II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/2034

zo 6. októbra 2020,

ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014, pokiaľ ide o jednotný európsky systém klasifikácie rizík

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 ([1]), a najmä na jeho článok 7 ods. 6,

keďže:

(1) Komisia v úzkej spolupráci s členskými štátmi a Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) prostredníctvom siete analytikov bezpečnosti letectva vypracovala metodiku klasifikácie udalostí z hľadiska bezpečnostného rizika, pričom zohľadnila potrebu kompatibility s existujúcimi systémami klasifikácie rizík. Jednotný európsky systém klasifikácie rizík (ďalej len „ERCS“) bol vyvinutý do 15. mája 2017 v súlade s cieľovým dátumom stanoveným v článku 7 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 376/2014. ERCS by sa mal teraz stanoviť v tomto nariadení.

(2) Mal by slúžiť ako podpora pre príslušné orgány členských štátov a agentúru pri ich posudzovaní udalostí a jeho hlavným účelom by mala byť harmonizovaná identifikácia a klasifikácia úrovne rizika, ktoré predstavuje každá udalosť pre bezpečnosť letectva. Jeho účelom by nemala byť identifikácia následku udalosti.

(3) ERCS by mal takisto umožniť identifikáciu rýchlych opatrení potrebných v reakcii na vysokorizikové udalosti. Mal by umožniť aj identifikáciu kľúčových rizikových oblastí zo súhrnných informácií a identifikáciu a porovnanie ich úrovní rizika.

(4) ERCS by mal uľahčiť integrovaný a harmonizovaný prístup k riadeniu rizík v rámci európskeho systému leteckej dopravy, a tak umožniť príslušným orgánom členských štátov a agentúre zamerať sa na úsilie o zlepšenie bezpečnosti harmonizovaným spôsobom ako súčasť európskeho plánu pre bezpečnosť letectva uvedeného v článku 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 ([2]).

([1]) Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014, s. 18.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

(5) Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2019/317 ([3]), ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi, sa stanovuje miera prípadov vniknutí na dráhu a prípadov porušení minimálnych rozstupov na úrovni Únie s vplyvom na bezpečnosť ako ukazovatele, ktoré sa majú každoročne monitorovať počas tretieho referenčného obdobia (RP3) zahŕňajúceho kalendárne roky 2020 až 2024 (vrátane). Toto nariadenie by sa malo uplatňovať od 1. januára 2021 s cieľom zosúladiť používanie ERCS so začiatkom druhého ročného monitorovacieho obdobia v rámci RP3 a zabezpečiť harmonizované posudzovanie udalostí,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovuje jednotný európsky systém klasifikácie rizík (ERCS) na určovanie bezpečnostného rizika udalosti.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „európsky systém klasifikácie rizík“ alebo „ERCS“ je metodika používaná na posudzovanie rizika, ktoré predstavuje udalosť pre civilné letectvo, vo forme skóre bezpečnostného rizika;

2. „matica ERCS“ je sieť zostavená z premenných opísaných v článku 3 ods. 3, ktorá slúži na ilustratívne znázornenie skóre bezpečnostného rizika;

3. „skóre bezpečnostného rizika“ je výsledok klasifikácie rizika udalosti získaný kombináciou hodnôt premenných opísaných v článku 3 ods. 3;

4. „vysokoriziková oblasť“ je oblasť, v ktorej by náraz lietadla spôsobil mnohé zranenia, vysoký počet úmrtí alebo oboje z dôvodu povahy činností v tejto oblasti, ako sú jadrové elektrárne alebo chemické továrne;

5. „osídlená oblasť“ je oblasť so zoskupenými alebo s rozptýlenými budovami a so stálou ľudskou populáciou, ako je veľkomesto, osídlenie, mesto alebo obec;

6. „život ovplyvňujúce zranenie“ je zranenie, ktoré znižuje kvalitu života osoby z hľadiska zníženej mobility alebo zníženej kognitívnej alebo fyzickej schopnosti v každodennom živote.

Článok 3

Jednotný európsky systém klasifikácie rizík

1. ERCS sa stanovuje v prílohe.

2. Predmetom ERCS je bezpečnostné riziko udalosti a nie jej skutočný následok. Pri posudzovaní každej udalosti sa určuje najhorší pravdepodobný následok nehody, ku ktorému mohla udalosť viesť, ako aj to, ako blízko bola udalosť k tomuto následku nehody.

3. ERCS vychádza z matice ERCS, ktorú tvoria tieto dve premenné:

a) závažnosť: určenie najhoršieho pravdepodobného následku nehody, ku ktorému by došlo, ak by posudzovaná udalosť vyústila do nehody;

b) pravdepodobnosť: určenie pravdepodobnosti, že posudzovaná udalosť vyústi do najhoršieho pravdepodobného následku nehody uvedeného v písmene a).

([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 (Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1).

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2021.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 6. októbra 2020

Za Komisiu
Predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Jednotný európsky systém klasifikácie rizík

Jednotný európsky systém klasifikácie rizík (ďalej len „ERCS“) pozostáva z týchto dvoch krokov:

KROK 1: Stanovenie hodnôt týchto dvoch premenných: závažnosť a pravdepodobnosť.

KROK 2: Stanovenie skóre bezpečnostného rizika v rámci matice ERCS na základe dvoch určených hodnôt premenných.

KROK 1: STANOVENIE HODNÔT TÝCHTO PREMENNÝCH:

1. Závažnosť potenciálneho následku nehody

1.1. Označenie

Označenie závažnosti potenciálneho následku nehody sa riadi týmito dvoma krokmi:

a) určenie najpravdepodobnejšieho typu nehody, do ktorej mohla vyústiť posudzovaná udalosť (tzv. kľúčová riziková oblasť);

b) určenie kategórie potenciálnych strát na životoch na základe veľkosti lietadla a blízkosti k osídleným alebo vysokorizikovým oblastiam.

Existujú tieto kľúčové rizikové oblasti:

a) zrážka vo vzduchu: zrážka medzi lietadlami, pričom obe lietadlá sú vo vzduchu; alebo medzi lietadlami a inými leteckými objektmi (okrem vtáctva a voľne žijúcej zveri);

b) preklopenie lietadla: nežiaduci stav lietadla, ktorý sa vyznačuje neúmyselnými odklonmi od parametrov bežne sa vyskytujúcich počas prevádzky, ktoré môžu v konečnom dôsledku viesť k nekontrolovanému stretu s terénom;

c) zrážka na vzletovej a pristávacej dráhe: zrážka medzi lietadlom a iným objektom (inými lietadlami, vozidlami atď.) alebo osobou, ku ktorej dôjde na vzletovej a pristávacej dráhe letiska alebo na inej vopred určenej pristávacej ploche. Nezahŕňa zrážky s vtáctvom alebo voľne žijúcou zverou;

d) vybehnutie: udalosť, keď lietadlo opustilo vzletovú a pristávaciu dráhu alebo pohybovú plochu letiska alebo pristávací povrch akejkoľvek inej vopred určenej pristávacej plochy bez toho, aby vzlietlo. Zahŕňa zvislé pristátia so silným nárazom v prípade rotorových lietadiel alebo lietadiel a balónov alebo vzducholodí so zvislým vzletom a pristátím;

e) požiar, dym a pretlakovanie: udalosť, ktorá zahŕňa situácie, ako sú požiar, dym, výpary alebo pretlakovanie, ktoré sa môžu stať nezlučiteľné s ľudským životom. Patria sem udalosti ako požiar, dym alebo výpary, ktoré zasahujú niektorú časť lietadla, či už počas letu alebo na zemi, a ktoré nie sú výsledkom nárazu ani konania so zlým úmyslom;

f) poškodenie na zemi: poškodenie lietadiel, ktoré vzniklo prevádzkou lietadla na zemi na akejkoľvek ploche okrem vzletovej a pristávacej dráhy alebo vopred určenej pristávacej plochy, ako aj poškodenie vzniknuté počas údržby;

g) zrážka s prekážkou počas letu: zrážka medzi lietadlami počas letu a prekážkami, ktoré sa týčia zo zemského povrchu. Medzi prekážky patria vysoké budovy, stromy, elektrické káble, telegrafné drôty a antény, ako aj uviazané predmety;

h) zrážka s terénom: udalosť, keď lietadlo počas letu narazí na terén bez náznakov, že letová posádka nebola schopná ovládať lietadlo. Zahŕňa prípady, keď je letová posádka ovplyvnená vizuálnym klamom alebo zhoršenými podmienkami viditeľnosti;

i) iné zranenia: udalosť, pri ktorej došlo k smrteľným zraneniam alebo zraneniam bez smrteľných následkov a ktorú nemožno pripísať žiadnej inej kľúčovej rizikovej oblasti;

j) bezpečnostná ochrana: protiprávne zasahovanie namierené proti civilnému letectvu. Zahŕňa všetky incidenty a porušenia týkajúce sa dohľadu a ochrany, kontroly vstupu, detekčnej kontroly, vykonávania bezpečnostných kontrol a akékoľvek iné úkony, ktoré majú spôsobiť zlomyseľné alebo ľahkomyseľné zničenie lietadiel a majetku a ktoré ohrozujú civilné letectvo alebo vedú k nezákonnému zasahovaniu do civilného letectva a jeho zariadení. Zahŕňa udalosti týkajúce sa fyzickej aj kybernetickej bezpečnosti.

Potenciálne straty na životoch sa kategorizujú takto:

a) viac ako 100 možných úmrtí – ak posudzovaná udalosť zahŕňa aspoň niektorú z týchto možností:
   — jedno veľké certifikované lietadlo s viac ako 100 potenciálnymi cestujúcimi na palube,
   — nákladné lietadlo ekvivalentnej veľkosti,
   — jedno lietadlo akéhokoľvek typu v husto osídlenej oblasti alebo vo vysokorizikovej oblasti alebo v oboch oblastiach,
   — ktorákoľvek situácia, v ktorej sa nachádza akýkoľvek typ lietadla, pri ktorej môže dôjsť k viac ako 100 úmrtiam;

b) od 20 do 100 možných úmrtí – ak posudzovaná udalosť zahŕňa aspoň niektorú z týchto možností:
   — jedno stredne veľké certifikované lietadlo s 20 až 100 potenciálnymi cestujúcimi na palube alebo nákladné lietadlo ekvivalentnej veľkosti,
   — každá situácia, pri ktorej môže dôjsť k 20 až 100 úmrtiam;

c) od 2 do 19 možných úmrtí, ak posudzovaná udalosť zahŕňa aspoň niektorú z týchto možností:
   — jedno malé certifikované lietadlo s maximálnym počtom 19 potenciálnych cestujúcich na palube,
   — nákladné lietadlá ekvivalentnej veľkosti,
   — každá situácia, pri ktorej môže dôjsť k 2 až 19 úmrtiam;

d) 1 možné úmrtie – ak posudzovaná udalosť zahŕňa aspoň niektorú z týchto možností:
   — jedno necertifikované lietadlo, t. j. lietadlo, na ktoré sa nevzťahujú požiadavky Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva na certifikáciu,
   — každá situácia, pri ktorej môže dôjsť k jednému úmrtiu;

e) 0 možných úmrtí – ak posudzovaná udalosť zahŕňa len zranenia osôb bez ohľadu na počet ľahkých a vážnych zranení, pokiaľ nedôjde k žiadnemu úmrtiu.

1.2. Určovanie

Na základe závažnosti nehody sa nehode pripisuje jeden z týchto stupňov závažnosti:

— **„A“**, ktoré znamená nulovú pravdepodobnosť nehody,

— **„E“**, ktoré znamená nehodu, pri ktorej došlo k ľahkému a vážnemu (nie život ovplyvňujúcemu) zraneniu alebo k ľahkému poškodeniu lietadla,

— **„I“**, ktoré znamená nehodu, pri ktorej došlo k jednému úmrtiu, život ovplyvňujúcemu zraneniu alebo k nehode s vážnym poškodením,

— **„M“**, ktoré znamená veľkú nehodu s obmedzeným počtom úmrtí, život ovplyvňujúcich zranení alebo so zničením lietadla,

— **„S“**, ktoré znamená závažnú nehodu s možnými úmrtiami a zraneniami,

— **„X“**, ktoré znamená extrémnu katastrofickú nehodu s potenciálom značného počtu úmrtí.

Stupeň závažnosti sa vypočíta tak, že sa skombinuje kľúčová riziková oblasť a potenciálne straty na životoch podľa tejto tabuľky:

KĽÚČOVÁ RIZIKOVÁ OBLASŤ	**KATEGÓRIA**	**STUPEŇ ZÁVAŽNOSTI**
Zrážka vo vzduchu:	viac ako 100 možných úmrtí	X
	od 20 do 100 možných úmrtí	S
	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I
Preklopenie lietadla	viac ako 100 možných úmrtí	X
	od 20 do 100 možných úmrtí	S
	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I

KĽÚČOVÁ RIZIKOVÁ OBLASŤ	KATEGÓRIA	STUPEŇ ZÁVAŽNOSTI
Zrážka na vzletovej a pristávacej dráhe	viac ako 100 možných úmrtí	X
	od 20 do 100 možných úmrtí	S
	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I
	0 možných úmrtí	E
Vybehnutia	od 20 do 100 možných úmrtí	S
	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I
	0 možných úmrtí	E
Požiar, dym a pretlakovanie	viac ako 100 možných úmrtí	X
	od 20 do 100 možných úmrtí	S
	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I
Poškodenie na zemi	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I
	0 možných úmrtí	E
Zrážka s prekážkou počas letu	viac ako 100 možných úmrtí	X
	od 20 do 100 možných úmrtí	S
	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I
Zrážka s terénom	viac ako 100 možných úmrtí	X
	od 20 do 100 možných úmrtí	S
	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I
Iné zranenia	od 20 do 100 možných úmrtí	S
	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I
	0 možných úmrtí	E
Bezpečnostná ochrana	viac ako 100 možných úmrtí	X
	od 20 do 100 možných úmrtí	S
	od 2 do 19 možných úmrtí	M
	1 možné úmrtie	I
	0 možných úmrtí	E

2. Pravdepodobnosť potenciálneho následku nehody

Pravdepodobnosť najhoršieho pravdepodobného následku nehody sa získa použitím bariérového modelu ERCS vymedzeného v oddiele 2.1.

2.1. Bariérový model ERCS

Účelom bariérového modelu ERCS je posúdiť účinnosť (t. j. počet a silu) bariér bezpečnostného systému uvedeného v tabuľke v oddiele 2.1.1, ktoré oddeľovali skutočnú udalosť od nehody s najhorším pravdepodobným následkom. Napokon sa pomocou bariérového modelu ERCS určuje, ako blízko bola posudzovaná udalosť k potenciálnej nehode.

2.1.1. Bariéry

Bariérový model ERCS pozostáva z 8 bariér zoradených v logickej postupnosti s priradenou váhou podľa tejto tabuľky:

Číslo bariéry	**Bariéra**	**Váha bariéry**
1	„Lietadlo, vybavenie a infraštruktúra“ zahŕňa údržbu a opravu, prevádzkovú podporu, prevenciu problémov súvisiacich s technickými faktormi, ktoré by mohli viesť k nehode.	5
2	„Taktické plánovanie“ zahŕňa organizačné a individuálne plánovanie pred letom alebo inú operačnú činnosť, ktorá prispieva k zníženiu počtu príčin a faktorov podieľajúcich sa na nehodách.	2
3	„Predpisy, postupy, procesy“ zahŕňa dodržiavanie účinných, zrozumiteľných a dostupných predpisov, postupov a procesov [s výnimkou použitia postupov na vyviaznutie zo situácií, ktoré by sa mohli skončiť nehodou (recovery barriers)].	3
4	„Prehľad o situácii a činnosť“ zahŕňa ľudskú ostražitosť pri prevádzkových hrozbách, čím sa zabezpečuje identifikácia prevádzkových rizík a vykonanie účinných opatrení na zabránenie nehode.	2
5	„Prevádzka a činnosť varovných systémov“, ktoré by mohli zabrániť nehode a ktoré sú vhodné na daný účel, funkčné, prevádzkyschopné a dodržiavané.	3
6	„Neskoré vyviaznutie zo situácie, ktorá sa mohla skončiť nehodou“	1
7	„Ochranné mechanizmy“, po výskyte udalosti sa zmierni úroveň následku alebo sa stupňovaniu udalosti zabraňuje pomocou nehmotných bariér alebo predvídavosťou	1
8	„Udalosť s nízkou energiou“ má rovnakú váhu ako „ochranné mechanizmy“, ale iba v prípade kľúčových rizikových oblastí pre udalosti nízkou energiou (poškodenia na zemi, vybehnutia, zranenia). „Neuplatňuje sa“ platí pre všetky ostatné kľúčové rizikové oblasti.	1

2.1.2. Účinnosť bariér

Účinnosť každej bariéry sa klasifikuje takto:

— **„účinná“:** ak bariéra zabránila tomu, aby došlo k nehode,

— **„známa zostávajúca“:** ak je známe, či bariéra naďalej oddeľuje posudzovanú udalosť od potenciálneho následku nehody,

— **„predpokladaná zostávajúca“:** ak sa predpokladá, že bariéra naďalej oddeľuje posudzovanú udalosť od potenciálneho následku nehody,

— „**známa neúspešná“:** ak je známe, že bariéra zlyhala,

— **„predpokladaná neúspešná“:** ak sa predpokladá, že bariéra zlyhala, hoci nie sú k dispozícii žiadne alebo dostatočné potvrdzujúce informácie,

— **„neuplatňuje sa“:** ak bariéra nie je relevantná pre posudzovanú udalosť.

2.1.3. Posúdenie bariér

Bariéry sa posudzujú v dvoch krokoch:

Krok 1: Určí sa, ktoré bariéry vymedzené v tabuľke v oddiele 2.1.1. (1 – 8) zastavili stupňovanie udalosti tak, aby nevyústila do potenciálneho následku nehody (ďalej len „účinná bariéra“).

Krok 2: Určí sa účinnosť zostávajúcich bariér v súlade s oddielom 2.1.2. Zostávajúce bariéry sú bariéry uvedené v tabuľke v oddiele 2.1.1, ktoré sa nachádzajú medzi účinnou bariérou a potenciálnym následkom nehody. Bariéry uvedené v tabuľke v oddiele 2.1.1, ktoré sa nachádzajú pred účinnou bariérou, sa nepovažujú za bariéry, ktoré prispeli k zabráneniu následku nehody, a preto sa nehodnotia ako „účinné“ alebo „zostávajúce“.

2.2. Výpočet

Pravdepodobnosť potenciálneho následku nehody je číselná hodnota získaná na základe týchto krokov:

Krok 1: Súčet všetkých váh bariér (1 až 5) stanovených v tabuľke v oddiele 2.1.1 všetkých posudzovaných bariér, ktoré boli hodnotené buď ako „účinné“, „známe zostávajúce“ alebo „predpokladané zostávajúce“. „Neúspešné“ bariéry a bariéry hodnotené ako „neuplatňuje sa“ sa nezapočítavajú do konečného skóre, keďže nemohli zabrániť nehode. Výsledná sumárna váha bariéry je číselná hodnota medzi 0 a 18.

Krok 2: Sumárna váha bariéry zodpovedá skóre bariéry v rozmedzí od 0 do 9 podľa nasledujúcej tabuľky a pokrýva celý rozsah medzi silnými a slabými zostávajúcimi bariérami.

Sumárna váha bariéry	Zodpovedajúce skóre bariéry
0 nezostali žiadne bariéry. Došlo k najhoršiemu pravdepodobnému následku nehody.	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

KROK 2: STANOVENIE SKÓRE BEZPEČNOSTNÉHO RIZIKA V RÁMCI MATICE ERCS

Skóre bezpečnostného rizika je dvojciferná hodnota, kde prvá číslica zodpovedá abecednej hodnote vyplývajúcej z výpočtu závažnosti udalosti (stupeň závažnosti A až X) a druhá číslica predstavuje číselnú hodnotu z výpočtu zodpovedajúceho skóre udalosti (0 – 9).

Skóre bezpečnostného rizika sa vloží do matice ERCS.

Pre každé dané skóre bezpečnostného rizika existuje aj číselný ekvivalent skóre na účely zoskupovania a analýzy, ktorý je vysvetlený v časti „**Číselný ekvivalent skóre**“.

Matica ERCS vyjadruje skóre bezpečnostného rizika a číselné údaje súvisiace s určitou udalosťou takto:

ZÁVAŽNOSŤ			**KLASIFIKÁCIA (skóre ERCS)**									
Potenciálny následok nehody	**Skóre**											
Extrémna katastrofická nehoda s potenciálom značného počtu úmrtí (100+)	**X**	*Prebiehajúce posúdenie rizika*	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Závažná nehoda s možnými úmrtiami a zraneniami (20 – 100)	**S**		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Veľká nehoda s obmedzeným počtom úmrtí (2 – 19), život ovplyvňujúcich zranení alebo so zničením lietadla;	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Nehoda, pri ktorej došlo k jednému úmrtiu, život ovplyvňujúcemu zraneniu alebo k nehode k závažnému poškodeniu lietadla	**I**		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Nehoda, pri ktorej došlo k ľahkému a vážnemu (nie život ovplyvňujúcemu) zraneniu alebo k ľahkému poškodeniu lietadla	**E**		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Nulová pravdepodobnosť nehody	**A**		***Bez dôsledkov pre bezpečnosť***									
	Zodpovedajúce skóre bariéry		**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**
	Sumárna váha bariéry		17 – 18	15 – 16	13 – 14	11 – 12	9 – 10	7 – 8	5 – 6	3 – 4	1 – 2	0
			PRAVDEPODOBNOSŤ POTENCIÁLNEHO NÁSLEDKU NEHODY									

Okrem skóre bezpečnostného rizika a s cieľom uľahčiť stanovenie naliehavosti odporúčaného opatrenia, ktoré sa má vykonať v súvislosti s udalosťou, sa v matici ERCS môžu použiť tieto tri farby:

Farba	Skóre ERCS	Význam
ČERVENÁ	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Vysoké riziko. Udalosti s najvyšším rizikom.
ŽLTÁ	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Zvýšené riziko. Udalosti so stredným rizikom
ZELENÁ	X5 až X9, S5 až S9, M4 až M9, I3 až I9, E2 až E9.	Udalosti s nízkym rizikom

Zelená oblasť matice obsahuje nižšie hodnoty rizika. Poskytujú údaje pre hĺbkovú analýzu udalostí súvisiacich s bezpečnosťou, ktoré by buď samostatne alebo spolu s inými udalosťami mohli zvýšiť hodnoty rizika takýchto udalostí.

Číselný ekvivalent skóre

Každému skóre ERCS sa priradí zodpovedajúca číselná hodnota miery rizika, aby sa uľahčilo zoskupovanie a číselná analýza viacerých udalostí so skóre ERCS:

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

V stĺpci 10 aj v riadku A matice sa uvádza hodnota 0 ako zodpovedajúca číselná hodnota.