

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2020/2034 DELLA COMMISSIONE

del 6 ottobre 2020

**che integra il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 7, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione, in stretta cooperazione con gli Stati membri e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea («Agenzia») tramite la rete di analisti della sicurezza aerea, ha sviluppato una metodologia per la classificazione degli eventi in funzione dei rischi per la sicurezza, tenendo conto della necessaria compatibilità con i sistemi di classificazione dei rischi esistenti. Il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi (ERCS) è stato sviluppato entro il 15 maggio 2017 conformemente al termine di cui all'articolo 7, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 376/2014. Il presente regolamento dovrebbe ora istituire l'ERCS.
- (2) L'ERCS dovrebbe fornire sostegno alle autorità competenti degli Stati membri e all'Agenzia nella valutazione degli eventi e il suo scopo principale dovrebbe essere l'individuazione e la classificazione in modo armonizzato del livello di rischio derivante da ciascun evento in relazione alla sicurezza aerea. Il suo scopo non dovrebbe essere l'individuazione dell'esito dell'evento.
- (3) L'ERCS dovrebbe inoltre consentire di individuare gli interventi rapidi necessari in risposta ad eventi ad alto rischio per la sicurezza. Esso dovrebbe inoltre consentire l'individuazione delle aree di rischio principali a partire da informazioni aggregate e l'individuazione e il confronto dei loro livelli di rischio.
- (4) L'ERCS dovrebbe facilitare un approccio integrato e armonizzato alla gestione del rischio in tutto il sistema aeronautico europeo e pertanto consentire alle autorità competenti degli Stati membri e all'Agenzia di concentrarsi sugli sforzi volti a migliorare la sicurezza in modo armonizzato nel contesto del piano europeo per la sicurezza aerea di cui all'articolo 6 del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

- (5) Il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione<sup>(?)</sup>, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo, indica il tasso di invasioni di pista e il tasso di violazioni dei minimi di separazione a livello dell'Unione con un impatto sulla sicurezza quali indicatori da monitorare su base annua nel corso del terzo periodo di riferimento (RP3), che comprende gli anni civili dal 2020 al 2024 inclusi. Il presente regolamento dovrebbe essere applicato a decorrere dal 1° gennaio 2021 per allineare l'uso dell'ERCS all'avvio del secondo periodo annuale di monitoraggio dell'RP3 e garantire una valutazione armonizzata degli eventi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

##### **Oggetto**

Il presente regolamento istituisce il sistema europeo comune per la classificazione dei rischi (ERCS) volto a determinare il rischio per la sicurezza posto da un evento.

#### *Articolo 2*

##### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- (1) «sistema europeo per la classificazione dei rischi» o «ERCS»: la metodologia applicata per valutare, sotto forma di un punteggio di rischio per la sicurezza, il rischio per l'aviazione civile derivante da un evento;
- (2) «matrice ERCS»: una griglia composta dalle variabili di cui all'articolo 3, paragrafo 3, che serve a illustrare il punteggio di rischio per la sicurezza;
- (3) «punteggio di rischio per la sicurezza»: il risultato della classificazione del rischio di un evento, ottenuto combinando i valori delle variabili di cui all'articolo 3, paragrafo 3;
- (4) «zona ad alto rischio»: una zona in cui l'impatto di un aeromobile causerebbe numerose lesioni e/o un elevato numero di decessi, a causa della natura delle attività in tale zona, ad esempio per la presenza di impianti chimici o nucleari;
- (5) «zona popolata»: una zona caratterizzata da edifici raggruppati o sparsi e dalla presenza permanente di popolazione umana, quale una città, un insediamento o un villaggio;
- (6) «lesione invalidante»: una lesione che riduce la qualità di vita della persona in ragione della riduzione della mobilità o della capacità cognitiva o fisica nella vita quotidiana.

#### *Articolo 3*

##### **Sistema comune europeo per la classificazione dei rischi**

1. L'ERCS è definito in dettaglio nell'allegato.
2. L'ERCS prende in considerazione il rischio per la sicurezza derivante da un evento e non il suo esito effettivo. In base alla valutazione di ciascun evento si determina l'esito peggiore possibile che l'evento avrebbe potuto provocare in caso di incidente e quanto l'evento si sia avvicinato a tale esito.
3. L'ERCS è basato sulla matrice ERCS composta dalle due variabili seguenti:
  - a) gravità: individuazione dell'esito peggiore possibile in caso di incidente derivante dall'evento oggetto di valutazione se quest'ultimo avesse provocato un incidente;
  - b) probabilità: individuazione della probabilità che l'evento oggetto di valutazione provochi l'esito peggiore possibile in caso di incidente di cui alla lettera a).

<sup>(?)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 (GU L 56 del 25.2.2019, pag. 1).

*Articolo 4***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2021.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 6 ottobre 2020

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ALLEGATO

**Sistema comune europeo per la classificazione dei rischi (ERCS)**

L'ERCS deve essere costituito dalle due fasi seguenti:

FASE 1: determinazione dei valori delle due variabili: gravità e probabilità;

FASE 2: assegnazione del punteggio di rischio per la sicurezza mediante la matrice ERCS in base ai due valori determinati delle variabili.

## FASE 1: DETERMINAZIONE DEI VALORI DELLE VARIABILI

## 1. Gravità dell'esito potenziale in caso di incidente

## 1.1. Individuazione

L'individuazione della gravità dell'esito potenziale in caso di incidente deve essere effettuata mediante le due fasi seguenti:

- a) la determinazione del tipo di incidente più probabile che l'evento oggetto di valutazione avrebbe potuto provocare (la cosiddetta «area di rischio principale»);
- b) la determinazione delle potenziali perdite di vite umane in base alle dimensioni dell'aeromobile e alla vicinanza a zone popolate o ad alto rischio.

Le aree di rischio principali sono le seguenti:

- a. collisione in volo: collisione tra aeromobili che si verifica quando entrambi gli aeromobili sono in volo, oppure tra aeromobili e altri oggetti in volo (esclusi uccelli e fauna selvatica);
- b. assetto inusuale dell'aeromobile: uno stato indesiderato dell'aeromobile caratterizzato da scostamenti non intenzionali dai parametri rilevati abitualmente nel corso delle operazioni, che potrebbe in ultima istanza causare un impatto non controllato con il suolo;
- c. collisione sulla pista: una collisione tra un aeromobile e un altro oggetto (altri aeromobili, veicoli ecc.) o una persona, che si verifica sulla pista di un aeroporto o su un'altra zona di atterraggio predesignata. Non comprende le collisioni con uccelli o fauna selvatica;
- d. uscita di pista: un evento che si verifica quando un aeromobile lascia la pista o l'area di movimento di un aeroporto o la superficie di atterraggio di qualsiasi altra area di atterraggio predesignata, senza essere in volo. Comprende gli atterraggi verticali ad alto impatto per gli aerogiri o gli aeromobili a decollo e atterraggio verticale, i palloni o i dirigibili;
- e. incendio, fumo e pressurizzazione: un evento che comprende i casi in cui la presenza di incendi, fumo, esalazioni o situazioni collegate alla pressurizzazione possono risultare incompatibili con la vita umana. Sono compresi gli eventi in cui gli incendi, il fumo o le esalazioni che interessano qualsiasi parte di un aeromobile, in volo o a terra, non sono provocati da un impatto o da atti dolosi;
- f. danneggiamento a terra: danneggiamento di un aeromobile provocato dall'utilizzo dello stesso a terra su qualsiasi area diversa da una pista o da un'area di atterraggio predesignata, nonché da danni durante la manutenzione;
- g. collisione in volo con ostacoli: collisione tra un aeromobile in volo e ostacoli che si elevano dalla superficie terrestre. Gli ostacoli comprendono gli edifici alti, gli alberi, i cavi elettrici e delle telecomunicazioni e le antenne, nonché gli oggetti ancorati a terra;
- h. collisione con il suolo: un evento in cui un aeromobile in volo urta il suolo, senza indicazione del fatto che l'equipaggio non sia stato in grado di controllare l'aeromobile. Sono compresi i casi in cui l'equipaggio è disturbato da illusioni ottiche o ambiente visivo degradato;
- i. altre lesioni: un evento in cui si sono verificate lesioni mortali o non mortali, che non rientra in nessun'altra area di rischio principale;
- j. security: un atto di interferenza illecita nei confronti dell'aviazione civile. Sono compresi tutti gli inconvenienti e le violazioni relativi alla sorveglianza e alla protezione, al controllo degli accessi, allo screening, all'attuazione dei controlli di sicurezza e a qualsiasi altro atto inteso a causare la distruzione dolosa o vandalica di aeromobili e di beni, mettendo in pericolo l'aviazione civile e le sue strutture o provocando interferenze illecite nei confronti delle stesse. Sono compresi sia gli eventi relativi alla sicurezza fisica sia quelli relativi alla cibersicurezza.

Le potenziali perdite di vite umane devono essere classificate come segue:

- a) più di 100 possibili decessi - laddove l'evento oggetto di valutazione comprende almeno uno dei seguenti casi:
  - un aeromobile certificato di grandi dimensioni con a bordo più di 100 potenziali passeggeri;
  - un aeromobile di dimensioni equivalenti per il trasporto di merci;
  - un aeromobile di qualsiasi tipo coinvolto in un evento in una zona densamente popolata e/o in una zona ad alto rischio;
  - qualsiasi situazione che coinvolge un qualsiasi tipo di aeromobile in cui sono possibili più di 100 decessi;
- b) tra 20 e 100 possibili decessi - laddove l'evento oggetto di valutazione comprende almeno uno dei seguenti casi:
  - un aeromobile certificato di medie dimensioni con a bordo da 20 a 100 potenziali passeggeri o un aeromobile di dimensioni equivalenti per il trasporto di merci;
  - qualsiasi situazione in cui sono possibili da 20 a 100 decessi;
- c) tra 2 e 19 possibili decessi - laddove l'evento oggetto di valutazione comprende almeno uno dei seguenti casi:
  - un aeromobile certificato di piccole dimensioni con a bordo fino a 19 potenziali passeggeri;
  - un aeromobile di dimensioni equivalenti per il trasporto di merci;
  - qualsiasi situazione in cui sono possibili da 2 a 19 decessi;
- d) 1 possibile decesso - laddove l'evento oggetto di valutazione comprende almeno uno dei seguenti casi:
  - un aeromobile non certificato, ossia non soggetto ai requisiti di certificazione dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea;
  - qualsiasi situazione in cui è possibile un solo decesso;
- e) 0 possibili decessi - qualora l'evento oggetto di valutazione provochi esclusivamente lesioni personali, indipendentemente dal numero di lesioni gravi e lievi, purché non vi siano decessi.

## 1.2. Determinazione

La gravità dell'incidente deve essere espressa mediante uno dei seguenti indici di gravità:

- «**A**», che indica che un incidente non è probabile;
- «**E**», che indica un incidente che comporta lesioni minori e gravi (non invalidanti) o che provoca danni minori all'aeromobile;
- «**I**», che indica un incidente che comporta un unico decesso o lesione invalidante o che provoca danni rilevanti;
- «**M**», che indica un incidente grave con un numero limitato di decessi o lesioni invalidanti o che provoca la distruzione dell'aeromobile;
- «**S**», che indica un incidente significativo, potenzialmente in grado di provocare decessi e lesioni;
- «**X**», che indica un incidente estremo catastrofico, potenzialmente in grado di provocare un numero significativo di decessi.

L'indice di gravità è determinato combinando l'area di rischio principale e la potenziale perdita di vite umane, secondo quanto indicato nella tabella seguente:

| AREA DI RISCHIO                  | CATEGORIA                      | INDICE DI GRAVITÀ |
|----------------------------------|--------------------------------|-------------------|
| Collisione in volo               | Più di 100 possibili decessi   | X                 |
|                                  | Tra 20 e 100 possibili decessi | S                 |
|                                  | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                  | 1 possibile decesso            | I                 |
| Assetto inusuale dell'aeromobile | Più di 100 possibili decessi   | X                 |
|                                  | Tra 20 e 100 possibili decessi | S                 |
|                                  | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                  | 1 possibile decesso            | I                 |

| AREA DI RISCHIO                   | CATEGORIA                      | INDICE DI GRAVITÀ |
|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------|
| Collisione sulla pista            | Più di 100 possibili decessi   | X                 |
|                                   | Tra 20 e 100 possibili decessi | S                 |
|                                   | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                   | 1 possibile decesso            | I                 |
|                                   | 0 possibili decessi            | E                 |
| Uscite di pista                   | Tra 20 e 100 possibili decessi | S                 |
|                                   | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                   | 1 possibile decesso            | I                 |
|                                   | 0 possibili decessi            | E                 |
| Incendio, fumo e pressurizzazione | Più di 100 possibili decessi   | X                 |
|                                   | Tra 20 e 100 possibili decessi | S                 |
|                                   | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                   | 1 possibile decesso            | I                 |
| Danneggiamento a terra            | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                   | 1 possibile decesso            | I                 |
|                                   | 0 possibili decessi            | E                 |
| Collisione in volo con ostacoli   | Più di 100 possibili decessi   | X                 |
|                                   | Tra 20 e 100 possibili decessi | S                 |
|                                   | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                   | 1 possibile decesso            | I                 |
| Collisione con il suolo           | Più di 100 possibili decessi   | X                 |
|                                   | Tra 20 e 100 possibili decessi | S                 |
|                                   | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                   | 1 possibile decesso            | I                 |
| Altre lesioni                     | Tra 20 e 100 possibili decessi | S                 |
|                                   | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                   | 1 possibile decesso            | I                 |
|                                   | 0 possibili decessi            | E                 |
| Security                          | Più di 100 possibili decessi   | X                 |
|                                   | Tra 20 e 100 possibili decessi | S                 |
|                                   | Tra 2 e 19 possibili decessi   | M                 |
|                                   | 1 possibile decesso            | I                 |
|                                   | 0 possibili decessi            | E                 |

2. Probabilità dell'esito potenziale in caso di incidente

La probabilità dell'esito peggiore possibile in caso di incidente deve essere determinata utilizzando il modello a barriere ERCS di cui alla sezione 2.1.

## 2.1. Modello a barriere ERCS

Lo scopo del modello a barriere ERCS è di valutare l'efficacia (vale a dire il numero e la forza) delle barriere rimanenti tra l'evento effettivo e l'esito peggiore possibile in caso di incidente nel sistema di sicurezza illustrato nella tabella di cui alla sezione 2.1.1. In ultima istanza il modello a barriere ERCS deve determinare quanto l'evento oggetto di valutazione si sia avvicinato al potenziale incidente.

### 2.1.1. Barriere

Il modello a barriere ERCS è costituito da 8 barriere, ordinate in sequenza logica e ponderate secondo la seguente tabella:

| Numero della barriera | Barriera   | Peso della barriera |
|-----------------------|--|---------------------|
| 1                     | «Progettazione degli aeromobili, delle apparecchiature e delle infrastrutture», comprendente la manutenzione e gli interventi di correzione, il sostegno alle operazioni, la prevenzione di problemi relativi a fattori tecnici che potrebbero causare un incidente. | 5                   |
| 2                     | «Pianificazione tattica», comprendente la pianificazione organizzativa e individuale precedente il volo o altre attività operative a sostegno della riduzione delle cause e dei fattori che contribuiscono agli incidenti.   | 2                   |
| 3                     | «Regolamenti, procedure, processi», comprendente norme, procedure e regolamenti che sono efficaci, comprensibili e disponibili (ad esclusione dell'uso di procedure per le barriere di recupero) e che vengono rispettati.   | 3                   |
| 4                     | «Azione e consapevolezza situazionale», comprendente la sorveglianza umana per le minacce operative, che garantisce l'individuazione dei pericoli operativi e un'azione efficace per la prevenzione degli incidenti.   | 2                   |
| 5                     | «Azione e funzionamento dei sistemi di avvertimento» che potrebbero prevenire un incidente e che sono idonei allo scopo, funzionanti e operativi e che vengono rispettati.   | 3                   |
| 6                     | «Recupero tardivo da una potenziale situazione di incidente»   | 1                   |
| 7                     | «Protezioni», comprendenti barriere immateriali o situazioni casuali che, al verificarsi di un evento, ne attenuino gli esiti o impediscano l'aggravarsi dello stesso.   | 1                   |
| 8                     | «Evento a basso livello di energia» ottiene lo stesso punteggio di «Protezioni», ma solo per le aree di rischio principale a bassa energia (danneggiamento a terra, uscite di pista, lesioni).<br>«Non pertinente» per tutte le altre aree di rischio principali.    | 1                   |

### 2.1.2. Efficacia delle barriere

L'efficacia di ciascuna barriera è definita come segue:

- **«Stopped»** (evento arrestato): se la barriera ha impedito il verificarsi dell'incidente;
- **«Remaining Known»** (rimanente nota): se è noto che la barriera è rimasta tra l'evento oggetto di valutazione e l'esito potenziale in caso di incidente;
- **«Remaining Assumed»** (rimanente presunta): se si presume che la barriera sia rimasta tra l'evento oggetto di valutazione e l'esito potenziale in caso di incidente;
- **«Failed Known»** (fallimento noto): se è noto che la barriera ha fallito;
- **«Failed Assumed»** (fallimento presunto): se si presume che la barriera abbia fallito, anche se non sono disponibili informazioni o se queste non sono sufficienti per determinarlo;
- **«Not Applicable»** (non pertinente): se la barriera non è pertinente per l'evento oggetto di valutazione.

### 2.1.3. Valutazione delle barriere

Le barriere devono essere valutate in due fasi.

Fase 1: individuare quale delle barriere di cui alla tabella nella sezione 2.1.1 (1-8) ha arrestato l'evento prima che questo provocasse l'esito potenziale in caso di incidente («barriera di arresto»).

Fase 2: individuare, conformemente al punto 2.1.2, l'efficacia delle barriere rimanenti. Le barriere rimanenti sono le barriere di cui alla tabella nella sezione 2.1.1 che sono poste tra la barriera di arresto e l'esito potenziale in caso di incidente. Non si considera che le barriere di cui alla tabella nella sezione 2.1.1 che sono poste prima della barriera di arresto abbiano contribuito a prevenire l'esito potenziale in caso di incidente; tali barriere non devono pertanto essere classificate come «Stopped» o «Remaining».

### 2.2. Calcolo

La probabilità dell'esito potenziale in caso di incidente è il valore numerico risultante dalle fasi indicate di seguito.

Fase 1: la somma di tutti i pesi (da 1 a 5) di cui alla tabella nella sezione 2.1.1 assegnati a tutte le barriere valutate che sono state classificate come «Stopped», «Remaining known» o «Remaining assumed». Le barriere «Failed» e «Not Applicable» non devono essere conteggiate ai fini del punteggio finale, in quanto tali barriere non avrebbero potuto prevenire l'incidente. La somma risultante dei pesi delle barriere è un valore numerico tra 0 e 18.

Fase 2: la somma dei pesi delle barriere corrisponde a un punteggio della barriera tra 0 e 9 secondo la seguente tabella, che comprende l'intera gamma tra barriere rimanenti forti e deboli.

| Somma dei pesi delle barriere  | Punteggio della barriera corrispondente |
|--|---|
| 0 Nessuna barriera rimanente. Si è verificato l'esito peggiore possibile in caso di incidente. | 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                                       |

#### FASE 2: ATTRIBUZIONE DEL PUNTEGGIO DI RISCHIO PER LA SICUREZZA ALL'INTERNO DELLA MATRICE ERCS

Il punteggio di rischio per la sicurezza è un valore espresso da due caratteri: il primo corrisponde al valore alfabetico risultante dal calcolo della gravità dell'evento (indice di gravità da A a X) e il secondo rappresenta il valore numerico risultante dal calcolo del corrispondente punteggio dell'evento (da 0 a 9).

Il punteggio di rischio per la sicurezza deve essere inserito nella matrice ERCS.

Per ciascun dato punteggio di rischio per la sicurezza esiste anche un punteggio numerico equivalente che può essere usato a fini di aggregazione e analisi ed è illustrato di seguito alla voce «**Punteggio numerico equivalente**».

Nella matrice ERCS sono riportati il punteggio di rischio per la sicurezza e i valori numerici associati di un evento come segue:

| GRAVITÀ  |  | CLASSIFICAZIONE (Punteggio ERCS)             |       |       |       |      |     |     |     |     |    |    |
|--|--|--|-------|-------|-------|------|-----|-----|-----|-----|----|----|
| Esito potenziale in caso di incidente  | Indice   |  |       |       |       |      |     |     |     |     |    |    |
| Incidente estremo catastrofico, potenzialmente in grado di provocare un numero significativo di decessi (100+)             | <b>X</b>                                       | In attesa della valutazione del rischio      | X9    | X8    | X7    | X6   | X5  | X4  | X3  | X2  | X1 | X0 |
|  |  |  | S9    | S8    | S7    | S6   | S5  | S4  | S3  | S2  | S1 | S0 |
|  |  |  | M9    | M8    | M7    | M6   | M5  | M4  | M3  | M2  | M1 | M0 |
|  |  |  | I9    | I8    | I7    | I6   | I5  | I4  | I3  | I2  | I1 | I0 |
|  |  |  | E9    | E8    | E7    | E6   | E5  | E4  | E3  | E2  | E1 | E0 |
| Incidente grave con un numero limitato di decessi (2-19), lesioni invalidanti o che provoca la distruzione dell'aeromobile | <b>M</b>                                       |  |       |       |       |      |     |     |     |     |    |    |
| Incidente che comporta un unico decesso, lesione invalidante o che provoca danni rilevanti all'aeromobile                  | <b>I</b>                                       |  |       |       |       |      |     |     |     |     |    |    |
| Incidente che comporta lesioni minori e gravi (non invalidanti) o che provoca danni minori all'aeromobile                  | <b>E</b>                                       |  |       |       |       |      |     |     |     |     |    |    |
| Incidente non probabile  | <b>A</b>                                       | <i>Nessuna implicazione per la sicurezza</i> |       |       |       |      |     |     |     |     |    |    |
|  | <b>Punteggio della barriera corrispondente</b> | 9  | 8     | 7     | 6     | 5    | 4   | 3   | 2   | 1   | 0  |    |
|  | <b>Somma dei pesi delle barriere</b>           | 17-18  | 15-16 | 13-14 | 11-12 | 9-10 | 7-8 | 5-6 | 3-4 | 1-2 | 0  |    |
| <b>PROBABILITÀ DELL'ESITO POTENZIALE IN CASO DI INCIDENTE</b>  |  |  |       |       |       |      |     |     |     |     |    |    |

Oltre al punteggio di rischio per la sicurezza, e per facilitare la determinazione dell'urgenza dell'azione raccomandata che deve essere attribuita all'evento, nella matrice dell'ERCS potrebbero essere utilizzati i seguenti tre colori:

| Colore | Punteggio ERCS   | Significato   |
|--------|--|---|
| ROSSO  | X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0                         | Rischio alto. Eventi che presentano il rischio più alto.      |
| GIALLO | X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1                     | Rischio elevato. Eventi che presentano un rischio intermedio. |
| VERDE  | da X5 a X9, da S5 a S9, da M4 a M9, da I3 a I9, da E2 a E9 | Eventi che presentano un rischio basso.                       |

L'area verde della matrice contiene i valori di rischio più bassi. Essi forniscono dati per un'analisi approfondita degli eventi relativi alla sicurezza che, da soli o insieme ad altri eventi, potrebbero aumentare i valori di rischio di tali eventi.

#### **Punteggio numerico equivalente**

A ciascun punteggio ERCS è assegnato un valore numerico corrispondente che rappresenta l'entità del rischio, al fine di facilitare l'aggregazione e l'analisi numerica di molteplici eventi con un punteggio ERCS:

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

Sia la colonna 10 che la riga A della matrice recano il valore 0 come valore numerico corrispondente.