet	**I**		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1		I0
Et havari, der resulterer i såvel mindre som alvorlige kvæstelser (der ikke giver alvorlige mén), eller i mindre skader på luftfartøjet	**E**		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1		E0
Ingen sandsynlighed for et havari	**A**		***Ingen indvirkning på sikkerheden***										
	Tilsvarende barrierescore		**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**		**0**
	Summen af barrierevægte		17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2		0
			SANDSYNLIGHEDEN FOR, AT DER SKER ET HAVARI										

For at gøre det lettere at afgøre, i hvor høj grad det haster at gennemføre de foranstaltninger, der anbefales i forbindelse med en bestemt begivenhed, kan der i tillæg til sikkerhedsrisikoscoren anvendes følgende tre farver i ERCS-matricen:

Farve	Point i ERCS	Betydning
RØD	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Høj risiko. Begivenheder med den højeste risiko.
GUL	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Forhøjet risiko. Begivenheder med mellemhøj risiko
GRØN	X5-X9, S5-S9, M4-M9, I3-I9, E2-E9.	Begivenheder med lav risiko

Matricens grønne område indeholder de lave risikoværdier. De tilvejebringer data med henblik på en indgående analyse af sikkerhedsrelaterede begivenheder, som enten i sig selv eller i kombination med andre episoder øger risikoværdierne for sådanne begivenheder.

Numerisk ækvivalent

Hver ERCS-score tildeles en tilsvarende numerisk værdi, der viser risikoniveauet, for at lette aggregering og numerisk analyse af en række begivenheder, der har fået tildelt en ERCS-score:

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

Den tilsvarende numeriske værdi i matricens kolonne 10 række A er 0.