

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2020/2034,

6. oktoober 2020,

millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 376/2014 seoses Euroopa ühise riskiklassifitseerimissüsteemiga

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrust (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelemeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 7 lõiget 6,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjon on tihedas koostöös liikmesriikide ja Euroopa Liidu Lennundusohutusametiga (edaspidi „amet“) lennundusohutusanalüütikute võrgustiku kaudu välja töötanud meetodi lennuohutust mõjutavate juhtumite klassifitseerimiseks ohutusrisiki alusel, võttes arvesse vajadust ühilduvuse järele olemasolevate riskiklassifitseerimissüsteemidega. Vastavalt määruse (EL) nr 376/2014 artikli 7 lõikes 5 sätestatud tähtpäevale töötati Euroopa ühine riskiklassifitseerimissüsteem (edaspidi „ERCS“) välja 15. maiks 2017. ERCS tuleks nüüd sätestada käesolevas määruses.
- (2) Süsteem peaks aitama liikmesriikide pädevatel asutustel ja ametil lennuohutust mõjutavaid juhtumeid hinnata ning selle peamine eesmärk peaks olema iga lennuohutust mõjutava juhtumi riskitaseme ühtlustatud väljaselgitamine ja klassifitseerimine. Süsteemi eesmärk ei peaks olema juhtumi tagajärjeväljaselgitamine.
- (3) ERCS peaks võimaldama ka kindlaks teha kiired meetmed, mida on vaja lennuohutust mõjutavatele kõrge riskitasemega juhtumitele reageerimiseks. Samuti peaks süsteem võimaldama koondteabe põhjal välja selgitada põhilised riskivaldkonnad ning kindlaks teha nende riskitasemed ja neid võrrelda.
- (4) ERCS peaks toetama integreeritud ja ühtlustatud lähenemisviisi riskijuhtimisele kogu Euroopa lennundussüsteemis ning seega võimaldama liikmesriikide pädevatel asutustel ja ametil keskenduda ohutuse suurendamiseks tehtavatele kooskõlastatud jõupingutustele lennundusohutuse Euroopa tegevuskava raames, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 ⁽²⁾ artiklis 6.

⁽¹⁾ ELT L 122, 24.4.2014, lk 18.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

- (5) Komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽³⁾ on ohutust mõjutavate lennuraja loata hõivamiste ja hajutusmiinimumi rikkumiste määr kehtestatud liidu tasandi näitajadena, mida tuleb jälgida kalendriaastaid 2020–2024 (kaasa arvatud) hõlmava kolmanda võrdlusperioodi igal aastal. Käesolevat määrust tuleks kohaldada alates 1. jaanuarist 2021, et viia ERCSi kasutamine kooskõlla kolmanda võrdlusperioodi teise iga-aastase järelevalveperioodi algusega ning tagada lennuohutust mõjutavate juhtumite ühtlustatud hindamine,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimise

Käesolevas määruses sätestatakse Euroopa ühine riskiklassifitseerimissüsteem (ERCS) lennuohutust mõjutava juhtumi ohutusrisiki kindlakstegemiseks.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „Euroopa riskiklassifitseerimissüsteem (ERCS)“ – meetod, mida kasutatakse lennuohutust mõjutavast juhtumist tsiviillennundusele tuleneva riski hindamiseks ohutusrisiki punktisumma abil;
- 2) „ERCSi maatriks“ – artikli 3 lõikes 3 kirjeldatud muutujatest koosnev tabel, mida kasutatakse ohutusrisiki punktisumma näitlikuks esitamiseks;
- 3) „ohutusrisiki punktisumma“ – juhtumi riskiklassifitseerimise tulemus, mis on saadud artikli 3 lõikes 3 kirjeldatud muutujate väärtuste kombineerimisel;
- 4) „suure riskiga piirkond“ – piirkond, mille kasutusviis (näiteks tuumajaamad või keemiatehased) on selline, et kokkupõrge õhusõidukiga põhjustaks hulgaliselt vigastusi ja/või surmajuhtumeid;
- 5) „asustatud piirkond“ – kogumitena paikevate või hajutatud hoonete ja alalise inimasustusega piirkond, näiteks suurlinn, asula, linn või küla;
- 6) „elu muutev vigastus“ – vigastus, mis liikumisvõime või kognitiivsete või füüsiliste võimete vähenemise tõttu halvendab inimese igapäevaelu kvaliteeti.

Artikkel 3

Euroopa ühine riskiklassifitseerimissüsteem

1. ERCS on esitatud käesoleva määruse lisas.
2. ERCS käsitleb juhtumi ohutusrisiki, mitte selle tegelikku tagajärge. Iga juhtumi hindamisel määratakse kindlaks, missugune on selle halvim tõenäoline tagajärg ja kui lähedal juhtumi tagajärg sellele oli.
3. ERCS põhineb ERCSi maatriksil, mis koosneb kahest järgmisest muutujast:
 - a) raskusaste: hinnatava juhtumi halvima tõenäolise tagajärje väljaselgitamine, kui juhtum oleks eskaleerunud õnnetuseks;
 - b) tõenäosus: selle väljaselgitamine, kui tõenäoline oli hinnatava juhtumi eskaleerumine punktis a osutatud halvima tõenäolise tagajärjega õnnetuseks.

⁽³⁾ Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ning tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013 (ELT L 56, 25.2.2019, lk 1).

*Artikkel 4***Jõustumine**

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2021.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 6. oktoober 2020

Komisjoni nimel
President
Ursula VON DER LEYEN

LISA

Euroopa ühine riskiklassifitseerimissüsteem (ERCS)

ERCS koosneb järgmisest kahest etapist.

1. ETAPP: kahe muutuja: raskusastme ja tõenäosuse väärtuste kindlaksmääramine.
2. ETAPP: kahe muutuja kindlaksmääratud väärtuste põhjal ohutusrisiki hindamine ERCSi maatriksis.

1. ETAPP: MUUTUJATE VÄÄRTUSTE KINDLAKSMÄÄRAMINE**1. Õnnetuse võimaliku tagajärje raskusaste****1.1. Kindlaksmääramine**

Õnnetuse võimaliku tagajärje raskusastme kindlaksmääramine hõlmab kaht järgmist etappi:

- a) selle (nn põhilise riskivaldkonna) kindlaksmääramine, millist liiki õnnetuseks hinnatav juhtum kõige tõenäolisemalt oleks võinud eskaleeruda;
- b) võimalike inimohvrite arvu kategooria kindlaksmääramine, lähtudes õhusõiduki suuruselt ja selle asukohast asustatud või suure riskiga piirkondade suhtes.

Põhilised riskivaldkonnad on järgmised:

- a. õhukokkupõrge: õhusõidukite kokkupõrge, kui mõlemad õhusõidukid on õhus või õhusõiduki ja muu õhus oleva objekti (v.a linnud ja loomad) kokkupõrge;
- b. õhusõiduki häire: õhusõiduki ebasoovitav seisund, mida iseloomustavad ettekatsetamatud kõrvalekalded lennutegavuse tavapärastest parameetritest ja mis võib lõpuks kaasa tuua kontrollimatu kokkupõrke maapinnaga;
- c. kokkupõrge rajal: õhusõiduki kokkupõrge teise objektiga (muu õhusõiduk, sõiduk jne) või isikuga lennuvälja lennurajal või muul eelnevalt kindlaksmääratud maandumisalal. See ei hõlma kokkupõrget lindude ega loomadega;
- d. väljasõit: õhusõiduki õhukõrguseta lahkumine rajalt või lennuvälja liiklusalalt või mis tahes muu eelnevalt kindlaksmääratud maandumisala maanduspinnalt. See hõlmab tiivikõhusõidukite või vertikaalse õhukõrguse ja maandumisega õhusõidukite ning õhupallide või õhulaevade tugeva kokkupõrkega vertikaalmaandumist;
- e. tuli, suits ja rõhk: juhtum, mis on seotud tule, suitsu, auru või rõhuga, mis võivad kujuneda inimestele ohtlikuks. See hõlmab juhtumeid, mis on seotud tule, suitsu või auruga, mis mõjutavad õhusõiduki mis tahes osa lennu ajal või maapinnal, mis ei ole põhjustatud kokkupõrkest ega pahatahtlikust tegevusest;
- f. maapinnal saadud kahjustus: õhusõiduki kahjustus, mis tuleneb õhusõiduki käitamisest maapinnal või mis tahes muul maa-alal kui lennurada või eelnevalt kindlaksmääratud maandumisala, samuti kahjustus hooldustööde ajal;
- g. takistusega kokkupõrge lennu ajal: õhus oleva õhusõiduki kokkupõrge maapinnal asuvate takistustega. Takistuste hulka kuuluvad kõrged ehitised, puud, elektrikaablid, sidekaablid ja antennid ning ankurdatud objektid;
- h. kokkupõrge maapinnaga: juhtum, kus õhus olev õhusõiduk põrkab kokku maapinnaga, ilma et oleks märke selle kohta, et lennumeeskonnal ei olnud võimalik õhusõidukit juhtida. See hõlmab juhtumeid, kus lennumeeskonda mõjutab visuaalne illusioon või visuaalse keskkonna häired;
- i. muu vigastus: juhtum, kus põhjustati surmaga lõppenud või mittesurmavaid vigastusi, mida ei saa omistada ühelegi teisele põhilisele riskivaldkonnale;
- j. turvalisus: tsiviillennunduse vastu suunatud ebaseaduslik sekkumine. See hõlmab kõiki intsidente ja rikkumisi, mis on seotud järelevalve ja kaitse, juurdepääsu kontrolli, läbivaatuse, julgestuskontrollimeetmete rakendamisega ning mis tahes muid tegusid, mille eesmärk on pahatahtlikult või tahtlikult põhjustada õhusõiduki ja vara häving, ohustades tsiviillennundust ja selle rajatise või põhjustades ebaseaduslikku sekkumist. Hõlmab nii füüsilisi kui ka küberturbega seotud juhtumeid.

Võimalike inimohvrite arv liigitatakse järgmistesse kategooriatesse:

- a) üle 100 võimaliku hukkunu – kui hinnatav juhtum on seotud vähemalt ühega järgmistest:
 - üks suur sertifitseeritud õhusõiduk, mille pardal võib olla rohkem kui 100 reisijat;
 - sama suur õhusõiduk lasti vedamiseks;
 - üks mis tahes liiki õhusõiduk tiheasustusega piirkonnas või suure ohutusriskiga piirkonnas või mõlemas;
 - mis tahes liiki õhusõidukitega seotud juhtum, milles võib hukkuda üle 100 inimese;
- b) 20–100 võimalikku hukkunut – kui hinnatav juhtum on seotud vähemalt ühega järgmistest:
 - üks keskmise suurusega sertifitseeritud õhusõiduk, mille pardal võib olla 20–100 reisijat, või sama suur kaubalennuk;
 - mis tahes olukord, milles võib hukkuda 20–100 inimest;
- c) 2–19 võimalikku hukkunut – kui hinnatav juhtum on seotud vähemalt ühega järgmistest:
 - üks väike sertifitseeritud õhusõiduk, mille pardal võib olla kuni 19 reisijat;
 - sama suur kaubalennuk;
 - mis tahes olukord, milles võib hukkuda 2–19 inimest;
- d) 1 võimalik hukkunu – kui hinnatav juhtum on seotud vähemalt ühega järgmistest:
 - üks sertifitseerimata õhusõiduk, st õhusõiduk, mille suhtes ei kohaldata Euroopa Liidu Lennundusohutusameti sertifitseerimisnõudeid;
 - mis tahes olukord, milles võib hukkuda 1 inimene;
- e) 0 võimalikku hukkunut – kui hinnatav juhtum on seotud vaid vigastustega, olenemata kergete ja raskete vigastuste arvust, kui hukkunuid ei ole.

1.2. Kindlaksmääramine

Õnnetuse raskusastet väljendab üks järgmistest:

- „A“, mis tähendab, et õnnetus ei ole tõenäoline;
- „E“, mis tähendab õnnetust, millega kaasnevad kerged ja rasked vigastused (mis ei ole elu muutvad vigastused) või õhusõiduki kerged kahjustused;
- „I“, mis tähendab ühe hukkunuga õnnetust, millega kaasnevad elu muutvad vigastused või olulised kahjustused;
- „M“, mis tähendab piiratud arvu hukkunutega suurõnnetust, millega kaasnevad elu muutvad vigastused või õhusõiduki hävimine;
- „S“, mis tähendab võimalike hukkunute ja vigastatutega märkimisväärset õnnetust;
- „X“, mis tähendab märkimisväärse arvu võimalike hukkunutega äärmuslikku katastroofilist õnnetust.

Raskusaste arvutatakse põhilise riskivaldkonna ja võimaliku hukkunute arvu kombinatsioonina vastavalt järgmisele tabelile.

PÕHILINE RISKIVALDKOND	LIIK	RASKUSASTE
Õhukokkupõrge	Üle 100 võimaliku hukkunu	X
	20–100 võimalikku hukkunut	S
	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I
Õhusõiduki häire	Üle 100 võimaliku hukkunu	X
	20–100 võimalikku hukkunut	S
	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I

PÕHILINE RISKIVALDKOND	LIIK	RASKUSASTE
Kokkupõrge rajal	Üle 100 võimaliku hukkunu	X
	20–100 võimalikku hukkunut	S
	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I
	0 võimalikku hukkunut	E
Väljasõit	20–100 võimalikku hukkunut	S
	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I
	0 võimalikku hukkunut	E
Tuli, suits ja rõhk	Üle 100 võimaliku hukkunu	X
	20–100 võimalikku hukkunut	S
	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I
Maapinnal aset leidnud kahjus- tus	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I
	0 võimalikku hukkunut	E
Kokkupõrge takistusega lennu ajal	Üle 100 võimaliku hukkunu	X
	20–100 võimalikku hukkunut	S
	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I
Kokkupõrge maapinnaga	Üle 100 võimaliku hukkunu	X
	20–100 võimalikku hukkunut	S
	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I
Muu vigastus	20–100 võimalikku hukkunut	S
	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I
	0 võimalikku hukkunut	E
Turvalisus	Üle 100 võimaliku hukkunu	X
	20–100 võimalikku hukkunut	S
	2–19 võimalikku hukkunut	M
	1 võimalik hukkunu	I
	0 võimalikku hukkunut	E

2. Õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosus

Õnnetuse halvima tõenäolise tagajärje võimalikkuse kindlaksmääramiseks kasutatakse punktis 2.1 määratletud ERCSi barjäärimudelit.

2.1. ERCSI barjäärimudel

ERCSI barjäärimudeli eesmärk on hinnata punkti 2.1.1 tabelis esitatud ohutussüsteemi selliste barjääride tõhusust (st arvu ja tugevust), mis jäid tegeliku juhtumi ja õnnetuse halvima tõenäolise tagajärje vahele. Sisuliselt määratakse ERCSI barjäärimudeliga kindlaks, kui lähedal oli hinnatav juhtum võimalikule õnnetusele.

2.1.1. Barjäärid

ERCSI barjäärimudel koosneb kaheksast barjäärist, mis on loogiliselt järjestatud ja kaalutud vastavalt järgmisele tabelile.

Barjääri number	Barjäär	Barjääri kaal
1	„Õhusõiduki, seadmete ja taristu konstruktsioon“ hõlmab hooldust ja korrigeerimist, käitamis- ja selliste tehniliste teguritega seotud probleemide ennetamist, mis võivad põhjustada õnnetuse.	5
2	„Taktikaline planeerimine“ hõlmab lennule või muule käitamistoimingule eelnevat organisatsioonilist ja individuaalset planeerimist, mis aitab vähendada õnnetusi põhjustavate ja neile kaasaaitavate tegurite mõju.	2
3	„Eeskirjad, protseduurid, protsessid“ hõlmavad tõhusaid, mõistetavaid ja kättesaadavaid eeskirju, protseduure ning protsesse, mida järgitakse (välja arvatud protseduuride kasutamine seoses taastumisbarjääridega).	3
4	„Olukorrateadlikkus ja tegevus“ hõlmab inimeste valvsust käitamisohtude suhtes, millega tagatakse käitamisohtude kindlaksmääramine ja tõhusad meetmed õnnetuse ennetamiseks.	2
5	Selliste „hoiatussüsteemide käitamine ja toimimine“, mis võivad õnnetuse ära hoida ning mis on otstarbekohased, toimivad, töökorras ja mida kasutatakse.	3
6	„Hiline taastumine võimalikust õnnetusest“	1
7	„Kaitsed“, kui juhtum on toimunud, leevendatakse selle tagajärge või ennetatakse selle eskaleerumist mittemateriaalsete barjääride või vahendite abil.	1
8	„Madala energiaga juhtumi“ raskusaste on sama mis barjääril „Kaitsed“, kuid ainult madala energiaga põhilistes riskivaldkondades (maapinnal aset leidnud kahjustused, väljasõidud, vigastused). „Ei kohaldata“ kõigi muude põhiliste riskivaldkondade puhul.	1

2.1.2. Barjääri tõhusus

Iga barjääri tõhusus määratakse kindlaks järgmiselt:

- „**Peatanud**“, kui barjäär hoidis õnnetuse ära;
- „**Teadaolevalt alles jäänud**“: kui on teada, et barjäär jäi hinnatava juhtumi ja õnnetuse võimaliku tagajärje vahele;
- „**Eeldatavalt alles jäänud**“: kui eeldatakse, et barjäär jäi hinnatava juhtumi ja õnnetuse võimaliku tagajärje vahele;
- „**Teadaolevalt mittetoiminud**“: kui on teada, et barjäär ei toiminud;
- „**Eeldatavalt mittetoiminud**“: kui eeldatakse, et barjäär ei toiminud, isegi kui selle kindlaksmääramiseks ei ole piisavalt teavet või see teave ei ole kättesaadav;
- „**Ei kohaldata**“: kui barjäär ei ole hinnatava juhtumi seisukohast asjakohane.

2.1.3. Barjääride hindamine

Barjääre hinnatakse kahes etapis.

1. etapp: määratakse kindlaks, millised punktis 2.1.1 esitatud tabelis kindlaksmääratud barjäärid (1–8) peatasid juhtumi eskaleerumise õnnetuse võimalikuks tagajärjeks (edaspidi „peatamisbarjäär“).

2. etapp: määratakse kindlaks allesjäänud barjääride tõhusus vastavalt punktile 2.1.2. Ülejäänud barjäärid on punkti 2.1.1 tabelis loetletud barjäärid, mis asuvad peatamisbarjääri ja õnnetuse võimaliku tagajärje vahel. Punkti 2.1.1 tabelis loetletud barjääre, mis asuvad peatamisbarjäärist eespool, ei loeta õnnetuse tagajärgede ärahoidmisele kaasa aidanud teguriteks, mistõttu nende puhul ei kasutata hinnet „Peatanud“ ega „Alles jäänud“.

2.2. Arvutamine

Õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosus on arvvärtus, mille kindlakstegemiseks kohaldatakse järgmisi etappe.

1. etapp: arvutatakse kõigi hinded „Peatanud“, „Alles jäänud teadaolevalt“ ja „Alles jäänud eeldatavalt“ saanud barjääride punkti 2.1.1 tabelis esitatud kaalude (1–5) summa. Summa arvutamisel ei võeta arvesse barjääre hindega „Mittetoiminud“ ja „Ei kohaldata“, sest need ei oleks suutnud õnnetust ära hoida. Tulemuseks saadakse barjääride kaalude summa: arvvärtus vahemikus 0–18.

2. etapp: barjääride kaalude summa vastab barjääride punktisummale 0–9 vastavalt järgmisele tabelile, hõlmates kõiki allesjäänud tugevaid ja nõrku barjääre.

Barjääride kaalude summa	Vastav barjääride punktisumma
0 Barjääre alles ei jäänud. Realiseerus õnnetuse halvim tõenäoline tagajärg.	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. ETAPP: OHUTUSRISKI PUNKTISUMMA ERCSi MAATRIKSIS

Ohutusrisi punktisumma on kahekohaline väärtus, milles esimesel kohal on juhtumi raskusastme kindlaksmääramisel saadud täht (raskusaste A–X) ja teisel kohal juhtumi vastava punktisumma arvutamisel saadud arvvärtus (0–9).

Ohutusrisi punktisumma kantakse ERCSi maatriksisse.

Iga ohutusrisi punktisumma kohta on summeerimise ja analüüsimise eesmärgil antud ka samaväärne arvuline punktisumma, mida selgitatakse allpool punktis „**Samaväärne arvuline punktisumma**“.

ERCSi maatriks kajastab juhtumi ohutusrisiki punktisummat ja seonduvaid arvandmeid järgmiselt:

RASKUSASTE		KLASSIFIKATSIOON (ERCSi ohutusrisiki punktisumma)										
Õnnetuse võimalik tagajärg	Raskusaste											
Äärmuslik katastroofiline õnnetus, mille puhul võimalike hukkunute arv on märkimisväärne (100+)	X	Fisikhindamise ootel	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Märkimisväärne õnnetus, mille puhul võimalike hukkunute ja vigastatute arv on 20–100	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Suurõnnetus, mille puhul hukkunute arv on piiratud (2–19) ja millega kaasnevad elu muutvad vigastused või õhusõiduki hävimine	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Õnnetus, millega kaasneb üks hukkunu, elu muutvad vigastused või märkimisväärne kahju	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Õnnetus, millega kaasnevad kerged ja rasked vigastused (mis ei ole elu muutvad vigastused) või mis põhjustab õhusõidukile kergeid kahjustusi	E		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Õnnetus ei ole tõenäoline	A		<i>Mõju ohutusele puudub</i>									
Vastav												
barjääride punktisumma		9	8	7	6	5	4	3	2	1		0
Barjääride kaalude summa		17–18	15–16	13–14	11–12	9–10	7–8	5–6	3–4	1–2		0
ÕNETUSE VÕIMALIKU TAGAJÄRJE TÕENÄOSUS												

flisaks ohutusrisi punktisummale ja selleks, et hõlbustada juhtumi puhul soovitatava meetme kiireloomulisuse kindlaksmääramist, võiks ERCSi maatriksis kasutada järgmist kolme värvi:

Värv	ERCSi ohutusrisi punktisumma	Tähendus
PUNANE	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Suur risk. Suurima riskiga juhtumid.
KOLLANE	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Suurenenud risk. Keskmise riskiga juhtumid
ROHELINE	X5–X9, S5–S9, M4–M9, I3–I9, E2–E9.	Väikese riskiga juhtumid

Maatriksi roheline ala hõlmab väiksemaid riskiväärtusi. Neist saab andmeid nende ohutusega seotud juhtumite süvaanalüüsiks, mis kas eraldi või koos muude juhtumitega suurendavad selliste juhtumite riskiväärtusi.

Samaväärne arvuline punktisumma

Igale ERCSi ohutusrisi punktisummale määratakse vastav riskiulatuse arvvärtus, et hõlbustada mitme ERCSi punktisummaga juhtumi summeerimist ja arvanalüüsi.

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

Nii ERCSi maatriksi 10. veeru kui ka A rea vastav arvvärtus on 0.