**Analiza ryzyka metodyką SORA - Specific Operations Risk Assessment (osoba fizyczna)**



Spis treści

[Kontrola dokumentów 2](#_Toc66789546)

[Materiały źródłowe 2](#_Toc66789547)

[Etap # 1 Koncepcja Operacyjna (ConOps) 2](#_Toc66789548)

[Etap # 2 Definiowanie bazowej klasy ryzyka na ziemi GRC (Determination of the Intrinsic Ground Risk Class) 8](#_Toc66789549)

[Etap #3 Określenie finalnej klasy ryzyka na ziemi – (Final GRC Determination) 9](#_Toc66789550)

[Etap #4: Określenie wstępnej klasy ryzyka w ruchu powietrznym (Determination of the Initial Air Risk Class - ARC) 10](#_Toc66789551)

[Etap #5: Zastosowanie środków łagodzących ryzyko na poziomie strategicznym. Definicja ryzyka końcowego ARC (krok opcjonalny)/Application of Strategic Mitigations to determine Residual ARC 11](#_Toc66789552)

[Etap #6: Definicja wymagań w zakresie łagodzenia ARC na poziomie taktycznym oraz poziomów solidności (Robustness Levels)/Tactical Mitigation Performance Requirement - TMPR to comply with the residual ARC requirement/ 12](#_Toc66789553)

[Etap #7 Przyporządkowanie poziomów solidności/Final Specific Assurance and Integrity Levels - SAIL/ 13](#_Toc66789554)

[Etap # 8 Identyfikacja celów bezpieczeństwa na poziomie operacyjnym/Operational Safety Objectives – OSO/ 14](#_Toc66789555)

[Etap # 9 Zagadnienia dotyczące obszaru przyległego/przestrzeni powietrznej/Adjacent Area/Airspace Considerations 15](#_Toc66789556)

[Etap # 10 Kompleksowe Portfolio Bezpieczeństwa/Comprehensive Safety Portfolio 16](#_Toc66789557)

# Kontrola dokumentów

Wnioskodawcy powinni dołączyć rejestr poprawek na początku dokumentu, aby rejestrować poprawki i wykazać, w jaki sposób dokument jest kontrolowany.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Numer poprawki/zmiany/ wydania | Data | Poprawka wprowadzona przez | Podpisano |
|  |  |  |  |
| *a, b, c lub 1, 2, 3, itp.* | *dd.mm.rrrr* | *Imię i nazwisko osoby wprowadzającej numer poprawki/zmiany/ wydania* | *Podpis osoby wprowadzającej nr poprawki/zmiany/wydania* |

# Materiały źródłowe

Wykaz materiałów źródłowych (załączniki, dokumenty, adresy URL, podręczniki, dodatki) wymienionych w ConOps.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr | Nazwa | Opis | Numer poprawki/zmiany/wydania |
| 1 |  |  |  |
| 2 |  |  |  |

# Etap # 1 Koncepcja Operacyjna (ConOps)

Jeżeli ConOps dotyczy różnych typów BSP należy osobno przeprowadzić analizę ryzyka dla każdego z nich.

**T.1.0 Wykaz wykorzystywanych BSP do planowanej (-ych) operacji**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nazwa BSP** | **Model BSP** | **Numer seryjny BSP (jeżeli dotyczy)** |
| 1. | 1. | 1. |
| 2. | 2. | 2. |

**TABELA T.1.1**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1. **Zdefiniowanie pod względem zapewnienia bezpieczeństwa** | | |
| 1.1. Zdefiniowanie pod względem zapewnienia bezpieczeństwa |  | |
| *(opisać odpowiedzialność i obowiązki operatora BSP wraz z datą ważności uprawnień)* | |
| 1.2 Kompetencje załogi |  | |
| *(opis kwalifikacji załogi BSP)* | |
| 1.3 Załoga |  | |
| *(opis obowiązków i odpowiedzialności wszystkich osób pełniących funkcje takie jak: pilot, obserwator, załoga startowa, ekipa ratunkowa)* | |
|  | |
| *(opis procedur dla koordynacji załogi wieloosobowej jeśli więcej niż jedna osoba jest bezpośrednia zaangażowana w operację)* | |
|  | |
| *(wykonywanie operacji na różnych typach BSP i ograniczenia pilota w odniesieniu do tych typów (jeżeli dotyczy))* | |
|  | |
| *(opis polityki dotyczącej wymagań zdrowotnych załogi, w tym procedury, wskazówki i odnośniki w celu zapewnienia, że zespół biorący udział w operacji jest zdolny do przeprowadzenia planowanej operacji)* | |
| 1.4 Informacje dodatkowe |  | |
| *(pozostałe istotne informacje)* | |
| 1. **Opis operacji** | | |
| 2.1 Typ operacji |  | |
| *(szczegółowy opis parametrów operacji: opisać rodzaj(-e) operacji, cel operacji, w jaki sposób, gdzie i w ramach, jakich ograniczeń lub warunków operacje będą wykonywane, czas planowanej operacji tzn. dzień/ noc, , zasięg operacji (VLOS,BVLOS,VO), obszar operacji (miejski/ przemysłowy/ słabo zaludniony), maksymalna wysokość lotu) oraz rodzaju przestrzeni powietrznej. Objętość operacyjną, w tym bufory ryzyka na ziemi i w przestrzeni powietrznej należy określić w sposób bardzo przejrzysty. W tej sekcji należy zawrzeć odpowiednie wykresy/diagramy oraz wszelkie inne informacje pomocne w wizualizacji i zrozumieniu zamierzonych operacji)* | |
|  | |
| *(opisać stopień zaangażowania załogi i systemów automatycznych lub autonomicznych w każdej fazie lotu)* | |
| 2.2 Informacje dodatkowe |  | |
| *(inne informacje istotne dla bezpieczeństwa planowanej operacji np. zgoda zarządzającego obiektem)* | |
| 2.3 Strategia normalnej eksploatacji |  | |
| *(w celu jasnego zrozumienia, w jaki sposób operacja przebiega w ramach zatwierdzonych ograniczeń technicznych, środowiskowych i proceduralnych oraz zakładając, że wszystkie systemy działają normalnie i zgodnie z przeznaczeniem, opisać wszystkie środki bezpieczeństwa takie jak środki techniczne, proceduralne,kompetencje załogi, etc. w celu zapewnienia, że BSP może wykonywać operację w ramach zatwierdzonych ograniczeń, a operacja pozostaje pod kontrolą)* | |
| 2.4 Standardowe procedury operacyjne  (można odnieść się do instrukcji operacyjnej (OM) - podając punkt, w którym znajduje się opisana procedura) |  | |
| *(opisać normalne procedury operacyjne dla zamierzonych operacji)* | |
|  | |
| *(opisać procedury awaryjne na wypadek awarii, nieprawidłowego działania lub nagłych wypadków)* | |
|  | |
| *((opisać procedurę sprawozdawczą dla zdarzeń w przypadku uszkodzenia mienia, kolizji z innym statkiem powietrznym lub poważnych lub śmiertelnych obrażeń (osób trzecich lub jakiejkolwiek osoby biorącej udział w operacji))* | |
|  | |
| *(opisać w jaki sposób zdarzenia i informacje o nich są rejestrowane, przechowywane i w razie konieczności przekazywane do PKBWL, prokuratury i policji)* | |
| 2.5 Limity operacyjne |  | |
| (*opisać szczególne limity operacyjne i warunki odpowiednie dla proponowanych operacji np. wysokości operacyjne, odległości poziome, warunki atmosferyczne, obwiednie osiągów lotu, czas operacji (dzień / noc) oraz wszelkie ograniczenia wykonywania operacji w odpowiedniej klasie (-ach) przestrzeni powietrznej)* | |
| 1. **Szkolenie** | | |
| 3.1 Informacje ogólne |  | |
| (*opis procesów i procedur wykorzystywanych przez operatora do opracowywania niezbędnych kompetencji wszystkich osób zaangażowanych w wykonywanie operacji)* | |
| **4. Dane techniczne**  **Opis bezzałogowego statku powietrznego** | | |
| 4.1 Opis konstrukcji  (w formie załącznika można dołączyć zdjęcia, schematy i wyniki testów, można wskazać punkt z instrukcji obsługi) | **Uzupełnić w zależności od typu statku powietrznego:** | |
|  | *(rozpiętość skrzydeł)* |
|  | *(długość kadłuba)* |
|  | *(średnica konstrukcji)* |
|  | *(długość)* |
|  | *(szerokość)* |
|  | *(wysokość)* |
|  | *(średnica śmigła)* |
|  | |
| *(masy – wszystkie istotne (masa na pusto, MTOM, etc.))* | |
|  | |
| *(podsystemy – wymienić wyposażenie BSP w systemy takie jak: system hydrauliczny, ECS, układ hamulcowy)\*jeżeli dotyczy* | |
|  | *(wysokość maksymalna)* |
|  | *(maksymalna długotrwałość lotu)* |
|  | *(maksymalny zasięg)* |
|  | *(maksymalna prędkość wznoszenia)* |
|  | *(maksymalna prędkość zniżania)* |
|  | *(maksymalny kąt przechylenia)* |
|  | *(maksymalna prędkość kątowa)* |
|  | *(minimalna osiągalna prędkość)* |
|  | *(prędkość przeciągnięcia – jeśli dotyczy)* |
|  | *(prędkość przelotowa)* |
|  | *(maksymalna prędkość przelotowa)* |
|  | *(prędkość nigdy nieprzekraczalna)* |
|  | |
| *(ograniczenia prędkości wiatru (czołowego, bocznego i porywów))* | |
|  | |
| *(ograniczenia dotyczące turbulencji)* | |
|  | |
| *(odporność lub wrażliwość na opady deszczu, śniegu, gradu i pyłu)* | |
|  | |
| *(warunki minimalnej widzialności)* | |
|  | |
| *(ograniczenia w odniesieniu do temperatury zewnętrznej (OAT))* | |
|  | |
| *(pozostałe ograniczenia odnoszące się do warunków środowiskowych i atmosferycznych)* | |
| **5. Sterowanie BSP** | | |
| 5.1 Nawigacja |  | |
| *(opisać w jaki sposób BSP określa swoją pozycję?)* | |
| **Sposób komunikacji pilota z:** | |
|  | *(kontrolą ruchu lotniczego)* |
|  | *(obserwatorem)* |
|  | *(innymi członkami załogi)* |
| 5.2 Autopilot  (można wskazać punkt z instrukcji obsługi) |  | |
| *(opisać system autopilota)* | |
| 5.3 System sterowania lotem (można wskazać punkt z instrukcji obsługi) |  | |
| *(opisać tryby lotu (tj. ręczny, ze sztuczną stabilizacją , automatyczny, autonomiczny))* | |
| **Komputer kontroli lotu / autopilot:** | |
|  | *(czy są jakieś pomocnicze elementy sterujące? Czy komputer sterujący lotem współpracuje z takimi elementami oraz czy są one zabezpieczone przed niezamierzoną aktywacją?)* |
|  | *(na jakim systemie operacyjnym oparte jest sterowanie lotem?)* |
| 5.4 Stacja naziemna  (RPS – remote pilot station) |  | |
| *(opisać lub przedstawić na schemacie konfigurację stacji naziemnej. Dołączyć zrzuty ekranu wyświetlaczy)* | |
|  | |
| *(opisać jak dokładnie pilot może określić położenie BSP – wysokość i pozycję BSP)* | |
|  | |
| *(opisać jak dokładnie przekazywane są krytyczne parametry innym użytkownikom lub kontroli ruchu lotniczego)* | |
|  | |
| *(opisać jakie sygnały (takie jak: ostrzegawcze, awaryjne i pomocnicze) system przekazuje pilotowi (np. niski poziom baterii lub paliwa, awaria krytycznych systemów, działanie poza kontrolą)?)* | |
| 5.5 System wykrywania i unikania (DAA) | **Unikanie kolizji ze statkami powietrznymi:** | |
|  | *(opisać jaki system/sprzęt jest zainstalowany w celu unikania kolizji – systemy współpracujące z innymi użytkownikami przestrzeni powietrznej (np. SSR, TCAS, ADS-B, FLARM itp.))* |
|  | |
| *(samodzielne unikanie kolizji – opisać jaki sprzęt jest zainstalowany (np. rozpoznający wizualnie, PSR data, LIDAR itp.).)* | |
| **6. System utrzymania operacji w określonych limitach (Containment system)** | | |
|  | **Opisać zasady działania systemu lub wyposażenia używanego do realizacji funkcji:**  *(można wskazać punkt z instrukcji obsługi)* | |
|  | *(omijania określonych obszarów)* |
|  | *(ograniczenia do określonego obszaru)* |
| **7. Wyposażenie naziemne** | | |
|  |  | |
| *(opisać wyposażenie wspomagające, które jest używane na ziemi (systemy startowe i ratownicze, generatory i systemy zasilania))\*jeżeli dotyczy* | |
|  | |
| *(opisać dostępne wyposażenie standardowe, zapasowe oraz awaryjne)* | |
| **8. Procedury awaryjne** (można wskazać punkt w instrukcji obsługi) | | |
|  | **Możliwość awaryjnego przywracania zdolności operacyjnej w celu ograniczenia ryzyka dla osób trzecich:** | |
|  | *(opis systemu zakończenia lotu (FTS), procedury lub funkcji, której celem jest natychmiastowe zakończenie lotu)* |
|  | *(opis automatycznego systemu odzyskiwania (ARS), który jest uruchamiany przez załogę BSP poleceniem lub przez systemy pokładowe. Może to obejmować automatyczny, wstępnie zaprogramowany sposób działania w celu dotarcia do określonego  i niezamieszkanego obszaru przymusowego lądowania)* |
|  | |
| *(opisać oczywiste i wyraźne, wizualne i dźwiękowe sygnały alarmowe dla pilota w przypadku jakiejkolwiek utraty łączności)* | |
|  | |
| *(opisać ustanowioną strategię na wypadek utraty łączności przedstawioną w instrukcji użytkowania, z uwzględnieniem awaryjnej możliwości przywrócenia połączenia - opisać jak w takim przypadku działa geo-fencing i geo-awareness – jeśli są dostępne)* | |

# Etap # 2 Definiowanie bazowej klasy ryzyka na ziemi GRC (Determination of the Intrinsic Ground Risk Class)

1. **Wyznaczenie prędkości granicznej:**
2. **Wyznaczenie energii kinetycznej zderzenia z ziemią:**

1. **Wyznaczenie pozostałych parametrów niezbędnych do odczytania właściwej klasy GRC:**

**TABELA T.2.1**

|  |  |
| --- | --- |
| **Parametr** | **Wartość** |
| **MTOM [kg]** |  |
| **Maksymalny wymiar charakterystyczny [m]**  *(np. rozpiętość skrzydeł dla płatowca, średnica łopat dla wiropłatów, wymiar maksymalny dla wielowirnikowców)* |  |
| **maksymalna energia zderzenia z ziemią [kJ]** |  |
| **Operacja VLOS/BVLOS/EVLOS** |  |
| **Obszar operacyjny/Overflown Area**  (w odniesieniu do zaludnienia) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Klasa GRC =**  *(wpisać odczytaną klasę GRC z tabeli* ***T.2.2****)* |  |
| *(W przypadku rozbieżności między maks. wym. charakterystycznym, a energią zderzenia z ziemią uzasadnić wybór)* |  |

# Etap #3 Określenie finalnej klasy ryzyka na ziemi – (Final GRC Determination)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **M#1 Strategic Mitigations for Ground Risk** | | | | |
|  | Level of integrity | Level of assurance | Robustness | Rationale |
| Criterion #1 |  |  |  |  |
| Criterion #2 |  |  |  |  |
| Robustness | | |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **M#2 Effects of ground impact are reduced** | | | | |
|  | Level of integrity | Level of assurance | Robustness | Rationale |
| Criterion #1 |  |  |  |  |
| Criterion #2 |  | | |  |
| Criterion #3 |  | | |  |
| Robustness | | |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **M#3 An ERP in place, UAS operator validated and effective** | | | | |
|  | Level of integrity | Level of assurance | Robustness | Rationale |
| Criterion #1 |  |  |  |  |
| Criterion #2 |  |  |  |
| Robustness | | |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Mitigations** | **Robustness – poziom wynikowy (low / medium / high) – *przepisać z tabel dla mitygacji ryzyka dla M1, M2, M3*** | **Robustness – współczynnik korekcji finalnej klasy GRC** |
| **M1** |  |  |
| **M2** |  |  |
| **M3** |  |  |
| **WYNIKOWY WSPÓŁCZYNNIK KOREKCJI klasy GRC**  (suma) | |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Finalna klasa GRC =**  *(klasa GRC + współczynnik korekcji z tabeli* ***T.3.4****)* |  |

# Etap #4: Określenie wstępnej klasy ryzyka w ruchu powietrznym (Determination of the Initial Air Risk Class - ARC)

|  |  |
| --- | --- |
| **Cechy** **profilu** **misji** | **Wartość** |
| Wysokość lotu  *(wpisać wartość ft AGL)* |  |
| Klasa przestrzeni powietrznej  *(wpisać rodzaj/klasę przestrzeni powietrznej: G, C, D, atypical, itp.)* |  |
| Obecność portu lotniczego lub lotniska w okolicy  *(wpisać brak lub rodzaj lotniska – kontrolowane (CTR/MCTR)/ niekontrolowane/wojskowe/lądowiska/* *Lotniska i lądowiska śmigłowcowe)* |  |
| Gęstość zaludnienia  *(wpisać URBAN – dla obszarów miejskich lub RURAL – dla pozostałych obszarów)* |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Wstępna Klasa ARC =**  *(wpisać właściwą wartość z kolumny* ***Initial ARC****)* |  | **Klasa AEC =**  *(wpisać odpowiadającą wartość kolumny* ***AEC****)* |  | **Wskaźnik zagęszczenia =**  *(wpisać odpowiadającą wartość kolumny* ***density rating****)* |  |

# 

# Etap #5: Zastosowanie środków łagodzących ryzyko na poziomie strategicznym. Definicja ryzyka końcowego ARC (krok opcjonalny)/Application of Strategic Mitigations to determine Residual ARC

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***W tych kolumnach wpisać wartości wyznaczone w etapie 4 (Etap#4)*** | | |
| Klasa **AEC** | Wskaźnik zagęszczenia | Wstępna klasa **ARC** | Wnioskowany wskaźnik zagęszczenia, który operator chce osiągnąć (w zakresie na jaki pozwala tabela **T.5.1**) | Finalna klasa ARC  z tabeli **T.5.1** | Uzasadnienie na podstawie, którego możliwe jest rozważenie obniżenia finalnej klasy **ARC** |
|  |  |  |  |  |  |
| Strategic Mitigations | | | | *Uzupełnić wpisując tak lub nie* | *Rationale/Uzupełnić uzasadnienie* |
| C.5.1 Strategic Mitigations by Operational Restrictions | | C.5.1.1. Mitigation by geographical boundary | |  |  |
| C.5.1.2 Mitigation by time limitations | |  |  |
| C.5.1.3 Mitigation by time of exposure | |  |  |
| C.5.2 Strategic Mitigations by Structures and Rules | | C.5.2.1 Mitigation by common flight rules | |  |  |
| C.5.2.2. Mitigation by common airspace structure | |  |  |
| *Uzupełnić* ***wynikowy ARC =*** | | | |  | |

Dla **AEC = 7, 8, 9 i 10** i operacji typu VLL można uzyskać obniżenie ARC o jeden poziom po spełnieniu następujących warunków:

|  |  |
| --- | --- |
| **WYMAGANIA:** | **SPEŁNIENIE WYMAGAŃ: (TAK/NIE)** |
| Wyposażeniu BSP w elektroniczny system współpracujący (electronic cooperative system) oraz światła antykolizyjne |  |
| Wdrożona procedura weryfikująca obecność innego ruchu w czasie operacji BSP |  |
| Procedura inforumująca o innych użytkownikach przestrzeni powietrznej, w której operuje BSP |  |
| Zgoda na operowanie w danej przestrzeni uzyskana od zarządzającego daną strefą |  |
| Zgodność z obowiązującymi regulacjami dotyczącymi operacji BSP w VLL |  |
| Struktura przestrzeni powietrznej w VLL sprzyjająca utrzymaniu separacji pomiędzy różnymi BSP |  |
| Separacja zapewniona odpowiednimi procedurami zapewniona dla całej przestrzeni VLL |  |
| Bezpośredni kontakt operatora BSP z kontrolerem ruchu lotniczego lub FIS |  |

# Etap #6: Definicja wymagań w zakresie łagodzenia ARC na poziomie taktycznym oraz poziomów solidności (Robustness Levels)/Tactical Mitigation Performance Requirement - TMPR to comply with the residual ARC requirement/

|  |  |
| --- | --- |
| **TMPR =**  *(na podstawie końcowej wartości ARC odczytać z tabeli* ***T.6.2*** *wartość* ***TMPR*** |  |
| **TMPR level of robustness =**  *(na podstawie końcowej wartości ARC odczytać z tabeli* ***T.6.2*** *wartość* ***TMPR level of robustness****)* |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Functionality** | **TMPR** |
| Detect/Wykrycie |  |
| Decide/Podjęcie decyzji |  |
| Command/Wydanie komendy |  |
| Execute/Wykonanie |  |
| Feedback Loop/Kontrola efektów |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TMPR robustness (integrity and assurance) assignment** | | |
| **Poziom integralności (Level of integrity)** |  |  |
| *Uzupełnić korzystając z tabelki w Annexie D Page 94 of 309| Jan 2021 określony poziom (TMPR: none/low/medium/high)* |
| **Poziom solidności (Level of assurance)** |  |  |
| *Uzupełnić korzystając z tabelki w Annexie D Page 94 of 309| Jan 2021 określony poziom (TMPR: none/low/medium/high)* |

# Etap #7 Przyporządkowanie poziomów solidności/Final Specific Assurance and Integrity Levels - SAIL/

|  |  |
| --- | --- |
| **SAIL =** |  |

# Etap # 8 Identyfikacja celów bezpieczeństwa na poziomie operacyjnym/Operational Safety Objectives – OSO/

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Sprawdzenie czy kryteria dla poziomów integralności i zapewnienia (level of integrity, level of assurance) spełniają przypisany według SAIL poziom solidności (robustness level)** | | | | | |
|  | **SAIL**  **Robustness level** | **Level of integrity** | **Level of assurance** | **Zgodność**  **(T/N)** | **Uzasadnienie** |
| **OSO #1** |  |  |  |  |  |
| **OSO #2** |  |  |  |  |  |
| **OSO #3** |  |  |  |  |  |
| **OSO #4** |  |  |  |  |  |
| **OSO #5** |  |  |  |  |  |
| **OSO #6** |  |  |  |  |  |
| **OSO #7** |  |  |  |  |  |
| **OSO #8, 11, 14, 21** |  |  |  |  |  |
| **OSO #9, 15, 22** |  |  |  |  |  |
| **OSO #10, 12** |  |  |  |  |  |
| **OSO #13** |  |  |  |  |  |
| **OSO #16** |  |  |  |  |  |
| **OSO #17** |  |  |  |  |  |
| **OSO #18** |  |  |  |  |  |
| **OSO #19** |  |  |  |  |  |
| **OSO #20** |  |  |  |  |  |
| **OSO #23** |  |  |  |  |  |
| **OSO #24** |  |  |  |  |  |

# Etap # 9 Zagadnienia dotyczące obszaru przyległego/przestrzeni powietrznej/Adjacent Area/Airspace Considerations

|  |
| --- |
| **ZDEFINIOWANIE OBSZARU PRZYLEGŁEGO I PRZYLEGŁEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ** |
|  |

# Etap # 10 Kompleksowe Portfolio Bezpieczeństwa/Comprehensive Safety Portfolio

|  |  |
| --- | --- |
| **PORTFOLIO - PODSUMOWANIE** | |
| **Klasa GRC** |  |
| *(uzupełnić zgodnie z etapem 2)* |
| **Finalna klasa GRC** |  |
| *(uzupełnić zgodnie z etapem 3)* |
| **SAIL** |  |
| *(uzupełnić zgodnie z etapem 7)* |
| **Wstępna klasa ARC** |  |
| *(uzupełnić zgodnie z etapem 4 – tabela T.4.3)* |
| **Finalna / wynikowa klasa ARC** |  |
| *(uzupełnić zgodnie z etapem 5 – tabela T.5.4)* |
| **Zastosowane mitygacje dla bazowej klasy GRC** |  |
| *(wymienić zastosowane mitygacje z etapu 3 – M1, M2, M3)* |
| **Zastosowane strategiczne mitygacje dla początkowego ARC** |  |
| *(wymienić zastosowane mitygacje z etapu 5 – tabela T.5.3)* |
| **Taktyczne mitygacje dla wynikowego ARC** |  |
| *(wymienić zastosowane mitygacje z etapu 6 – tabela T.6.3)* |
| **Obszar przyległy i przyległa przestrzeń powietrzna** |  |
| *(Uzupełnić zgodnie z etapem 9)* |
| **Spełnienie wymagań dla barier bezpieczeństwa – OSO** |  |
| *(Wymienić zastosowane mitygacje OSO z etapu 8 – tabela T.8.2)* |
| **Pozostałe istotne wymagania, które nie zostały zidentyfikowane metodyką SORA** |  |
| *(Wymienić pozostałe mitygacje, które operator uznał za istotne, a które nie występują w metodyce SORA)* |