Specific Operations Risk Assessment (SORA)

Проценка на специфични операции на ризик

Проценка на ризикот на планираното работење - SORA

При спроведување на операција која не е опфатена со STS или PDRA, од апликантите се бара да спроведат проценка на ризик, да ги идентификуваат ублажувањата и да се усогласат со безбедносните цели.

За таа цел е развиена методологијата за проценка на ризикот, позната како SORA (Specific Operations Risk Assessment). EASA го објави SORA како прифатливо средство за усогласување со член 11 од Регулативата (ЕУ) 2019/947.

Безбедност, пристап заснован на ризик. Што е SORA?

SORA е методологија за класификација на ризикот од лет со воздухоплов без екипаж во посебна категорија на операции и за идентификација на ублажувањето и безбедносните цели. Тоа му помага на операторот да ги идентификува оперативните ограничувања, целите за суштинска обука на персоналот за операцијата (на пр. далечински пилоти, набљудувачи, одржувачи итн.), техничките барања за воздухопловот без екипаж и да развие соодветни оперативни процедури кои ќе бидат дел од оперативниот прирачник.

Евалуација на ризикот SORA

Тоа е процес од 10 чекори кој започнува со опис на операцијата и евалуација на ризикот од земја и воздух:

- Ризикот **од земјата** е поврзан со ризикот што им се наметнува на лица, имоти или критични инфраструктури кои ќе бидат погодени од воздухоплов без екипаж. Тоа е под влијание на:
  - **густината на населението** ;
  - **тип на операција** :
    - Visual Line of Sight – VLOS; или
    - Beyond Visual Line of Sight – BVLOS; и
  - големината на дронот;
  - применетите ублажувања.

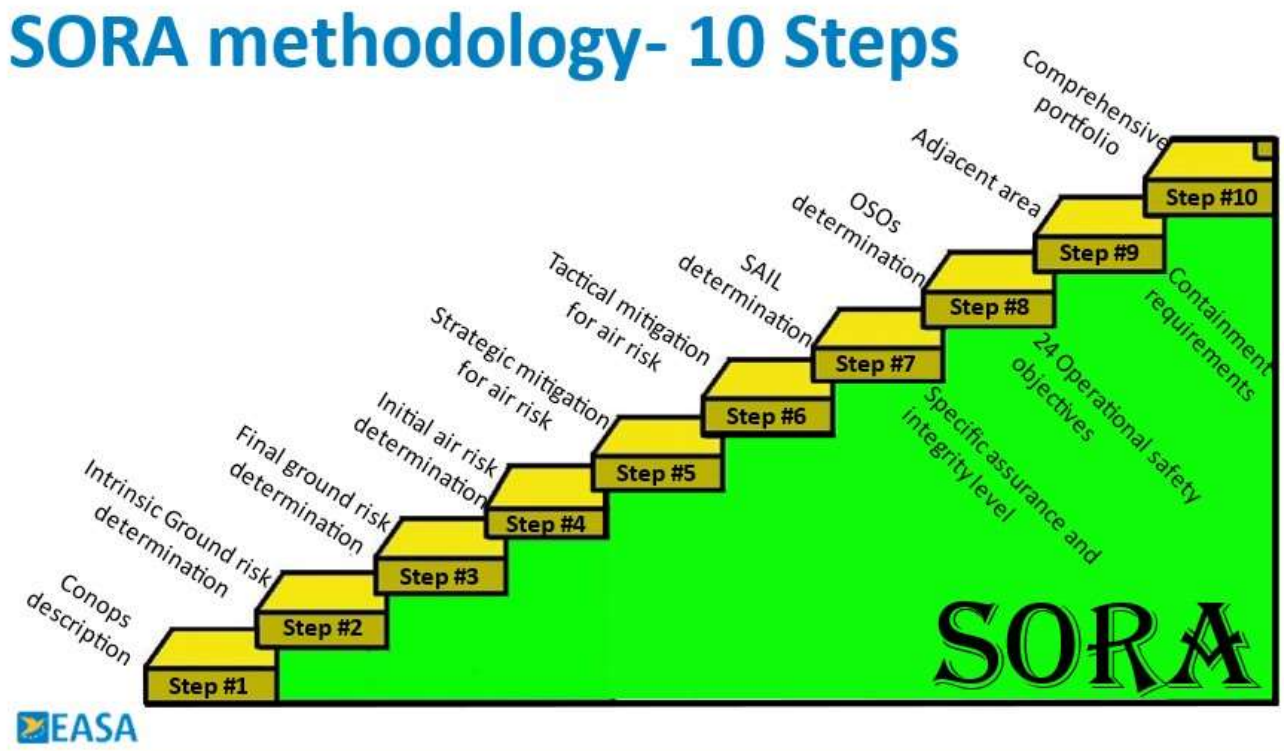
  Утврдувањето на **воздушните ризици** ја зема во предвид веројатноста да се наиде на воздухоплов со екипаж во воздушниот простор. Ова е изведено од:

- **густината на воздушниот сообраќај со екипаж во воздушниот простор**;
- **применетите ублажувања**.

Со комбинирање на резидуалната вредност на ризикот од воздух и земја, тогаш се дефинираат внатрешните вредности на ризик за целосната работа, наречени **SAIL (Specific assurance integrity level).**

SAIL со висока вредност претставува операција со висок потенцијален ризик. Откако ќе се одреди SAIL, апликантот треба да помине низ 24-те цели за оперативна безбедност (OSO–Operational Safety Objectives) и да покаже усогласеност со нивото на робусност што се зголемува со SAIL на операцијата (на пр. операции со повисок SAIL, што значи со поголем внатрешен ризик, ќе се бара да покаже усогласеност со повисоко ниво на робусност, што значи повеќе баран стандард и да покаже усогласеност со Агенцијата за цивилно воздухопловство).

Последната точка е да се процени нивото на ризик на областа во непосредна близина на областа за работа и да се усогласи со барањата за заштита на таа област и да се задржи воздухопловот во оперативна област во случај на одстапување од зададената рута.



Усогласеност со барањата за дизајн на воздухопловот без екипаж

Некои од OSO ги идентификуваат барањата за дизајн што воздухопловот без екипаж треба да ги исполнува. Во зависност од SAIL, усогласеноста може да се демонстрира со:

- Декларација, за SAIL I и II или;
- Аплицирање до EASA за извештај за верификација на дизајнот (DVR), за SAIL III и IV;
- Аплицирање до EASA за сертификат за тип за SAIL V и VI.

Исто така, ако воздухопловот без екипаж користи техничко ублажување (наречено M2) со високо ниво на робусност, тогаш е потребен DVR издаден од EASA. Усогласеноста со техничките ублажувања (M2) со средно ниво на робусност или засилено ограничување може да биде прогласено од страна на производителот доколку се користат соодветни средства за усогласеност објавени од EASA. Во други случаи треба да се користи DVR, освен ако Агенцијата за цивилно воздухопловство не одлучи поинаку.

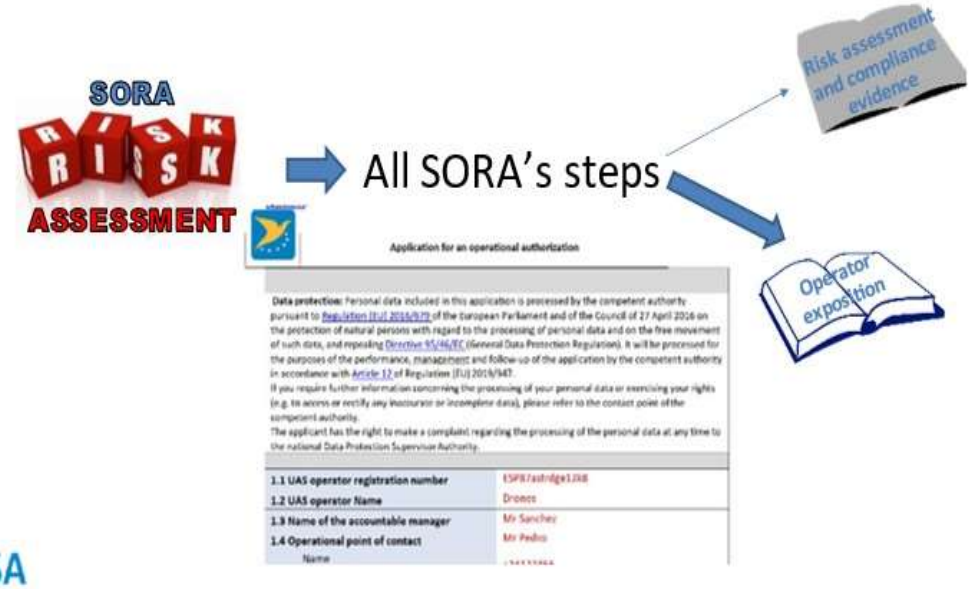
Поднесување на СОРА до Агенција за цивилно воздухопловство

Кога ќе се постигнат сите чекори на SORA, операторот мора да поднесе до Агенција за цивилно воздухопловство:

- Формулар за апликација за оперативно овластување;
- Копија од проценката на ризикот и докази за усогласеност;
- Копија од оперативниот прирачник.

Доколку Агенцијата за цивилно воздухопловство е задоволна со информациите што ги дал апликантот, тогаш таа ќе издаде оперативно овластување.

Application for an operational authorisation



Reg. 2019/947– UAS.SPEC.030