

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2020/2034 DE LA COMISIÓN

de 6 de octubre de 2020

por el que se complementa el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al sistema europeo común de clasificación de riesgos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 7, apartado 6,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («Agencia») a través de la red de analistas de la seguridad aérea, ha desarrollado una metodología para la clasificación de los sucesos en términos de riesgo para la seguridad, teniendo en cuenta la necesidad de que sean compatibles con los sistemas existentes de clasificación de riesgos. El sistema europeo común de clasificación de riesgos (ERCS) fue desarrollado dentro del plazo fijado para el 15 de mayo de 2017 en el artículo 7, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 376/2014. Conviene ahora que el presente Reglamento establezca el ERCS.
- (2) El ERCS debe apoyar a las autoridades competentes de los Estados miembros y a la Agencia en su evaluación de los sucesos, y su principal finalidad debe ser la definición y clasificación armonizada del nivel de riesgo que representa cada suceso para la seguridad de la aviación. Su objetivo no debe ser determinar las consecuencias del suceso.
- (3) El ERCS debe también permitir determinar las intervenciones rápidas necesarias en respuesta a sucesos de seguridad de alto riesgo, así como señalar los principales ámbitos de riesgo a partir de información agregada y determinar y comparar sus niveles de riesgo.
- (4) El ERCS debe facilitar un enfoque integrado y armonizado de la gestión de riesgos en todo el sistema europeo de aviación y permitir así que las autoridades competentes de los Estados miembros y la Agencia se centren en los esfuerzos de mejora de la seguridad de forma armonizada como parte del Plan Europeo de Seguridad Aérea contemplado en el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> DO L 122 de 24.4.2014, p. 18.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

- (5) El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión <sup>(3)</sup>, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo, establece la tasa de incursiones en pista y la tasa de infracciones de las distancias mínimas de separación a escala de la Unión con repercusiones en la seguridad como los indicadores que deben ser objeto de seguimiento anual durante el tercer período de referencia, que abarca los años civiles de 2020 a 2024 inclusive. El presente Reglamento debe aplicarse a partir del 1 de enero de 2021 con el fin de simultanear la utilización del ERCS con el inicio del segundo período anual de seguimiento del tercer período de referencia y garantizar una evaluación armonizada de los sucesos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

##### **Objeto**

El presente Reglamento establece el sistema europeo común de clasificación de riesgos (ERCS) para determinar el riesgo para la seguridad de un suceso.

#### *Artículo 2*

##### **Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «sistema europeo de clasificación de riesgos» o «ERCS»: la metodología aplicada para la evaluación del riesgo que plantea un suceso a la aviación civil en forma de puntuación del riesgo para la seguridad;
- 2) «matriz ERCS»: una tabla compuesta por las variables descritas en el artículo 3, apartado 3, que sirve para representar ilustrativamente la puntuación del riesgo para la seguridad;
- 3) «puntuación del riesgo para la seguridad»: el resultado de la clasificación de los riesgos de un suceso combinando los valores de las variables contempladas en el artículo 3, apartado 3;
- 4) «zona de alto riesgo»: una zona en la que el impacto de una aeronave causaría numerosas lesiones o implicaría un alto número de víctimas mortales, debido a la naturaleza de las actividades que en ella se desarrollan, como las centrales nucleares o químicas;
- 5) «zona poblada»: una zona, como una ciudad, urbanización, pueblo o aldea, con edificios agrupados o dispersos y población humana permanente;
- 6) «lesión con consecuencias vitales»: una lesión que reduce la calidad de vida de una persona al reducir su movilidad o su capacidad cognitiva o física en la vida cotidiana.

#### *Artículo 3*

##### **Sistema europeo común de clasificación de riesgos**

1. El ERCS se establece en el anexo.
2. El ERCS abordará el riesgo de un suceso para la seguridad y no sus consecuencias reales. La evaluación de cada suceso determinará la peor consecuencia probable del accidente que podría haber implicado el suceso y lo cerca que el suceso haya estado de esa consecuencia accidental.
3. El ERCS se basará en la matriz ERCS, compuesta por las dos variables siguientes:
  - a) gravedad: determinación de la peor consecuencia probable del accidente que se habría producido si el suceso evaluado hubiera escalado hasta convertirse en un accidente;
  - b) probabilidad: determinación de la probabilidad de que el suceso evaluado escale hasta convertirse en la peor consecuencia probable del accidente contemplada en la letra a).

<sup>(3)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo y se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013 (DO L 56 de 25.2.2019, p. 1).

*Artículo 4***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.  
Será aplicable a partir del 1 de enero de 2021.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 6 de octubre de 2020.

*Por la Comisión*  
*La Presidenta*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXO

**Sistema europeo común de clasificación de riesgos**

El ERCS constará de las dos fases siguientes:

FASE 1: Determinación de los valores de las dos variables: gravedad y probabilidad.

FASE 2: Puntuación del riesgo para la seguridad en la matriz ERCS basada en los dos valores determinados de las variables.

## FASE 1: DETERMINACIÓN DE LOS VALORES DE LAS VARIABLES

## 1. Gravedad de las posibles consecuencias del accidente

## 1.1. Identificación

La identificación de la gravedad de las posibles consecuencias del accidente deberá seguir los dos pasos siguientes:

- a) determinación del tipo de accidente más probable al que habría podido escalar el suceso evaluado (lo que se denomina «principal ámbito de riesgo»);
- b) determinación de la posible categoría en términos de pérdida de vidas a partir del tamaño de la aeronave y la proximidad a zonas pobladas o de alto riesgo.

Los principales ámbitos de riesgo son los siguientes:

- a. colisión aérea: colisión entre aeronaves mientras se encuentran en el aire o entre una aeronave y otro objeto aéreo (salvo aves y fauna silvestre);
- b. pérdida de control de la aeronave: situación indeseada de una aeronave que se caracteriza por divergencias no intencionadas de los parámetros normalmente experimentados durante las operaciones que podrían en última instancia conducir a un impacto incontrolado con el terreno;
- c. colisión en pista: colisión entre una aeronave y otro objeto (otra aeronave, vehículos, etc.) o persona que se produce en una pista de aeródromo o en otra área de aterrizaje previamente designada; no se incluyen las colisiones con aves o fauna silvestre;
- d. salida de pista: suceso en el que una aeronave abandona la pista o el área de movimiento de un aeródromo o la superficie de aterrizaje de cualquier otra área de aterrizaje previamente designada, sin estar en el aire; se incluyen los aterrizajes verticales de fuerte impacto de giroaviones, aeronaves de despegue y aterrizaje verticales, globos o dirigibles;
- e. incendio, humo y presurización: suceso que implica casos de incendio, humos, emanaciones humos o situaciones de presurización que puedan convertirse en incompatibles con la vida humana; esto incluye sucesos que impliquen incendios, humos o emanaciones que afecten a cualquier parte de la aeronave, en vuelo o en tierra, que no sean de un impacto ni actos malintencionados;
- f. daños en tierra: daños a las aeronaves causados por la operación de una aeronave en tierra, en cualquier zona que no sea una pista ni un área de aterrizaje previamente designada, así como daños producidos durante el mantenimiento;
- g. colisión con obstáculo en vuelo: colisión entre una aeronave que está en el aire y obstáculos que suben desde la superficie de la tierra; entre estos obstáculos se incluyen edificios altos, árboles, cables eléctricos, cables de telégrafos y antenas, así como objetos cautivos;
- h. colisión con el terreno: suceso en el que una aeronave colisiona con el terreno, sin indicación de que la tripulación de vuelo fuera incapaz de controlar la aeronave; incluye los casos en los que la tripulación de vuelo se ve afectada por ilusiones visuales o un entorno visual degradado;
- i. otras lesiones: suceso en el que se han infligido lesiones mortales o no mortales que no pueden atribuirse a ningún otro ámbito principal de riesgo;
- j. seguridad: acto de interferencia ilícita contra la aviación civil; incluye todos los incidentes e infracciones relacionados con la vigilancia y la protección, el control del acceso, la inspección, la aplicación de controles de seguridad y cualquier otro acto destinado a causar daños malintencionados o deliberados en aeronaves y propiedades, que pongan en peligro o causen interferencias ilícitas con la aviación civil y sus instalaciones; se incluyen tanto actos físicos como relativos a la ciberseguridad.

Las posibles pérdidas de vidas se categorizarán como sigue:

- a) Más de 100 posibles víctimas mortales si el suceso evaluado presenta al menos una de las siguientes condiciones:
  - una aeronave certificada grande con más de 100 posibles pasajeros a bordo;
  - una aeronave de carga de tamaño equivalente;
  - una aeronave de cualquier tipo en una zona densamente poblada y/o de alto riesgo;
  - cualquier situación con una aeronave de cualquier tipo en la que puedan perecer más de 100 personas.
- b) Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales si el suceso evaluado presenta al menos una de las siguientes condiciones:
  - una aeronave certificada mediana con capacidad para transportar entre 20 y 100 pasajeros o una aeronave de carga de tamaño equivalente;
  - cualquier situación en la que puedan producirse entre 20 y 100 víctimas mortales.
- c) Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales si el suceso evaluado presenta al menos una de las siguientes condiciones:
  - una aeronave certificada pequeña con capacidad para transportar hasta 19 pasajeros;
  - una aeronave de carga de tamaño equivalente;
  - cualquier situación en la que puedan producirse entre 2 y 19 víctimas mortales;
- d) Una (1) posible víctima mortal si el suceso evaluado presenta al menos una de las siguientes condiciones:
  - una aeronave no certificada, es decir, una aeronave que no está sujeta a requisitos de certificación de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea;
  - cualquier situación en la que pueda producirse una víctima mortal.
- e) Ninguna (0) víctima mortal si el suceso evaluado implica únicamente lesiones personales, independientemente del número de lesiones leves y graves, siempre y cuando no haya víctimas mortales.

## 1.2. Determinación

La gravedad del accidente se calificará con una de las siguientes puntuaciones de gravedad:

- «**A**»: no es probable que se produzca un accidente;
- «**E**»: accidente que implica lesiones leves y graves (sin consecuencias vitales) o daños leves en la aeronave;
- «**I**»: accidente que implica una sola víctima mortal o de lesiones con consecuencias vitales, o daños graves en la aeronave;
- «**M**»: accidente grave con una cantidad limitada de víctimas mortales o víctimas de lesiones con consecuencias vitales, o con destrucción de la aeronave;
- «**S**»: accidente importante que puede tener víctimas mortales o víctimas de lesiones;
- «**X**»: accidente extremadamente catastrófico que puede tener un alto número de víctimas mortales.

La puntuación de la gravedad se calculará combinando el principal ámbito de riesgo y la posible pérdida de vidas, según el siguiente cuadro:

PRINCIPAL ÁMBITO DE RIESGO	CATEGORÍA	PUNTUACIÓN DE LA GRAVEDAD
Colisión aérea	Más de 100 posibles víctimas mortales	X
	Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales	S
	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I
Pérdida de control de la aeronave	Más de 100 posibles víctimas mortales	X
	Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales	S
	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I

PRINCIPAL ÁMBITO DE RIESGO	CATEGORÍA	PUNTUACIÓN DE LA GRAVEDAD
Colisión en pista	Más de 100 posibles víctimas mortales	X
	Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales	S
	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I
	0 posibles víctimas mortales	E
Salida de pista	Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales	S
	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I
	0 posibles víctimas mortales	E
Incendio, humo y presurización	Más de 100 posibles víctimas mortales	X
	Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales	S
	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I
Daños en tierra	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I
	0 posibles víctimas mortales	E
Colisión con obstáculos en vuelo	Más de 100 posibles víctimas mortales	X
	Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales	S
	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I
Colisión con el terreno	Más de 100 posibles víctimas mortales	X
	Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales	S
	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I
Otras lesiones	Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales	S
	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I
	0 posibles víctimas mortales	E
Seguridad	Más de 100 posibles víctimas mortales	X
	Entre 20 y 100 posibles víctimas mortales	S
	Entre 2 y 19 posibles víctimas mortales	M
	1 posible víctima mortal	I
	0 posibles víctimas mortales	E

2. Probabilidad de las posibles consecuencias del accidente

La probabilidad de la peor consecuencia probable del accidente se determinará utilizando el modelo de barreras ERCS, que se define en la sección 2.1.

## 2.1. Modelo de barreras ERCS

El objetivo del modelo de barreras ERCS es evaluar la eficacia (es decir, el número y la fuerza) de las barreras del sistema de seguridad establecidas en el cuadro del punto 2.1.1, interpuestas entre el suceso real y la peor consecuencia probable del accidente. En última instancia, el modelo de barreras ERCS determinará lo cerca que ha estado el suceso evaluado de convertirse en accidente.

### 2.1.1. Barreras

El modelo de barreras ERCS consta de ocho barreras ordenadas en una secuencia lógica y ponderadas de acuerdo con el siguiente cuadro:

Número	Barrera	Ponderación
1	«Diseño de aeronaves, equipos e infraestructuras»: incluye el mantenimiento y la corrección, el apoyo operativo y la prevención de problemas relacionados con factores técnicos que podrían conducir a un accidente.	5
2	«Planificación táctica»: incluye la planificación organizativa e individual antes del vuelo u otra actividad operativa que apoye la reducción de las causas y los factores contribuyentes de accidentes.	2
3	«Reglamentos, procedimientos y procesos»: incluye reglamentos, procedimientos y procesos eficaces, comprensibles y disponibles que se cumplen (salvo el uso de procedimientos para las barreras de recuperación).	3
4	«Conciencia situacional y acción»: incluye la vigilancia humana frente a las amenazas operativas que garantiza la identificación de peligros operativos y la adopción de medidas eficaces para prevenir un accidente.	2
5	«Operación y acción de los sistemas de aviso»: tales sistemas, que pueden prevenir un accidente, son adecuados, funcionan, están operativos y se cumplen.	3
6	«Recuperación tardía de una situación de posible accidente»	1
7	«Protecciones»: cuando se produce un suceso, el nivel de las consecuencias se atenúa o impide la escalada del suceso gracias a barreras intangibles o a la previsión.	1
8	«Suceso de baja energía»: equivalente a «protecciones», pero solo para ámbitos principales de riesgo de baja energía (daños en tierra, salidas de pista, lesiones). «No procede»: para todos los demás ámbitos principales de riesgo.	1

### 2.1.2. Eficacia de las barreras

La eficacia de cada barrera se clasificará como sigue:

- «**Detención**»: la barrera impide que se produzca el accidente.
- «**Permanencia conocida**»: se sabe que la barrera permaneció entre el suceso evaluado y las posibles consecuencias del accidente.
- «**Permanencia supuesta**»: se supone que la barrera permaneció entre el suceso evaluado y las posibles consecuencias del accidente.
- «**Fallo conocido**»: se sabe que la barrera ha fallado.
- «**Fallo supuesto**»: se supone que la barrera ha fallado, si bien la información para confirmarlo no está disponible o es insuficiente.
- «**No procede**»: la barrera no es pertinente para el suceso evaluado.

### 2.1.3. Evaluación de las barreras

Las barreras se evaluarán en dos pasos:

Paso 1: señalar cuál de las barreras 1-8 definidas en el cuadro de la sección 2.1.1 detuvo la escalada del suceso hacia las posibles consecuencias del accidente («barrera de detención»).

Paso 2: determinar, con arreglo a la sección 2.1.2, la eficacia de las barreras que permanecen. Las barreras que permanecen son las barreras que figuran en el cuadro de la sección 2.1.1 situadas entre la barrera de detención y las posibles consecuencias del accidente. No se considerará que las barreras que figuran en el cuadro de la sección 2.1.1 situadas antes de la barrera de detención han contribuido a prevenir las consecuencias del accidente y, por consiguiente, tales barreras no se clasificarán como «detención» ni «permanencia».

### 2.2. Cálculo

La probabilidad de un posible accidente es el valor numérico resultante de los siguientes pasos:

Paso 1: suma de todas las ponderaciones (de 1 a 5) según el cuadro de la sección 2.1.1 de todas las barreras evaluadas clasificadas como «detención», «permanencia conocida», o «permanencia supuesta». Las barreras cuya clasificación sea «fallo» o «no procede» no se contabilizarán para la puntuación final, ya que no pudieron impedir el accidente. La suma resultante de las ponderaciones de las barreras es un valor numérico comprendido entre 0 y 18.

Paso 2: La suma de las ponderaciones de las barreras corresponde a una puntuación de barrera entre 0 y 9 con arreglo al siguiente cuadro, que abarca toda la gama entre las barreras que permanecen, fuertes y débiles.

Suma de ponderaciones	Puntuación de barrera
0 Ninguna barrera permanece. Peor consecuencia probable del accidente verificada.	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: PUNTUACIÓN DEL RIESGO PARA LA SEGURIDAD EN LA MATRIZ ERCS

La puntuación del riesgo para la seguridad consta de dos caracteres: el valor alfabético resultante del cálculo de la gravedad del suceso (A a X) y el valor numérico obtenido al calcular la puntuación del suceso (0 a 9).

La puntuación del riesgo para la seguridad se introducirá en la matriz ERCS.

Por cada puntuación del riesgo para la seguridad existe una puntuación numérica equivalente a efectos de agregación y análisis que se presenta a continuación como «**puntuación numérica equivalente**».

La matriz ERCS refleja así la puntuación del riesgo para la seguridad y las cifras asociadas de un suceso:

GRAVEDAD		CLASIFICACIÓN (Puntuación ERCS)										
Posibles consecuencias del accidente	Puntuación											
Accidente extremadamente catastrófico que puede tener un alto número de víctimas mortales (100+)	X	Pendiente de evaluación de riesgos	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Accidente importante que puede tener víctimas mortales o víctimas de lesiones (20-100)	S		S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Accidente grave con una cantidad limitada de víctimas mortales (2-19) o víctimas de lesiones con consecuencias vitales, o con destrucción de la aeronave	M		M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Accidente que implica una sola víctima mortal o de lesiones con consecuencias vitales, o daños graves en la aeronave	I		I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Accidente que implica lesiones leves y graves (sin consecuencias vitales) o daños leves en la aeronave	E		E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Accidente improbable	A		<i>Sin consecuencias para la seguridad</i>									
	Puntuación de barrera		9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
	Suma de ponderaciones		17-18	15-16	13-14	11-12	9-10	7-8	5-6	3-4	1-2	0
<b>PROBABILIDAD DE LAS POSIBLES CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE</b>												

Además de la puntuación del riesgo para la seguridad, para que sea más fácil determinar la urgencia de la acción recomendada en respuesta al suceso, en la matriz ERCS pueden utilizarse los tres colores siguientes:

Color	Puntuación ERCS	Significado
ROJO	X0, X1, X2, S0, S1, S2, M0, M1, I0	Riesgo alto. Sucesos con el más alto riesgo.
AMARILLO	X3, X4, S3, S4, M2, M3, I1, I2, E0, E1	Riesgo elevado. Sucesos con riesgo intermedio.
VERDE	X5 a X9, S5 a S9, M4 a M9, I3 a I9, E2 a E9	Sucesos con riesgo bajo

La zona verde de la matriz contiene valores de riesgo más bajos. Proporcionan datos para un análisis en profundidad de sucesos relacionados con la seguridad que, de forma aislada o en conjunción con otros sucesos, podrían aumentar los valores de riesgo de tales sucesos.

#### Puntuación equivalente numérica

A cada puntuación ERCS se le asigna un valor numérico correspondiente a la magnitud del riesgo para facilitar la agregación y el análisis numérico de los sucesos múltiples con una puntuación ERCS:

Puntuación ERCS	X9	X8	X7	X6	X5	X4	X3	X2	X1	X0
Valor numérico correspondiente	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000	100000	1000000
Puntuación ERCS	S9	S8	S7	S6	S5	S4	S3	S2	S1	S0
Valor numérico correspondiente	0,0005	0,005	0,05	0,5	5	50	500	5000	50000	500000
Puntuación ERCS	M9	M8	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
Valor numérico correspondiente	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1,000	10,000	100,000
Puntuación ERCS	I9	I8	I7	I6	I5	I4	I3	I2	I1	I0
Valor numérico correspondiente	0,00001	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000	10000
Puntuación ERCS	E9	E8	E7	E6	E5	E4	E3	E2	E1	E0
Valor numérico correspondiente	0,000001	0,00001	0,0001	0,001	0,01	0,1	1	10	100	1000

La columna 10 y la fila A de la matriz llevan el valor 0 como valor numérico correspondiente.