

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) 2020/2034

2020 m. spalio 6 d.

kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 papildomas nuostatomis dėl bendros Europos rizikos klasifikacijos sistemos

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007 ⁽¹⁾, ypač į jo 7 straipsnio 6 dalį,

kadangi:

- (1) Komisija, per Aviacijos saugos analitikų tinklą glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – Agentūra), parengė saugos rizika grindžiamos įvykių klasifikacijos metodiką, atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti jos suderinamumą su jau taikomomis rizikos klasifikavimo sistemomis. Bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema (toliau – ERKS) parengta iki 2017 m. gegužės 15 d., atsižvelgiant į Reglamento (ES) Nr. 376/2014 7 straipsnio 5 dalyje nustatytą tikslinę datą. ERKS turėtų būti nustatyta šiame reglamente;
- (2) ji turėtų padėti valstybių narių kompetentingoms institucijoms ir Agentūrai vertinti įvykius; pagrindinis jos tikslas turėtų būti darniai nustatyti ir klasifikuoti kiekvieno įvykio keliamos rizikos aviacijos saugai lygį. Ji neturėtų būti naudojama įvykio padariniams nustatyti;
- (3) ERKS taip pat turėtų sudaryti sąlygas nustatyti skubius veiksmus, kurių reikia imtis reaguojant į didelės rizikos saugos įvykius. Ji taip pat turėtų suteikti galimybę remiantis suvestine informacija nustatyti pagrindines rizikos sritis ir nustatyti bei palyginti jų rizikos lygius;
- (4) ERKS turėtų sudaryti palankesnes sąlygas laikytis integruoto ir suderinto požiūrio į rizikos valdymą visoje Europos aviacijos sistemoje, todėl valstybių narių kompetentingos institucijos ir Agentūra galėtų sutelkti dėmesį į darniai vykdomą saugos gerinimo veiklą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 ⁽²⁾ 6 straipsnyje nurodytą Europos aviacijos saugos planą;

⁽¹⁾ OL L 122, 2014 4 24, p. 18.

⁽²⁾ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

- (5) Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/317⁽³⁾, kuriuo nustatoma Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistema, nustatyti įsibrovimų į kilimo ir tūpimo taką ir skirstymo minimumo pažeidimų, darančių poveikį saugai, rodikliai Sąjungos lygmeniu – tai yra kasmet tikrintini rodikliai trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu, kuris apima 2020–2024 kalendorinius metus. siekiant ERKS taikymą suderinti su trečiojo ataskaitinio laikotarpio antrojo metinio stebėsenos laikotarpio pradžia ir užtikrinti darnų įvykių vertinimą, šis reglamentas turėtų būti taikomas nuo 2021 m. sausio 1 d.,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatoma bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema (ERKS), skirta įvykio saugos rizikai nustatyti.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) Europos rizikos klasifikacijos sistema (ERKS) – metodika, pagal kurią civilinei aviacijai įvykio keliami rizika vertinama suteikiant saugos rizikos įvertį;
- 2) ERKS matrica – iš 3 straipsnio 3 dalyje aprašytų kintamųjų sudaryta lentelė, naudojama saugos rizikos įverčiui iliustruoti;
- 3) saugos rizikos įvertis – įvykio rizikos klasifikacijos rezultatas, gautas sudėjus 3 straipsnio 3 dalyje aprašytų kintamųjų vertes;
- 4) didelės rizikos vietovė – vietovė, kurioje dėl orlaivio smūgio daug žmonių patirtų sužalojimų arba daug žmonių žūtų (arba ir viena, ir kita) dėl toje vietovėje vykdomos veiklos pobūdžio (pavyzdžiui, branduolinės elektrinės ar chemijos gamyklos eksploatavimo);
- 5) apgyvendinta vietovė – vietovė su pastatų grupėmis ar vienas nuo kito nutolusiais pastatais, kurioje yra nuolatinių gyventojų (pavyzdžiui, miestas, gyvenvietė ar kaimas);
- 6) gyvenimo kokybę pakeitęs sužalojimas – sužalojimas, dėl kurio pablogėja asmens gyvenimo kokybė: sumažėja judumas arba kognityviniai gebėjimai ar fizinis pajėgumas kasdieniame gyvenime.

3 straipsnis

Bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema

1. ERKS išdėstyta priede.
2. ERKS yra skirta įvykio saugos rizikai, o ne faktiniams jo padariniams vertinti. Vertinant kiekvieną įvykį nustatoma blogiausia tikėtina dėl įvykio galėjusi kilti avarija ir tai, kiek trūko, kad įvykis būtų sukėlęs tą avariją.
3. ERKS grindžiama ERKS matrica, kurią sudaro šie du kintamieji:
 - a) sunkumas: nustatoma blogiausia tikėtina avarija, kuri būtų kilusi, jei vertinamas įvykis būtų sukėlęs avariją;
 - b) tikimybė: nustatoma tikimybė, kad dėl vertinamo įvykio kils a punkte nurodyta blogiausia tikėtina avarija.

⁽³⁾ 2019 m. vasario 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/317, kuriuo nustatoma Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistema ir panaikinami įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 390/2013 ir (ES) Nr. 391/2013 (OL L 56, 2019 2 25, p. 1).

4 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2021 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2020 m. spalio 6 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

PRIEDAS

Bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema

ERKS naudojama dviem etapais:

1 ETAPAS. Nustatomos šių dviejų kintamųjų vertės: sunkumo ir tikimybės.

2 ETAPAS. Remiantis dviem nustatytais kintamųjų vertėmis pagal ERKS matricą įvertinama saugos rizika.

1 ETAPAS. KINTAMŪJŲ VERČIŲ NUSTATYMAS**1. Galimos avarijos sunkumas****1.1. Nustatymas**

Galimos avarijos sunkumas nustatomas dviem etapais:

- a) nustatomas labiausiai tikėtinas dėl vertinamo įvykio galėjusios kilti avarijos tipas (vadinamoji pagrindinė rizikos sritis);
- b) nustatoma žūčių potencialo kategorija, atsižvelgiant į orlaivio dydį ir apgyvendintų arba didelės rizikos vietovių artumą.

Pagrindinės rizikos sritys yra:

- a) susidūrimas ore: orlaivių susidūrimas, kai abu orlaiviai yra ore; arba orlaivių ir kitų ore esančių objektų (išskyrus paukščius ir laukinius gyvūnus) susidūrimas;
- b) kritinė orlaivio būklė: nepageidaujama orlaivio būseną, kuriai būdingi netyčiniai nukrypimai nuo įprastų skrydžio parametrų ir dėl kurios orlaivis galiausiai gali nekontroliuojamai atsitrekti į žemę;
- c) susidūrimas ant kilimo ir tūpimo tako: orlaivio susidūrimas su kitu objektu (kitu orlaiviu, transporto priemone ir kt.) arba asmeniu ant aerodromo kilimo ir tūpimo tako arba kitoje iš anksto nustatytoje tūpimo zonoje. Tokie susidūrimai neapima susidūrimų su paukščiais ar laukiniais gyvūnais;
- d) išriedėjimas: įvykis, kai orlaivis išrieda iš aerodromo kilimo ir tūpimo tako ar judėjimo lauko arba iš bet kurio kitos iš anksto nustatytos tūpimo zonos tūpimo paviršiaus, dar nepakilęs į orą. Tokie įvykiai apima sukasparnių arba vertikalios kilimo ir tūpimo orlaivių ir oro balionų arba dirižablių didelio smūgio vertikaliojo tūpimo įvykius;
- e) ugnis, dūmai ir slėgio palaikymas: įvykis, susijęs su gaisro, dūmų, garų ar slėgio palaikymo atvejais, kurie gali būti pavojingi žmogaus gyvybei. Tokie įvykiai apima įvykius, susijusius su gaisru, dūmais ar garais, paveikusiais bet kurią orlaivio dalį skrydžio metu ar ant žemės, kai tai nėra smūgio ar piktavališkų veiksmų rezultatas;
- f) ant žemės padaryta žala: žala orlaiviui, padaryta naudojant orlaivį ant žemės bet kurioje kitoje antžeminėje zonoje nei kilimo ir tūpimo takas arba iš anksto nustatyta tūpimo zona, taip pat žala, padaryta atliekant techninę priežiūrą;
- g) atsitreškimas į kliūtis skrydžio metu: ore esančio orlaivio atsitreškimas į kliūtis, kyšančias virš žemės paviršiaus. Kliūtys apima aukštus pastatus, medžius, elektros kabelius, telegrafo laidus ir antenas, taip pat prištus objektus;
- h) atsitreškimas į žemės paviršių: įvykis, kai ore esantis orlaivis atsitreškia į žemės paviršių, nesant požymių, kad skrydžio įgula buvo nepajėgi valdyti orlaivio. Tai apima atvejus, kai skrydžio įgula būna paveikta optinės apgaulės arba blogo matomumo;
- i) kiti sužalojimai: įvykis, kai buvo padaryti mirtini arba nemirtini sužalojimai, kurių negalima priskirti prie jokios kitos pagrindinės rizikos srities;
- j) saugumas: neteisėta veika prieš civilinę aviaciją. Ji apima visus incidentus ir pažeidimus, susijusius su stebėjimu ir apsauga, patekimo kontrole, tikrinimu, saugumo kontrolės įgyvendinimu, taip pat visus kitus veiksmus, kuriais siekiama piktavališkai ar be priežasties sunaikinti orlaivį bei turtą ir dėl kurių sukeliamas pavojus arba vykdoma neteisėta veika prieš civilinę aviaciją ir jos infrastruktūrą. Tokie įvykiai apima ir fizinio, ir kibernetinio saugumo įvykius.

Žūčių potencialas skirstomas į šias kategorijas:

- a) daugiau kaip 100 galimų žūčių: vertinamas įvykis yra susijęs bent su vienu iš šių elementų:
- vienu dideliu sertifikuotu orlaiviu, kuriuo gali skristi daugiau kaip 100 keleivių,
 - lygiaverčio dydžio kroviniu orlaiviu,
 - vienu bet kurio tipo orlaiviu tankiai apgyvendintoje vietovėje arba didelės rizikos vietovėje (ar abiejų rūšių vietovėje),
 - su bet kurio tipo orlaiviu susijusia situacija, kai gali žūti daugiau kaip 100 žmonių;
- b) 20–100 galimų žūčių: vertinamas įvykis yra susijęs bent su vienu iš šių elementų:
- vienu vidutinio dydžio sertifikuotu orlaiviu, kuriuo gali skristi 20–100 keleivių, arba lygiaverčio dydžio kroviniu orlaiviu,
 - bet kokia situacija, kai gali žūti nuo 20 iki 100 žmonių;
- c) 2–19 galimų žūčių: vertinamas įvykis yra susijęs bent su vienu iš šių elementų:
- vienu mažu sertifikuotu orlaiviu, kuriuo gali skristi iki 19 keleivių,
 - lygiaverčio dydžio kroviniu orlaiviu,
 - bet kokia situacija, kai gali žūti nuo 2 iki 19 žmonių;
- d) 1 galima žūtis: vertinamas įvykis yra susijęs bent su vienu iš šių elementų:
- vienu nesertifikuotu orlaiviu, t. y. orlaiviu, kuriam netaikomi Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros sertifikavimo reikalavimai,
 - bet kokia situacija, kai gali žūti vienas žmogus;
- e) 0 galimų žūčių: vertinamas įvykis yra susijęs tik su asmens sužalojimais, neatsižvelgiant į nedidelių ir sunkių sužalojimų skaičių, jei nėra žūčių.

1.2. Nustatymas

Avarijos sunkumas įvertinamas priskiriant jam vieną iš šių sunkumo įverčių:

- „A“ – avarijos tikimybė yra nulinė,
- „E“ – avarija, per kurią patiriama nedidelių ir sunkių sužalojimų (nepakeitusių gyvenimo kokybės) arba padaroma nedidelė žala orlaiviui,
- „I“ – avarija, per kurią žūva vienas žmogus, padaromas vienas gyvenimo kokybę pakeitęs sužalojimas arba didelė žala,
- „M“ – didelė avarija, per kurią žūva nedidelis skaičius žmonių, padaromas nedidelis skaičius gyvenimo kokybę pakeitusių sužalojimų arba sunaikinamas orlaivis,
- „S“ – reikšmingo masto avarija, per kurią gali žūti ir būti sužaloti žmonės,;
- „X“ – itin pražūtinga avarija, per kurią gali žūti daug žmonių.

Sunkumo įvertis apskaičiuojamas derinant pagrindinę rizikos sritį ir galimų žūčių skaičių, kaip nurodyta šioje lentelėje:

PAGRINDINĖ RIZIKOS SRITIS	KATEGORIJA	SUNKUMO ĮVERTIS
Susidūrimas ore	Daugiau kaip 100 galimų žūčių	X
	20–100 galimų žūčių	S
	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I
Kritinė orlaivio būklė	Daugiau kaip 100 galimų žūčių	X
	20–100 galimų žūčių	S
	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I

PAGRINDINĖ RIZIKOS SRITIS	KATEGORIJA	SUNKUMO ĮVERTIS
Susidūrimas ant kilimo ir tūpimo tako	Daugiau kaip 100 galimų žūčių	X
	20–100 galimų žūčių	S
	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I
	0 galimų žūčių	E
Išriedėjimas	20–100 galimų žūčių	S
	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I
	0 galimų žūčių	E
Ugnis, dūmai ir slėgio palaikymas	Daugiau kaip 100 galimų žūčių	X
	20–100 galimų žūčių	S
	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I
Ant žemės padaryta žala	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I
	0 galimų žūčių	E
Atsitrenkimas į kliūtis skrydžio metu	Daugiau kaip 100 galimų žūčių	X
	20–100 galimų žūčių	S
	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I
Atsitrenkimas į žemės paviršių	Daugiau kaip 100 galimų žūčių	X
	20–100 galimų žūčių	S
	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I
Kiti sužalojimai	20–100 galimų žūčių	S
	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I
	0 galimų žūčių	E
Saugumas	Daugiau kaip 100 galimų žūčių	X
	20–100 galimų žūčių	S
	2–19 galimų žūčių	M
	1 galima žūtis	I
	0 galimų žūčių	E

2. Galimos avarijos tikimybė

Blogiausios tikėtinos avarijos tikimybė nustatoma naudojant 2.1 skirsnyje apibrėžtą ERKS barjerų modelį.

2.1. ERKS barjerų modelis

ERKS barjerų modelio paskirtis – įvertinti 2.1.1 skirsnyje pateiktoje lentelėje nurodytų saugos sistemos barjerų, kurie išliko tarp faktinio įvykio ir blogiausios tikėtinos avarijos, veiksmingumą (t. y. jų skaičių ir tvirtumą). Galutinis ERKS barjero modelio tikslas yra nustatyti, kiek trūko, kad dėl vertinamo įvykio būtų kilusi avarija.

2.1.1. Barjerai

ERKS barjerų modelių sudaro 8 barjerai, išdėstyti logine seka ir įvertinti pagal šią lentelę:

Barjero numeris	Barjeras	Barjero svorinis koeficientas
1	Orlaivių, įrangos ir infrastruktūros projektavimas (angl. <i>Aircraft, equipment and infrastructure design</i>) apima techninę priežiūrą ir taisyimą, operacinę paramą, problemų, susijusių su techniniais veiksniais, dėl kurių gali įvykti avarija, prevenciją.	5
2	Taktinis planavimas (angl. <i>Tactical planning</i>) apima organizacinį ir individualų planavimą prieš skrydį arba kitą operatyvinę veiklą, padedantį mažinti avarijų priežasčių ir veiksnių skaičių.	2
3	Normos, procedūros, procesai (angl. <i>Regulations, procedures, processes</i>) apima veiksmingas, suprantamas ir prieinamas normas, procedūras ir procesus, kurių laikomasi (išskyrus procedūras, susijusias su saugios padėties atkūrimo barjeriais, naudojimą).	3
4	Informuotumas apie padėtį ir veiksmai (angl. <i>Situational awareness and action</i>) apima žmogaus budrumą dėl operacinių grėsmių, kuris užtikrina operacinių pavojų nustatymą ir veiksmingus avarijos prevencijos veiksmus.	2
5	Įspėjimo sistemų naudojimas ir veikimas (angl. <i>Warning systems operation and action</i>): tos sistemos gali užkirsti kelią avarijai, atitinka paskirtį, yra veikiančios, veiksmingai naudojamos ir jų paisoma.	3
6	Vėlyvas galimos avarinės situacijos išvengimas (angl. <i>Late recovery from a potential accident situation</i>)	1
7	Apsaugos barjerai (angl. <i>Protections</i>): įvykus įvykiui padarinių mastas sumažėja arba jo komplikacijų išvengiama dėl nematerialių barjerų arba dėl atsitiktinumo.	1
8	Mažo poveikio įvykis (angl. <i>Low energy occurrence</i>) – įvertis yra toks pat, kaip ir apsaugos barjerų, tačiau tik mažo poveikio pagrindinėse rizikos srityse (ant žemės padaryta žala, išriedėjimas, sužalojimai). Visoms kitoms pagrindinėms rizikos sritims netaikomas.	1

2.1.2. Barjerų veiksmingumas

Kiekvieno barjero veiksmingumas klasifikuojamas taip:

- „**užkardė avariją**“ (angl. *Stopped*), jei barjeras padėjo išvengti avarijos,
- „**žinoma, kad išliko**“ (angl. *Remaining Known*): jei žinoma, kad vertinamą įvykį nuo galimos avarijos skiriantis barjeras išliko,
- „**numanoma, kad išliko**“ (angl. *Remaining Assumed*): jeigu numanoma, kad vertinamą įvykį nuo galimos avarijos skiriantis barjeras išliko,
- „**žinoma, kad buvo neveiksmingas**“: jei žinoma, kad barjeras buvo neveiksmingas,
- „**numanoma, kad buvo neveiksmingas**“: jeigu numanoma, kad barjeras buvo neveiksmingas, net jei tokiam faktui nustatyti nepakanka informacijos arba jos nėra,
- „**nesusijęs**“: jeigu barjeras nėra susijęs su vertinamu įvykiu.

2.1.3. Barjerų vertinimas

Barjerai vertinami dviem etapais:

1 etapas. Nustatyti, kurie iš 2.1.1 skirsnio lentelėje apibrėžtų barjerų (1–8) padėjo užtikrinti, kad dėl įvykio nekiltų avarija (toliau – avariją užkardantis barjeras).

2 etapas. Pagal 2.1.2 skirsnį nustatyti išlikusių barjerų veiksmingumą. Išlikę barjerai – tai 2.1.1 skirsnio lentelėje nurodyti barjerai, esantys tarp avariją užkardančio barjero ir galimos avarijos. Iki avariją užkardančio barjero 2.1.1 skirsnio lentelėje nurodyti barjerai nelaikomi prisidėjusiais prie avarijos prevencijos, todėl tiems barjerams nesuteikiamas įvertis „užkardė avariją“ arba „išliko“.

2.2. Skaičiavimo modelis

Galimos avarijos tikimybė yra skaitinė vertė, apskaičiuojama šiais etapais:

1 etapas. Visų 2.1.1 skirsnio lentelėje nurodytų barjerų svorinių koeficientų (1–5), priskirtų visiems vertinamiems barjerams, kurie gavo įvertį „užkardė avariją“ arba „žinoma, kad išliko“ ar „numanoma, kad išliko“, suma. Barjerų įverčiai „neveiksmingas“ ir „nesusijęs“ į galutinį įvertį neįskaičiuojami, nes tie barjerai nebūtų galėję užkirsti kelio avarijai. Gauta barjero svorinių koeficientų suma yra skaitinė vertė nuo 0 iki 18.

2 etapas. Barjero svorinių koeficientų suma atitinka barjero įvertį nuo 0 iki 9, kaip nurodyta toliau pateikiamoje lentelėje, į kurią įtraukti visi barjerai nuo tvirtų iki silpnų išlikusių barjerų.

Barjero svorinių koeficientų suma	Atitinkamas barjero įvertis
0 Barjerų neliko. Blogiausios tikėtinos avarijos scenarijus išsipildė.	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 ETAPAS. SAUGOS RIZIKOS VERTINIMAS PAGAL ERKS MATRICĄ

Saugos rizikos įvertis yra dviženklė vertė, kurios pirmasis skaitmuo atitinka abėcėlinę vertę, gautą apskaičiavus įvykio sunkumą (sunkumo įvertis nuo A iki X), o antrasis skaitmuo – skaitinę vertę, gautą apskaičiavus atitinkamą įvykio įvertį (nuo 0 iki 9).

Saugos rizikos įvertis įtraukiamas į ERKS matricą.

Kiekvienas saugos rizikos įvertis turi skaitinį įverčio atitikmenį sumavimo ir analizės reikmėms, kaip paaiškinta skyrelyje „Skaitinis įverčio atitikmuo“.

ERKS matricoje nurodytas įvykio saugos rizikos įvertis ir susijusios skaitinės vertės:

SUNKUMAS		KLASIFIKACIJA (ERKS įvertis)										
Galima avarija	Įvertis											
Itin pražūtinga avarija, per kurią gali žūti daug žmonių (100+)	X	Atliekamas rizikos vertinimas	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Reikšmingo masto avarija, per kurią gali žūti ir būti sužaloti žmonės (20–100)	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Didelė avarija, per kurią žūva nedidelis skaičius žmonių (2–19), padaromas nedidelis skaičius gyvenimo kokybę pakeitusių sužalojimų arba sunaikinamas orlaivis	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Avarija, per kurią žūva vienas žmogus, padaromas vienas gyvenimo kokybę pakeitęs sužalojimas arba didelė žala orlaiviui	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Avarija, per kurią patiriama nedidelių ir sunkių sužalojimų (nepakeitusių gyvenimo kokybės) arba padaroma nedidelė žala orlaiviui	E		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Avarijos tikimybė yra nulinė	A		<i>Jokio poveikio saugai</i>									
Atitinkamas barjero įvertis			9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
Barjero svorinių koeficientų suma			17–18	15–16	13–14	11–12	9–10	7–8	5–6	3–4	1–2	0
GALIMOS AVARIJOS TIKIMYBĖ												

Be saugos rizikos įverčio ir siekiant padėti nustatyti su įvykiu susijusios rekomenduojamos atsakomosios priemonės skubumą, ERKS matricoje galima naudoti šias tris spalvas:

Spalva	ERKS įvertis	Reikšmė
RAUDONA	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Didelė rizika. Didžiausios rizikos įvykiai
GELTONA	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Padidėjusi rizika. Vidutinės rizikos įvykiai
ŽALIA	X5–X9, S5–S9, M4–M9, I3–I9, E2–E9	Mažos rizikos įvykiai

Matricos žaliame plote pateikiamos mažesnės rizikos vertės. Jos suteikia duomenų išsamiai su sauga susijusių įvykių, kurie atskirai arba kartu su kitais įvykiais galėtų padidinti tokių įvykių rizikos vertes, analizei.

Skaitinis įverčio atitikmuo

Siekiant palengvinti sumavimą ir skaitmeninę kelių įvykių, kuriems suteiktas ERKS įvertis, analizę, kiekvienam ERKS įverčiui priskiriama atitinkama skaitinė rizikos dydžio reikšmė:

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

Matricos 10 skiltyje ir A eilutėje kaip atitinkama skaitinė vertė nurodoma vertė 0.