

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2021/2082,**26. november 2021,****millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 376/2014 rakendamise kord 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 tsiviilennunduses 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 7,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EL) nr 376/2014 kohaselt peavad nii liikmesriigid kui ka Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) looma süsteemi lennuohutust mõjutavate juhtumite üksikasjade sõltumatuks kogumiseks, hindamiseks, töötlemiseks, analüüsimiseks ja salvestamiseks. Liikmesriikide pädevad asutused peavad lennuohutust mõjutavate juhtumitega seotud üksikasjade põhjal koostama lennuohutust mõjutavate juhtumite ettekanded ning säilitama need riiklikus andmebaasis. Ametil on samasugune kohustus koostada lennuohutust mõjutavate juhtumite üksikasjade põhjal neid käsitlevad ettekanded ning säilitada need andmebaasis.
- (2) Vastavalt määruse (EL) nr 376/2014 artikli 9 lõikele 1 osalevad liikmesriigid ja amet teabevahetuses ning teevad Euroopa keskse andmekogu kaudu kättesaadavaks kogu ohutusalase teabe, mis nad on talletanud oma andmebaasides lennuohutust mõjutavate juhtumite kohta.
- (3) Määruse (EL) nr 376/2014 kohaselt peavad lennuohutust mõjutavate juhtumite ettekanded sisaldama ohutusriskide klassifikatsiooni, mille vaatavad läbi liikmesriikide pädevad asutused või amet ning mis tuleb edastada Euroopa kesksesse andmekogusse. Selleks et kõik Euroopa keskses andmekogus sisalduvad lennuohutust mõjutavate juhtumite ettekanded klassifitseeritaks ühtlustatud viisil, peaksid liikmesriikide pädevad asutused ja amet tagama, et nendes aruannetes sisalduv klassifikatsioon määratakse kindlaks vastavalt komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2020/2034 ⁽²⁾ sätestatud Euroopa ühisele riskiklassifitseerimissüsteemile (ERCS).
- (4) Nüüd on vaja sätestada kord ERCSi ühtlustatud ja järjepidevaks rakendamiseks ameti ning liikmesriikide poolt.
- (5) Kui lennuohutust mõjutavate juhtumite ettekanded sisaldavad riskiklassifikatsiooni, mille koostamiseks on kasutatud muid meetodeid kui ERCS, peaksid liikmesriikide pädevad asutused või amet klassifitseerima asjaomase juhtumi ohutusrisiki vastavalt ERCSile, nagu on kindlaks määratud komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2020/2034.
- (6) Kui liikmesriikide pädevad asutused või amet otsustavad kasutada teisendamismenetlust põhjenduses 5 osutatud riskiklasside teisendamiseks ERCSi riskiklassifitseerimissüsteemi ja tegemist on selliste meetoditega nagu ARMS-ERC 4x4 või RAT „ATM-üld“, peaksid liikmesriikide pädevad asutused või amet kasutama käesolevas määruses sätestatud automaatse teisendamise menetlust.
- (7) Kui lisas esitatud automaatse teisendamise menetlust ei kohaldata, peaks liikmesriikide pädevatel asutustel ja ametil olema lubatud kasutada muid teisendamismenetlusi, tingimusel et tulemuseks on samaväärne ERCSi liigitus.

⁽¹⁾ ELT L 122, 24.4.2014, lk 18.

⁽²⁾ Komisjoni 6. oktoobri 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/2034, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 376/2014 seoses Euroopa ühise riskiklassifitseerimissüsteemiga (ELT L 416, 11.12.2020, lk 1).

- (8) Selleks et tagada ERCSi tõhus kohaldamine, on seda vaja pidevalt jälgida ja täiustada. On vaja kehtestada sellise jälgimise ja täiustamise üksikasjalikud eeskirjad ning amet peaks komisjoni sellisel läbivaatamisel ja jälgimisel abistama. Selleks peaksid liikmesriigid andma ettenähtud tähtaja jooksul ametile ja komisjonile korrapäraselt aru ERCSi kasutamisest ning selle hindamisest.
- (9) Liikmesriikide pädevad asutused ja amet peavad ERCSi kohaldamiseks ette valmistuma, eelkõige kohandama oma sisemenetlusi ning eraldama võimaluse korral täiendavaid vahendeid. Määruse (EL) nr 376/2014 artikli 24 lõikes 3 on siiski sätestatud, et kõnealuse määruse artikli 7 lõiget 2, millega on ette nähtud, et liikmesriigid ja amet kasutavad ERCSi, hakatakse kohaldama siis, kui jõustuvad delegeeritud õigusaktid ja rakendusaktid, millega ERCSi täpsustatakse ja arendatakse. Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2020/2034, millega loodi ERCS, jõustus juba 31. detsembril 2020. Seetõttu ei ole võimalik ERCSi kasutuselevõtu kohustuse kohaldamist pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva enam edasi lükata. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139⁽³⁾ artikli 72 lõike 7 kohaselt ameti poolt avaldatava iga-aastase ohutusülevaate seisukohast on eelkõige oluline, et ühe aasta jooksul Euroopa kesksesse andmekogusse üles laaditud lennuohutust mõjutavate juhtumite aruandeid hinnataks ühtlustatud viisil. Kohustust klassifitseerida lennuohutust mõjutavad juhtumid vastavalt ERCSile tuleks hakata kohaldama alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast. Seega peaks käesolev määrus jõustuma 1. jaanuaril 2023.
- (10) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimise

Käesoleva määrusega nähakse ette delegeeritud määruses (EL) 2020/2034 sätestatud Euroopa ühise riskiklassifitseerimissüsteemi (edaspidi „ERCS“) rakendamise kord.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse delegeeritud määruse (EL) 2020/2034 artiklis 2 sätestatud mõisteid.

Kasutatakse ka järgmisi mõisteid:

- 1) „ARMS-ERC meetod“ – meetod, mille töötas välja lennundussektori töörühm ARMS (Airline Risk Management Solutions) õhusõidukite käitamisega seotud riskide hindamiseks;
- 2) „lennuliikluse korraldamine“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004⁽⁴⁾ artikli 2 lõikes 10 määratletud lennuliikluse korraldamine;
- 3) „raskusastet „ATM-õhk“ väljendav punktisumma“ – RAT-meetodi osa, mille abil hinnatakse lennuohutust mõjutava juhtumi mõju õhusõiduki käitamisele;
- 4) „raskusastet „ATM-maa“ väljendav punktisumma“ – RAT-meetodi osa, mille abil hinnatakse ATM-süsteemi toimimist (protseduurid, seadmed ja inimfaktor);

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

- 5) „raskusastet „ATM-üld“ väljendav punktisumma“ – raskusastet „ATM-õhk“ ja raskusastet „ATM-maa“ väljendavad punktisummad kombineerituna üheks punktisummaks;
- 6) „RAT-meetod“ – Eurocontroli väljatöötatud riskianalüüsivahendi meetod, mida kasutatakse lennuliikluse korraldamise valdkonnas ohutusega seotud juhtumite liigitamiseks;
- 7) „Eurocontrol“ – Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon, loodud lennuliikluse ohutuse alast koostööd käsitleva 13. detsembri 1960. aasta rahvusvahelise konventsiooniga ^(?).

Artikkel 3

Ohutusriskide klassifikatsiooni läbivaatamine, muutmine ja kinnitamine

1. Liikmesriigi pädev asutus või amet vaatab asjaomase lennuohutust mõjutava juhtumi ettekandes sisalduva ohutusriski klassifikatsiooni läbi ning vajaduse korral muudab seda ja kinnitab selle vastavalt ERCSile, nagu on sätestatud komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2020/2034.
2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, kasutab liikmesriigi pädev asutus või amet meetodite ARMS-ERC 4x4 või RAT „ATM-üld“ abil kindlaks määratud ohutusriski klassifikatsiooni teisendamiseks käesoleva määruses lisas esitatud automaatse teisendamise menetlust. Muude meetoditega kindlaks määratud ohutusriskide klassifitseerimiseks võib liikmesriigi pädev asutus või amet kasutada lisa punktis 2 kirjeldatud käsitsi teisendamise menetlust või muid teisendamismenetlusi, kui need on asjakohased, tingimusel et tulemuseks on samaväärne ERCSi liigitus.

Artikkel 4

ERCSi jälgimine ja täiustamine

1. Iga liikmesriik esitab 31. märtsil 2026 ning seejärel iga viie aasta tagant komisjonile ja ametile aruande ERCSi kasutamise kohta.
2. Amet vaatab käesoleva artikli lõike 1 kohaselt läbi liikmesriikidelt saadud teabe ning muu teabe, mille amet võib olla ERCSi rakendamise kohta saanud. Amet võib läbivaatamisel arvesse võtta määruse (EL) nr 376/2014 artikli 14 lõikes 2 osutatud lennundusohutusanalüütikute võrgustiku ja ameti loodud asjaomaste eksperdirühmade eksperditeadmisi.

Artikkel 5

Muude riskiklassifitseerimissüsteemidega ühilduvuse jälgimine

1. Selleks et käesoleva määruse lisas esitatud teisendamismenetlused oleksid jätkuvalt asjakohased, vaatab amet need korrapäraselt läbi. Läbivaatamisel võib arvesse võtta lennundusohutusanalüütikute võrgustiku ja ameti loodud asjaomaste eksperdirühmade eksperditeadmisi.
2. Vajaduse korral teavitavad liikmesriigid komisjoni ja ametit lisa punktis 2 esitatud käsitsi teisendamise menetluse kasutamisest ning muudest käesoleva määruse artikli 3 lõikes 2 osutatud teisendamismenetlustest.

Artikkel 6

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub 1. jaanuaril 2023.

^(?) 12. veebruari 1981. aasta protokolliga muudetud ning 27. juuni 1997. aasta protokolliga üle vaadatud konventsioon.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 26. november 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

Riskianalüüsi vahendi (RAT) ja lennundussektori töörühma Aviation Risk Management Solutions juhtumiriski klassifitseerimisvahendi (ARMS-ERC) punktisummade Euroopa riskiklassifitseerimissüsteemi (ERCS) punktisummadeks teisendamise menetlused

Käesolevas lisas määratakse kindlaks komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2020/2034 lisa 2. etapis määratletud RATi ja ARMS-ERC punktisummade ERCSi punktisummaks ⁽¹⁾ teisendamise menetlused.

Allpool kirjeldatud teisendamismenetluste abil saab RATi ja/või ARMS-ERC punktisummad kas automaatselt või käsitsi teisendada ERCSi klassifikatsioonile vastavaks punktisummaks kooskõlas käesoleva määruse artikliga 3.

1. Automaatne teisendamine

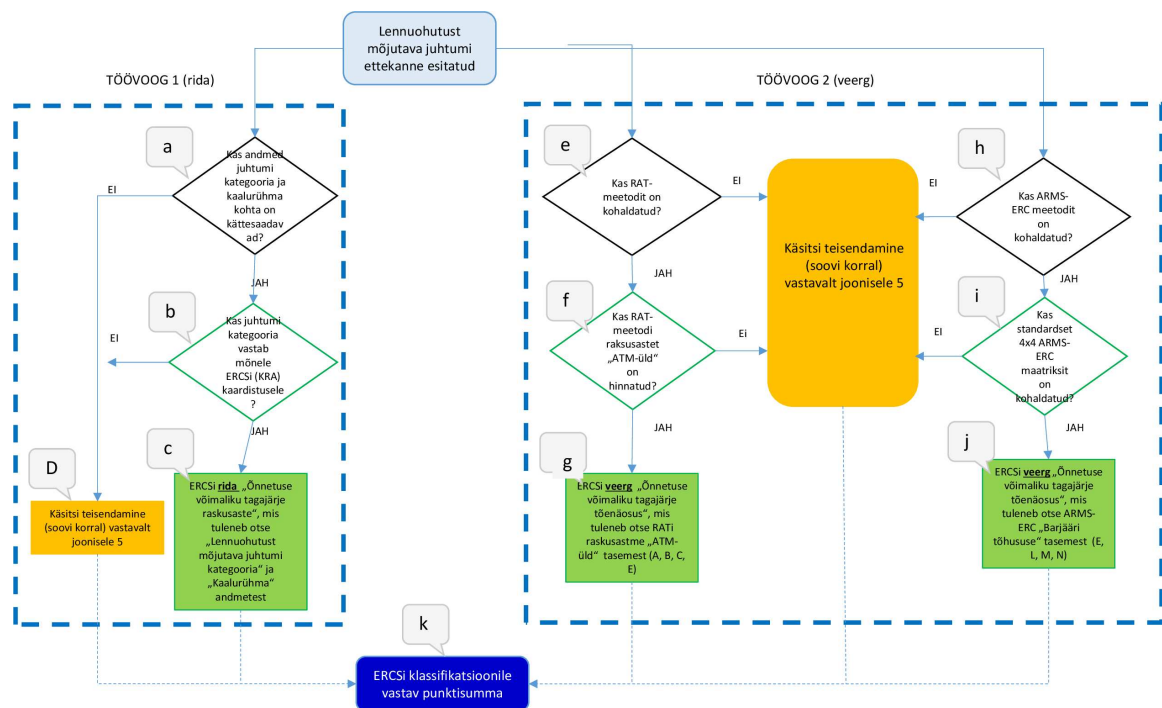
Kohustusliku teisendamismenetluse puhul järgitakse kaht töövoogu:

- töövoog 1 – võimaldab automaatset teisendamist, et saada ERCSi raskusastet väljendav punktisumma;
- töövoog 2 – võimaldab automaatset teisendamist, et saada ERCSi tõenäosust väljendav punktisumma.

Joonisel 1 on esitatud ülevaade menetlustest. Protsessi alguspunktiks on lahter „Lennuohutust mõjutava juhtumi ettekanne esitatud“ ja tulemuseks lahter „ERCSi klassifikatsioonile vastav punktisumma“. Joonisel 1 kujutatud punktiirjooned näitavad, et iga protsessitulemuse jaoks on vaja vaid üht allikat.

Joonis 1

Teisendamismenetlused



1.1. TÖÖVOOG 1 – ERCSi raskusastet väljendav punktisumma

a. Teave lennuohutust mõjutava juhtumi kategooria ja kaalurühma kohta

- Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekanne sisaldab teavet juhtumi kategooria ja kaalurühma kohta, saab need teisendada ERCSi punktisummaks, mis väljendab õnnetuse võimaliku tagajärje raskusastet. Järgmist etappi tähistab joonisel 1 kujutatud kast b.

⁽¹⁾ ERCSi punktisumma on kahe väärtuse kombinatsioon, milles esimesel kohal on juhtumi raskusastme kindlaksmääramisel saadud täht (raskusastmed A–X) ja teisel kohal juhtumile vastava punktisumma arvutamisel saadud arv väärtus (tõenäosus).

- Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekanne ei sisalda teavet juhtumi kategooria ega kaalurühma ega mitte kummagi kohta, siis automaatset teisendamist kasutada ei saa. Kui kasutatakse käesoleva lisa punktis 2 kirjeldatud käsitsi teisendamist, tähistab järgmist etappi joonistel 1 ja 5 kujutatud kast D.

b. Lennuohutust mõjutava juhtumi kategooria teisendamine ERCSi põhiliseks riskivaldkonnaks (KRA)

- Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekandes märgitud juhtumi kategooria vastab otseselt mõnele ERCSi põhilisele riskivaldkonnale, mis on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2020/2034 lisa punktis 1.2, tähistab järgmist etappi joonisel 1 kujutatud kast c.
- Ettekannete puhul, milles lennuohutust mõjutava juhtumi kategooria erineb ERCSi põhilistest riskivaldkondadest, automaatset teisendamist kasutada ei saa. Kui kasutatakse käesoleva lisa punktis 2 kirjeldatud käsitsi teisendamist, tähistab järgmist etappi joonistel 1 ja 5 kujutatud kast D.

c. ERCSi punktisumma, mis väljendab õnnetuse võimaliku tagajärje raskusastet – automaatne teisendamine

- Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekanne sisaldab teavet juhtumi kategooria ja kaalurühma kohta, teisendatakse raskusaste automaatselt ERCSi punktisummaks, mis väljendab õnnetuse võimaliku tagajärje raskusastet. Tulemus esitatakse kastis k, mis sisaldab esimest väärtust, milleks on juhtumi raskusastme kindlaksmääramisel saadud täht (raskusastmed A–X).

1.2. TÖÖVOOG 2 – ERCSi tõenäosuse punktisumma

e. Lennuohutust mõjutava juhtumi ettekanne, mida on hinnatud RAT-meetodi alusel

Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekannet on hinnatud RAT-meetodi (?) alusel:

- Lennuohutust mõjutava juhtumi ettekande, millel on RAT-meetodi alusel arvutatud raskusastme klassifikatsioon „ATM-üld“, saab kaardistada otse ERCSi tõenäosuse veergudes, nagu on selgitatud joonisel 2 kujutatud kastis g.
- Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekandes on esitatud ainult RAT-meetodi alusel arvutatud raskusastet „ATM-maa“ väljendav punktisumma, (?) tuleb see ERCSi tõenäosuse punktisumma saamiseks teisendada käsitsi. Kui kasutatakse käesoleva lisa punktis 2 kirjeldatud käsitsi teisendamist, tähistab järgmist etappi joonisel 5 kujutatud kast L.
- Sellise lennuohutust mõjutava juhtumi ettekande puhul, mis on kodeeritud kui „ATM-spetsiifiline juhtum“, ei ole RATi punktisummasid võimalik ERCSi punktisummadeks teisendada.

f. RAT-meetodi alusel arvutatud raskusastme „ATM-üld“ punktisumma

- Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekanne sisaldab raskusastme „ATM-üld“ punktisummat, tähistab järgmist etappi joonisel 1 kujutatud kast g.

g. ERCSi veerg „Õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosus“, mis on teisendatud RATi väärtusest „ATM-üld“ (ainult väärtuste A, B, C, E puhul)

Sellise lennuohutust mõjutava juhtumi ettekande puhul, millel on raskusastme „ATM-üld“ (A, B, C, E) klassifikatsioon, kohaldatakse järgmist automaatset teisendamist ERCSi tõenäosuse kategooriateks:

(?) RAT-meetodi alusel klassifitseeritakse lennuliikluse korraldamisega seotud juhtumeid. RAT-meetodi alusel ei anta juhtumitele hinnet, vaid mõõdetakse seda, kui lähedal oli lennuliikluse korraldamisega seotud juhtum õnnetuseks eskaleerumisele. RAT-meetod on jagatud mitmeks põhielemendiks (st „ATM-maa“, „ATM-õhk“), millest igaüks annab osa RAT-meetodi alusel arvutatud raskusastet „ATM-üld“ väljendavasse lõplikku punktisummasse. Selleks et teha kindlaks raskusastet „ATM-üld“ väljendav punktisumma, peavad kättesaadavad olema raskusastmeid „ATM-maa“ ja „ATM-õhk“ väljendavad punktisummad.

(?) RAT-meetodi alusel arvutatud raskusaste näitab, kui raske oli asjaomane juhtum muude juhtumitega võrreldes. RAT-meetodi puhul tehakse raskusaste kindlaks kaitsete/barjääride hindamise teel.

Joonis 2

RATi väärtuse „ATM-üld“ teisendamine ERCSi tõenäosust väljendavaks punktisummaks

		E		C		B		A		
ERCSi tõenäosuse kategooriad										
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
Tõenäosus	10^{-9}	10^{-8}	10^{-7}	10^{-6}	10^{-5}	10^{-4}	10^{-3}	10^{-2}	10^{-1}	1
Kirjeldus	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 1000 miljonist	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 100 miljonist	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 10 miljonist	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 1 miljonist	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 100 000st	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 10 000st	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 1000st	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 100st	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 10st	Realiseerunud õnnetused

h. Lennuohutust mõjutavate juhtumite ettekanded, mis on klassifitseeritud ARMS-ERC meetodi alusel

- ARMS-ERC meetodi järgi hinnatud lennuohutust mõjutavate juhtumite ettekannete puhul tähistab järgmist etappi joonisel 1 kujutatud kast i.
- Sellise lennuohutust mõjutava juhtumi ettekande puhul, mida ei ole hinnatud ARMS-ERC meetodi alusel, tähistab järgmist etappi joonisel 5 kujutatud kast M.

i. Standardne 4x4 ARMS-ERC maatriks

Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekande hindamiseks kasutatakse joonisel 3 kujutatud 4x4 ARMS-ERC maatriksit, tähistab järgmist etappi joonisel 1 kujutatud kast j.

Joonis 3

Standardne 4x4 ARMS-ERC maatriks

Küsimus 2

Milline oli kõnealuse juhtumi ja õnnetuse kõige tõenäolisema stsenaariumi vahele jäänud barjääride tõhusus?

Tõhus	Piiratud	Minimaalne	Ebatõhus
50	102	502	2500
10	21	101	500
2	4	20	100
1			

Küsimus 1

Kui kõnealune juhtum oleks eskaleerunud õnnetuseks, milline oleks olnud kõige tõenäolisem tagajärg?

Katastroofiline õnnetus	Õhusõiduki hukkumine või mitu hukkunut (3 või enam)
Suurõnnetus	1 või 2 hukkunut, mitu raskelt vigastatud, õhusõiduki ulatuslikud vigastused
Kerged vigastused või kahjustused	Kerged vigastused, õhusõiduki kerged kahjustused
Õnnetust ei toimunud	Võimalikke kahjustusi või vigastusi ei saa tekkida.

Tüüpilised õnnetusstsenaariumid

Juhtivase kaotamine, õhukokkupõrge, kustutamatu tulekahju pardal, plahvatused, õhusõiduki konstruktsiooni täielik purunemine, kokkupõrge maapinnaga.
Suurel kiirusel kokkupõrked ruleerimisteel, turbulentsist põhjustatud rasked vigastused.
Õnnetused pukseerimisel, kerged ilmkahjustused.
Mis tahes juhtum, mis ei saaks eskaleeruda õnnetuseks, isegi kui see võib mõjutada lennutegevust (nt ümbersuunamine, hiline mine, haisusjuhtum).

j. ERCSi punktisumma, mis väljendab õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosust – automaatne teisendamine

Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekande sisaldab ARMSi hinnangut „Barjääri tõhusus“, siis kasutatakse õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosust väljendava ERCSi punktisumma kindlaksmääramiseks järgmist automaatset teisendamist ERCSi maatriksisse.

Joonis 4

ARMS-ERC teisendamine ERCSi tõenäosuse kategooriateks

	Tõhus		Piiratud		Minimaalne		Ebatõhus			
ERCSi tõenäosuse kategooriad										
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
Tõenäosus	10 ⁻⁹	10 ⁻⁸	10 ⁻⁷	10 ⁻⁶	10 ⁻⁵	10 ⁻⁴	10 ⁻³	10 ⁻²	10 ⁻¹	1
Kirjeldus	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 1000 miljonist	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 100 miljonist	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 10 miljonist	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 1 miljonist	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 100 000st	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 10 000st	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 1000st	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 100st	Allesjäänud barjäärid prognoositavalt ei tööta ühel korral 10st	Realiseerunud õnnetused

k. ERCSi klassifikatsioonile vastav punktisumma

ERCSi klassifikatsioonile vastava punktisumma saamiseks kombineeritakse ERCSi maatriksis omavahel õnnetuse võimaliku tagajärje raskusastet väljendav ERCSi punktisumma ja õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosust väljendav ERCSi punktisumma, nagu on kindlaks määratud delegeritud määruse (EL) 2020/2034 lisa 2. etapis.

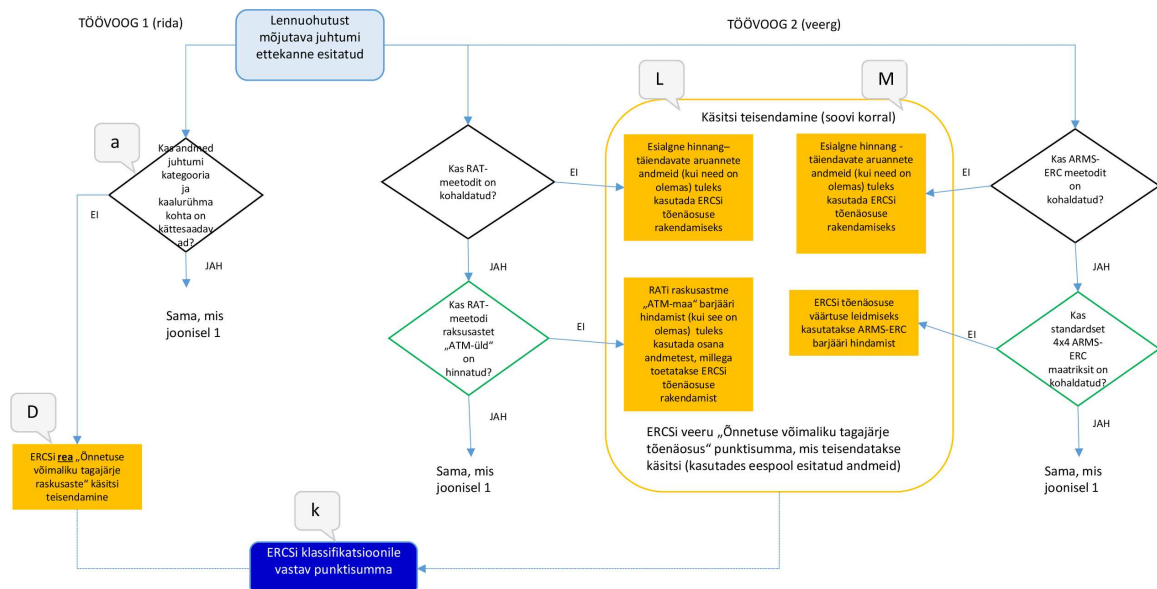
2. KÄSITSI TEISENDAMINE

Käsitsti teisendamise puhul järgitakse kaht järgmist töövoogu:

- töövoog 1 – võimaldab käsitsti teisendamist, et saada ERCSi raskusastet väljendav punktisumma;
- töövoog 2 – võimaldab käsitsti teisendamist, et saada ERCSi tõenäosuse punktisumma.

Joonis 5

Käsitsti teisendamine



2.1. TÖÖVOOG 1

D. ERCSI punktisumma, mis väljendab õnnetuse võimaliku tagajärje raskusastet – käsitsi teisendamine

- Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekanne ei sisalda teavet juhtumi kategooria ega kaalurühma ega mitte kummagi kohta, kohaldatakse õnnetuse võimaliku tagajärje või põhilise riskivaldkonna kindlaksmääramisel delegeeritud määruse (EL) 2020/2034 lisa määratletud ERCSI meetodit. Lõpptulemus esitatakse kastis k, mis sisaldab esimest väärtust, milleks on juhtumi raskusastme kindlaksmääramisel saadud täht (raskusastmed A–X).

2.2. TÖÖVOOG 2

L. ERCSI veerg „Õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosus“ – käsitsi teisendamine

- Kui lennuohutust mõjutava juhtumi ettekanne ei sisalda raskusastet „ATM-üld“, siis õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosust väljendava ERCSI punktisumma kindlaksmääramisel automaatselt teisendamist ei kohaldata.

Raskusastme „ATM-maa“ abil on siiski võimalik osaline teisendamine, kaardistades raskusastme „ATM-maa“ barjääri hindamise ja ERCSI barjääri hindamise protsessi, mis on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2020/2034 lisa punktis 2.1.3.

M. ERCSI punktisumma, mis väljendab õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosust – käsitsi teisendamine

Kui lennuohutust mõjutavate juhtumite ettekannetes ei kasutata juhtumite hindamiseks 4x4 ARMS-ERC maatriksit, teisendatakse õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosust väljendava ERCSI punktisumma saamiseks ARMS-ERC barjääri hinde väärtus ERCSI barjääri hindeks, nagu on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2020/2034 lisa punktis 2.1.3.

k. ERCSI klassifikatsioonile vastav punktisumma

ERCSI klassifikatsioonile vastava punktisumma saamiseks kombineeritakse ERCSI maatriksis omavahel õnnetuse võimaliku tagajärje raskusastet väljendav ERCSI punktisumma ja õnnetuse võimaliku tagajärje tõenäosust väljendav ERCSI punktisumma, nagu on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2020/2034 lisa 2. etapis.
