II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2020/2034 AL COMISIEI

din 6 octombrie 2020

de completare a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește sistemul european comun de clasificare în funcție de risc

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei ([1]), în special articolul 7 alineatul (6),

întrucât:

(1) În strânsă cooperare cu statele membre și cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („agenția"), prin intermediul rețelei de analiști în domeniul siguranței aviației, Comisia a elaborat o metodologie de clasificare a evenimentelor în funcție de riscul pentru siguranță, ținând seama de necesitatea compatibilității cu sistemele existente de clasificare în funcție de risc. Sistemul comun european de clasificare în funcție de risc (*European risk classification scheme* – „ERCS") a fost dezvoltat până la data de 15 mai 2017, în conformitate cu termenul stabilit la articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 376/2014. ERCS trebuie acum stabilit în prezentul regulament.

(2) El trebuie să sprijine autoritățile competente ale statelor membre și agenția în ceea ce privește evaluarea evenimentelor, scopul său principal trebuind să fie identificarea și clasificarea într-un mod armonizat a nivelului de risc pentru siguranța aviației pe care îl prezintă fiecare eveniment. Prin urmare, scopul său nu trebuie să fie identificarea rezultatului evenimentului.

(3) De asemenea, ERCS trebuie să permită identificarea măsurilor rapide necesare în urma evenimentelor cu risc ridicat pentru siguranță. El trebuie să permită, de asemenea, identificarea principalelor domenii de risc pe baza informațiilor agregate, precum și identificarea și compararea nivelurilor de risc ale acestora.

(4) ERCS trebuie să faciliteze o abordare integrată și armonizată a gestionării riscurilor la nivelul întregului sistem aviatic european și, prin urmare, să permită autorităților competente ale statelor membre și agenției să se concentreze într-un mod armonizat asupra eforturilor de îmbunătățire a siguranței, în cadrul Planului European pentru Siguranță în Aviația Civilă menționat la articolul 6 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]).

([1]) JO L 122, 24.4.2014, p. 18.

([2]) Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

(5) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei ([3]) de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european stabilește că rata pătrunderilor neautorizate pe pistă și nerespectarea distanțelor minime de separare la nivelul Uniunii cu impact asupra siguranței sunt indicatorii care trebuie monitorizați anual în cursul celei de a treia perioade de referință (RP3), care cuprinde anii calendaristici 2020-2024, inclusiv. Prezentul regulament trebuie să se aplice de la 1 ianuarie 2021, pentru a alinia utilizarea ERCS cu debutul celei de a doua perioade de monitorizare anuală a RP3 și pentru a asigura evaluarea armonizată a evenimentelor,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește sistemul comun european de clasificare în funcție de risc (ERCS) pentru determinarea riscului pentru siguranță al unui eveniment.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „sistemul european de clasificare în funcție de risc" sau „ERCS" înseamnă metodologia aplicată pentru evaluarea riscului prezentat de un eveniment pentru aviația civilă, sub forma unui punctaj privind riscul pentru siguranță;
2. „matricea ERCS" înseamnă o grilă alcătuită din variabilele descrise la articolul 3 alineatul (3), care servește pentru reprezentarea ilustrativă a punctajului privind riscul pentru siguranță;
3. „punctaj privind riscul pentru siguranță" înseamnă rezultatul clasificării în funcție de risc a unui eveniment prin combinarea valorilor variabilelor descrise la articolul 3 alineatul (3);
4. „zonă de risc ridicat" înseamnă o zonă în care impactul unei aeronave ar provoca numeroase vătămări, ar duce la un număr mare de decese sau ambele, din cauza naturii activităților din zona respectivă, precum centrale nucleare sau uzine chimice;
5. „zonă populată" înseamnă o zonă cu clădiri grupate sau dispersate și cu o populație umană permanentă, precum un municipiu, o așezare, un oraș sau un sat;
6. „vătămare care afectează calitatea vieții" înseamnă o vătămare care reduce calitatea vieții persoanei în cauză, în ceea ce privește reducerea mobilității sau a capacităților cognitive sau fizice în viața de zi cu zi.

Articolul 3

Sistemul european comun de clasificare în funcție de risc

(1) ERCS este prevăzut în anexă.

(2) ERCS tratează riscul pentru siguranță al unui eveniment și nu rezultatul efectiv al acestuia. Evaluarea fiecărui eveniment determină cel mai grav rezultat de accident probabil care ar fi putut să survină în urma evenimentului, precum și cât de aproape de rezultatul de accident respectiv s-a aflat evenimentul.

(3) ERCS se bazează pe matricea ERCS alcătuită din următoarele două variabile:

(a) gravitatea: identificarea celui mai grav rezultat de accident probabil care ar fi survenit dacă evenimentul evaluat s-ar fi transformat într-un accident;

(b) probabilitatea: identificarea probabilității ca evenimentul evaluat să se transforme în cel mai grav rezultat de accident probabil, menționat la litera (a).

([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 (JO L 56, 25.2.2019, p. 1).

Articolul 4

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2021.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 6 octombrie 2020.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

Sistemul european comun de clasificare în funcție de risc

ERCS constă în următoarele două etape:

ETAPA 1: Determinarea valorilor celor două variabile: gravitatea și probabilitatea.

ETAPA 2: Calcularea punctajului privind riscul pentru siguranță în cadrul matricei ERCS pe baza celor două valori determinate ale variabilelor.

ETAPA 1: DETERMINAREA VALORILOR VARIABILELOR

1. Gravitatea rezultatului de accident potențial

1.1. Identificare

Identificarea gravității rezultatului de accident potențial trebuie să urmeze aceste două etape:

(a) determinarea tipului de accident cel mai probabil la care ar fi putut ajunge evenimentul evaluat (așa-numitul „domeniu de risc principal”);

(b) determinarea categoriei potențialei pierderi de vieți omenești pe baza dimensiunii aeronavei și a proximității de zonele populate sau de risc ridicat.

Există următoarele domenii de risc:

a. coliziune în aer: o coliziune între aeronave, în timp ce cele ambele aeronave se află în aer, sau o coliziune între aeronave și alte obiecte aflate în aer (cu excepția păsărilor și a faunei sălbatice);

b. pierderea atitudinii normale de zbor: o stare nedorită a aeronavei caracterizată prin abateri neintenționate de la parametrii normali în timpul operațiunilor, care ar putea duce în cele din urmă la un impact necontrolat cu solul;

c. coliziune pe pistă: o coliziune între o aeronavă și un alt obiect (alte aeronave, vehicule etc.) sau o persoană, care are loc pe o pistă a unui aerodrom sau a altei zone de aterizare prestabilite. Aceasta nu include coliziuni cu păsări sau cu specii ale faunei sălbatice;

d. ieșire de pe pistă: un eveniment în cadrul căruia o aeronavă părăsește pista sau suprafața de mișcare a unui aerodrom ori suprafața de aterizare a oricărei alte zone de aterizare prestabilite, fără a decola. Aceasta include aterizări verticale cu impact ridicat pentru giravioane sau aeronave cu decolare și aterizare verticală și pentru baloane sau dirijabile;

e. incendiu, fum și presurizare: un eveniment care implică situații de incendiu, fum sau presurizare ce pot deveni incompatibile cu viața umană. Aceasta include evenimente care implică un incendiu, fum sau emanații care afectează orice parte a unei aeronave, în zbor sau la sol, și care nu reprezintă rezultatul unui impact sau al unor acte răuvoitoare;

f. avariere la sol: avariere a aeronavei produsă de operarea aeronavei la sol pe orice alt teren decât o pistă sau o zonă de aterizare prestabilită, precum și avarierea survenită în timpul întreținerii;

g. coliziune cu obstacole în timpul zborului: o coliziune între o aeronavă aflată în aer și obstacole care se ridică de la suprafața terestră. Printre obstacole se numără construcțiile înalte, copacii, cablurile electrice, cablurile de telegraf și antenele, precum și obiectele captive;

h. coliziune cu solul: un eveniment în cadrul căruia o aeronavă aflată în aer intră în coliziune cu solul, fără o indicație a faptului că echipajul de zbor nu a fost în măsură să controleze aeronava. Aceasta include situații în care echipajul de zbor este afectat de iluzii vizuale sau de un mediu vizual degradat;

i. alte vătămări: un eveniment în cadrul căruia au fost cauzate vătămări mortale sau nemortale și care nu poate fi atribuit niciunui alt domeniu de risc principal;

j. securitate: un act de intervenție ilicită contra aviației civile. Aceasta include toate incidentele și încălcările legate de supraveghere și de protecție, de controlul accesului, de controlul de securitate, de implementarea controalelor de securitate și orice alte acte menite să producă, în scopuri răuvoitoare sau în mod iresponsabil, distrugerea aeronavelor și a bunurilor, punând în pericol aviația civilă și instalațiile aferente sau conducând la intervenții ilicite în legătură cu acestea. Aici sunt incluse atât evenimentele de securitate fizică, cât și cele de securitate cibernetică.

Potențiala pierdere de vieți omenești se clasifică după cum urmează:

(a) mai mult de 100 de decese posibile – în cazul în care evenimentul evaluat implică cel puțin oricare dintre următoarele:

— o aeronavă certificată de mari dimensiuni care poate transporta peste 100 de pasageri;

— o aeronavă pentru marfă, de dimensiuni echivalente;

— o aeronavă de orice tip într-o zonă dens populată sau într-o zonă de risc ridicat sau ambele;

— orice situație care implică orice tip de aeronavă și în care pot fi posibile peste 100 de decese;

(b) între 20 și 100 de decese posibile – în cazul în care evenimentul evaluat implică cel puțin oricare dintre următoarele:

— o aeronavă certificată de dimensiuni medii care poate transporta 20-100 de pasageri sau o aeronavă pentru marfă de dimensiuni echivalente;

— orice situație în care pot fi posibile între 20 și 100 de decese;

(c) între 2 și 19 decese posibile – în cazul în care evenimentul evaluat implică cel puțin oricare dintre următoarele:

— o aeronavă certificată de mici dimensiuni care poate transporta maximum 19 pasageri;

— o aeronavă pentru marfă, de dimensiuni echivalente;

— orice situație în care pot fi posibile între 2 și 19 decese;

(d) 1 deces posibil – în cazul în care evenimentul evaluat implică cel puțin oricare dintre următoarele:

— o aeronavă necertificată, și anume o aeronavă care nu face obiectul cerințelor de certificare ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației;

— orice situație în care poate fi posibil un singur deces;

(e) 0 decese posibile – în cazul în care evenimentul evaluat implică doar vătămări corporale, indiferent de numărul de vătămări ușoare și grave, atât timp cât nu există decese.

1.2. Determinare

Gravitatea accidentului rezultă din unul dintre următoarele punctaje de gravitate:

— **„A”** – nicio probabilitate de producere a unui accident;

— **„E”** – un accident care implică vătămări ușoare și grave (care nu afectează calitatea vieții) sau avarieri minore ale aeronavei;

— **„I”** – un accident care implică un singur deces, o singură vătămare care afectează calitatea vieții sau o singură avariere substanțială a aeronavei;

— **„M”** – un accident major, cu un nivel limitat de decese, de vătămări care afectează calitatea vieții sau de distrugere a aeronavei;

— **„S”** – un accident semnificativ, cu potențial de decese și de vătămări;

— **„X”** – un accident extrem catastrofic, cu potențialul de a cauza un număr semnificativ de decese.

Punctajul de gravitate se calculează combinând domeniul de risc principal și pierderea potențială de vieți omenești, astfel cum se arată în tabelul de mai jos:

DOMENIU DE RISC PRINCIPAL	**CATEGORIE**	**PUNCTAJ GRAVITATE**
Coliziune în aer	Mai mult de 100 de decese posibile	X
	Între 20 și 100 de decese posibile	S
	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I
Pierderea atitudinii normale de zbor	Mai mult de 100 de decese posibile	X
	Între 20 și 100 de decese posibile	S
	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I

DOMENIU DE RISC PRINCIPAL	CATEGORIE	PUNCTAJ GRAVITATE
Coliziune pe pistă	Mai mult de 100 de decese posibile	X
	Între 20 și 100 de decese posibile	S
	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I
	0 decese posibile	E
Ieșiri de pe pistă	Între 20 și 100 de decese posibile	S
	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I
	0 decese posibile	E
Incendiu, fum și presurizare	Mai mult de 100 de decese posibile	X
	Între 20 și 100 de decese posibile	S
	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I
Avariere la sol	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I
	0 decese posibile	E
Coliziune cu obstacole în timpul zborului	Mai mult de 100 de decese posibile	X
	Între 20 și 100 de decese posibile	S
	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I
Coliziune cu solul	Mai mult de 100 de decese posibile	X
	Între 20 și 100 de decese posibile	S
	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I
Alte vătămări	Între 20 și 100 de decese posibile	S
	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I
	0 decese posibile	E
Securitate	Mai mult de 100 de decese posibile	X
	Între 20 și 100 de decese posibile	S
	Între 2 și 19 decese posibile	M
	1 deces posibil	I
	0 decese posibile	E

2. Probabilitatea survenirii rezultatului de accident potențial

Probabilitatea survenirii celui mai grav rezultat de accident probabil se obține utilizând modelul de barieră ERCS definit în secțiunea 2.1.

2.1. Modelul de barieră ERCS

Scopul modelului de barieră ERCS este acela de a evalua eficacitatea (și anume numărul și puterea) barierelor din sistemul de siguranță prevăzute în tabelul din secțiunea 2.1.1, rămase între evenimentul efectiv și cel mai grav rezultat de accident probabil. În cele din urmă, modelul de barieră ERCS va stabili cât de aproape s-a aflat evenimentul evaluat de producerea accidentului potențial.

2.1.1. Bariere

Modelul de barieră ERCS constă în opt bariere, ordonate într-o secvență logică și ponderate conform tabelului următor:

Nr. barierei	Bariera	Ponderea barierei
1	„Proiectarea aeronavei, a echipamentelor și a infrastructurii" – include întreținerea și remedierea, sprijinirea operațiunilor, prevenirea problemelor legate de factorii tehnici care ar putea duce la un accident.	5
2	„Planificarea tactică" – include planificarea organizațională și individuală înainte de zbor sau o altă activitate operațională care sprijină reducerea cauzelor și a factorilor care contribuie la producerea de accidente.	2
3	„Reglementări, proceduri, procese" – include reglementări, proceduri și procese eficace, ușor de înțeles și disponibile care sunt respectate (cu excepția utilizării procedurilor legate de barierele de recuperare).	3
4	„Conștientizarea situației și luarea de măsuri" – include vigilența umană în ceea ce privește amenințările operaționale, care asigură identificarea pericolelor operaționale și a măsurilor eficace de prevenire a unui accident.	2
5	„Funcționarea și acționarea sistemelor de avertizare" care ar putea preveni un accident și care sunt adecvate scopului, în funcțiune, operaționale și respectate.	3
6	„Recuperarea tardivă în urma unei situații de accident potențial"	1
7	„Protecții" – atunci când a avut loc un eveniment, nivelul rezultatului este atenuat sau se împiedică agravarea evenimentului prin bariere intangibile sau prin măsuri preventive.	1
8	„Eveniment cu nivel scăzut de energie" – are același punctaj ca „Protecții", dar numai pentru domenii de risc principale care implică un nivel scăzut de energie (avariere la sol, ieșiri de pe pistă, vătămări). „Nu se aplică" pentru toate celelalte domenii de risc principale.	1

2.1.2. Eficacitatea barierelor

Eficacitatea fiecărei bariere se clasifică după cum urmează:

— **„Stopped"** („oprit"): dacă bariera a prevenit producerea accidentului;

— **„Remaining Known"** („cunoscută ca rămasă"): în cazul în care se știe dacă bariera a rămas între evenimentul evaluat și rezultatul de accident potențial;

— **„Remaining Assumed"** („presupusă ca rămasă"): dacă se presupune că bariera a rămas între evenimentul evaluat și rezultatul de accident potențial;

— **„Failed Known"** („cunoscută ca eșuată"): dacă se știe că bariera a eșuat;

— **„Failed Assumed"** („presupusă ca eșuată"): dacă se presupune că bariera a eșuat, chiar dacă nu sunt disponibile informații suficiente (sau deloc) pentru a stabili acest lucru;

— **„Not Applicable"** („nu se aplică"): dacă bariera nu este relevantă pentru evenimentul evaluat.

2.1.3. Evaluarea barierelor

Barierele se evaluează în două etape:

Etapa 1: Pentru a identifica, dintre barierele definite în tabelul din secțiunea 2.1.1, care barieră: (1-8) a oprit transformarea evenimentului în rezultatul de accident potențial (denumită „barieră de oprire”).

Etapa 2: Pentru a identifica, în conformitate cu secțiunea 2.1.2, eficacitatea barierelor rămase. Barierele rămase sunt acele bariere enumerate în tabelul din secțiunea 2.1.1 care sunt plasate între bariera de oprire și rezultatul de accident potențial. Nu trebuie să se considere că barierele enumerate în tabelul din secțiunea 2.1.1 care sunt plasate înainte de bariera de oprire au contribuit la prevenirea rezultatului de accident și, în consecință, barierele respective nu sunt punctate ca „Stopped” sau „Remaining”.

2.2. Calcul

Probabilitatea survenirii rezultatului de accident potențial este valoarea numerică rezultată în urma etapelor de mai jos:

Etapa 1: O sumă a tuturor ponderilor barierelor (de la 1 la 5) prevăzute în tabelul din secțiunea 2.1.1 aferente tuturor barierelor evaluate care au fost punctate ca „Stopped”, „Remaining known” sau „Remaining assumed”. Barierele „Failed” și „Not Applicable” nu sunt incluse în calcularea punctajului final, deoarece aceste bariere nu ar fi putut preveni accidentul. Suma rezultată a ponderilor barierelor este o valoare numerică între 0 și 18.

Etapa 2: Suma ponderilor barierelor corespunde unui punctaj de barieră între 0 și 9, conform tabelului de mai jos, care acoperă întreaga gamă dintre barierele rămase puternice și cele slabe.

Suma ponderilor barierelor	Punctajul de barieră corespunzător
0 Nu a mai rămas nicio barieră. S-a produs rezultatul de accident potențial cel mai grav.	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

ETAPA 2: PUNCTAREA RISCULUI PENTRU SIGURANȚĂ ÎN CADRUL MATRICEI ERCS

Punctajul riscului pentru siguranță este o valoare din două cifre, prima cifră corespunzând valorii alfabetice rezultate din calculul gravității evenimentului (punctaj de gravitate de la A la X), iar a doua cifră reprezentând valoarea numerică obținută în urma calculării punctajului corespunzător al evenimentului (0-9).

Punctajul riscului pentru siguranță se introduce în matricea ERCS.

Pentru fiecare punctaj al riscului pentru siguranță dat, există și un punctaj echivalent numeric pentru scopuri de agregare și de analiză, care este explicat mai jos la rubrica **„Punctajul echivalent numeric”**.

Matricea ERCS reflectă punctajul riscului pentru siguranță și cifrele numerice asociate ale unui eveniment după cum urmează:

GRAVITATE			CLASIFICARE (Punctaj ERCS)									
Rezultat de accident potențial	**Punctaj**											
Accident extrem catastrofic, cu potențialul de a cauza un număr semnificativ de decese (100+)	**X**	*În funcție de evaluarea riscurilor*	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Accident semnificativ, cu potențial de decese și de vătămări (20-100)	**S**		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Accident major, cu un nivel limitat de decese (2-19), de vătămări care afectează calitatea vieții sau de distrugere a aeronavei	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Un accident care implică un singur deces, o singură vătămare care afectează calitatea vieții sau o singură avariere substanțială a aeronavei	**I**		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Un accident care implică vătămări ușoare și grave (care nu afectează calitatea vieții) sau avarieri minore ale aeronavei	**E**		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Nu există probabilitatea producerii unui accident	**A**		***Nicio implicație pentru siguranță***									
	Punctajul de barieră corespunzător		**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**
	Suma ponderii barierelor		17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2	0
			PROBABILITATEA SURVENIRII REZULTATULUI DE ACCIDENT POTENȚIAL									

În plus față de punctajul riscului pentru siguranță și pentru a facilita determinarea caracterului urgent al măsurii recomandate care trebuie luată în legătură cu evenimentul, în matricea ERCS ar putea fi utilizate următoarele trei culori:

Culoare	Punctaj ERCS	Semnificație
ROȘU	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Risc ridicat. Evenimentele cu cel mai ridicat nivel de risc.
GALBEN	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Risc sporit. Evenimente cu nivel de risc intermediar.
VERDE	X5-X9, S5-S9, M4-M9, I3-I9, E2-E9.	Evenimente cu nivel de risc scăzut

Zona verde a matricei conține valori de risc scăzute. Ele oferă date pentru o analiză aprofundată cu privire la evenimentele legate de siguranță care, fie singure, fie în combinație cu alte evenimente, ar putea spori valorile de risc ale unor astfel de evenimente.

Punctajul echivalent numeric

Fiecare punctaj ERCS primește o valoare numerică de magnitudine a riscului corespunzătoare, pentru a facilita agregarea și analiza numerică a evenimentelor multiple cu un punctaj ERCS:

Punctaj ERCS	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Valoare numerică corespunzătoare	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1 000	10 000	100 000	1 000 000
Punctaj ERCS	S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Valoare numerică corespunzătoare	0,0005	0,005	0,05	0,5	5	50	500	5 000	50 000	500 000
Punctaj ERCS	M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Valoare numerică corespunzătoare	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1 000	10 000	100 000
Punctaj ERCS	I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Valoare numerică corespunzătoare	0,00001	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1 000	10 000
Punctaj ERCS	E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Valoare numerică corespunzătoare	0,000001	0,00001	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1 000

Atât coloana 10, cât și rândul A din matrice au valoarea 0 ca valoare numerică corespunzătoare.