II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/2034 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2020. október 6.)

a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a közös európai kockázatbesorolási rendszer tekintetében történő kiegészítéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] és különösen annak 7. cikke (6) bekezdésére,

mivel:

(1) A Bizottság a tagállamokkal és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségével (a továbbiakban: Ügynökség) szoros együttműködésben, a légiközlekedés-biztonsági elemzői hálózaton keresztül kidolgozta az események biztonsági kockázat szerinti besorolásának módszerét, figyelembe véve, hogy annak összhangban kell állnia a már meglévő kockázatbesorolási rendszerekkel. A közös európai kockázatbesorolási rendszert (a továbbiakban: ERCS) 2017. május 15-ig dolgozták ki a 376/2014/EU rendelet 7. cikkének (5) bekezdésében meghatározott céldátumnak megfelelően. A közös európai kockázatbesorolási rendszert e rendeletben kell meghatározni.

(2) A rendszernek támogatnia kell a tagállamok illetékes hatóságait és az Ügynökséget az események értékelésében, elsődleges célja továbbá, hogy összehangoltan azonosítsa és besorolja minden egyes repülésbiztonsági esemény kockázati szintjét. Nem célja, hogy meghatározza az esemény kimenetelét.

(3) Az ERCS-nek ezenfelül lehetővé kell tennie, hogy azonosíthassák a nagy kockázatot jelentő eseményekre reagáló szükséges gyors intézkedéseket. A rendszernek egyaránt lehetővé kell tennie a fő kockázati területek összesített információk alapján történő azonosítását, valamint ezek kockázati szintjének azonosítását és összehasonlítását.

(4) Az ERCS-nek elő kell segítenie, hogy az európai légiközlekedési rendszeren belül integrált és összehangolt megközelítés alakuljon ki a kockázatkezelésre vonatkozóan, és ezáltal lehetővé kell tennie a tagállamok illetékes hatóságai és az Ügynökség számára, hogy az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet [2] 6. cikkében említett Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv részeként összehangolt módon összpontosítsanak a biztonság növelését célzó erőfeszítésekre.

([1]) HL L 122., 2014.4.24., 18. o.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

(5) Az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról szóló (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet ([3]) a 2020 és 2024 közötti naptári éveket magában foglaló harmadik referencia-időszak során évente nyomon követendő mutatókként határozza meg uniós szinten a repülésbiztonsági hatással bíró futópályasértések és a minimális elkülönítési távolság megsértésének mértékét. A rendeletet 2021. január l-jétől kell alkalmazni annak érdekében, hogy az ERCS alkalmazása igazodjon a harmadik referencia-időszak második éves nyomonkövetési időszakának kezdetéhez, és biztosított legyen az események összehangolt értékelése,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet rögzíti a közös európai kockázatbesorolási rendszert (ERCS), amely az egyes események biztonsági kockázatának meghatározására szolgál.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „európai kockázatbesorolási rendszer” vagy „ERCS”: polgári légi közlekedési események jelentette kockázatok értékelésére biztonsági kockázati besorolás révén alkalmazott módszer;
2. „ERCS-mátrix”: a 3. cikk (3) bekezdésében ismertetett változókat tartalmazó táblázat, amely a biztonsági kockázati besorolás szemléltetésére szolgál;
3. „biztonsági kockázati besorolás”: egy esemény kockázati besorolásának eredménye, amely a 3. cikk (3) bekezdésében ismertetett változók értékeinek összesítésén alapul;
4. „magas kockázatú terület”: olyan terület, amelyen egy légi jármű hatása számos sérülést, nagyszámú halálesetet vagy mindkettőt okozna az adott területen folytatott tevékenységek jellege miatt, például atomerőművek vagy vegyi üzemek;
5. „lakott terület”: összefüggően vagy elszórtan elhelyezkedő épületeket magában foglaló, emberek által lakott terület, például város, település vagy falu;
6. „maradandó sérülés”: olyan sérülés, amely a csökkent mozgásképesség vagy a csökkent kognitív vagy fizikai képesség tekintetében csökkenti egy személy életminőségét a mindennapi életben.

3. cikk

A közös európai kockázatbesorolási rendszer

(1) Az ERCS-t a melléklet tartalmazza.

(2) Az ERCS egy esemény biztonsági kockázatára vonatkozik, nem pedig annak tényleges kimenetelére. Az egyes események értékelése során meg kell határozni, hogy az esemény nyomán mi lehetett volna a baleset lehető legrosszabb kimenetele, valamint azt, hogy az esemény milyen közel volt e legrosszabb baleseti kimenetelhez.

(3) Az európai kockázatbesorolási rendszer alapját az alábbi két változó alapján kialakított ERCS-mátrix képezi:

a) súlyosság: a baleset lehető legrosszabb kimenetelének azonosítása, amely akkor következett volna be, ha az értékelendő esemény balesethez vezetett volna;

b) valószínűség: annak azonosítása, hogy az értékelendő esemény nyomán milyen valószínűséggel következik be a baleset a) pontban említett lehető legrosszabb kimenetele.

([3]) A Bizottság (EU) 2019/317 végrehajtási rendelete (2019. február 11.) az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról, valamint a 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 56., 2019.2.25., 1. o.).

4. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A rendeletet 2021. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. október 6-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

A közös európai kockázatbesorolási rendszer

A közös európai kockázatbesorolási rendszer (a továbbiakban: ERCS) az alábbi lépésekből áll:

1. LÉPÉS: A két változó értékének meghatározása: súlyosság és valószínűség.

2. LÉPÉS: A biztonsági kockázat besorolása az ERCS-mátrixon belül a két változó meghatározott értéke alapján.

1. LÉPÉS: A VÁLTOZÓK ÉRTÉKÉNEK MEGHATÁROZÁSA

1. A baleset potenciális kimenetelének súlyossága

1.1. Azonosítás

A baleset potenciális kimenetelének súlyosságát az alábbi két lépésben kell megállapítani:

a) az értékelendő esemény nyomán bekövetkező legvalószínűbb balesettípus (az úgynevezett fő kockázati terület) meghatározása;

b) potenciális halálesetek kategóriájának meghatározása a légi jármű mérete és a lakott vagy magas kockázatú területek közelsége alapján.

A fő kockázati területek a következők:

a) levegőben történő ütközés: légi járművek ütközése, miközben mindkét légi jármű a levegőben van; vagy légi jármű ütközése más levegőben szálló objektummal (a madarak és a vadon élő állatok kivételével);

b) váratlan repülési helyzet: olyan nemkívánatos helyzet, amelyben a légi jármű az üzemelés során eltér a szokásosan tapasztalt paraméterektől, ami végső soron irányítatlan földnek ütközéshez vezethet;

c) futópályán történő ütközés: egy légi jármű és egy másik objektum (más légi jármű, egyéb jármű stb.) vagy személy közötti ütközés, amely a repülőtér futópályáján vagy más kijelölt leszállási területen következik be. A madarakkal és a vadon élő állatokkal való ütközések nem tartoznak ide;

d) futópálya-elhagyás: olyan esemény, amely során a légi jármű anélkül hagyja el a futópályát, a repülőtér műveleti területét vagy bármely más kijelölt leszállóhely leszállási felületét, hogy a levegőbe emelkedne. Idetartozik a forgószárnyú repülőgépek függőleges becsapódása vagy a légi járművek, hőlégballonok vagy léghajók függőleges fel- és leszállása;

e) tűz, füst és túlnyomás-létesítés: olyan esemény, amely tűzzel, füsttel és füstgázokkal vagy túlnyomás kialakulásával jár, ami adott esetben összeegyeztethetetlen az emberi élettel. Idetartoznak a nem ütközés vagy rosszhiszemű cselekmények által előidézett, tűzzel, füsttel vagy füstgázokkal járó események, amelyek repülés közben vagy a földön a légi jármű bármely részét érintik;

f) földön bekövetkezett káresemény: a légi járműben a futópályán vagy más kijelölt leszállási területen kívüli földi területen történő üzemeltetés során, valamint a karbantartás során bekövetkező káresemény;

g) akadállyal történő, repülés közbeni ütközés: a levegőben lévő légi jármű és a földfelszínből kimagasló akadályok közötti ütközés. Ilyen akadályok közé tartoznak a magas épületek, fák, vezetékek, távíróvezetékek és antennák csakúgy, mint a kikötött objektumok;

h) földnek ütközés: olyan esemény, amelynek során a levegőben lévő légi jármű földnek ütközik, és semmi sem utal arra, hogy a hajózó személyzet elveszítette volna a légi jármű feletti irányítást. Idetartoznak többek között azok az esetek, amikor a hajózó személyzetet vizuális érzéki csalódások vagy rossz látási viszonyok befolyásolják;

i) egyéb sérülés: olyan halálos vagy nem halálos sérüléseket okozó esemény, amely nem tartozik semmilyen más fő kockázati területhez sem;

j) biztonsági esemény: a polgári repülést veszélyeztető jogellenes beavatkozás. Idetartozik a felügyelethez, védelemhez, belépés- és hozzáférés-ellenőrzéshez, átvizsgáláshoz, biztonsági ellenőrzések végrehajtásához kapcsolódó minden esemény és jogsértés, valamint minden egyéb olyan cselekmény, amelynek célja légi jármű és vagyontárgyak rosszhiszemű vagy szándékos tönkretétele, a polgári légi közlekedést és annak létesítményeit veszélyeztető vagy ezek elleni jogellenes beavatkozást eredményező módon. A fizikai és a kiberbiztonsági események egyaránt idetartoznak.

A potenciális haláleseteket a következőképpen kell kategorizálni:

a) több mint 100 lehetséges halálos áldozat – ha az értékelendő esemény megfelel az alábbiak valamelyikének:
   - potenciálisan több mint 100 utast szállító, tanúsítvánnyal rendelkező nagy légi jármű;
   - ugyanilyen méretű teherszállító légi jármű;
   - bármely típusú légi jármű sűrűn lakott területen vagy magas kockázatú területen vagy mindkettőn;
   - bármely típusú légi járművel kapcsolatos minden olyan helyzet, amely 100-nál több halálos áldozatot követelhet;

b) 20–100 lehetséges halálos áldozat – ha az értékelendő esemény megfelel az alábbiak valamelyikének:
   - potenciálisan 20–100 utast szállító, tanúsítvánnyal rendelkező közepes légi jármű vagy azonos méretű teherszállító légi jármű;
   - minden olyan helyzet, amely 20–100 halálos áldozatot követelhet;

c) 2–19 lehetséges halálos áldozat – ha az értékelendő esemény megfelel az alábbiak valamelyikének:
   - potenciálisan legfeljebb 19 utast szállító, tanúsítvánnyal rendelkező kis légi jármű;
   - ugyanilyen méretű teherszállító légi jármű;
   - minden olyan helyzet, amely 2–19 halálos áldozatot követelhet;

d) 1 lehetséges halálos áldozat – ha az értékelendő esemény megfelel az alábbiak valamelyikének:
   - egyetlen, tanúsítvánnyal nem rendelkező légi jármű, amelyre nem vonatkoznak az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének tanúsítási követelményei;
   - minden olyan helyzet, amely egyetlen halálos áldozatot követelhet;

e) 0 lehetséges halálos áldozat – ha az értékelendő esemény csak személyi sérüléssel jár, függetlenül a könnyű és a súlyos sérülések számától, feltéve, hogy nincsenek halálos áldozatok.

1.2. Meghatározás

A baleset súlyossága az alábbi súlyossági besorolások valamelyikébe tartozik:

- **„A”**: a baleset bekövetkezése valószínűtlen;
- **„E”**: baleset, amely könnyű vagy súlyos (nem maradandó) sérüléssel vagy kisebb légijármű-károsodással jár;
- **„I”**: baleset, amely egyetlen halálos áldozattal, maradandó sérüléssel vagy jelentős kárral jár;
- **„M”**: súlyos baleset, amely korlátozott számú halálos áldozattal, maradandó sérüléssel vagy a légi jármű megsemmisülésével jár;
- **„S”**: jelentős baleset, amely potenciálisan halálos áldozatokkal és sérülésekkel jár;
- **„X”**: szélsőséges katasztrofális kimenetelű baleset, amely potenciálisan jelentős számú halálos áldozattal jár.

A súlyossági besorolást a fő kockázati terület és a potenciális halálesetek alapján kell kiszámítani az alábbi táblázat szerint:

FŐ KOCKÁZATI TERÜLET	KATEGÓRIA	SÚLYOSSÁGI BESOROLÁS
Levegőben történő ütközés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20–100 lehetséges halálos áldozat	S
	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
Váratlan repülési helyzet	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20–100 lehetséges halálos áldozat	S
	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I

FŐ KOCKÁZATI TERÜLET	KATEGÓRIA	SÚLYOSSÁGI BESOROLÁS
Futópályán történő ütközés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20–100 lehetséges halálos áldozat	S
	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E
Futópálya-elhagyás	20–100 lehetséges halálos áldozat	S
	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E
Tűz, füst és túlnyomás-létesítés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20–100 lehetséges halálos áldozat	S
	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
Földön bekövetkezett káresemény	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E
Akadállyal történő, repülés közbeni ütközés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20–100 lehetséges halálos áldozat	S
	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
Földnek ütközés	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20–100 lehetséges halálos áldozat	S
	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
Egyéb sérülés	20–100 lehetséges halálos áldozat	S
	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E
Biztonsági esemény	Több mint 100 lehetséges halálos áldozat	X
	20–100 lehetséges halálos áldozat	S
	2–19 lehetséges halálos áldozat	M
	1 lehetséges halálos áldozat	I
	0 lehetséges halálos áldozat	E

2. A baleset potenciális kimenetelének valószínűsége

A baleset lehető legrosszabb kimenetelének valószínűségét a 2.1. pontban meghatározott ERCS-akadálymodell használatával kell megállapítani.

2.1. ERCS-akadálymodell

Az ERCS-akadálymodell célja a biztonsági rendszer 2.1.1. pontban szereplő táblázat szerinti azon akadályok hatékonyságának (azaz számának és erősségének) értékelése, amelyek fennmaradtak a ténylegesen bekövetkező esemény és a baleset lehető legrosszabb kimenetele között. Végső soron az ERCS-akadálymodell határozza meg, hogy az értékelendő esemény mennyire állt közel a potenciális balesethez.

2.1.1. Akadályok

Az ERCS-akadálymodell 8 akadályt tartalmaz logikai sorrendbe rendezve és az alábbi táblázat szerint súlyozva:

Akadály száma	**Akadály**	**Akadály súlyozása**
1.	„Légi jármű, berendezés és infrastruktúra-tervezés”, amely magában foglalja a karbantartást és javítást, az üzemeltetési támogatást, valamint az esetlegesen balesethez vezető műszaki tényezőkkel kapcsolatos problémák megelőzését.	5
2.	„Taktikai tervezés”, amely magában foglalja a repülést vagy más üzemeltetési tevékenységet megelőző szervezési és egyéni tervezést, elősegítve a baleseteket okozó, illetve a balesetek bekövetkezéséhez hozzájáruló tényezők csökkentését.	2
3.	„Szabályozások, eljárások és folyamatok”, amelyek magukban foglalják a betartott hatékony, érthető és rendelkezésre álló szabályozásokat, eljárásokat és folyamatokat (az üzemeltetési akadályokra vonatkozó eljárások alkalmazásának kivételével).	3
4.	„Helyzetfelismerés és fellépés/cselekvés”, amely magában foglalja az üzemeltetési kockázatokkal szembeni emberi éberséget, biztosítva az üzemeltetési veszélyek azonosítását és a balesetek megelőzésére irányuló hatékony fellépést.	2
5.	„Figyelmeztető rendszerek működése és üzemeltetése”, amelyek megelőzhetik a baleseteket, célravezetőek, működőképesek, operatívak és betartják őket.	3
6.	„Potenciálisan balesethez vezető helyzet késedelmes megszüntetése”	1
7.	„Védelmek”, amelyek meghatározhatatlan akadályok vagy a történések véletlen alakulása révén mérsékelik egy bekövetkezett esemény kimenetelének súlyosságát vagy megelőzik az esemény kimenetelének súlyosbodását.	1
8.	„Kis energiájú esemény”, amely a „Védelmek” akadállyal megegyező besorolású, de csak a kis energiájú fő kockázati területeken (földön bekövetkezett káresemény, futópálya-elhagyás, sérülések). „Tárgytalan”: az összes többi fő kockázati terület esetében.	1

2.1.2. Az akadályok hatékonysága

Az egyes akadályok hatékonyságát a következőképpen kell besorolni:

– **„A balesetet elhárította”:** ha az akadály segítségével sikerült megelőzni a baleset bekövetkeztét;

– **„Megállapítottan fennmaradt”:** ha megállapítható, hogy az akadály fennmaradt az értékelendő esemény és a baleset potenciális kimenetele között;

– **„Feltételezhetően fennmaradt”:** ha feltételezhető, hogy az akadály fennmaradt az értékelendő esemény és a baleset potenciális kimenetele között;

– **„Megállapítottan nem működött”:** ha megállapítható, hogy az akadály nem működött;

– **„Feltételezhetően nem működött”:** ha annak ellenére feltételezhető, hogy az akadály nem működött, hogy a megállapításhoz nem áll rendelkezésre elegendő információ vagy semmilyen információ;

– **„Tárgytalan”:** ha az akadály az értékelendő esemény szempontjából nem releváns.

2.1.3. Az akadályok értékelése

Az akadályokat két lépésben kell értékelni:

1. lépés: Annak azonosítása, hogy a 2.1.1. pontban szereplő táblázat szerinti akadályok (1–8.) közül melyek azok, amelyek elhárították, hogy az esemény nyomán bekövetkezzen a baleset potenciális kimenetele (ezeket „balesetet elhárító akadálynak” nevezzük).

2. lépés: A fennmaradó akadályok hatékonyságának megállapítása a 2.1.2. ponttal összhangban. A fennmaradó akadályok azok a 2.1.1. pontban szereplő táblázatban felsorolt akadályok, amelyek a balesetet elhárító akadály és a baleset potenciális kimenetele között helyezkednek el. A 2.1.1. pontban szereplő táblázatban felsorolt, a balesetet elhárító akadály előtt elhelyezkedő akadályok nem tekinthetők úgy, hogy hozzájárultak a baleset kimenetelének megelőzéséhez, következésképpen ezek az akadályok nem sorolhatók „A balesetet elhárította” vagy a „Fennmaradt” kategóriákba.

2.2. Számítás

A baleset potenciális kimenetelének valószínűsége a következő lépések eredményeként kapott számérték:

1. lépés: A 2.1.1. pontban szereplő táblázat szerinti összes, az értékelés alapján „A balesetet elhárította”, „Megállapítottan fennmaradt” vagy „Feltételezhetően fennmaradt” besorolású akadály súlyozásának (1–5) összege. A „Nem működött” és a „Tárgytalan” akadályokat nem lehet figyelembe venni a végleges besorolás kiszámítása során, mivel ezek nem előzhették volna meg a balesetet. Az akadályok súlyozásának így kapott összege egy 0 és 18 közötti számérték.

2. lépés: Az akadályok súlyozásának összege az alábbi táblázat szerinti, 0 és 9 közötti akadály-besorolásnak felel meg, felölelve az erős és a gyenge fennmaradó akadályok közötti teljes tartományt.

Az akadályok súlyozásának összege	Megfelelő akadály-besorolás
0 Nincs fennmaradó akadály. Bekövetkezett a baleset lehető legrosszabb kimenetele.	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

2. LÉPÉS: A BIZTONSÁGI KOCKÁZAT BESOROLÁSA AZ ERCS-MÁRTIXON BELÜL

A biztonsági kockázati besorolás egy két karakterből álló érték, amelynek első tagja az esemény súlyosságának kiszámításával kapott alfabetikus értéknek (A-tól X-ig terjedő súlyossági besorolás), a második tagja pedig az esemény megfelelő értékének kiszámításával kapott számértéknek (0–9) felel meg.

A biztonsági kockázati besorolást be kell illeszteni az ERCS-mátrixba.

Az egyes biztonsági kockázati besorolásokhoz összesítési és elemzési célból egy számszerű ekvivalens érték tartozik, amelyhez az alábbiakban a **„Számszerűsített egyenérték”** pont fűz magyarázatot.

Az ERCS-mátrix az alábbiak szerint tükrözi a biztonsági kockázati besorolást és az azokhoz tartozó számértékeket:

SÚLYOSSÁG			BESOROLÁS (ERCS-besorolás)									
A baleset potenciális kimenetele	**Besorolás**											
Szélsőséges katasztrofális kimenetelű baleset, amely potenciálisan jelentős számú (több mint 100) halálos áldozattal jár	**X**	*Kockázatértékelés folyamatban*	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Jelentős baleset, amely potenciálisan jelentős számú (20–100) halálos áldozattal jár	**S**		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Súlyos baleset, amely korlátozott számú (2–19) halálos áldozattal, maradandó sérüléssel vagy a légi jármű megsemmisülésével jár	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Baleset, amely egyetlen halálos áldozattal, maradandó sérüléssel vagy a légi jármű számottevő károsodásával jár	**I**		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Baleset, amely könnyű vagy súlyos (nem maradandó) sérüléssel vagy kisebb légijármű-károsodással jár	**E**		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
A baleset bekövetkezése valószínűtlen	**A**		***Nincs biztonsági vonatkozás***									
	Megfelelő akadály-besorolás		**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**
	Az akadályok súlyozásának összege		17–18	15–16	13–14	11–12	9–10	7–8	5–6	3–4	1–2	0
			A BALESET POTENCIÁLIS KIMENETELÉNEK VALÓSZÍNŰSÉGE									

Az eseményhez fűződő ajánlott fellépés sürgősségének megállapítását megkönnyítendő a biztonsági kockázati besoroláson felül az ERCS-mátrixban a következő három szín használható:

Szín	ERCS-besorolás	Értelmezés
VÖRÖS	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Magas kockázat. A legmagasabb kockázatú események.
SÁRGA	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Fokozott kockázat. Közepes kockázatú események.
ZÖLD	X5–X9, S5–S9, M4–M9, I3–I9, E2–E9	Alacsony kockázatú események.

A mátrix zöld rubrikái alacsonyabb kockázati értékeket tartalmaznak. Ezek a biztonsággal kapcsolatos események részletes elemzéshez szolgáltatnak adatokat, amelyek akár elszigetelten, akár más eseményekkel együtt növelhetik az ilyen események kockázati értékét.

Számszerűsített egyenérték

Az egyes ERCS-besorolásokhoz azoknak megfelelő, a kockázat mértékét jelző számszerűsített érték társul, amely megkönnyíti az ERCS-besorolással rendelkező, többször előforduló események összesítését és számszerű elemzését:

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

A mátrixban a 10. oszlop és az A. sor egyaránt 0 értéket képvisel csakúgy, mint a megfelelő számérték.