

**FRAMSELD REGLUGERÐ FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2020/2034****2023/EES/30/59****frá 6. október 2020****um viðbætur við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 376/2014 að því er varðar
sameiginlega evrópska áhættuflokkunarkerfið (*)**

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 376/2014 frá 3. apríl 2014 um tilkynningu atvika í almenningsflugi sem og greiningu á og eftirfylgni með þeim, um breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 og um niðurfellingu tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2003/42/EB og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1321/2007 og (EB) nr. 1330/2007⁽¹⁾, einkum 6. mgr. 7. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Framkvæmdastjórnin hefur, í nánu samstarfi við aðildarríkin og Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins (hér á eftir nefnd „Flugöryggisstofnunin“) og fyrir tilstilli nets greinenda á sviði flugöryggis, þróað aðferð til að flokka atvik í tengslum við öryggisáhættu með því að taka tillit til nauðsynjar þess að flokkunin samrýmist fyrirliggjandi áhættuflokkunarkerfum. Sameiginlega evrópska áhættuflokkunarkerfið (ERCS-kerfið) var þróað fyrir þann frest sem settur er fram í 5. mgr. 7. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014, þ.e. 15. maí 2017. Með þessari reglugerð ætti að ákvarða nánari ákvæði ERCS-kerfisins.
- 2) Kerfið ætti að aðstoða lögbær yfirvöld í aðildarríkjunum og Flugöryggisstofnuninni að meta atvik og megintilgangur þess ætti að vera að auðkenna og flokka með samræmdum hætti þá áhættu sem flugöryggi stafar af sérhverju atviki. Tilgangur þess ætti ekki að vera að auðkenna niðurstöðu atviksins.
- 3) ERCS-kerfið ætti einnig að tryggja að unnt sé að auðkenna skyndiaðgerðir sem nauðsynlegt er að grípa til í því skyni að bregðast við öryggisatvikum sem mikil áhætta fylgir. Kerfið ætti einnig að gera kleift að auðkenna megináhættusvið á grundvelli heildarupplýsinga ásamt því að ákvarða og bera saman áhættustig þessara sviða.
- 4) ERCS-kerfið ætti að greiða fyrir samþættri og samhæfði nálgun við áhættustjórnun innan evrópska flugkerfisins og gera lögbærum yfirvöldum aðildarríkja og Flugöryggisstofnuninni þannig kleift að beina athygli sinni að því að auka öryggi með samræmdum hætti sem hluta af aðgerðaáætluninni um flugöryggi í Evrópu sem um getur í 6. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 ⁽²⁾.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 416, 11.12.2020, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 68/2023 frá 17. mars 2023 um breytingu á XIII. Viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 122, 24.4. 2014, bls. 18.

⁽²⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 (Stjtið. ESB L 212, 22.8.2018, bls. 1).

- 5) Í framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/317⁽³⁾ um frammistöðu- og gjaldtökukerfi fyrir samevrópska loftrýmið er ákvarðað hlutfall brautarátroðnings og hlutfall brota á reglum um lágmarksaðskilnað á vettvangi Sambandsins sem hefur áhrif á öryggisvísa sem eru vaktar á ársgrundvelli á þriðja viðmiðunartímabili (RP3) sem tekur til almanaksáranna 2020–2024, að báðum árum meðtöldum. Beita ætti þessari reglugerð frá og með 1. janúar 2021 til að laga notkun ERCS-kerfisins að upphafinu á öðru árlegu vöktunartímabili þriðja viðmiðunartímabilsins og þannig að tryggt sé að atvik séu metin á samræmdan hátt.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Efni

Í þessari reglugerð er sett fram sameiginlegt ERCS-kerfi til að ákvarða öryggisáhættuna af völdum atviks.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „evrópskt áhættuflokkunarkerfi“ (ERCS): sú aðferð sem beitt er við mat á þeirri áhættu sem almenningsflugi stafar af atviki, sett fram sem öryggisáhættustig,
- 2) „ERCS-flæðitafla“: tafla með breytunum, sem lýst er í 3. mgr. 3. gr., sem þjóna því hlutverki að skýra framsetningu öryggisáhættustigsins,
- 3) „öryggisáhættustig“: niðurstaða úr áhættuflokkun á atviki með því að leggja saman gildi þeirra breytna sem lýst er í 3. mgr. 3. gr.,
- 4) „áhættusvæði“: svæði þar sem árekstur loftfars myndi valda mörgum áverkum, leiða til fjölmargra dauðsfalla eða hvort tveggja vegna eðlis þeirrar starfsemi sem fer fram á viðkomandi svæði, s.s. kjarnorkuver eða efnaverksmiðjur,
- 5) „byggt svæði“: svæði með þyrpingu húsa eða húsum á víð og dreif og varanlegri íbúabyggð, s.s. borg, íbúahverfi, bæir eða þorp,
- 6) „lífstíðaráverki“: áverki sem dregur úr lífsgæðum einstaklings og felur í sér hreyfihömlun eða skerta vitsmunalega eða líkamlega getu í daglegu lífi.

3. gr.

Sameiginlegt ERCS-kerfi

1. ERCS-kerfið er sett fram í viðaukanum.
2. Með ERCS-kerfinu skal ákvörðuð öryggisáhættan sem stafar af atviki en ekki hin raunverulega niðurstaða atviksins. Við mat á sérhverju atviki skal ákvarða verstu líklegu niðurstöðu slyss sem atvik gæti haft í för með sér og hversu nálægt þeirri niðurstöðu slyss atvikið var.
3. ERCS-kerfið skal byggjast á ERCS-flæðitöflunni sem samanstendur af eftirfarandi tveimur breytum:
 - a) alvarleiki: ákvörðun á verstu líklegu niðurstöðu slyss sem myndi hafa orðið að veruleika ef atvikið, sem verið er að meta, hefði þróast yfir í slyss,
 - b) líkindi: ákvörðun á líkunum á því að atvik, sem verið er að meta, þróist yfir í verstu líklegu niðurstöðu slyss sem um getur í a-lið.

⁽³⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/317 frá 11. febrúar 2019 um frammistöðu- og gjaldtökukerfi fyrir samevrópska loftrýmið og um niðurfellingu á framkvæmdarreglugerðum (ESB) nr. 390/2013 og (ESB) nr. 391/2013 (Stjtið ESB L 56, 25.2.2019, bls. 1).

4. gr.

Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Hún kemur til framkvæmda frá og með 1. janúar 2021.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 6. október 2020.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Ursula VON DER LEYEN

forseti.

VIÐAUKI

Sameiginlegt ERCS-kerfi

ERCS-kerfið skal samanstanda af eftirfarandi tveimur þrepum:

ÞREP 1: ákvörðun gilda fyrir breyturnar tvær: alvarleiki og líkindi.

ÞREP 2: útreikningur á öryggisáhættustigi innan ERCS-flæðitöflunnar á grundvelli ákvörðunar gilda breytnanna tveggja.

ÞREP 1: ÁKVÖRÐUN GILDA BREYTNANNA TVEGGJA

1. Alvarleiki mögulegrar niðurstöðu slyss

1.1. Mat á alvarleikastigi

Alvarleikastig mögulegrar niðurstöðu slyss skiptist í eftirfarandi tvö þrep:

- a) ákvörðun á líklegustu tegund slyss sem atvikið, sem verið er að meta, gæti hafa þróast yfir í (svonefnd „megináhættusvið“),
- b) ákvörðun á umfangi mögulegs manntjóns á grundvelli stærðar loftfars og nálægðar við íbúabyggð eða áhættusvæði.

Megináhættusviðin eru eftirfarandi:

- a. árekstur í lofti: árekstur milli tveggja loftfara þar sem bæði loftförin eru í lofti eða árekstur loftfars við annan hlut í lofti (að frátöldum fuglum og villtum lífverum),
- b. óeðlileg flugstaða loftfars: óæskilegt ástand loftfars, sem einkennist af óviljandi frávikum frá breytum, sem á sér venjulega stað við starfrækslu loftfarsins og sem gæti að lokum haft í för með sér að loftfarið rekist stjórnlaust á jörðina,
- c. árekstur á flugbraut: árekstur loftfars við annan hlut (annað loftfar, ökutæki, o.s.frv.) eða einstakling á flugbraut flugvallar eða á öðru fyrirfram tilgreindu lendingarsvæði; þetta tekur ekki til árekstrar við fugla eða villtar lífverur,
- d. farið er út fyrir flugbraut: atvik þegar loftfar fer út fyrir flugbraut eða athafnasvæði flugvallarins eða yfirborð til lendingar á einhverju öðru fyrirfram tilgreindu lendingarsvæði án þess að komast á loft; þetta tekur til harkalegrar lóðréttrar lendingar þyrilvængju eða harkalegs lóðrétts flugtaks og lendingar annarra loftfara sem og loftbelgja eða loftskipa,
- e. eldur, reykur og yfirþrýstingur: atvik sem felur í sér eld, reyk, eittraðar lofttegundir eða aðstæður varðandi yfirþrýsting sem geta valdið manntjóni; þetta tekur til atvika í tengslum við eld, reyk eða eittraðar lofttegundir sem hafa áhrif á hvaða hluta loftfars sem er, á flugi eða á jörðu niðri, sem hvorki er af völdum árekstrar né verknaðar af illum ásetningi,
- f. skemmdir á jörðu niðri: skemmdir sem loftfar verður fyrir vegna starfrækslu þess á jörðu niðri á öllum öðrum svæðum á jörðu niðri nema á flugbraut eða fyrirfram tilgreindu lendingarsvæði, ásamt skemmdum sem verða vegna viðhalds,
- g. árekstur við hindrun í flugi: árekstur loftfars í lofti við hindrun sem skagar upp frá yfirborði jarðar; til hindrana teljast háar byggingar, tré, rafmagnskaplar, símalínur og loftnet, ásamt tjóðruðum hlutum,
- h. árekstur við jörð: atvik þar sem loftfar í lofti rekst á jörð án vísbendinga um að flugáhöfnin hafi ekki haft stjórn á loftfarinu; þetta tekur til tilvika þegar flugáhöfnin verður fyrir áhrifum af völdum sjónvillna eða slæms skyggnis,
- i. aðrir áverkar: atvik sem hefur í för með sér áverka sem leiða eða leiða ekki til dauða og falla ekki undir önnur megináhættusvið,
- j. vernd: ólöglegt athæfi gagnvart almenningsflugi; þetta tekur til allra flugatvika og brota sem tengjast eftirliti og vernd, aðgangsstýringu, skimun, beitingu verndarráðstafana og allra annarra aðgerða sem ætlað er að valda eyðileggingu loftfars og eigna af illum og tilefnislausum ásetningi sem skapar hættu fyrir eða leiðir til ólöglegs athæfis gagnvart almenningsflugi og tilheyrandi búnaði; þetta tekur bæði til atburða sem tengjast efnislegu öryggi og netöryggi.

Mögulegt manntjón er flokkað á eftirfarandi hátt:

- a) fleiri en 100 möguleg dauðsföll – þegar atvikið, sem verið er að meta, felur í sér a.m.k. eitt af eftirfarandi:
- eitt stórt, vottað loftfar með mögulega fleiri en 100 farþega um borð,
 - vöruloftfar af samsvarandi stærð,
 - eitt loftfar af hvaða tegund sem er á mjög þéttbýlu svæði eða áhættusvæði eða hvort tveggja,
 - hvers konar aðstæður þar sem hvaða tegund loftfars sem er á hlut að máli og þar sem fleiri en 100 dauðsföll geta verið möguleg,
- b) á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll – þar sem atvikið, sem verið er að meta, felur í sér a.m.k. eitt af eftirfarandi:
- eitt vottað, meðalstórt loftfar með mögulega allt að 20–100 farþega um borð eða vöruloftfar af samsvarandi stærð,
 - hvers konar aðstæður með mögulega 20–100 dauðsföll,
- c) á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll þar sem atvikið, sem verið er að meta, felur í sér a.m.k. eitt af eftirfarandi:
- eitt lítið, vottað loftfar með mögulega allt að 19 farþega um borð,
 - vöruloftfar af samsvarandi stærð,
 - hvers konar aðstæður með mögulega 2–19 dauðsföll,
- d) eitt mögulegt dauðsfall – þar sem atvikið, sem verið er að meta, felur í sér a.m.k. eitt af eftirfarandi:
- eitt óvottað loftfar, þ.e. loftfar sem fellur ekki undir vottunarkröfur Flugöryggisstofnunarinnar,
 - hvers konar aðstæður þar sem mögulega er um að ræða eitt dauðsfall,
- e) engin hætta á mögulegum dauðsföllum – þar sem atvikið, sem verið er að meta, hefur einungis í för með sér líkamstjón, óháð því hversu margir minni háttar áverkar og alvarlegir áverkar eiga sér stað, svo framarlega sem enginn lætur lífið.

1.2. Útreikningur alvarleikastigs

Alvarleiki slyss er gefinn upp með einu af eftirfarandi alvarleikastigum:

- „**A**“ sem felur í sér að engar líkur eru á slysi,
- „**E**“ sem felur í sér slyss sem hefur í för með sér minni háttar áverka og alvarlegan áverka (ekki lífstíðaráverka) eða minni háttar skemmdir á loftfari,
- „**I**“ sem felur í sér slyss sem hefur í för með sér eitt dauðsfall, einn lífstíðaráverka eða eina umtalsverða skemmd,
- „**M**“ sem felur í sér meiri háttar slyss sem hefur í för með sér takmarkaðan fjölda dauðsfalla, lífstíðaráverka eða eyðileggingu loftfars,
- „**S**“ sem felur í sér alvarlegt slyss sem hefur mögulega í för með sér dauðsföll og áverka,
- „**X**“ sem felur í sér stórslyss sem mögulega getur haft í för með sér umtalsverðan fjölda dauðsfalla.

Reikna skal út alvarleikastigið með því að leggja saman megináhættusviðið og mögulegt manntjón eins og mælt er fyrir um í eftirfarandi töflu:

MEGINÁHÆTTUSVIÐ	FLOKKUR	ALVARLEIKASTIG
Árekstur í lofti	Fleiri en 100 möguleg dauðsföll	X
	Á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll	S
	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I
Óeðlileg flugstaða loftfars	Fleiri en 100 möguleg dauðsföll	X
	Á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll	S
	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I

MEGINÁHÆTTUSVIÐ	FLOKKUR	ALVARLEIKASTIG
Árekstur á flugbraut	Fleiri en 100 möguleg dauðsföll	X
	Á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll	S
	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I
	Engin möguleg dauðsföll	E
Farið út fyrir flugbraut	Á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll	S
	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I
	Engin möguleg dauðsföll	E
Eldur, reykur og yfirprýstingur	Fleiri en 100 möguleg dauðsföll	X
	Á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll	S
	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I
Skemmdir á jörðu niðri	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I
	Engin möguleg dauðsföll	E
Árekstur við hindrun í flugi	Fleiri en 100 möguleg dauðsföll	X
	Á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll	S
	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I
Árekstur við jörð	Fleiri en 100 möguleg dauðsföll	X
	Á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll	S
	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I
Aðrir áverkar	Á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll	S
	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I
	Engin möguleg dauðsföll	E
Flugvernd	Fleiri en 100 möguleg dauðsföll	X
	Á bilinu 20–100 möguleg dauðsföll	S
	Á bilinu 2–19 möguleg dauðsföll	M
	Eitt mögulegt dauðsfall	I
	Engin möguleg dauðsföll	E

2. Líkindi á mögulegu slyss

Ákvarða skal líkur á verstu líklegu niðurstöðu slyss með því að nota varnarlíkan ERCS-kerfisins sem skilgreint er í lið 2.1.

2.1. ERCS-varnarlíkan

ERCS-varnarlíkanið er notað í þeim tilgangi að meta skilvirkni (þ.e. fjölda og styrk) varnanna í öryggiskerfinu, sem mælt er fyrir um í töflunni í lið 2.1.1, sem eftir stóðu við samanburðinn á raunverulegu atviki og verstu líklegu niðurstöðu slyss. Að lokum skal nota ERCS-varnarlíkanið til að ákvarða hversu nálægt atvikið, sem verið er að meta, hefur verið til að valda mögulegu slysi.

2.1.1. Varnir

ERCS-varnarlíkanið samanstendur af átta vörnum sem er raðað í rökrétta röð og þeim gefið vægi eins og fram kemur í eftirfarandi töflu:

Númer varnar	Vörn	Vægi varnar
1	„Lofthafar, búnaður og hönnun grunnvirkja“ (e. <i>aircraft, equipment and infrastructure design</i>): tekur til viðhalds og viðgerða, rekstrarstuðnings og fyrirbyggingu tæknivandamála sem gætu leitt til slyss.	5
2	„Lausnamiðuð áætlanagerð“ (e. <i>tactical planning</i>): tekur til skipulagslegrar og einstaklingsbundinnar áætlanagerðar sem kemur á undan flugi eða annarri rekstrarlegri starfsemi sem styður við fækkun orsakavalda slysa og þátta sem geta leitt til slysa.	2
3	„Reglur, verklagsreglur, ferli“ (e. <i>regulations, procedures, processes</i>): tekur til skilvirkra, skiljanlegra og aðgengilegra reglna, verklagsreglna og ferla sem farið er eftir (að undanskilinni notkun verklagsreglna fyrir sjálfvirkar varnir (e. <i>recovery barriers</i>)).	3
4	„Næmi á aðstæður og aðgerðir“ (e. <i>situational awareness and action</i>): tekur til árvekni varðandi rekstrarlegar ógnir sem tryggir auðkenningu rekstrarlegra hættu og skilvirkra aðgerða til að koma í veg fyrir slys.	2
5	„Rekstur og virkni viðvörðunarkerfa“ (e. <i>warning systems operation and action</i>): kerfi sem gætu komið í veg fyrir slys, henta tilgangi sínum, eru virk, í rekstri og kröfur um þau uppfyllt.	3
6	„Síðbúnar aðgerðir eftir mögulegt slys“ (e. <i>late recovery from a potential accident situation</i>)	1
7	„Verndun“ (e. <i>protections</i>): þegar atburður hefur átt sér stað er dregið úr umfangi niðurstöðunnar eða komið í veg fyrir stigmögnun atviksins með óefnislegum vörnum eða fyrirhyggju.	1
8	„Orkulítið atvik“ (e. <i>low energy occurrence' scores</i>): fær sama stig og „verndun“ en einungis fyrir orkulítill megináhættusvið (skemmdir á jörðu niðri, farið út fyrir flugbraut, áverkar). „Á ekki við“ (e. <i>not applicable</i>): fyrir öll önnur megináhættusvið.	1

2.1.2. Skilvirkni varnar

Flokka skal skilvirkni sérhverrar varnar sem hér segir:

- „fyrirbyggjandi vörn“ (e. *Stopped*): ef vörnin kom í veg fyrir að slys átti sér stað,
- „vitað að vörnin stendur eftir“ (e. *Remaining Known*): ef vitað er að vörnin stendur eftir við samanburð á atvikinu, sem verið er að meta, og mögulegri niðurstöðu slyss,
- „gert ráð fyrir að vörnin standi eftir“ (e. *Remaining Assumed*): ef gert er ráð fyrir því að vörnin standi eftir við samanburð á atvikinu, sem verið er að meta, og mögulegri niðurstöðu slyss,
- „vitað að vörnin brást“ (e. *Failed Known*): ef vitað er að vörnin hafi brugðist,
- „gert ráð fyrir að vörnin bregðist“ (e. *Failed Assumed*): ef gert er ráð fyrir því að vörnin hafi brugðist jafnvel þótt ófullnægjandi eða engar upplýsingar eru aðgengilegar til að ákvarða það,
- „á ekki við“ (e. *Not Applicable*): ef vörnin skiptir ekki máli fyrir atvikið sem verið er að meta.

2.1.3. Mat á vörnum

Meta skal varnirnar í tveimur þrepum:

Þrep 1: til að auðkenna hvaða varnir, sem skilgreindar eru í töflunni í lið 2.1.1 (1–8), komu í veg fyrir að atvikið stigmagnaðist yfir í mögulegt slys (vísað til sem „fyrirbyggjandi vörn“).

Þrep 2: til að auðkenna skilvirkni þeirra varna sem eftir stóðu í samræmi við lið 2.1.2. Þær varnir sem eftir standa og skráðar eru í töflunni í lið 2.1.1 eru þær sem liggja á milli fyrirbyggjandi varnar og mögulegrar niðurstöðu slyss. Varnirnar, sem eru tilgreindar í töflunni í lið 2.1.1 og liggja á undan fyrirbyggjandi vörn, skulu ekki teljast hafa átt þátt í að koma í veg fyrir slys og af þeim sökum skal þeim ekki úthlutað stiginu „fyrirbyggjandi vörn“ eða „vörnin sem stendur eftir“.

2.2. Útreikningur

Líkindin á mögulegri niðurstöðu slyss eru fengin með tölulegu gildi eftirfarandi þrepa:

Þrep 1: summa vægis allra varnanna (1–5), sem mælt er fyrir um í töflunni í lið 2.1.1, að því er varðar allar varnir sem hafa verið metnar og fengið úthlutað stiginum „fyrirbyggjandi vörn“, „vitað að vörnin stendur eftir“ eða „gert ráð fyrir að vörnin standi eftir“. Þær varnir sem hafa fengið úthlutað stiginum „vörnin brást“ eða „á ekki við“ teljast ekki til endanlegs stigafjölda þar sem þær hefðu ekki getað komið í veg fyrir slysið. Summa vægis varnanna er tölugildi á bilinu 0–18.

Þrep 2: Summa vægis varnanna samsvarar stigi varna á bilinu 0–9 samkvæmt eftirfarandi töflu og tekur til alls sviðsins á bilinu sterkar til veicar varnir sem eftir standa.

Summa vægis varna	Samsvarandi stig varna
Engar varnir eftir. Versta líklega niðurstaða slyss varð að veruleika.	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

ÞREP 2: ÚTREIKNINGUR Á ÖRYGGISÁHÆTTUSTIGI INNAN ERCS-FLÆÐITÖFLUNNAR

Öryggisáhættustigið er tveggja stafa gildi þar sem fyrri stafurinn samsvarar bókstafsgildi, sem er niðurstaða útreiknings á alvarleika atviksins (alvarleikastig A–X), og seinni stafurinn stendur fyrir tölugildi útreiknings á samsvarandi stigi atviksins (0–9).

Færa skal öryggisáhættustigið í ERCS-flæðitöfluna.

Fyrir sérhvert úthlutað öryggisáhættustig er einnig jafngildi stigs í tölustaf, sem notað er við samantekt og greiningu, sem er útskýrt hér á eftir undir fyrirsögninni „**jafngildi stigs í tölustaf**“.

Í ERCS-flæðitöflunni kemur fram öryggisáhættustigið og tilheyrandi tölustafur fyrir atvik eins og hér segir:

ALVARLEIKI		FLOKKUN (ERCS-stig)											
Möguleg niðurstaða slys	Stig												
Stórslys sem getur mögulega haft í för með sér umtalsverðan fjölda dauðsfalla (100+)	X	Bíður áhættumats	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1		X0
Alvarlegt slys sem hefur mögulega í för með sér dauðsföll og áverka (20–100)	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1		S0
Meiri háttar slys sem hefur í för með sér takmarkaðan fjölda dauðsfalla (2–19), lífstíðaráverka eða eyðileggingu loftfars	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1		M0
Slys sem hefur í för með sér eitt dauðsfall, einn lífstíðaráverka eða eina verulega skemmd á loftfari	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1		I0
Slys sem hefur í för með sér bæði minni háttar áverka og alvarlega áverka (ekki lífstíðaráverka) eða minni háttar skemmd á loftfari	E		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1		E0
Engar líkur á slysi	A		<i>Engar afleiðingar fyrir öryggi</i>										
Samsvarandi stig varna			9	8	7	6	5	4	3	2	1		0
Vægi varna Summa			17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2		0
LÍKINDI Á MÖGULEGRI NIÐURSTÖÐU SLYSS													

Til viðbótar við öryggisáhættustigið er hægt að nota þrjá eftirfarandi liti í ERCS-flæðitöflunni til að flýta fyrir því að skera úr um hversu brýnt það er að grípa til ráðlagðra aðgerða í tengslum við tiltekið atvik:

Litur	ERCS-stig	Merking
RAUÐUR	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Mikil áhætta. Atvik sem skapa mestu áhættuna.
GULUR	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Aukin áhætta. Atvik sem skapa miðlungs áhættu
GRÆNN	X5–X9, S5–S9, M4–M9, I3–I9, E2–E9.	Atvik sem skapa litla áhættu

Græna svæðið í flæðitöflunni inniheldur gildi fyrir litla áhættu. Gildin innihalda gögn um ítarlega greiningu á atvikum sem tengjast öryggi og gætu, annaðhvort ein og sér eða í tengslum við aðra atburði, hækkað áhættugildi slíkra atvika.

Jafngildi stigs í tölustöfum

Hvert ERCS-stig fær úthlutað samsvarandi tölugildi, sem vísar til áhættustigsins, til að greiða fyrir samantekt og tölulegri greiningu á röð atvika sem hafa fengið úthlutað ERCS-stig:

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

Samsvarandi tölugildi í dálki 10 og röð A í flæðitöflunni er 0.