



VOTO

PROCESSO: 00066.005200/2023-99

INTERESSADO: CONFEDERACAO BRASILEIRA DE PARAMOTORES - CBPM

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, define a competência da ANAC para regular e fiscalizar a segurança da aviação civil (art. 8º, X). Adicionalmente, essa lei também estabelece a competência da Diretoria da ANAC para exercer o poder normativo da Agência (art. 11, V).

1.2. Por sua vez, o Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, estabelece entre as competências comuns às Superintendências avaliar e submeter à Diretoria as petições de isenção a requisitos de regulamentos, bem como rejeitar aquelas que, por mérito ou forma, não atenderem aos critérios estabelecidos. (art. 31, XVII).

1.3. Ainda, o Regimento Interno atribui à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) competência para emitir parecer relativo a padrões operacionais mínimos a fim de garantir a segurança operacional, coordenando, quando necessário, com os setores correlatos das demais Superintendências da ANAC (art. 34, II, "a").

1.4. Adicionalmente, o Regimento Interno atribui competência à Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL) sobre o assunto, em face de sua competência prevista no Regimento Interno da Agência, art. 41-A, inciso I.

1.5. Por fim, a Instrução Normativa nº 154, de 20 de março de 2020, estabelece que as petições de isenção a requisitos de RBAC, recebidas em conformidade com o previsto no RBAC n.º 11, após avaliação de mérito pela área finalística competente pelo assunto, que conclua pela recomendação de deferimento, serão encaminhadas para apreciação da Diretoria (art. 47, §1º).

1.6. Pelo exposto, restam atendidos os requisitos de competência quanto à elaboração da proposta, deliberação e decisão.

2. DA ANÁLISE

2.1. Conforme consta dos autos, a Confederação Brasileira de Paramotor (CBPM) protocolou na Agência solicitação de isenção de cumprimento de requisito de que trata o parágrafo 103.11(f) do RBAC nº 103 (SEI 9727614, 9727615 e 9727616).

2.2. Em seu requerimento, a Confederação justifica seu pedido de isenção pela ausência de norma, que pelo menos autorize a operação de veículos aerodesportivos, especialmente em competições, por atletas menores de 18 anos de idade, alegando que diversos países não apenas admitem, como incentivam a prática por adolescentes.

2.3. A avaliação sobre a permissão de menores, a idade mínima para a prática destas atividades de alto risco e a preocupação com a manutenção da segurança esperada para este tipo de atividade foi apresentada no processo 00058.038930/2022-94 e está adequadamente contextualizada na avaliação da Nota Técnica nº 51/2023/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (8605675).

2.4. Conforme esclarecido pela área técnica, por meio da Nota Técnica nº 28/2024/GTNO-SPL/SPLO, o único requisito do RBAC nº 103 que trata de requisito de pessoal diz respeito ao **cadastro de profissionais e seus equipamentos para fins de responsabilidade civil e demonstração de conhecimentos mínimos necessários para o cumprimento das regras operacionais e de uso do espaço aéreo**. A validação dos dados de cadastro e conhecimento é realizada por organizações credenciadas de acordo com o RBAC nº 183, diretamente no sistema informatizado de cadastro na ANAC.

2.5. Nesse sentido, é importante destacar que a CBPM é uma entidade credenciada pela ANAC nos termos do RBAC 183 para cadastro de aerodesportistas conforme [Portaria nº 6.921/SPO, de 6 de janeiro de 2022](#). Além disso, conforme mencionado na análise da área técnica, a Confederação vem demonstrando atitude colaborativa com a Agência em diversas iterações inclusive sendo integrante do [Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Geral](#) (BGAST).

2.6. Do ponto de vista da prática do aerodesporto por menores, o assunto foi discutido no âmbito do Tema 15 da Agenda Regulatória desta Agência, conforme indicado nos parágrafos 6.7 e 6.8 da Nota Técnica nº 51/2023/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 8605675), considerando a possibilidade para o intervalo entre 16 e 18 anos, tendo em vista os dispositivos que tratam de responsabilidade civil (art. 4º, I, do Código Civil).

2.7. Desta forma, restou ponderado ainda que, especificamente em relação aos menores, mesmo com uma isenção, não seria justificável o cadastro dos menores já que eles não poderiam responder individualmente por seus atos, sendo necessário o cadastro em nome de seus responsáveis. Desta forma, foi considerada como **condição necessária o termo de responsabilidade** a ser assinado pelos pais ou responsáveis para a participação em eventos. Por sua vez, considerando que o cadastro realizado na ANAC para o aerodesportista é utilizado para fins de responsabilidade civil, o termo de responsabilidade a ser apresentado pelo responsável do menor atende satisfatoriamente em substituição ao cadastro no sistema Aerodesporto.

2.8. Tendo ainda que as competições estabelecem regulamento próprio para a prática e instituem uma área de operação segregada mediante autorização do DECEA, a entidade detém as condições necessárias para estabelecer as regras de segurança aplicáveis. Em seu pedido de isenção (SEI 9727615, páginas 3 e 4), são listadas as condições recomendadas pela entidade para a prática aerodesportiva por menores de 18 anos, bem como exemplos de como a prática é realizada em outros países. Especificamente, como regras para a segurança, a entidade se comprometeu por conta da filiação, ao cumprimento de padrões internacionais (páginas 5 e 6).

2.9. Conforme se extrai da Nota Técnica 28 (SEI 10266281), para concessão da isenção foram consideradas pela área técnica, ainda, as seguintes ponderações:

4.3.1 Considerando o aspecto de emissão de licença e habilitação, a idade mínima exigida pela ANAC no RBAC nº 61 é de 18 anos, podendo ser aceito como aluno a partir dos 16 anos completos. Este critério para a concessão de licença muito se aproxima do critério de ser penalmente imputável para a habilitação para veículo terrestre automotor e elétrico. ([Resolução CONTRAN nº 789, de 18 de junho de 2020](#)).

4.3.2 De forma análoga ao que se utiliza para a habilitação de condutores, esta é exigida para conduzir veículos nas vias terrestres abertas a circulação. Entretanto, guardadas as características do veículo, são permitidas a operação sem habilitação para veículos de propulsão humana (bicicletas e patinetes, por exemplo), veículos automotores de baixa cilindrada e elétricos de baixa potência de acordo com a legislação municipal (art. 24, inciso XVII da [Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997 - Código Brasileiro de Trânsito](#)).

4.3.3 O cenário proposto para o aerodesporto é bem semelhante. As aeronaves com peso acima de 200 kg precisam ser aprovadas para operação de acordo com o RBAC nº 91 e os pilotos precisam de licença de acordo com o RBAC nº 61. Estas são operações de aerodesporto considerada integradas à atividade aérea.

4.3.4 Equipamento menores, regidos pelo RBAC nº 103 não possuem Certificado de Aeronavegabilidade e não requerem uma licença nos padrões exigidos do RBAC nº 61. Entretanto estas já são operações segregadas da atividade aérea.

4.3.5 A prática de atividades desportivas em vias terrestres como competições e recordes automobilísticos porém seguem regras próprias e devem ocorrer **de forma segregada** às vias abertas para circulação com as devidas autorizações. Neste caso, a aprovação dos equipamentos, a homologação do circuito e as licenças para os pilotos são realizados pela Confederação Brasileira de Automobilismo e demais órgãos equivalentes estaduais sob sua jurisdição ([Código Desportivo do Automobilismo - CDA 2024](#)).

4.3.6 Da mesma forma, para o aerodesporto, **nas condições em que a atividade está sendo realizada de forma segregada, as preocupações quanto à aprovação dos equipamentos, licença de atletas e homologação do parque esportivo ocorre por conta das Confederações que seguem estatutos de acordo com organismos internacionais que padronizam os esportes.**

2.9.1. Reconhecendo a importância das entidades aerodesportivas constituídas no Brasil para a análise do risco da participação de menores em seus eventos esportivos, em lugar dos próprios menores e

seus responsáveis assumirem individualmente o risco para a prática em competições, está sendo proposta, para este caso particular, a concessão da isenção em favor da Confederação Brasileira de Paramotor e em caráter temporário.

2.9.2. Dentre as condições impostas para esta decisão, reforça-se a preocupação com o termo de responsabilidade exigido quando da participação de menores. Assim sendo, propôs a área técnica por limitar a isenção para maiores de 16 anos em consonância com o parecer da procuradoria citado na Nota Técnica nº 51/2023/GTNO-GNOS/GNOS/SPO (SEI 8605675). Conforme defendido pela área técnica, tal opção também levou em conta trazer uma abordagem gradual iniciando pela isenção proposta e, a partir da observação dos resultados, sua futura extensão.

2.9.3. Outra condição proposta é que a entidade registre a inscrição dos menores o que permite o levantamento de dados para esses passos futuros. Também está claro na decisão que tais menores não terão cadastro de aerodesportista reforçando que a isenção se refere apenas aos eventos específicos. O mesmo se aplica para os equipamentos que podem estar em nome dos responsáveis, se estes forem aerodesportistas, ou podem ser cadastrados apenas pela competição. Para os casos abrangido pela isenção ora proposta, a Agência aceitará os meios acima descritos como forma alternativa de cumprimento para os cadastros e todos os outros requisitos que fazem menção a tais cadastros no RBAC 103, a exemplo dos itens 103.7(d) e 103.701.

2.9.4. A designação de instrutores para estes menores se dá para que, ao se instituir períodos de treino nas competições, o instrutor possa avaliar se o menor demonstra habilidade necessária para operar o equipamento sem colocar sua vida e a de terceiros em risco, vetando sua participação na competição se necessário.

2.9.5. Conforme defendido pela área técnica, esta isenção também se dará de forma temporária para que seja possível identificar se as medidas estão surtindo o efeito esperado e para avaliar a viabilidade de ampliação desta permissão como regra geral.

2.9.6. Sobre esse ponto, considerando não haver óbice por parte da área técnica (Despachos SEI 10353049 e 10353299), propõe-se que o prazo de isenção seja de 2 (dois) anos, a contar de sua publicação, para viabilizar a avaliação acima mencionada pela área técnica, bem como para que possa abranger integralmente o pleito realizado pelos menores identificados nos autos.

2.9.7. Assim sendo, considerando que o deferimento de isenção temporária em favor da CBPM se mostra suficiente para que aquela Confederação avalie diretamente a participação dos menores cujos pleitos deram abertura aos presentes autos (SEI 8550430 e 8556083), cumpre apontar, portanto, a perda do objeto dos referidos pleitos apresentados individualmente pelos menores.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO FAVORAVELMENTE** à concessão de isenção temporária de cumprimento do requisito de que trata o parágrafo 103.11(f) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 103, relativo à idade mínima para a operação de veículo aerodesportivo à Confederação Brasileira de Paramotores - CBPM, nos termos da **Proposta de Ato 9955417**, apresentada pela Superintendência de Pessoal da Aviação Civil (SPL), **com alteração apenas do prazo de validade que deverá ser de 2 (dois) anos, conforme definido no item 2.9.6, do presente voto, a ser observado pela Assessoria Técnica (ASTECH) quando da sua publicação.**

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor-Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 30/07/2024, às 10:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **10276780** e o código CRC **8FCF7D47**.
