

## II

(Nelegislatīvi akti)

## REGULAS

## KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2020/2034

(2020. gada 6. oktobris),

ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014 papildina attiecībā uz Eiropas vienoto riska klasifikācijas shēmu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014 (2014. gada 3. aprīlis) par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007 <sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 7. panta 6. punktu,

tā kā:

- (1) Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru ("Aģentūra"), izmantojot aviācijas drošības analītiķu tīklu, ir izstrādājusi metodiku atgadījumu klasifikācijai pēc drošības riska, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt savietojamību ar esošajām riska klasifikācijas shēmām. Eiropas vienotā riska klasifikācijas shēma ("ERCS") tika izstrādāta līdz 2017. gada 15. maijam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 376/2014 7. panta 5. punktā noteikto mērķa datumu. Tagad ERCS būtu jānosaka šajā regulā.
- (2) Tai būtu jāpalīdz dalībvalstu kompetentajām iestādēm un Aģentūrai novērtēt atgadījumus, un tās galvenajam mērķim vajadzētu būt saskaņotā veidā identificēt un klasificēt riska līmeni, ko katrs atgadījums rada aviācijas drošumam. Tās mērķim nevajadzētu būt atgadījuma iznākuma identificēšanai.
- (3) ERCS būtu arī jāļauj apzināt ātri veicamas darbības, kas vajadzīgas, lai reaģētu uz ar drošumu saistītiem atgadījumiem, kam raksturīgs augsts risks. Tai būtu arī jāļauj identificēt galvenās riska jomas, pamatojoties uz apkopoto informāciju, un identificēt un salīdzināt to riska līmeņus.
- (4) ERCS būtu jāveicina integrēta un saskaņota pieeja riska pārvaldībai visā Eiropas aviācijas sistēmā un tādējādi jādod iespēja dalībvalstu kompetentajām iestādēm un Aģentūrai saskaņoti pievērsties centieniem uzlabot drošību Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 <sup>(2)</sup> 6. pantā minētā Eiropas aviācijas drošības plāna satvarā.

<sup>(1)</sup> OV L 122, 24.4.2014., 18. lpp.

<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.).

- (5) Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2019/317<sup>(3)</sup>, ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā, kā trešajā pārskata periodā (RP3), kurš aptver 2020.–2024. kalendāro gadu (ieskaitot), katru gadu uzraugāmi rādītāji tiek noteikta drošību ietekmējoša šķēršļu uz skrejceļa proporcija un minimālās distancēs neievērošana Savienības mērogā. Šī regula būtu jāpiemēro no 2021. gada 1. janvāra, lai ERCS izmantošanu pieskaņotu RP3 otrā ikgadējā uzraudzības perioda sākumam un nodrošinātu atgadījumu saskaņotu novērtēšanu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

### 1. pants

#### Priekšmets

Šajā regulā ir noteikta Eiropas vienotā riska klasifikācijas shēma (ERCS) atgadījumu drošības riska noteikšanai.

### 2. pants

#### Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "Eiropas riska klasifikācijas shēma" jeb "ERCS" ir metodika, ko izmanto, lai novērtētu risku, ko atgadījums rada civilās aviācijas drošībai, izsakot to ar drošības riska rezultātu;
- 2) "ERCS matrica" ir tabula, ko veido 3. panta 3. punktā aprakstītie mainīgie lielumi un ko izmanto, lai ilustratīvi attēlotu drošības riska rezultātu;
- 3) "drošības riska rezultāts" ir atgadījuma riska klasifikācijas rezultāts, ko iegūst, kombinējot 3. panta 3. punktā aprakstīto mainīgo lielumu vērtības;
- 4) "augsta riska zona" ir zona, kurā gaisa kuģa ietriekšanās radītu miesas bojājumus daudzām personām, izraisītu lielu skaitu nāves gadījumu vai gan vienu, gan otru saistībā ar šajā zonā notiekošām darbībām, piemēram, kodolspēkstacijām vai ķīmiskajām rūpnīcām;
- 5) "apdzīvots apgabals" ir apgabals ar koncentrētu vai izkliedētu apbūvi un pastāvīgiem iedzīvotājiem, piemēram, lielpilsēta, apdzīvota vieta, pilsēta vai ciems;
- 6) "neatgriezeniski miesas bojājumi" ir miesas bojājumi, kas pasliktina personas dzīves kvalitāti saistībā ar ierobežotām pārvietošanās spējām vai ierobežotām kognitīvajām vai fiziskajām spējām ikdienas dzīvē.

### 3. pants

#### Eiropas vienotā riska klasifikācijas shēma

1. ERCS ir izklāstīta pielikumā.
2. ERCS ir vērsta uz atgadījuma drošības risku, nevis tā faktisko iznākumu. Novērtējot katru atgadījumu, nosaka tā nelaimes gadījuma visnelabvēlīgāko iznākumu, ko šis atgadījums būtu varējis izraisīt, un to, cik tuvs šim nelaimes gadījuma iznākumam atgadījums ir bijis.
3. ERCS pamatā ir ERCS matrica, ko veido šādi divi mainīgie lielumi:
  - a) smagums: tāda nelaimes gadījuma visnelabvēlīgākā iznākuma noteikšana, kas būtu paredzams, ja novērtējamais atgadījums būtu izvērties par nelaimes gadījumu;
  - b) varbūtība: iespējamības, ka novērtējamais atgadījums izvēršas par a) apakšpunktā minēto nelaimes gadījuma visnelabvēlīgāko iznākumu, noteikšana.

<sup>(3)</sup> Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

*4. pants***Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2021. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 6. oktobrī

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja  
Ursula VON DER LEYEN

---

## PIELIKUMS

**Eiropas vienotā riska klasifikācijas shēma**

ERCS sastāv no šādiem diviem posmiem:

1. POSMS. Divu mainīgo lielumu, proti, smaguma un varbūtības, noteikšana.
2. POSMS. Drošības riska rezultāta noteikšana ERCS matricā, pamatojoties uz abām noteiktajām mainīgo lielumu vērtībām.

**1. POSMS. MAINĪGO LIELUMU VĒRTĪBU NOTEIKŠANA****1. Nelaiemes gadījuma iespējamā iznākuma smagums****1.1. Identifikācija**

Nelaiemes gadījuma iespējamā iznākuma smagumu identificē, izmantojot šādus divus posmus:

- a) nosaka visiespējamāko nelaiemes gadījuma veidu, līdz kuram būtu varējis izvērsties novērtējamais atgadījums (tā sauktā galvenā riska joma);
- b) nosaka iespējamo dzīvības zaudēšanas kategoriju, pamatojoties uz gaisa kuģa lielumu un tuvumu apdzīvotiem vai augsta riska apgabaliem.

Ir šādas galvenās riska jomas:

- a) sadursme gaisā: sadursme starp gaisa kuģiem, abiem gaisa kuģiem atrodoties lidojumā, vai sadursme starp gaisa kuģi un citiem lidojošiem objektiem (izņemot putnus un savvaļas dzīvniekus);
- b) gaisa kuģa anormāls stāvoklis gaisā: nevēlams gaisa kuģa stāvoklis, ko raksturo netīšas novirzes no parastiem ekspluatācijas parametriem, kas galu galā var izraisīt nekontrolētu ietriekšanos zemē;
- c) sadursme uz skrejceļa: sadursme starp gaisa kuģi un citu objektu (citu gaisa kuģi, transportlīdzekļiem utt.) vai personu, kas notiek uz lidlauka vai citas iepriekšnoteiktas nosēšanās zonas skrejceļa. Tas neietver sadursmes ar putniem vai savvaļas dzīvniekiem;
- d) novirzīšanās: atgadījums, kad gaisa kuģis atstāj lidlauka skrejceļu vai kustības zonu vai jebkuras citas iepriekšnoteiktas nosēšanās zonas nosēšanās virsmu, nepaceļoties gaisā. Tas ietver spēcīga trieciena vertikālas nosēšanās rotorplāniem vai vertikālas pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģiem un gaisa baloniem vai dirižabļiem;
- e) ugunsgrēks, dūmi un hermetizācija: atgadījums, kas ietver ugunsgrēka, dūmu, izgarojumu vai hermetizācijas situācijas, kas var kļūt nepiemērotas cilvēka dzīvībai. Tas ietver atgadījumus, kas saistīti ar ugunsgrēku, dūmiem vai izgarojumiem, ietekmē jebkuru gaisa kuģa daļu lidojumā vai uz zemes un nav radušies trieciena vai ļaunprātīgas rīcības rezultātā;
- f) bojājumi uz zemes: gaisa kuģa bojājumi, ko izraisījusi gaisa kuģa ekspluatācija uz zemes jebkurā citā zonā uz zemes, izņemot skrejceļu vai iepriekšnoteiktu nosēšanās zonu, kā arī bojājumi tehniskās apkopes laikā;
- g) sadursme ar šķēršli lidojuma laikā: sadursme starp lidojumā esošu gaisa kuģi un šķēršļiem, kuri balstās uz zemes virsmas, šādi šķēršļi ietver augstas ēkas, kokus, elektroapgādes līnijas, sakaru līnijas un antenas, kā arī atsaite piestiprinātus objektus;
- h) sadursme ar zemi: atgadījums, kad lidojumā esošs gaisa kuģis saduras ar zemi, bet nav pazīmju, ka lidojuma apkalpe nebūtu spējusi gaisa kuģi vadīt. Tas ietver gadījumus, kad lidojuma apkalpi ietekmē vizuālas ilūzijas vai pasliktināti redzamības apstākļi;
- i) citi miesas bojājumi: tāds atgadījums, kurā nodarīti nāvējoši vai nenāvējoši miesas bojājumi, bet kuru nevar attiecināt ne uz vienu citu galveno riska jomu;
- j) drošība: nelikumīga iejaukšanās civilajā aviācijā. Tas ietver visus incidentus un pārkāpumus, kas saistīti ar novērošanu un aizsardzību, piekļuves kontroli, skrīningu, drošības pārbaudu īstenošanu, un jebkādas citas darbības, kuru mērķis ir izraisīt gaisa kuģu un īpašuma ļaunprātīgu vai tīšu iznīcināšanu, apdraudot civilo aviāciju un tās iekārtas vai izraisot nelikumīgu iejaukšanos civilajā aviācijā un tās iekārtās. Tas ietver gan fiziskās drošības, gan kibernetikas drošības notikumus.

Iespējamo dzīvības zaudēšanu iedala šādās kategorijās:

- a) vairāk nekā 100 iespējamie bojāgājušie, ja novērtējamais atgadījums ietver vismaz kādu no turpmāk minētā:
  - viens liels sertificēts gaisa kuģis, kurā ir vairāk nekā 100 potenciālo pasažieru;
  - līdzvērtīga izmēra gaisa kuģis kravām,
  - viens jebkura tipa gaisa kuģis blīvi apdzīvotā apgabalā vai augsta riska apgabalā, vai abos,
  - jebkura situācija saistībā ar jebkura tipa gaisa kuģi, ja ir iespējami vairāk nekā 100 bojāgājušie;
- b) 20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie, ja novērtējamais atgadījums ietver vismaz kādu no turpmāk minētā:
  - viens vidējs sertificēts gaisa kuģis, kurā ir 20 līdz 100 potenciālo pasažieru, vai līdzvērtīga izmēra kravas gaisa kuģis,
  - jebkura situācija, kurā ir iespējami 20 līdz 100 bojāgājušie;
- c) 2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie, ja novērtējamais atgadījums ietver vismaz kādu no turpmāk minētā:
  - viens mazs sertificēts gaisa kuģis, kurā ir līdz 19 potenciālo pasažieru,
  - līdzvērtīga izmēra kravas gaisa kuģis,
  - jebkura situācija, kurā ir iespējami 2 līdz 19 bojāgājušie;
- d) 1 iespējamais bojāgājušais, ja novērtējamais atgadījums ietver vismaz kādu no turpmāk minētā:
  - viens nesertificēts gaisa kuģis, t. i., gaisa kuģis, uz kuru neattiecas Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras sertifikācijas prasības,
  - jebkura situācija, kurā var būt viens bojāgājušais;
- e) 0 iespējamo bojāgājušo – ja novērtējamais atgadījums ir saistīts tikai ar miesas bojājumiem, neatkarīgi no tā, cik no tiem ir viegli vai smagi, bet bojāgājušo nav.

## 1.2. Noteikšana

Nelāimes gadījuma smagumu izsaka ar vienu no šādiem smaguma apzīmējumiem:

- **“A”** – nelāimes gadījuma iespējamības nav,
- **“E”** – nelāimes gadījums, kas ietver vieglus un smagus miesas bojājumus (kas nav neatgriezeniski) vai nelielus gaisa kuģa bojājumus,
- **“I”** – nelāimes gadījums ar vienu bojāgājušo, neatgriezenisku miesas bojājumu vai būtiskiem bojājumiem,
- **“M”** – smags nelāimes gadījums ar ierobežotu bojāgājušo skaitu, neatgriezeniskiem miesas bojājumiem vai gaisa kuģa iznīcināšanu,
- **“S”** – ievērojams nelāimes gadījums ar iespējamiem bojāgājušajiem un ievainotajiem,
- **“X”** – ārkārtējs katastrofāls nelāimes gadījums, kurā var būt ievērojams bojāgājušo skaits.

Smaguma apzīmējumu aprēķina, kombinējot galveno riska jomu un iespējamo dzīvības zaudēšanu, kā norādīts šajā tabulā.

GALVENĀ RISKĀ JOMA	KATEGORIJA	SMAGUMA APZĪMĒJUMS
Sadursme gaisā	Vairāk nekā 100 iespējamie bojāgājušie	X
	20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie	S
	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I
Gaisa kuģa anormāls stāvoklis gaisā:	Vairāk nekā 100 iespējamie bojāgājušie	X
	20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie	S
	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I

<b>GALVENĀ RISKA JOMA</b>	<b>KATEGORIJA</b>	<b>SMAGUMA APZĪMĒJUMS</b>
Sadursme uz skrejceļa	Vairāk nekā 100 iespējamie bojāgājušie	X
	20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie	S
	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I
	0 iespējamo bojāgājušo	E
Novirzīšanās	20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie	S
	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I
	0 iespējamo bojāgājušo	E
Ugunsgrēks, dūmi un hermetizācija	Vairāk nekā 100 iespējamie bojāgājušie	X
	20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie	S
	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I
Bojājumi uz zemes	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I
	0 iespējamo bojāgājušo	E
Sadursme ar šķērslī lidojuma laikā	Vairāk nekā 100 iespējamie bojāgājušie	X
	20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie	S
	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I
Sadursme ar zemi	Vairāk nekā 100 iespējamie bojāgājušie	X
	20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie	S
	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I
Citi miesas bojājumi	20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie	S
	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I
	0 iespējamo bojāgājušo	E
Drošība	Vairāk nekā 100 iespējamie bojāgājušie	X
	20 līdz 100 iespējamie bojāgājušie	S
	2 līdz 19 iespējamie bojāgājušie	M
	1 iespējamais bojāgājušais	I
	0 iespējamo bojāgājušo	E

2. Nelaiemes gadījuma iespējamā iznākuma varbūtība

Nelaiemes gadījuma visnelabvēlīgākā iespējamā iznākuma varbūtību nosaka, izmantojot ERCS barjermodeli, kas definēts 2.1. iedaļā.

## 2.1. ERCS barjermodelis

ERCS barjermodeļa mērķis ir novērtēt 2.1.1. iedaļas tabulā noteiktās drošības sistēmas to barjeru efektivitāti (t. i., skaitu un stiprību), kuras ir saglabājušās starp konkrēto atgadījumu un nelaimes gadījuma visnelabvēlīgāko iespējamo iznākumu. Ar ERCS barjermodeli nosaka, cik tuvs novērtējama atgadījums ir bijis iespējamajam nelaimes gadījumam.

### 2.1.1. Barjeras

ERCS barjermodeli veido 8 barjeras, kas sakārtotas loģiskā secībā un svērtas saskaņā ar šādu tabulu.

Barjeras Nr.	Barjera	Barjeras svēruma
1	“Gaisa kuģa, aprīkojuma un infrastruktūras dizains” ietver apkopi un koriģēšanu, ekspluatācijas atbalstu, tādu ar tehniskiem faktoriem saistītu problēmu novēršanu, kas varētu izraisīt nelaimes gadījumu.	5
2	“Taktiskā plānošana” ietver organizatorisku un individuālu plānošanu pirms lidojuma vai citas operatīvas darbības, kas palīdz mazināt nelaimes gadījumu iemeslus un veicinošus faktorus.	2
3	“Noteikumi, procedūras, procesi” ietver efektīvus, saprotamus un pieejamus noteikumus, procedūras un procesus, kas tiek ievēroti (izņemot tādu procedūru izmantošanu, kuras izmanto atgūšanās barjerām).	3
4	“Situācijas apzināšanās un rīcība” ietver cilvēka modrību attiecībā uz darbības apdraudējumiem, kas nodrošina darbības apdraudējumu identificēšanu un efektīvu rīcību nelaimes gadījuma novēršanai.	2
5	“Brīdinājuma sistēmu darbība un rīcība”, kas varētu novērst nelaimes gadījumu, atbilst mērķim, funkcionē, ir darba kārtībā un tiek ievērota.	3
6	“Novēlota atgūšanās no iespējamās nelaimes gadījuma situācijas”.	1
7	“Aizsardzības pasākumi”, ja notikums ir atgadījies, mazina iznākuma līmeni vai novērš atgadījuma eskalāciju, izmantojot nemateriālas barjeras vai piesardzību.	1
8	“Zemas enerģijas atgadījums” saņem tādu pašu novērtējumu kā “aizsardzības pasākumi”, bet tikai attiecībā uz zemas enerģijas galvenajām riska jomām (bojājumi uz zemes, novirzīšanās, miesas bojājumi). “Neattiecas” – visām pārējām galvenajām riska jomām.	1

### 2.1.2. Barjeru efektivitāte

Katras barjeras efektivitāti klasificē šādi:

- **“apturēts”**, ja barjera ir novērsusi nelaimes gadījumu,
- **“saglabāšanās zināma”**: ja zināms, ka barjera starp novērtējamo atgadījumu un nelaimes gadījuma iespējamo iznākumu ir saglabājusies,
- **“pieņēmums par saglabāšanos”**: ja tiek pieņemts, ka barjera starp novērtējamo atgadījumu un nelaimes gadījuma iespējamo iznākumu ir saglabājusies,
- **“atteice zināma”**: ja zināms, ka barjera nav izturējusi,
- **“pieņēmums par atteici”**: ja tiek pieņemts, ka barjera nav izturējusi, pat ja informācija, lai to noteiktu, ir nepietiekama vai nav pieejama,
- **“neattiecas”**: ja barjera uz novērtējamo atgadījumu neattiecas.

### 2.1.3. Barjeras novērtējums

Barjeras novērtē divos posmos.

1. posms. Nosaka, kura 2.1.1. iedaļas tabulā definētā barjera (1–8) ir apturējusi atgadījuma izvēršanos nelaiemes gadījuma iespējamajā iznākumā (saukta par “apturošo barjeru”).

2. posms. Saskaņā ar 2.1.2. iedaļu nosaka atlikušo barjeru efektivitāti. Atlikušās barjeras ir barjeras, kas uzskaitītas 2.1.1. iedaļas tabulā un atrodas starp apturošo barjeru un nelaiemes gadījuma iespējamo iznākumu. Tās 2.1.1. iedaļas tabulā uzskaitītās barjeras, kas atrodas pirms apturošās barjeras, neuzskata par tādām, kas palīdzējušas novērst nelaiemes gadījuma iznākumu, un līdz ar to šīs barjeras neuzskata par “apturēts” vai “saglabāšanās” tipa barjerām.

### 2.2. Aprēķins

Nelaiemes gadījuma iespējamā iznākuma varbūtība ir skaitliskā vērtība, ko iegūst šādos posmos.

1. posms. Visu to novērtēto barjeru 2.1.1. iedaļas tabulā norādīto svērumu (no 1 līdz 5) summa, kuru vērtējums ir “apturēts”, “saglabāšanās zināma” vai “pieņemums par saglabāšanos”. “Atteices” un “neattiecas” vērtējuma barjeras netiek ņemtas vērā galīgajā vērtējumā, jo šīs barjeras nebūtu varējušas novērst nelaiemes gadījumu. Iegūtā barjeru svērumu summa ir skaitliska vērtība no 0 līdz 18.

2. posms. Barjeru svērumu summa atbilst barjeras vērtējumam no 0 līdz 9, kā norādīts turpmākajā tabulā, aptverot pilnu diapazonu starp stiprām un vājām atlikušajām barjerām.

Barjeru svērumu summa	Atbilstošais barjeras vērtējums
0 Barjeras nav atlikušas. Nelaiemes gadījuma visnelabvēlīgākais iespējamais iznākums.	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. POSMS. DROŠĪBAS RISKĀ REZULTĀTA NOTEIKŠANA ERCS MATRICĀ

Drošības riska rezultāts ir divzīmju vērtība, kur pirmā zīme atbilst alfabētiskajai vērtībai, kas iegūta, aprēķinot atgadījuma smagumu (smaguma apzīmējums no A līdz X), un otrā zīme ir skaitliskā vērtība, kas iegūta, aprēķinot atbilstošo atgadījuma vērtējumu (no 0 līdz 9).

Drošības riska rezultātu ievieto ERCS matricā.

Katram drošības riska rezultātam ir arī ekvivalents skaitlisks rezultāts apkopošanas un analīzes vajadzībām, kas ir izskaidrots turpmāk iedaļā **Ekvivalents skaitlisks rezultāts**.



ERCS matrica atspoguļo drošības riska rezultātu un atgadījuma saistītās skaitliskās vērtības šādā veidā.

SMAGUMS		KLASIFIKĀCIJA (ERCS rezultāts)										
Nelāimes gadījuma iespējamais iznākums	Rezultāts											
Ārkārtējs katastrofāls nelāimes gadījums, kurā var būt ievērojams bojāgājušo skaits (100+)	X	Riska novērtēšana	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Ievērojams nelāimes gadījums ar iespējamiem bojāgājušajiem un miesas bojājumiem (20–100)	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Smags nelāimes gadījums ar ierobežotu bojāgājušo skaitu (2–19), neatgriezeniskiem miesas bojājumiem vai gaisa kuģa iznīcināšanu	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Nelāimes gadījums ar vienu bojāgājušo, neatgriezenisku miesas bojājumu vai būtiskiem gaisa kuģa bojājumiem	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Nelāimes gadījums, kas ietver vieglus un smagus miesas bojājumus (kas nav neatgriezeniski) vai nelielus gaisa kuģa bojājumus	E		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Nelāimes gadījuma iespējamības nav	A		<i>Nav ietekmes uz drošību</i>									
Atbilstošā barjeras vērtība		9	8	7	6	5	4	3	2	1	0	
Barjeru svērumu summa		17–18	15–16	13–14	11–12	9–10	7–8	5–6	3–4	1–2	0	
<b>NELĀIMES GADĪJUMA IESPĒJAMĀ IZNĀKUMA VARBŪTĪBA</b>												

Papildus drošības riska rezultātam un lai atvieglotu ieteicamās veicamās rīcības steidzamības noteikšanu saistībā ar atgadījumu, ERCS matricā varētu izmantot šādas trīs krāsas:

Krāsa	ERCS rezultāts	Nozīme
SARKANA	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Augsts risks. Atgadījumi ar augstāko risku.
DZELTENA	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Paaugstināts risks. Atgadījumi ar vidēju risku.
ZAĻA	X5 līdz X9, S5 līdz S9, M4 līdz M9, I3 līdz I9, E2 līdz E9.	Zema riska atgadījumi

Matricas zaļajā apgabalā ir zemāka riska vērtības. Tās nodrošina datus padziļinātai analīzei par atgadījumiem drošības jomā, kuri vai nu atsevišķi, vai kopā ar citiem notikumiem varētu palielināt šādu atgadījumu riska vērtības.

### Ekvivalents skaitlisks rezultāts

Lai atvieglotu vairāku atgadījumu ar ERCS rezultātiem apkopošanu un skaitlisko analīzi, katram ERCS rezultātam piešķir atbilstošu riska lieluma skaitlisko vērtību:

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

Gan matricas 10. slejā, gan A rindā atbilstošā skaitliskā vērtība ir 0.