

## II

(Nelegislativní akty)

## NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2020/2034

ze dne 6. října 2020,

kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014, pokud jde o společný evropský systém klasifikace rizik

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 7 odst. 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise v úzké spolupráci s členskými státy a Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) prostřednictvím sítě analytiků bezpečnosti letectví vypracovala metodiku pro klasifikaci událostí, pokud jde o bezpečnostní riziko, a při tom zohlednila potřebu slučitelnosti se stávajícími systémy klasifikace rizik. Společný evropský systém klasifikace rizik (dále jen „ERCS“) byl vypracován do 15. května 2017 v souladu s cílovým datem stanoveným v čl. 7 odst. 5 nařízení (EU) č. 376/2014. Systém ERCS by měl být nyní stanoven v tomto nařízení.
- (2) Měl by fungovat jako podpora pro příslušné orgány členských států a agenturu při posuzování událostí, přičemž jeho hlavním účelem by měla být harmonizovaná identifikace a klasifikace úrovně rizika, které pro bezpečnost letectví představuje každá událost. Jeho účelem by neměla být identifikace důsledku události.
- (3) Systém ERCS by měl rovněž umožnit identifikaci rychlých opatření potřebných v reakci na vysoce rizikové bezpečnostní události. Dále by měl na základě souhrnných informací umožnit identifikaci nejrizikovějších faktorů a identifikaci a srovnání jejich úrovně rizika.
- (4) Systém ERCS by měl usnadnit integrovaný a harmonizovaný přístup k řízení rizik v rámci evropského leteckého systému, a umožnit tak příslušným orgánům členských států a agentuře zaměřit se harmonizovaným způsobem na úsilí o zlepšení bezpečnosti v rámci Evropského plánu pro bezpečnost letectví uvedeného v článku 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18.

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

- (5) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317<sup>(3)</sup>, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi, stanoví na úrovni Unie míru narušení dráhy a porušení minim rozstupů s dopadem na bezpečnost coby ukazatele, které je třeba v průběhu třetího referenčního období (RP3), které zahrnuje kalendářní roky 2020 až 2024 včetně, každoročně sledovat. Toto nařízení by mělo být uplatňováno od 1. ledna 2021 s cílem sladit používání systému ERCS s počátkem druhého ročního monitorovacího období RP3 a zajistit harmonizované posuzování událostí,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

##### Předmět

Toto nařízení stanoví společný evropský systém klasifikace rizik (ERCS) pro určení bezpečnostního rizika události.

#### Článek 2

##### Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „evropským systémem klasifikace rizik“ neboli „ERCS“ metodika používaná pro posouzení rizika, které představuje událost v civilním letectví, ve formě skóre bezpečnostního rizika;
- 2) „maticí ERCS“ souřadnicová síť sestávající z proměnných popsanych v čl. 3 odst. 3, která slouží pro ilustrační znázornění skóre bezpečnostního rizika;
- 3) „skórem bezpečnostního rizika“ výsledek klasifikace rizika události vzniklý kombinací hodnot proměnných popsanych v čl. 3 odst. 3;
- 4) „vysoce rizikovou oblastí“ oblast, kde by náraz letadla mohl způsobit četná zranění, mít za následek vysoký počet úmrtí nebo obojí z důvodu povahy činnosti v této oblasti, jako jsou jaderné nebo chemické závody;
- 5) „obydlenou oblastí“ oblast se seskupenými nebo rozptýlenými budovami a trvalým lidským osídlením, jako je velkoměsto, sídliště, město nebo vesnice;
- 6) „zraněním ovlivňujícím život“ zranění snižující kvalitu života dané osoby, pokud jde o sníženou pohyblivost nebo snížené kognitivní nebo fyzické schopnosti v každodenním životě.

#### Článek 3

##### Společný evropský systém klasifikace rizik

1. Systém ERCS je stanoven v příloze.
2. Systém ERCS se zabývá bezpečnostním rizikem události, a nikoli jejím faktickým důsledkem. V rámci posouzení každé události se určí nejhorsí pravděpodobný důsledek nehody, k němuž by mohlo dojít, a jak blízko k tomuto důsledku nehody událost byla.
3. Systém ERCS je založen na matici ERCS složené z těchto dvou proměnných:
  - a) závažnost: identifikace nejhorsího pravděpodobného důsledku nehody, k němuž by došlo, pokud by posuzovaná událost vyústila v nehodu;
  - b) pravděpodobnost: identifikace pravděpodobnosti, že posuzovaná událost vyústí v nejhorsí pravděpodobný důsledek nehody uvedený v písmenu a).

<sup>(3)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 (Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1).

*Článek 4***Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2021.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 6. října 2020.

*Za Komisi*  
Ursula VON DER LEYEN  
*předsedkyně*

---

## PŘÍLOHA

**Společný evropský systém klasifikace rizik**

Systém ERCS se skládá z následujících dvou kroků:

KROK 1: Určení hodnot těchto dvou proměnných: závažnost a pravděpodobnost.

KROK 2: Stanovení skóre bezpečnostního rizika v rámci matice ERCS na základě dvou určených hodnot proměnných.

**KROK 1: URČENÍ HODNOT PROMĚNNÝCH****1. Závažnost důsledku potenciální nehody****1.1 Identifikace**

Identifikace závažnosti důsledku potenciální nehody se řídí těmito dvěma kroky:

- a) určení nejpravděpodobnějšího typu nehody, v níž by posuzovaná událost mohla vyústit (tzv. nejrizikovější faktor);
- b) určení kategorie možných ztrát na životech na základě velikosti letadla a blízkosti obydlených nebo vysoce rizikových oblastí.

Nejrizikovější faktory jsou tyto:

- a. srážka ve vzduchu: srážka dvou letadel ve vzduchu; nebo srážka letadla a jiných předmětů ve vzduchu (kromě ptáků a volně žijících živočichů);
- b. nezvyklá poloha letadla: nežádoucí stav letadla, který se vyznačuje nezáměrnými odchylkami od parametrů běžných během provozu, jež mohou v konečném důsledku vést k nekontrolovanému nárazu do terénu;
- c. srážka na dráze: srážka letadla s jiným předmětem (jiné letadlo, vozidla atd.) nebo s osobou, k níž dojde na dráze letiště nebo na jiné předem určené přistávací ploše. Nezahrnuje srážky s ptáky nebo volně žijícími živočichy;
- d. vyjetí z dráhy: událost, při níž letadlo opustí dráhu nebo pohybovou plochu letiště nebo přistávací povrch jakékoli jiné předem určené přistávací plochy, aniž by vzlétlo. To zahrnuje vertikální přistání rotorového letadla se silným nárazem nebo vertikální vzlet a přistání letadla, balonů nebo vzducholodí;
- e. požár, kouř a přetlak: událost, která zahrnuje situace jako požár, kouř, výpary nebo přetlak, které mohou být neslučitelné s lidským životem. To zahrnuje události, při nichž se vyskytne požár, kouř nebo výpary postihující kteroukoli část letadla za letu nebo na zemi a které nejsou výsledkem nárazu nebo zlovolného jednání;
- f. poškození na zemi: poškození letadla, k němuž došlo při provozu letadla na zemi nebo na jakékoli jiné pozemní ploše než na dráze nebo předurčené přistávací ploše, a rovněž poškození při údržbě;
- g. srážka s překážkou za letu: srážka letadla ve vzduchu s překážkami stoupajícími ze zemského povrchu. Mezi překážky patří vysoké budovy, stromy, elektrické vedení, telegrafní dráty a antény a upoutané objekty;
- h. srážka s terénem: událost, při níž dojde ke srážce letadla ve vzduchu s terénem, aniž by existovaly náznaky, že letová posádka nemá nad letadlem kontrolu. Zahrnuje případy, kdy je letová posádka ovlivněna vizuálními klamy nebo zhoršenými podmínkami viditelnosti;
- i. jiná zranění: událost, při níž došlo ke smrtelným zraněním nebo zraněním bez smrtelných následků a kterou nelze přičíst žádnému jinému nejrizikovějšímu faktoru;
- j. bezpečnost: protiprávní čin namířený proti civilnímu letectví. Zahrnuje všechny incidenty a porušení týkající se dozoru a ochrany, kontroly vstupu, detekční kontroly, provádění bezpečnostních kontrol a jakékoli jiné činy, které mají způsobit zlovolné nebo úmyslné zničení letadla a majetku a které vedou k protiprávním činům vůči civilnímu letectví a jeho zařízení a ohrožují je. Zahrnuje jak události fyzické, tak události v oblasti kybernetické bezpečnosti.

Potenciální ztráty na životech se rozdělí do následujících kategorií:

- a) více než 100 možných případů úmrtí – pokud posuzovaná událost zahrnuje přinejmenším jednu z těchto situací:
  - jedno velké certifikované letadlo s více než 100 potenciálními cestujícími na palubě,
  - nákladní letadlo rovnocenné velikosti,
  - jedno letadlo jakéhokoli typu v hustě obydlené oblasti nebo ve vysoce rizikové oblasti nebo obojí,
  - jakákoli situace zahrnující jakýkoli typ letadla, kde může dojít k více než 100 případům úmrtí,
- b) mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí – pokud posuzovaná událost zahrnuje přinejmenším jednu z těchto situací:
  - jedno středně velké certifikované letadlo s 20 až 100 potenciálními cestujícími na palubě nebo nákladní letadlo rovnocenné velikosti,
  - jakákoli situace, kde může dojít k 20 až 100 případům úmrtí,
- c) mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí, pokud posuzovaná událost zahrnuje přinejmenším jeden z těchto případů:
  - jedno malé certifikované letadlo s až 19 potenciálními cestujícími na palubě,
  - nákladní letadlo rovnocenné velikosti,
  - jakákoli situace, kde může dojít ke 2 až 19 případům úmrtí,
- d) jeden možný případ úmrtí – pokud posuzovaná událost zahrnuje přinejmenším jednu z těchto situací:
  - jedno necertifikované letadlo, tj. letadlo, na které se nevztahují požadavky Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví na certifikaci,
  - jakákoli situace, kde může dojít k jednomu případu úmrtí,
- e) žádný možný případ úmrtí – pokud posuzovaná událost zahrnuje pouze újmu na zdraví, bez ohledu na počet méně závažných a vážných zranění, jestliže nedošlo k žádnému úmrtí.

## 1.2 Určení

Závažnost nehody vede k jednomu z níže uvedených skóre závažnosti:

- „A“ znamená nulovou pravděpodobnost nehody,
- „E“ znamená nehodu zahrnující méně závažná a vážná zranění (nikoli ovlivňující život) nebo menší škodu na letadle,
- „I“ znamená nehodu zahrnující jeden případ úmrtí, zranění ovlivňující život nebo nehodu se závažným poškozením letadla,
- „M“ znamená závažnou nehodu s omezeným počtem úmrtí, zranění ovlivňujících život nebo zničením letadla,
- „S“ znamená vážnou nehodu, při níž může dojít k případům úmrtí a zranění,
- „X“ znamená extrémní katastrofickou nehodu, při níž může dojít k velkému počtu úmrtí a zranění.

Skóre závažnosti se vypočítá kombinací nejrizikovějšího faktoru a potenciálních ztrát na životech, jak je uvedeno v tabulce níže:

NEJRIZIKOVĚJŠÍ FAKTOR	KATEGORIE	SKÓRE ZÁVAŽNOSTI
Srážka ve vzduchu	Více než 100 možných případů úmrtí	X
	Mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí	S
	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I
Nezvyklá poloha letadla	Více než 100 možných případů úmrtí	X
	Mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí	S
	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I

Srážka na dráze	Více než 100 možných případů úmrtí	X
	Mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí	S
	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I
	Žádný možný případ úmrtí	E
Vyjetí z dráhy	Mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí	S
	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I
	Žádný možný případ úmrtí	E
Požár, kouř a přetlak	Více než 100 možných případů úmrtí	X
	Mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí	S
	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I
Poškození na zemi	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I
	Žádný možný případ úmrtí	E
Srážka s překážkou za letu	Více než 100 možných případů úmrtí	X
	Mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí	S
	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I
Srážka s terénem	Více než 100 možných případů úmrtí	X
	Mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí	S
	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I
Jiná zranění	Mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí	S
	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I
	Žádný možný případ úmrtí	E
Bezpečnost	Více než 100 možných případů úmrtí	X
	Mezi 20 až 100 možnými případy úmrtí	S
	Mezi 2 až 19 možnými případy úmrtí	M
	Jeden možný případ úmrtí	I
	Žádný možný případ úmrtí	E

## 2. Pravděpodobnost důsledku potenciální nehody

Pravděpodobnost nejhorsího možného důsledku nehody se získá použitím bariérového modelu ERCS vymezeného v oddíle 2.1.

## 2.1. Bariérový model ERCS

Účelem bariérového modelu ERCS je posoudit účinnost (tedy počet a sílu) bariér v bezpečnostním systému uvedeném v tabulce v oddíle 2.1.1, které oddělovaly samotnou událost od nejhoršího možného důsledku nehody. Bariérový model ERCS v konečném důsledku určí, jak blízko byla posuzovaná událost k potenciální nehodě.

### 2.1.1 Bariéry

Bariérový model ERCS sestává z osmi bariér uspořádaných v logickém sledu s vahami podle následující tabulky:

Číslo bariéry	Bariéra	Váha bariéry
1	„Konstrukce letadla, vybavení a infrastruktury“ zahrnuje údržbu a korekci, provozní podporu, prevenci problémů souvisejících s technickými faktory, které by mohly vést k nehodě.	5
2	„Taktické plánování“ zahrnuje organizační a individuální plánování před letem nebo jinou provozní činností, která podporuje omezení příčin a původců nehod.	2
3	„Předpisy, postupy a procesy“ zahrnují účinné, srozumitelné a dostupné předpisy, postupy a procesy, které jsou dodržovány (s výjimkou použití postupů pro obnovení bariér).	3
4	„Situační povědomí a opatření“ zahrnuje lidskou ostražitost vůči provozním hrozbám, která zajišťuje identifikaci provozních rizik a účinná opatření k prevenci nehody.	2
5	„Fungování výstražných systémů a opatření“, které by mohly zabránit nehodě a které jsou vhodné pro daný účel, funkční, v provozu a které jsou dodržovány.	3
6	„Opožděná náprava situace, kdy mohlo dojít k nehodě“	1
7	„Ochrana“, pokud došlo k události, jsou její důsledky zmírněny, nebo její eskalaci brání nehmotné bariéry či předvídavost.	1
8	„Událost s nízkou energií“ má stejné skóre jako „ochrana“, avšak pouze u nejrizikovějších faktorů s nízkou energií (poškození na zemi, vyjetí z dráhy, zranění). „Nepoužitelná“ pro všechny ostatní nejrizikovější faktory.	1

### 2.1.2. Účinnost bariér

Účinnost každé bariéry se klasifikuje takto:

- **„Účinná“**, jestliže bariéra zabránila vzniku nehody;
- **„Známa coby zbývající“**: pokud je známo, zda bariéra zůstala mezi posuzovanou událostí a důsledkem potenciální nehody,
- **„Předpokládaná zbývající“**: pokud se předpokládá, že bariéra zůstala mezi posuzovanou událostí a důsledkem potenciální nehody,
- **„Známa coby neúspěšná“**: pokud je známo, že bariéra byla neúspěšná,
- **„Předpokládaná neúspěšná“**: pokud se předpokládá, že bariéra byla neúspěšná, ačkoli nejsou k dispozici dostatečné nebo žádné informace, které by tuto skutečnost potvrzovaly,
- **„Nepoužitelná“**: pokud není bariéra pro posuzovanou událost relevantní.

### 2.1.3 Posuzování bariér

Bariéry se posuzují ve dvou krocích:

Krok 1: Identifikovat, která z bariér vymezených v tabulce v oddíle 2.1.1 (1–8) zabránila tomu, aby událost vyústila v důsledek potenciální nehody (tzv. „účinná bariéra“).

Krok 2: V souladu s oddílem 2.1.2 identifikovat účinnost zbývajících bariér. Zbývající bariéry jsou bariéry uvedené v tabulce v oddíle 2.1.1, které se nacházejí mezi účinnou bariérou a důsledkem potenciální nehody. V případě bariér uvedených v tabulce v oddíle 2.1.1, které se nacházejí před účinnou bariérou, se má za to, že tyto bariéry nepřispěly k prevenci důsledku nehody, a uvedené bariéry tudíž nesmí být hodnoceny jako „účinné“ nebo „zbývající“.

### 2.2. Výpočet

Pravděpodobnost důsledku potenciální nehody je číselná hodnota, která je výsledkem následujících kroků:

Krok 1: Součet všech vah bariér (1 až 5) stanovených v tabulce v oddíle 2.1.1 všech posuzovaných bariér, které byly hodnoceny buď jako „účinné“, „známé coby zbývající“ nebo „předpokládané zbývající“. Bariéry hodnocené jako „neúspěšné“ a „nepoužitelné“ se do závěrečného skóre nezapočítávají, jelikož nemohly nehodě zabránit. Výsledný součet vah bariér je číselná hodnota v rozmezí od 0 do 18.

Krok 2: Součet vah bariér odpovídá skóre bariéry v rozmezí od 0 do 9 podle následující tabulky a zahrnuje plný rozsah od silné až po slabé zbývající bariéry.

Součet vah bariér	Odpovídající skóre bariéry
0 Žádné bariéry nezůstaly. Došlo k nejhoršímu možnému výsledku 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: STANOVENÍ SKÓRE BEZPEČNOSTNÍHO RIZIKA V RÁMCI MATICE ERCS

Skóre bezpečnostního rizika je dvoumístná hodnota, přičemž na prvním místě se nachází písmenná hodnota, která je výsledkem výpočtu závažnosti události (skóre závažnosti A až X), a na druhém místě číselná hodnota z výpočtu odpovídajícího skóre události (0 až 9).

Skóre bezpečnostního rizika se vloží do matice ERCS.

Pro každé dané skóre bezpečnostního rizika existuje rovněž rovnocenné číselné skóre pro účely agregace a analýzy, které je vysvětleno níže pod nadpisem „**Rovnocenné číselné skóre**“.



Matice ERCS odráží skóre bezpečnostního rizika a související číselné hodnoty události následovně:

ZÁVAŽNOST		KLASIFIKACE (skóre ERCS)											
Důsledek potenciální nehody	Skóre												
Extrémně katastrofická nehoda s potenciálně vysokým počtem případů úmrtí (100+)	X	Čeká se na posouzení rizika	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0	
Vážná nehoda, při níž může dojít k úmrtím a zraněním (20–100)	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0	
Závažná nehoda s omezeným počtem případů úmrtí (2–19), zranění ovlivňujících život nebo zničením letadla	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0	
Nehoda zahrnující jeden případ úmrtí, zranění ovlivňující život nebo závažné poškození letadla	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0	
Nehoda zahrnující méně závažná a vážná zranění (nikoli ovlivňující život) nebo menší škodu na letadle	E		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0	
Nulová pravděpodobnost nehody	A	Žádné důsledky pro bezpečnost											
Odpovídající skóre bariéry		9	8	7	6	5	4	3	2	1		0	
Součet vah bariér		17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2		0	
PRAVDĚPODOBNOST DŮSLEDKU POTENCIÁLNÍ NEHODY													

Kromě skóre bezpečnostního rizika a v zájmu snazšího určení naléhavosti doporučených opatření, která je třeba přijmout v souvislosti s událostí, by se v matici ERCS mohly používat tyto tři barvy:

Barva	Skóre ERCS	Význam
ČERVENÁ	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Vysoké riziko. Události s nejvyšším rizikem.
ŽLUTÁ	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Zvýšené riziko. Události se středním rizikem.
ZELENÁ	X5 až X9, S5 až S9, M4 až M9, I3 až I9, E2 až E9.	Události s nízkým rizikem.

Zelená oblast matice obsahuje hodnoty s nižším rizikem. Tyto hodnoty poskytují údaje pro hloubkovou analýzu událostí souvisejících s bezpečností, které by mohly samy o sobě nebo ve spojení s jinými případy zvýšit hodnoty rizika těchto událostí.

### Rovnocenné číselné skóre

Každému skóre ERCS je přiřazena odpovídající číselná hodnota velikosti rizika s cílem usnadnit agregaci a číselnou analýzu více událostí se skórem ERCS:

Skóre ERCS	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Odpovídající 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
Odpovídající 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
Odpovídající 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
Odpovídající 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
Odpovídající číselná hodnota	0,000001	0,00001	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000

Jak ve sloupci 10, tak i v řádku A v matici je coby odpovídající číselná hodnota 0.