

II

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/2034**od 6. listopada 2020.****o dopuni Uredbe (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zajedničkog europskog sustava klasifikacije rizika****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o izvješćivanju, analizi i naknadnom postupanju u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu, o izmjeni Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljaju izvan snage Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 1321/2007 i (EZ) br. 1330/2007 ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 7. stavak 6.,

budući da:

- (1) Komisija je u bliskoj suradnji s državama članicama i Agencijom Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) putem mreže analitičara zrakoplovne sigurnosti razvila metodologiju za klasifikaciju događaja relevantnih za sigurnost prema sigurnosnom riziku, uzimajući u obzir potrebu za kompatibilnosti s postojećim sustavima klasifikacije rizika. Zajednički europski sustav klasifikacije rizika („ERCS”) razvijen je do 15. svibnja 2017., što je u skladu s planiranim datumom utvrđenim u članku 7. stavku 5. Uredbe (EU) br. 376/2014. ERCS bi se sad trebao utvrditi u ovoj Uredbi.
- (2) ERCS bi trebao pomoći nadležnim tijelima država članica i Agenciju u njihovoj procjeni događaja relevantnih za sigurnost, a njegova glavna svrha trebala bi biti usklađeno utvrđivanje i klasificiranje razine rizika koju svaki pojedinačni događaj predstavlja za sigurnost zračnog prometa. Njegova svrha ne bi trebala biti utvrđivanje ishoda događaja.
- (3) ERCS bi također trebao omogućiti utvrđivanje brzih mjera koje je potrebno poduzeti kao reakciju na visokorizične događaje relevantne za sigurnost. Trebao bi poslužiti i da se na temelju agregiranih informacija utvrde ključna područja rizika te da se utvrde i klasificiraju razine rizika.
- (4) ERCS bi trebao olakšati integrirani i usklađeni pristup upravljanju rizicima u cijelom Europskom zrakoplovnom sustavu i stoga omogućiti nadležnim tijelima država članica i Agenciji da se na usklađen način usredotoče na poboljšavanje sigurnosti u okviru Europskog plana za sigurnost zračnog prometa iz članka 6. Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾.

⁽¹⁾ SL L 122, 24.4.2014., str. 18.

⁽²⁾ Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

- (5) Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/317 ⁽³⁾ o utvrđivanju sustava performansi i sustava utvrđivanja naknada u jedinstvenom europskom nebu utvrđeno je da su stopa neodobrenih ulaza na uzletno-sletnu stazu i stopa povreda minimuma razdvajanja na razini Unije s utjecajem na sigurnost pokazatelji koje treba pratiti na godišnjoj osnovi tijekom trećeg referentnog razdoblja (RP3) koje obuhvaća kalendarske godine od 2020. do uključivo 2024. Ta bi se uredba trebala primjenjivati od 1. siječnja 2021. kako bi se primjena ERCS-a uskladila s početkom drugog godišnjeg razdoblja praćenja u RP3 i kako bi se osigurala usklađena procjena događaja,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuje zajednički europski sustav klasifikacije rizika (ERCS) za utvrđivanje sigurnosnog rizika događaja.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „europski sustav klasifikacije rizika” ili „ERCS” znači metodologija koja se primjenjuje da bi se ocjenom sigurnosnog rizika ocijenio rizik koji neki događaj predstavlja za civilno zrakoplovstvo;
2. „matrica ERCS-a” znači matrica sastavljena od varijabli iz članka 3. stavka 3. koja služi za opisivanje ocjene sigurnosnog rizika;
3. „ocjena sigurnosnog rizika” znači rezultat klasifikacije događaja prema riziku na temelju kombinacije vrijednosti varijabli iz članka 3. stavka 3.;
4. „visokorizično područje” znači područje u kojem bi udar zrakoplova uzrokovao mnogo ozljeda, mnogo smrtnih slučajeva ili oboje zbog prirode aktivnosti u tom području, npr. zbog prisutnosti nuklearnih ili kemijskih postrojenja;
5. „naseljeno područje” znači područje na kojem su prisutne grupirane ili raspršene zgrade i na kojem postoji trajno naseljeno stanovništvo, npr. grad, naselje ili selo;
6. „ozljeda s trajnim posljedicama” znači ozljeda koja smanjuje kvalitetu života osobe time što uzrokuje smanjenu pokretljivost ili smanjenu kognitivnu ili fizičku sposobnost u svakodnevnom životu.

Članak 3.

Zajednički europski sustav klasifikacije rizika

1. ERCS je utvrđen u Prilogu.
2. Područje ERCS-a je sigurnosni rizik događaja, a ne stvarni ishod događaja. Procjenom svakog događaja utvrđuje se najgori vjerojatni ishod nesreće koji se može dogoditi zbog događaja i koliko je nedostajalo da događaj završi s tim ishodom.
3. ERCS se temelji na matrici ERCS-a koja se sastoji od sljedećih varijabli:
 - (a) ozbiljnost: utvrđivanje najgoreg mogućeg vjerojatnog ishoda nesreće do kojeg bi došlo da je ocjenjivani događaj eskalirao u nesreću;
 - (b) vjerojatnost: utvrđivanje vjerojatnosti da će ocjenjivani događaj eskalirati u najgori mogući vjerojatni ishod nesreće iz točke (a).

⁽³⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba i stavljanju izvan snage provedbenih uredaba (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013 (SL L 56, 25.2.2019., str. 1.).

*Članak 4.***Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. siječnja 2021.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 6. listopada 2020.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG

Zajednički europski sustav klasifikacije rizika

ERCS se sastoji od sljedeća dva koraka:

1. KORAK: Utvrđivanje vrijednosti varijabli: ozbiljnost i vjerojatnost.
2. KORAK: Ocjenjivanje sigurnosnog rizika u matrici ERCS-a na temelju utvrđenih vrijednosti varijabli.

1. KORAK: UTVRĐIVANJE VRIJEDNOSTI VARIJABLI**1. Ozbiljnost potencijalnog ishoda nesreće****1.1. Utvrđivanje**

Utvrđivanje ozbiljnosti potencijalnog ishoda nesreće provodi se u dva koraka:

- (a) utvrđivanje najvjerojatnije vrste nesreće u koju bi ocjenjivani događaj mogao eskalirati (takozvano ključno područje rizika);
- (b) utvrđivanje kategorije potencijalnog gubitka života na temelju veličine zrakoplova i blizine naseljenih ili visokorizičnih područja.

Ključna područja rizika su:

- a. sudar u zraku: sudar zrakoplova dok su oba zrakoplova u zraku ili sudar zrakoplova i drugog objekta u zraku (osim ptica i divljih životinja);
- b. nepravilan položaj zrakoplova: neželjeno stanje zrakoplova obilježeno nenamjernim odstupanjima od uobičajenih parametara tijekom operacija, posljedica čega bi mogao biti nekontrolirani sudar s terenom;
- c. sudar na uzletno-sletnoj stazi: sudar zrakoplova i drugog objekta (drugog zrakoplova, vozila itd.) ili osobe koji se dogodi na uzletno-sletnoj stazi aerodroma ili drugom unaprijed određenom sletnom području. Ne uključuje sudare s pticama ili divljim životinjama;
- d. izlijetanje: događaj koji se sastoji od toga da zrakoplov napusti uzletno-sletnu stazu, operativnu površinu aerodroma ili površine za slijetanje bilo kojeg unaprijed određenog sletnog područja, osim ako poleti. Takvi događaji obuhvaćaju visokorizična vertikalna slijetanja za rotokoptere, zrakoplove s vertikalnim uzlijetanjem i slijetanjem, balone i zračne brodove;
- e. vatra, dim i regulacija tlaka: događaj u kojem se pojave požar, dim, pare ili tlak koji ne odgovaraju uvjetima za održavanje ljudskog života. Među takvim događajima su oni koji uključuju požar, dim ili pare koji utječu na bilo koji dio zrakoplova, u letu ili na tlu, a koji nisu posljedica sudara ili zlonamjernih radnji;
- f. oštećenje na tlu: oštećenje zrakoplova uzrokovano operacijama zrakoplova na tlu na bilo kojem području na tlu osim uzletno-sletne staze ili unaprijed određenog sletnog područja, kao i oštećenje tijekom održavanja;
- g. sudar s preprekom u letu: sudar zrakoplova u zraku i prepreka koje se uzdižu sa zemaljske površine. Prepreke uključuju visoke zgrade, drveće, dalekovode, telegrafске žice, antene i objekte povezane sa sponom;
- h. sudar s terenom: događaj u kojem se zrakoplov sudari s terenom, a da nema naznaka da letачka posada nije mogla kontrolirati zrakoplov. To uključuje slučajeve kad je letачka posada suočena s vizualnim iluzijama ili kad se nalazi u okruženju u kojem je vidljivost slaba;
- i. ostale ozljede: događaj u kojem su se dogodile smrtonosne ili nesmrtonosne ozljede, koji se ne može svrstati ni u jedno drugo ključno područje rizika;
- j. sigurnost: čin nezakonitog ometanja civilnog zrakoplovstva. Takvi čini i obuhvaćaju sve nezgode i kršenja koji se odnose na nadzor i zaštitu, kontrolu pristupa, zaštitni pregled, provedbu zaštitnih kontrola i sve druge činiove kojima se namjerava prouzročiti zlonamjerno ili bezrazložno i namjerno uništenje zrakoplova i imovine, čime se civilno zrakoplovstvo i njegovi objekti dovode u opasnost ili čija je posljedica nezakonito ometanje civilnog zrakoplovstva i njegovih objekata. Takvi čini i obuhvaćaju i fizičke i kibersigurnosne događaje.

Potencijalni gubitak života kategorizira se na sljedeći način:

- (a) više od 100 mogućih smrtnih slučajeva – ako ocjenjivani događaj uključuje barem jednu od sljedećih stavki:
 - jedan veliki certificirani zrakoplov s više od 100 potencijalnih putnika,
 - teretni zrakoplov ekvivalentne veličine,
 - jedan zrakoplov bilo kojeg tipa u gusto naseljenom i/ili visokorizičnom području,
 - bilo koja situacija koja uključuje bilo koji tip zrakoplova u kojoj bi moglo biti više od 100 smrtnih slučajeva;
- (b) od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva – ako ocjenjivani događaj uključuje barem jednu od sljedećih stavki:
 - jedan srednji certificirani zrakoplov s od 20 do 100 potencijalnih putnika ili teretni zrakoplov ekvivalentne veličine,
 - bilo koja situacija u kojoj bi moglo biti od 20 do 100 smrtnih slučajeva;
- (c) od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva – ako ocjenjivani događaj uključuje barem jednu od sljedećih stavki:
 - jedan mali certificirani zrakoplov s najviše 19 potencijalnih putnika,
 - teretni zrakoplov ekvivalentne veličine,
 - bilo koja situacija u kojoj bi moglo biti od 2 do 19 smrtnih slučajeva;
- (d) 1 mogući smrtni slučaj – ako ocjenjivani događaj uključuje barem jednu od sljedećih stavki:
 - jedan necertificirani zrakoplov, tj. zrakoplov koji ne podliježe certifikacijskim zahtjevima Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa,
 - bilo koja situacija u kojoj bi mogao biti jedan smrtni slučaj;
- (e) 0 mogućih smrtnih slučajeva – ako ocjenjivani događaj uključuje samo tjelesne ozljede, neovisno o broju lakih i teških ozljeda sve dok nema smrtnih slučajeva.

1.2. Utvrđivanje

Ozbiljnost nesreće ocjenjuje se jednom od sljedećih ocjena:

- „A” znači da ne postoji vjerojatnost da će se nesreća dogoditi,
- „E” znači nesreća koja uključuje lake i teške ozljede (koje nisu ozljede s trajnim posljedicama) ili manju štetu na zrakoplovu,
- „I” znači nesreća koja uključuje jedan smrtni slučaj, ozljedu s trajnim posljedicama ili znatnu štetu na zrakoplovu,
- „M” znači velika nesreća koja uključuje ograničen broj smrtnih slučajeva, ozljede s trajnim posljedicama ili uništenje zrakoplova,
- „S” znači vrlo velika nesreća s potencijalom za smrtne slučajeve i ozljede,
- „X” znači katastrofalna nesreća s potencijalom za znatan broj smrtnih slučajeva.

Ocjena ozbiljnosti izračunava se kombiniranjem ključnog područja rizika i potencijalnog gubitka života prema sljedećoj tablici:

KLJUČNO PODRUČJE RIZIKA	KATEGORIJA	OCJENA OZBILJNOSTI
Sudar u zraku	više od 100 mogućih smrtnih slučajeva	X
	od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva	S
	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I
Nepravilan položaj zrakoplova	više od 100 mogućih smrtnih slučajeva	X
	od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva	S
	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I

KLJUČNO PODRUČJE RIZIKA	KATEGORIJA	OCJENA OZBILJNOSTI
Sudar na uzletno-sletnoj stazi	više od 100 mogućih smrtnih slučajeva	X
	od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva	S
	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I
	0 mogućih smrtnih slučajeva	E
Izlijetanje	od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva	S
	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I
	0 mogućih smrtnih slučajeva	E
Vatra, dim i regulacija tlaka	više od 100 mogućih smrtnih slučajeva	X
	od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva	S
	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I
Oštećenje na tlu	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I
	0 mogućih smrtnih slučajeva	E
Sudar s preprekom u letu	više od 100 mogućih smrtnih slučajeva	X
	od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva	S
	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I
Sudar s terenom	više od 100 mogućih smrtnih slučajeva	X
	od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva	S
	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I
Ostale ozljede	od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva	S
	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I
	0 mogućih smrtnih slučajeva	E
Sigurnost	više od 100 mogućih smrtnih slučajeva	X
	od 20 do 100 mogućih smrtnih slučajeva	S
	od 2 do 19 mogućih smrtnih slučajeva	M
	1 mogući smrtni slučaj	I
	0 mogućih smrtnih slučajeva	E

2. Vjerojatnost potencijalnog ishoda nesreće

Vjerojatnost najgoreg vjerojatnog ishoda nesreće dobiva se korištenjem ERCS-ova modela zaštitnih barijera definiranog u odjeljku 2.1.

2.1 ERCS-ov model zaštitnih barijera

Svrha je ERCS-ova modela zaštitnih barijera procijeniti djelotvornost (tj. broj i snagu) zaštitnih barijera u sigurnosnom sustavu, utvrđenih u tablici u odjeljku 2.1.1., koje su preostale između stvarnog događaja i najgoreg vjerojatnog ishoda nesreće. ERCS-ov model zaštitnih barijera služi za utvrđivanje koliko je ocjenjivani događaj bio blizu potencijalne nesreće.

2.1.1. Zaštitne barijere

ERCS-ov model zaštitnih barijera sastoji se od 8 barijera koje su logički poredane i ponderirane prema sljedećoj tablici:

Broj barijere	Barijera	Ponder barijere
1.	„Projektiranje zrakoplova, opreme i infrastrukture”: uključuje održavanje i ispravljanje, operativnu podršku i sprečavanje problema povezanih s tehničkim faktorima koji bi mogli uzrokovati nesreću	5
2.	„Taktičko planiranje”: uključuje organizacijsko i pojedinačno planiranje prije leta ili druge operativne aktivnosti koje smanjuju vjerojatnost uzroka nesreća i drugih faktora koji utječu na nesreće	2
3.	„Propisi, postupci, procesi”: uključuju djelotvorne, razumljive i dostupne propise, postupke i procese koji se poštuju (isključujući primjenu postupaka za zaštitnu barijeru sprečavanja potencijalne nesreće nakon događaja)	3
4.	„Pregled situacije i reakcija”: uključuje ljudski nadzor nad operativnim prijetnjama kojim se identificiraju operativne opasnosti i što treba poduzeti za sprečavanje nesreće	2
5.	„Rad i reakcija sustava za upozoravanje”: rad i reakcija koji mogu spriječiti nesreću; sustav mora raditi i reagirati svrsishodno te biti funkcionalan i operativan, a njegovi se nalozi moraju izvršavati	3
6.	„Sprečavanje potencijalne nesreće nakon što se događaj dogodio”	1
7.	„Zaštite”: okolnosti koje u slučaju događaja ublažavaju težinu ishoda ili sprečavaju njegovu eskalaciju, a rezultat su nematerijalnih barijera ili sreće	1
8.	„Niskoenergetski događaji”: jednako ocijenjen kao „Zaštite”, ali samo za ključna područja s niskim energetske rizikom (oštećenja na tlu, izlijetanja, ozljede) „Nije primjenjivo” za sva ostala ključna područja rizika.	1

2.1.2 Djelotvornost zaštitnih barijera

Djelotvornost svake barijere klasificirana je u sljedeće kategorije:

- **„Spriječila”**: ako je barijera spriječila nesreću,
- **„Potvrđeno aktivna”**: ako je poznato da je barijera ostala aktivna između ocjenjivanog događaja i potencijalnog ishoda nesreće,
- **„Pretpostavljeno aktivna”**: ako se pretpostavlja da je barijera ostala aktivna između ocjenjivanog događaja i potencijalnog ishoda nesreće,
- **„Potvrđeno neaktivna”**: ako je poznato da je barijera pala,
- **„Pretpostavljeno neaktivna”**: ako je pretpostavljeno da je barijera pala, iako se na temelju informacija na raspolaganju to ne može utvrditi,
- **„Nije primjenjivo”**: ako barijera nije relevantna za ocjenjivani događaj.

2.1.3. Ocjenjivanje barijera

Barijere se ocjenjuju u dva koraka:

1. korak: Utvrđivanje koja je od barijera iz tablice u odjeljku 2.1.1. (1.-8.) spriječila eskalaciju događaja u potencijalni ishod nesreće (ta se barijera naziva „efektivna barijera”).

2. korak: Utvrđivanje djelotvornosti preostalih, aktivnih barijera u skladu s odjeljkom 2.1.2. Preostale, aktivne barijere su barijere iz tablice u odjeljku 2.1.1. koje se nalaze između efektivne barijere i potencijalnog ishoda nesreće. Smatra se da barijere iz tablice u odjeljku 2.1.1. koje se nalaze prije efektivne barijere nisu doprinijele sprečavanju ishoda nesreće pa se stoga te barijere ne mogu ocijeniti kao „Spriječila” ili „Aktivna”.

2.2 Izračun

Vjerojatnost potencijalnog ishoda nesreće je brojčana vrijednost koja se dobiva sljedećim koracima:

1. korak: Zbroj pondera (od 1 do 5, kako su navedeni u tablici u odjeljku 2.1.1.) svih barijera koje su ocijenjene sa „Spriječila”, „Potvrđeno aktivna” ili „Pretpostavljeno aktivna”. Barijere „Neaktivna” i „Nije primjenjivo” ne uzimaju se u obzir za konačni rezultat jer nisu mogle spriječiti nesreću. Dobiveni zbroj pondera barijera je brojčana vrijednost između 0 i 18.

2. korak: Zbroj pondera barijera odgovara ocjeni barijera od 0 do 9 prema sljedećoj tablici, čime je obuhvaćen cijeli raspon jakih i slabih preostalih, aktivnih barijera.

Zbroj pondera barijera	Odgovarajuća ocjena barijera
0 Nijedna barijera nije ostala aktivna. Najgori vjerojatni ishod nesreće.	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. KORAK: OCJENJIVANJE SIGURNOSNOG RIZIKA U MATRICI ERCS-a

Ocjena sigurnosnog rizika sastavljena je od dva elementa, slova dobivenog iz izračuna ozbiljnosti događaja (ocjena ozbiljnosti od A do X) i znamenke dobivene iz izračuna odgovarajuće ocjene događaja (0 do 9).

Ocjena sigurnosnog rizika unosi se u matricu ERCS-a.

Za svaku danu ocjenu sigurnosnog rizika postoji brojčani ekvivalent, objašnjen u „**Numerički ekvivalent ocjene**”, koji se upotrebljava za agregiranje i analize.

OZBILJNOST			KLASIFIKACIJA (ocjena prema ERCS-u)										
Potencijalni ishod nesreće	Ocjena												
Katastrofalna nesreća s potencijalom za znatan broj smrtnih slučajeva (100+)	X	Tekuća procjena rizika	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1		X0
Vrlo velika nesreća s potencijalom za smrtno slučajeva i ozljede (20-100)	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1		S0
Velika nesreća koja uključuje ograničen broj smrtnih slučajeva (2-19), ozljede s trajnim posljedicama ili uništenje zrakoplova	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1		M0
Nesreća koja uključuje jedan smrtni slučaj, ozljedu s trajnim posljedicama ili znatnu štetu na zrakoplovu	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1		I0
Nesreća koja uključuje lake i teške ozljede (koje nisu ozljede s trajnim posljedicama) ili manju štetu na zrakoplovu	E		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1		E0
Nesreća nije vjerojatna	A		Sigurnost nije ugrožena										
	Odgovarajuća ocjena barijera		9	8	7	6	5	4	3	2	1		0
	Zbroj pondera barijera		17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2		0
			VJEROJATNOST POTENCIJALNOG ISHODA NESREĆE										

Uz ocjenu sigurnosnog rizika u matrici ERCS-a mogu se koristiti sljedeće tri boje da bi se olakšalo određivanje hitnosti preporučenih mjera koje treba poduzeti u vezi s događajem:

Boja	Ocjena prema ERCS-u	Značenje
CRVENA	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	visok rizik; događaji najvišeg rizika
ŽUTA	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	povišen rizik; događaji srednjeg rizika
ZELENA	od X5 do X9, od S5 do S9, od M4 do M9, od I3 do I9, od E2 do E9	događaji niskog rizika

Zeleno označena površina matrice sadržava niže vrijednosti rizika. Te vrijednosti služe kao podaci za temeljitu analizu događaja relevantnih za sigurnost koji bi samostalno ili zajedno s drugim događajima mogli povisiti vrijednosti rizika takvih događaja.

Brojčani ekvivalent ocjene

Svakoj ocjeni prema ERCS-u dodijeljena je odgovarajuća brojčana vrijednost razmjera rizika radi lakše agregacije i brojčane analize višestrukih događaja s ocjenom prema ERCS-u:

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

Odgovarajuća brojčana vrijednost stupca 10 i retka A u matrici je 0.