

- (10) Un sistema di dichiarazioni degli operatori dovrebbe agevolare l'applicazione del presente regolamento in caso di operazioni a basso rischio effettuate nella categoria «specifica», per la quale è stato definito uno scenario standard con misure di attenuazione dettagliate.
- (11) Le operazioni nella categoria «certificata» dovrebbero, in linea di principio, essere soggette alle norme sulla certificazione dell'operatore e al rilascio di licenze ai piloti remoti in aggiunta alla certificazione dell'aeromobile a norma del regolamento delegato (UE) 2019/945.
- (12) Sebbene obbligatorio per la categoria «certificata», anche per la categoria «specifica» potrebbe essere richiesto un certificato rilasciato dalle autorità competenti per l'esercizio di un aeromobile senza equipaggio, per il personale, compresi i piloti remoti e le organizzazioni coinvolti in tali attività, o per l'aeromobile a norma del regolamento delegato (UE) 2019/945.
- (13) Dovrebbero essere stabilite norme e procedure per la marcatura e l'identificazione degli aeromobili senza equipaggio e per l'immatricolazione degli operatori di aeromobili senza equipaggio o di aeromobili senza equipaggio certificati.
- (14) È opportuno immatricolare gli operatori di aeromobili senza equipaggio se utilizzano aeromobili senza equipaggio che, in caso di impatto, possono trasferire all'essere umano un'energia cinetica superiore a 80 Joule o il cui esercizio presenta rischi per la riservatezza, la protezione dei dati personali, la sicurezza o l'ambiente.
- (15) Gli studi hanno dimostrato che gli aeromobili senza equipaggio con una massa al decollo pari o superiore a 250 g comporterebbero rischi per la sicurezza e pertanto gli operatori UAS di tali aeromobili senza equipaggio dovrebbero essere tenuti a immatricolarsi per l'esercizio di tali aeromobili nella categoria «aperta».
- (16) In considerazione dei rischi per la riservatezza e la protezione dei dati personali, gli operatori di aeromobili senza equipaggio dovrebbero essere immatricolati se utilizzano aeromobili senza equipaggio dotati di sensori in grado di raccogliere dati personali. Tuttavia ciò non dovrebbe avvenire quando l'aeromobile senza equipaggio è considerato un giocattolo ai sensi della direttiva 2009/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza dei giocattoli ⁽³⁾.
- (17) Le informazioni relative all'immatricolazione degli aeromobili senza equipaggio certificati e degli operatori di aeromobili senza equipaggio che sono soggetti a un requisito di immatricolazione dovrebbero essere conservate in sistemi nazionali di immatricolazione digitali, armonizzati e interoperabili e che consentano alle autorità competenti di accedere a tali informazioni e di scambiarle tra loro. I meccanismi volti a garantire l'interoperabilità dei registri nazionali di cui al presente regolamento dovrebbero lasciare impregiudicate le norme applicabili al futuro repertorio di cui all'articolo 74 del regolamento (UE) 2018/1139.
- (18) Conformemente all'articolo 56, paragrafo 8, del regolamento (UE) 2018/1139, il presente regolamento non pregiudica la possibilità per gli Stati membri di stabilire regole nazionali per subordinare a determinate condizioni l'esercizio di aeromobili senza equipaggio per ragioni che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139, quali la pubblica sicurezza o la protezione della riservatezza e dei dati personali conformemente al diritto dell'Unione.
- (19) I sistemi nazionali di immatricolazione dovrebbero rispettare il pertinente diritto dell'Unione e nazionale sulla riservatezza e sul trattamento dei dati personali, e le informazioni conservate in detti sistemi d'immatricolazione dovrebbero essere facilmente accessibili ⁽⁴⁾.
- (20) Gli operatori e i piloti remoti UAS dovrebbero assicurarsi di essere adeguatamente informati in merito alle norme nazionali e dell'Unione applicabili alle operazioni previste, in particolare in materia di sicurezza, anche intesa come security, tutela della riservatezza, protezione dei dati, responsabilità civile, assicurazione e protezione dell'ambiente.
- (21) Alcune zone, quali quelle che ospitano ospedali, assembramenti di persone, impianti e strutture come istituti di pena o impianti industriali, autorità governative centrali e locali, aree naturali protette o determinati elementi delle infrastrutture di trasporto, possono essere particolarmente sensibili per alcuni o per tutti i tipi di operazioni UAS. Ciò dovrebbe lasciare impregiudicata la possibilità per gli Stati membri di stabilire regole nazionali per subordinare a determinate condizioni l'esercizio di aeromobili senza equipaggio per ragioni che non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, quali la protezione dell'ambiente, la pubblica sicurezza o la protezione della riservatezza e dei dati personali conformemente al diritto dell'Unione.

⁽³⁾ Direttiva 2009/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, sulla sicurezza dei giocattoli (GU L 170 del 30.6.2009, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

