

URDHËR
Nr. 156, datë 23.7.2024

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI SKEMËN E KLASIFIKIMIT TË RISKUT¹

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; të nenit 112, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajrëor i Republikës së Shqipërisë”; të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Mbi skemën e klasifikimit të riskut”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
 2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.
- Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
MBI SKEMËN E KLASIFIKIMIT TË RISKUT

Neni 1
Objekti

Kjo rregullore përcakton skemën e klasifikimit të riskut (*ERCS*) për përcaktimin e riskut të sigurisë në operim të një ngjarjeje.

Neni 2
Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj rregulloreje, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “Skema e klasifikimit të riskut” ose “*ERCS*” nënkupton metodologjinë e zbatuar për vlerësimin e riskut të paraqitur nga një ngjarje në aviacionin civil në formën e një vlerësimi të riskut të sigurisë në operim;
2. “Matrica *ERCS*” nënkupton një rrjet të përbërë nga ndryshoret, i përshkruar në nenin 3, pika 3, i cili shërben për paraqitjen ilustruese të nivelit të vlerësimit të riskut të sigurisë në operim;
3. “Niveli i riskut të sigurisë në operim” nënkupton rezultatin e klasifikimit të riskut të një ngjarjeje duke kombinuar vlerat e ndryshoreve të përshkruar në nenin 3, pika 3;
4. “Zonë me risk të lartë” nënkupton një zonë ku një përplasje avioni do të shkaktonte lëndime të shumta, do të rezultonte në një numër të madh vdekjesh, ose të dyja për shkak të natyrës së aktiviteteve në atë zonë, të tilla si impiantet bërthamore ose kimike;

¹ Ky urdhër përaftron plotësisht rregulloren e deleguar të Komisionit (BE) 2020/2034 e 6 tetorit 2020, që plotëson rregulloren (BE) nr. 376/2014, të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, mbi skemën e përbashkët evropiane të klasifikimit të riskut, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së, L 416, 11.12.2020.

5. “Zonë e populluar” nënkupton një zonë me ndërtesa të grumbulluara ose të shpërndara dhe një popullsi të përhershme njerëzore, si qytet, vendbanim, komunë ose fshat;

6. “Lëndim që ndryshon jetën” nënkupton një lëndim që ul cilësinë e jetës së personit për sa i përket lëvizshmërisë së reduktuar ose aftësinë e reduktuar mendore ose fizike në jetën e përditshme.

Neni 3

Skema e klasifikimit të riskut

1. ERCS-ja është përcaktuar në aneks.
2. ERCS-ja trajton riskun e sigurisë në operim të një ngjarjeje dhe jo rezultatin aktual të tij. Vlerësimi i çdo ngjarjeje do të përcaktojë rezultatin më të keq të mundshëm të aksidentit të cilin mund të kishte shkaktuar ngjarja, dhe sa afër rezultatit të aksidentit ishte ngjarja.
3. ERCS-ja bazohet në matricën ERCS të përbërë nga dy ndryshoret e mëposhtme:
 - a) ashpërsia/shkalla e rëndësisë: identifikimi i rezultatit më të keq të mundshëm të aksidentit që do të kishte ndodhur nëse ngjarja në vlerësim do të ishte përshkallëzuar në një aksident;
 - b) probabiliteti: identifikimi i mundësisë që ngjarja në vlerësim të përshkallëzohet në rezultatin më të keq të mundshëm të aksidentit të përmendur në germën “a” të kësaj pike.
4. ERCS-ja aplikohet pas miratimit të rregullores që përcakton masat për zbatimin e Rregullores (BE) nr. 376/2014, të Parlamentit Evropian dhe Këshillit mbi skemën e përbashkët evropiane të klasifikimit të riskut, transpozim i rregullores zbatuese të Komisionit (BE) 2021/2082, të 26 nëntorit 2021.

ANEKS

SKEMA E PËRBASHKËT EVROPIANE E KLASIFIKIMIT TË RISKUT

ERCS-ja do të përbëhet nga dy hapat në vijim:

HAPI 1. Përcaktimi i vlerave të dy ndryshoreve: ashpërsia/shkalla e rëndësisë dhe probabiliteti.

HAPI 2. Vlerësimi i riskut të sigurisë brenda matricës ERCS bazuar në dy vlerat e përcaktuara të ndryshoreve.

HAPI 1. PËRCAKTIMI I VLERAVE TË NDRYSHOREVE

1. Ashpërsia/shkalla e rëndësisë së rezultatit të mundshëm të aksidentit

1.1 Identifikimi

Identifikimi i ashpërsisë/shkallës së rëndësisë së rezultatit të mundshëm të aksidentit do të ndjekë dy hapat në vijim:

a) përcaktimin e llojit më të mundshëm të aksidentit në të cilin ngjarja në vlerësim mund të ishte përshkallëzuar (e ashtuquajtura zona kryesore e riskut);

b) një përcaktim i kategorisë së humbjes së mundshme të jetës bazuar në madhësinë e avionit dhe afërsinë me zonat e populluara ose me risk të lartë.

Ekzistojnë fushat kryesore të riskut në vijim:

a) përplasje ajrore: një përplasje ndërmjet avionëve ndërsa të dy avionët janë në ajër; ose ndërmjet avionëve dhe objekteve të tjera në ajër (duke përjashtuar zogjtë dhe kafshët e egra);

b) avion i zhbalancuar (*aircraft upset*): një gjendje e padëshiruar e avionit e karakterizuar nga divergjenca të paqëllimshme nga parametrat që zakonisht ndodhin gjatë operimit, të cilat në fund mund të çojnë në një përplasje të pakontrolluar me terrenin;

c) përplasje në pistë: një përplasje midis një avioni dhe një objekti tjetër (avionë të tjerë, automjete etj.) ose person që ndodh në një pistë të një aerodromi ose një zonë tjetër uljeje të paracaktuar. Nuk përfshin përplasjet me zogjtë ose kafshët e egra;

d) dalje nga pista (*excursion*): një ngjarje kur një avion largohet nga pista ose zona e lëvizjes së një aerodromi ose sipërfaqja e uljes së çdo zone tjetër uljeje të paracaktuar, pa u ngritur në ajër. Përfshin ulje vertikale me përplasje të fortë për avionë me helikë ose ngritje vertikale dhe ulje të avionëve dhe balonave ose mjeteve ajrore;

e) zjarr, tym dhe presion: një ngjarje që përfshin raste të zjarrit, tymit, avujve ose situata presioni që mund të bëhen të papajtueshme me jetën e njeriut. Kjo përfshin ngjarjet që përfshijnë

zjarrin, tymin ose avujt që prekin ndonjë pjesë të një avionit, gjatë fluturimit ose në tokë, i cili nuk është rezultat i përplasjes ose veprimeve keqdashëse;

f) dëmtimi në tokë: dëmtimi i avionit i shkaktuar nga përdorimi i avionit në tokë në çdo zonë tjetër në tokë përveç pistës ose zonës së paracaktuar të uljes, si dhe dëmtime gjatë mirëmbajtjes;

g) përplasje me pengesa në fluturim: përplasje midis një avionit në ajër dhe pengesave që ngrihen nga sipërfaqja e tokës. Pengesat përfshijnë ndërtesat e larta, pemët, kabllot e energjisë, telat telegrafike dhe antenat, si dhe objektet e lidhura;

h) përplasje me terrenin: një ngjarje kur një avion në ajër përplasë me terrenin, pa tregues se ekuipazhi i fluturimit nuk ishte në gjendje të kontrollonte avionin. Përfshin ngjarjet kur ekuipazhi i fluturimit ndikohet nga iluzione vizuale ose nga mjedisi vizual i degraduar;

i) lëndime të tjera: një ngjarje kur janë shkaktuar lëndime vdekjeprurëse ose jo vdekjeprurëse, të cilat nuk mund t'i caktohen ndonjë fushe tjetër kryesore të riskut;

j) siguria: një akt i ndërhyrjes së paligjshme kundër aviacionit civil. Përfshin të gjitha incidentet dhe shkeljet që lidhen me mbikëqyrjen dhe mbrojtjen, kontrollin e aksesit, skanimin, zbatimin e kontroleve të sigurisë dhe çdo akt tjetër që synon të shkaktojë shkatërrim me keqdashje ose të qëllimshëm të avionëve dhe pronës, duke rrezikuar ose rezultuar në ndërhyrje të paligjshme në aviacionin civil dhe objektet e tij. Përfshin ngjarjet e sigurisë fizike dhe kibernetike.

Humbjet e mundshme të jetës do të kategorizohen në mënyrën e mëposhtme:

a) më shumë se 100 humbje të mundshme jete – kur ngjarja në vlerësim përfshin të paktën një nga sa vijon:

- një avion i madh i certifikuar me më shumë se 100 pasagjerë të mundshëm në bord;
- një avion me madhësi të barasvlershme për ngarkesë;
- një avion i çdo lloji në një zonë shumë të populluar ose në një zonë me risk të lartë ose të dyja;

- çdo situatë që përfshin çdo lloj avionit ku mund të ketë më shumë se 100 humbje të mundshme të jetës;

b) nga 20 deri në 100 humbje të mundshme jete – kur ngjarja në vlerësim përfshin të paktën një nga sa vijon:

- një avion mesatar i certifikuar me 20 deri në 100 pasagjerë të mundshëm në bord ose madhësi e barasvlershme për avionët e ngarkesave;
- çdo situatë ku mund të jenë të mundshme 20 deri në 100 humbje të jetës;

c) nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës kur ngjarja në vlerësim përfshin të paktën një nga sa vijon:

- një avion i vogël i certifikuar me deri në 19 pasagjerë të mundshëm në bord;
- një madhësi e barasvlershme për avionët e ngarkesave;
- çdo situatë ku mund të jenë të mundshme 2 deri në 19 humbje të jetës;

d) 1 humbje e mundshme e jetës – kur ngjarja në vlerësim përfshin të paktën një nga sa vijon:

- një avion i pacertifikuar, i cili nuk është subjekt i kërkesave të certifikimit të Autoritetit të Aviacionit Civil/ Agjencisë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit, sipas rastit;
- çdo situatë ku mund të jetë e mundur një humbje e vetme e jetës;

e) 0 humbje të mundshme të jetës – kur ngjarja në vlerësim përfshin vetëm lëndime personale, pavarësisht nga numri i lëndimeve të lehta dhe të rënda për sa kohë që nuk ka humbje të jetës.

1.2 Përcaktimi

Ashpërsia/shkalla e rëndësisë e aksidentit do të rezultojë në një nga rezultatet e mëposhtme të seriozitetit

- ‘**A**’ që nënkupton se nuk ka gjasa për një aksident;
- ‘**E**’ që nënkupton një aksident që përfshin lëndime të lehta dhe të rënda (që nuk ndryshon jetën) ose dëmtime të vogla të avionit;
- ‘**T**’ që nënkupton një aksident që përfshin një humbje të vetme të jetës, lëndim që ndryshon jetën ose aksident me dëme të konsiderueshme;
- ‘**M**’ që nënkupton një aksident të madh me numër të kufizuar të humbjeve të jetës, lëndime që ndryshojnë jetën ose shkatërrim të avionit;
- ‘**S**’ që nënkupton një aksident të qenësishëm me potencial për humbje të jetës dhe lëndime;
- ‘**X**’ që nënkupton një aksident ekstrem katastrofik me potencial për një numër të konsiderueshëm të humbjeve të jetës.

Vlerësimi i seriozitetit do të llogaritet duke kombinuar zonën kryesore të rrezikut dhe humbjen e mundshme të jetës, siç përcaktohet në tabelën e mëposhtme:

Fusha kryesore e riskut	Kategoria	Vlerësimi i seriozitetit
Përplasje ajrore	Më shumë se 100 humbje të mundshme të jetës	X
	Nga 20 deri në 100 humbje të mundshme të jetës	S
	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
Avion i zhbalancuar (<i>aircraft upset</i>)	Më shumë se 100 humbje të mundshme të jetës	X
	Nga 20 deri në 100 humbje të mundshme të jetës	S
	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
Përplasje në pistë	Më shumë se 100 humbje të mundshme të jetës	X
	Nga 20 humbje të mundshme të jetës	S
	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
	0 humbje të mundshme të jetës	E
Dalje nga pista (<i>Excursion</i>)	Nga 20 deri në 100 humbje të mundshme të jetës	S
	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
	0 humbje të mundshme të jetës	E
Zjarr, tymi dhe presion	Më shumë se 100 humbje të mundshme të jetës	X
	Nga 20 deri në 100 humbje të mundshme të jetës	S
	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
Dëmtimi në tokë	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
	0 humbje të mundshme të jetës	E
Përplasje me pengesa në fluturim	Më shumë se 100 humbje të mundshme të jetës	X
	Nga 20 deri në 100 humbje të mundshme të jetës	S
	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
Përplasje me terrenin	Më shumë se 100 humbje të mundshme të jetës	X
	Nga 20 deri në 100 humbje të mundshme të jetës	S
	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
Lëndime të tjera	Nga 20 deri në 100 humbje të mundshme të jetës	S
	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
	0 humbje të mundshme të jetës	E
Siguria	Më shumë se 100 humbje të mundshme të jetës	X
	Nga 20 deri në 100 humbje të mundshme të jetës	S
	Nga 2 deri në 19 humbje të mundshme të jetës	M
	1 humbje të mundshme të jetës	I
	0 humbje të mundshme të jetës	E

2. Probabiliteti i rezultatit të mundshëm të aksidentit

Probabiliteti i rezultatit më të keq të aksidentit do të merret duke përdorur modelin e barrierave ERCS të përcaktuar në seksionin 2.1.

2.1 Modeli i barrierave ERCS

Qëllimi i modelit të barrierave ERCS është të vlerësojë efektivitetin (që është numri dhe forca) e barrierave në sistemin e sigurisë të përcaktuara në tabelën në seksionin 2.1.1, të cilat mbetën midis ngjarjes aktuale dhe rezultatit më të keq të mundshëm të aksidentit. Në fund, modeli i barrierës ERCS do të përcaktojë se sa afër ka qenë ngjarja në vlerësim, me aksidentin e mundshëm.

2.1.1 Barrierat

Modeli i barrierave ERCS përbëhet nga 8 barriera, të renditura në një sekuencë logjike dhe të peshuara sipas tabelës së mëposhtme:

Numri i barrierës	Barriera	Pesha e barrierës
1	“Projektimi i avionëve, pajisjeve dhe infrastrukturës”, përfshin mirëmbajtjen dhe korrigjimin, mbështetjen e funksionimit, parandalimin e problemeve që lidhen me faktorët teknikë që mund të çojnë në një aksident.	5
2	“Planifikimi taktik”, përfshin planifikimin organizativ dhe individual përpara fluturimit ose një aktivitet tjetër operacional që mbështet reduktimin e shkaqeve dhe kontribuesve në aksidente.	2
3	“Rregulloret, procedurat, proceset”, përfshin rregulloret, procedurat dhe proceset efektive, të kuptueshme dhe të disponueshme të cilat respektohen (me përjashtim të përdorimit të procedurave për barrierat e rikuperimit).	3
4	“Vetëdija për situatën dhe veprimi”, përfshin vigjilencën njerëzore për kërcënimet operationale që siguron identifikimin e risqeve operationale dhe veprim efektiv për të parandaluar një aksident.	2
5	“Përdorimi dhe veprimi i sistemeve të paralajmërimit” që mund të parandalojnë një aksident dhe që janë të përshtatshme për qëllimin, funksionale, operationale dhe respektohen.	3
6	“Rikuperim i vonë nga një situatë e mundshme aksidenti”	1
7	“Mbrotje”, kur një ngjarje ka ndodhur, niveli i rezultatit zbutet ose parandalohet përshkallëzimi e ngjarjes nga barrierat e paprekshme ose parashikimet.	1
8	“Ngjarje me energji të ulët” vlerësohet njësoj si “Mbrotje”, por vetëm për zonat me risk kryesor me energji të ulët (dëmtime në tokë, ekskursione, lëndime). “E pazbatueshme” për të gjitha fushat kryesore të riskut	1

2.1.2 Efektiviteti i barrierës

Efektiviteti i secilës barrierë do të klasifikohet si në vijim:

- “Ndaluar” nëse barrierat parandalojnë ndodhjen e aksidentit;
- “E mbetur e ditur” nëse dihet se barrierat ka mbetur midis ngjarjes në vlerësim dhe rezultatit të aksidentit të mundshëm;
- “E mbetur e supozuar” nëse supozohet se barrierat ka mbetur midis ngjarjes në vlerësim dhe rezultatit të aksidentit të mundshëm;
- “E dështuar e ditur” nëse dihet se barrierat ka dështuar;
- “E dështuar e supozuar” nëse supozohet se barrierat ka dështuar edhe nëse informacioni i është pamjaftueshëm ose nuk disponohet për të përcaktuar këtë;
- “E pazbatueshme” nëse barrierat nuk është e rëndësishme për ngjarjen në vlerësim.

2.1.3 Vlerësimi i barrierave

Barrierat do të vlerësohen në dy hapa:

Hapi 1: Për të identifikuar, se cila nga barrierat e përcaktuara në tabelën në seksionin 2.1.1. (1-8), ndaloj që ngjarja të përshkallëzohej në rezultatit të mundshëm (i referuar si “barriera ndaluese”).

Hapi 2: Për të identifikuar, në përputhje me seksionin 2.1.2, efektivitetin e barrierave të mbetura. Barrierat e mbetura janë ato barrierat të renditura në tabelën në seksionin 2.1.1 të cilat vendosen midis barrierës ndaluese dhe rezultatit të aksidentit të mundshëm. Barrierat e renditura në tabelën në seksionin 2.1.1 të cilat janë vendosur përpara barrierës ndaluese nuk do të konsiderohen se kanë kontribuar në parandalimin e rezultatit të aksidentit dhe për rrjedhojë ato barrierat nuk do të vlerësohen si “ndaluese” ose “të mbetura”.

2.2 Llogaritja

Probabiliteti i rezultatit të mundshëm të aksidentit është vlera numerike që rezulton nga hapat në vijim:

Hapi 1: Një shumë e të gjitha peshave të barrierave (1 deri në 5) të paraqitura në tabelën në seksionin 2.1.1 të të gjitha barrierave të vlerësuara që u vlerësuan ose “Ndaluar”, “E mbetur e ditur” ose “E mbetur e supozuar”. Barrierat “E dështuar” dhe “E pazbatueshme” nuk do të llogariten për rezultatit përfundimtar, pasi ato pengesa nuk mund të kishin parandaluar aksidentin. Shuma e peshës së barrierës që rezulton është një vlerë numerike midis 0 dhe 18.

Hapi 2: Shuma e peshës së barrierës korrespondon me një vlerësim barrierë midis 0 dhe 9 sipas tabelës në vijim, duke mbuluar gamën e plotë midis barrierave të mbetura të forta dhe të dobëta.

Shuma e peshës së barrierës	Rezultati përkatës i barrierës
0 Nuk ka pengesa të mbetura. Rezultati më i keq i mundshëm i aksidentit është realizuar.	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

HAPI 2. VLERËSIMI I RISKUT TË SIGURISË NË OPERIM BRENDA MATRICËS ERCS

Vlerësimi i rrezikut të sigurisë është një vlerë dyshifrore ku shifra e parë korrespondon me vlerën alfabetike që rezultojn nga llogaritja e seriozitetit të ngjarjes (vlerësimi i rëndësisë A deri në X) dhe shifra e dytë përfaqëson vlerën numerike nga llogaritja e vlerësimit përkatës të ngjarjes (0 deri në 9).

Vlerësimi i riskut të sigurisë operim do të vendoset në matricën ERCS.

Për secilin vlerësim të dhënë të riskut të sigurisë operim, ekziston gjithashtu një vlerësim i barasvlershëm numerik për qëllime të grumbullimit dhe analizës, e cila shpjegohet më poshtë nën **“Vlerësimi i barasvlershëm numerik”**.

Matrica ERCS pasqyron rezultatin e riskut të sigurisë operim dhe shifrat përkatëse numerike të një ngjarjeje, si më poshtë:

Ashpërsia/shkalla e rëndësisë		Klasifikimi											
Rezultati i mundshëm i aksidentit	Shënimi												
Aksident ekstrem katastrofik me potencial për një numër të konsiderueshëm viktimash (100+)	X	VLERËSIMI I RISKUT NË PRITJE	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1		X0
Aksident i rëndësishëm me potencial për vdekje dhe lëndime (20-100)	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1		S0
Aksident i madh me numër të kufizuar viktimash (2-19) lëndime që ndryshojnë jetën ose shkatërrim i avionit	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1		M0
Një aksident që përfshin fatalitet të vetëm individual, lëndime që ndryshojnë jetën ose	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1		I0

dëmtime të konsiderueshme të avionit.												
Një aksident që përfshin lëndime të vogla dhe të rënda (që nuk ndryshojnë jetën) ose dëmtime të vogla të avionit.	E		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Nuk ka gjasa për një aksident	A		Asnjë implikim për sigurinë në operim									
			9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
			17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2	0
PROPABILITETI I PASOJËS SË MUNDSHME TË AKSIDENTIT												

Përveç vlerësimit të riskut të sigurisë në operim dhe për të lehtësuar përcaktimin e urgjencës së veprimit të rekomanduar që duhet të ndërmerret në lidhje me ngjarjen, tri ngjyrat e mëposhtme mund të përdoren në matricën ERCS:

Ngjyra	Vlerësimi ERCS	Kuptimi
E KUQE	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Risk i lartë. Ngjarje me riskun më të lartë.
E VERDHË	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Risk i rritur. Ngjarje me risk të ndërmjetëm.
E GJELBËR	X5 deri X9, S5 deri S9, M4 deri M9, I3 deri I9, E2 deri E9.	Ngjarje me risk të ulët.

Zona e gjelbër e matricës përmban vlera më të ulëta risku. Ato ofrojnë të dhëna për analiza të thella mbi dukuritë që lidhen me sigurinë, të cilat, të izoluar ose të ndërlidhura me ngjarje të tjera, mund të rrisin vlerat e riskut të dukurive të tilla.

Vlerësimi i barasvlershëm numerik

Çdo rezultati ERCS i caktohet një vlerë numerike përkatëse e madhësisë së riskut për të lehtësuar grumbullimin dhe analizën numerike të disa ngjarjeve me një rezultat ERCS:

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

Të dyja, kolona 10 dhe rreshti A në matricë mbajnë vlerën 0 si vlerë numerike përkatëse.