



# INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS

IS Nº 175-003

Revisão A

---

<b>Aprovação:</b>	Portaria nº 2560, de 3 de outubro de 2013, publicada no Diário Oficial da União nº 193, de 4 de outubro de 2013, Seção 1, p. 45.
<b>Assunto:</b>	Instruções para preenchimento completo e adequado do Conhecimento de Transporte eletrônico – CT-e – e do Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico – MDF-e

---

## 1. OBJETIVO

Estabelecer critérios para o preenchimento completo e adequado do Conhecimento de Transporte eletrônico – CT-e – e do Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico – MDF-e.

## 2. REVOGAÇÃO – N/A

## 3. FUNDAMENTOS

- 3.1 Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA.
- 3.2 Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 175 – RBAC 175.
- 3.3 Anexo 18 ao Convênio sobre Aviação Civil Internacional: Transporte Seguro de Artigos Perigosos – **The Safe Transport of Dangerous Goods by Air**.
- 3.4 Doc 9284 da OACI: Instruções técnicas para o Transporte Seguro de Artigos Perigosos pelo Modo Aéreo – **Technical Instructions for Safe Transport of Dangerous Goods by Air**.
- 3.5 Ajuste SINIEF 09, de 25 de outubro de 2007, que institui o Conhecimento de Transporte eletrônico e o Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte eletrônico.
- 3.6 Ajuste SINIEF 21, de 10 de dezembro de 2010, que institui o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais MDF-e.
- 3.7 Manual de Orientações do Contribuinte – MOC – do Conhecimento de Transporte eletrônico – CT-e.
- 3.8 Manual de Orientações do Contribuinte – MOC – do Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte eletrônico – DACTE.
- 3.9 Manual de Orientações do Contribuinte – MOC – do Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico – MDF-e.

## 4. DEFINIÇÕES

- 4.1 **Conhecimento de Transporte eletrônico – CT-e:** documento de existência exclusivamente digital, emitido e armazenado eletronicamente com o intuito de documentar a prestação do serviço de transporte aéreo doméstico, com validade jurídica garantida pela assinatura digital do transportador e pela autorização de uso fornecida pela administração tributária do domicílio do contribuinte.
- 4.2 **Contrato de transporte aéreo de carga:** segundo o CBA, é o ato que obriga o empresário a transportar carga, encomenda ou mala postal, por meio de aeronave, mediante pagamento.
- 4.3 **Destinatário:** a pessoa física ou a pessoa jurídica a quem a carga é destinada conforme informado na nota fiscal ou no CT-e.
- 4.4 **Embarcador:** pessoa física ou pessoa jurídica que, por conta própria ou de outrem, mediante a celebração do contrato de transporte aéreo, entrega ao operador de transporte aéreo a carga para seu transporte. No caso desta IS, o embarcador é o remetente e/ou o tomador. Quando houver redespacho, subcontratação ou transporte multimodal de cargas, entretanto, o embarcador é o expedidor somente se não houver indicação do remetente ou do tomador descrito no CT-e. O embarcador é responsável pela exatidão das informações e declarações constantes no CT-e.
- 4.5 **Emitente:** o prestador de serviço de transporte que emite o documento fiscal relativo à prestação do serviço de transporte.
- 4.6 **Expedidor:** aquele que entregar a carga ao transportador para efetuar o serviço de transporte.
- 4.7 **Manifesto de carga:** o documento operacional, emitido pelo operador de transporte aéreo, que resume de forma detalhada todos os conhecimentos aéreos para um voo específico em uma determinada aeronave. O manifesto de carga internacional é disposto pelo Anexo 9 da Convenção de Aviação Civil Internacional.
- 4.8 **Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico – MDF-e:** o documento emitido e armazenado eletronicamente, de existência apenas digital, para vincular os documentos fiscais utilizados na operação e/ou prestação, à unidade de carga utilizada no transporte.
- 4.9 **Operador de transporte aéreo:** para fins desta IS e de acordo com o Doc 9284 da OACI, é uma pessoa, uma organização ou uma empresa envolvida, ou que se propõe a participar na operação de uma aeronave. Sinônimo de empresa aérea, conforme RBAC 01.
- 4.10 **Recebedor:** aquele que deve receber a carga do transportador.
- 4.11 **Remetente:** a pessoa física ou a pessoa jurídica que promove a saída inicial da carga conforme informado na nota fiscal, no CT-e.
- 4.12 **Tomador:** a pessoa que contratualmente é a responsável pelo pagamento do serviço de transporte, podendo ser o remetente, o destinatário ou um terceiro interveniente.

## 5. DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO

### 5.1 Introdução

- 5.1.1 Esta IS estabelece o CT-e e o MDF-e adotados pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – a serem utilizados no transporte aéreo doméstico de cargas definindo as diretrizes para o seu preenchimento.
- 5.1.2 A ANAC padroniza e torna compulsória a utilização do CT-e e do MDF-e, instituídos nesta IS, com a finalidade de evitar contratempos decorrentes de deficiências de dados e de informações necessários ao acompanhamento dos bens transportados, bem como o controle e a fiscalização pela Agência.
- 5.1.3 Deve ser dada especial atenção ao preenchimento completo e adequado dos documentos, uma vez que os dados ali constantes são partes essenciais no contexto do embarque, trânsito e desembarque da carga.
- 5.1.4 As disposições constantes nesta IS estão limitadas às informações de competência da ANAC. Informações solicitadas por outros Órgãos e/ou Entidades da Administração Pública devem constar no CT-e ou no MDF-e de acordo com regulamentação específica daqueles Órgãos e/ou Entidades.

## **5.2 Do Conhecimento de Transporte eletrônico – CT-e**

- 5.2.1 O CT-e foi desenvolvido, de forma integrada, pelas Secretarias da Fazenda dos Estados – SEFAZ –, pela Receita Federal do Brasil, pela Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA –, pelos representantes das transportadoras e pelas Agências Reguladoras do segmento de transporte, dentre elas a ANAC.
- 5.2.2 O CT-e do modo aéreo substitui o modelo de conhecimento aéreo doméstico tradicionalmente emitido em papel, aumentando a confiança, controle e fiscalização do transporte aéreo de carga, especialmente no transporte aéreo de artigos perigosos.
- 5.2.3 O CT-e é um documento de existência exclusivamente digital, emitido e armazenado eletronicamente com o intuito de documentar a prestação do serviço de transporte aéreo doméstico, com validade jurídica garantida pela assinatura digital do operador de transporte aéreo e pela autorização de uso fornecida pela administração tributária do domicílio do contribuinte.
- 5.2.4 A ANAC adota o modelo eletrônico e padronizado do CT-e do modo aéreo como documento legal que evidencia o contrato de transporte aéreo doméstico de acordo com o CBA.
- 5.2.5 Conforme determina o CBA e para fins das atribuições da ANAC, o CT-e deve ser emitido pelos operadores de transporte aéreo regidos pelos RBAC 121e 135 ou por outros operadores de transporte aéreo que transportem carga, mala postal ou encomenda, mediante pagamento, por meio de aeronave.
- 5.2.6 De acordo com suas atribuições legais, outros Órgãos da Administração Pública podem determinar ou permitir que outras empresas, reguladas ou não pela ANAC, emitam o CT-e para o modo aéreo. Esse documento, por sua vez, não é regido por esta IS e será preenchido conforme regulamento do Órgão que determinou ou permitiu a sua emissão.
- 5.2.7 O operador de transporte aéreo deve emitir o CT-e de acordo com o disposto nesta IS, no Manual de Orientações do Contribuinte – MOC – do CT-e e no MOC do Documento

Auxiliar do Conhecimento de Transporte eletrônico – DACTE –, esses dois últimos publicados pelo Encontro Nacional de Coordenadores e Administradores Tributários Estaduais – ENCAT – e disponíveis no endereço eletrônico [www.cte.fazenda.gov.br](http://www.cte.fazenda.gov.br).

- 5.2.8 O operador de transporte aéreo deve emitir o CT-e com base nas informações apresentadas pelo embarcador presentes em todos documentos que acompanham a carga, principalmente nas notas fiscais e nos documentos relacionados às cargas especiais.
- 5.2.9 A emissão do CT-e para o modo aéreo baseada apenas no CT-e anterior ao modo aéreo pode gerar ausência de informações obrigatórias, acarretando riscos à segurança do voo.
- 5.2.10 Por decisão e responsabilidade do operador de transporte aéreo, o embarcador poderá informar eletronicamente os dados referentes à carga e ao transporte para que o operador de transporte aéreo emita o CT-e. Deverá, nesse caso, prover ao embarcador todas as ferramentas necessárias.
- 5.2.11 É de responsabilidade do operador de transporte aéreo verificar se os dados informados eletronicamente pelo embarcador estão de acordo com os demais documentos que acompanham a carga antes da emissão do CT-e.
- 5.2.12 É de responsabilidade do operador de transporte aéreo verificar se os dados informados eletronicamente pelo embarcador estão completos conforme determina esta IS, antes da emissão do CT-e.
- 5.2.13 O embarcador deve obedecer aos demais regulamentos aplicáveis ao transporte e observar, em especial, as regras relativas ao Transporte Aéreo de Artigos Perigosos.
- 5.2.14 Para acobertar a prestação de serviço de transporte aéreo doméstico pode ser impressa uma representação gráfica simplificada do CT-e, intitulada Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico – DACTE –, em papel comum conforme determina o MOC do DACTE.
- 5.2.15 O DACTE não é o CT-e, nem o substitui, serve apenas como instrumento auxiliar para o transporte da carga e para a consulta do CT-e por meio da chave de acesso numérica ali impressa. Permite ao detentor do documento confirmar a efetiva existência do CT-e, por meio dos sítios das SEFAZ autorizadas ou Receita Federal do Brasil, além de visualizar algumas informações importantes para o modo aéreo.
- 5.2.16 Caso se verifique algum erro de preenchimento na emissão do CT-e, ele deverá ser corrigido de acordo com o disposto no MOC do CT-e.
- 5.2.17 O CT-e e o DACTE devem estar à disposição da ANAC sempre que solicitados.

### **5.3 Do preenchimento do CT-e**

- 5.3.1 As informações para preenchimento do CT-e presentes no MOC são oriundas das necessidades de diversos Órgãos Públicos em conjunto com os operadores de transporte aéreo.

5.3.2 Para fins de fiscalização e controle da ANAC, seguem abaixo os grupos de informações que devem ser preenchidos corretamente e de forma completa, conforme orientação do MOC do CT-e, do MOC do DACTE e do disposto nesta IS.

- a) Versão do leiaute;
- b) Identificador da *tag* (campo) a ser assinada;
- c) Identificação do CT-e, exceto: Código Fiscal de Operações e Prestações – CFOP; identificador do processo de emissão do CT-e; versão do processo de emissão; código do município de envio do CT-e (de onde o documento foi transmitido); nome do município de envio do CT-e (de onde o documento foi transmitido); e sigla da UF de envio do CT-e (de onde o documento foi transmitido);
- d) Dados complementares do CT-e para fins operacionais ou comerciais;
- e) Identificação do emitente do CT-e, o qual deverá ser o operador de transporte aéreo;
- f) Informações do remetente das mercadorias transportadas pelo CT-e, exceto as seguintes informações das notas fiscais: valor da base de cálculo do ICMS; valor total do ICMS; valor da base de cálculo do ICMS ST, valor total do ICMS ST; CFOP predominante; e PIN SUFRAMA;
- g) Informações do expedidor da carga;
- h) Informações do recebedor da carga;
- i) Informações do destinatário do CT-e, exceto: inscrição na SUFRAMA;
- j) Valores da prestação de serviço;
- k) Grupo de informações do CT-e normal e substituto, exceto: informações dos veículos transportados;
- l) Detalhamento do CT-e complementado, exceto: informações relativas aos impostos complementados;
- m) Detalhamento do CT-e do tipo Anulação de Valores;
- n) Informações do aéreo.

5.3.3 As informações dispostas no item 5.3.2 referem-se apenas ao conteúdo de atribuição legal da ANAC. As informações não contempladas nesse item devem ser preenchidas de acordo com o MOC do CT-e, o MOC do DACTE e o disposto nos regulamentos dos Órgãos Públicos competentes.

5.3.4 Nos itens seguintes, encontram-se os critérios gerais para o preenchimento de forma completa e adequada do CT-e. Ressalta-se que não é objetivo desta IS explicar o preenchimento de cada campo do CT-e, visto que isso já é detalhado nos MOC. Os termos que se encontram entre aspas representam o nome exato do campo de acordo com o MOC do CT-e.

5.3.5 Na “identificação do CT-e”, deve-se indicar no campo “modal” que o CT-e é do modo aéreo.

5.3.6 Ainda na “identificação do CT-e”, deve-se informar se o recebedor retirará a carga no aeroporto no campo “indicador se o recebedor retira no aeroporto, filial, porto ou estação de

destino?”, podendo indicar os dados de quem irá retirar ou o local onde será entregue no campo “detalhes do retira”.

5.3.7 As informações do emitente, do remetente, do expedidor, do recebedor, do destinatário e do tomador, quando aplicáveis, devem estar o mais completas possíveis, incluído: o CNPJ e a razão social ou o CPF e o nome; o endereço completo; o telefone e o e-mail para contato.

5.3.8 As informações referentes à “previsão do fluxo da carga”, que se encontram no grupo “dados complementares do CT-e para fins operacionais ou comerciais”, são de preenchimento obrigatório. Para indicar o aeroporto de origem, de passagem e de destino, deve-se preencher da seguinte forma:

- a) Completar com a sigla de três dígitos da *International Air Transport Association* – IATA.
- b) Quando não existir a sigla IATA, deve-se completar com a sigla de quatro dígitos da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI.
- c) Não existindo as sigla IATA ou OACI, o operador de transporte aéreo deve preencher com **ZZZZ** e indicar o local exato no campo “observações gerais”.
- d) Não se deve escrever o nome do aeroporto por extenso.

5.3.9 Os campos relacionados à “entrega sem data definida”, que também se encontram no grupo “Dados complementares do CT-e para fins operacionais ou comerciais”, são de preenchimento proibido para o modo aéreo.

5.3.10 Os campos relacionados ao grupo “valores da prestação de serviço” devem conter a maior quantidade de informações possíveis.

5.3.11 O “produto predominante” do CT-e, que consta no “grupo de informações do CT-e normal e substituto”, deve ser, sempre que possível, o mesmo descrito na nota fiscal, representando exatamente o que está sendo transportado.

- a) Deve-se sempre ter como objetivo descrever o conteúdo da carga transportada, por isso evitam-se nomes genéricos.
- b) Ressalta-se que não há necessidade de especificar marca dos produtos ou mesmo produtos similares, por exemplo: uma nota fiscal que tenha sapatos, sandálias e tênis, o produto predominante pode ser considerado como calçado; o transporte de panfletos, etiquetas e impressões, pode ser considerado como documentos.
- c) Sempre que houver algum produto transportado que possa gerar algum risco para a operação da aeronave ele deve ser considerado como produto predominante e deve ser devidamente especificado. Havendo carga que contenha artigo perigoso, carga perecível, animal vivo, carga valor ou restos mortais, esses deverão sempre ser considerados como o produto predominante do CT-e.
- d) Quando houver consolidação de carga, não houver nota fiscal, não houver declaração de conteúdo ou não for possível determinar um produto predominante, deve-se colocar o seguinte texto no campo “produto predominante”: **especificado no campo observação**. Nesse caso, obrigatoriamente, deve constar, no campo “observações gerais”, a descrição sucinta, porém precisa, da carga.

- e) Quando se tratar de transporte de material do próprio operador de transporte aéreo, seja *company material* – COMAT – ou *aircraft on ground* – AOG –, também conhecido como carga própria, deve-se descrever o produto transportado no campo “produto predominante”. Não são aceitos os termos COMAT, manutenção, AOG, material aeronáutico ou qualquer outro termo que não seja a descrição do conteúdo. Quando se tratar de material de manutenção de aeronave, além do termo correto no campo “produto predominante”, deve-se indicar o *Part Number* – PN –, no campo “observações gerais”, seguido do nome completo do produto.
- f) Independentemente do que esteja escrito no documento originário – minuta de transporte ou outro CT-e –, cabe ao operador de transporte aéreo verificar o conteúdo do produto na nota fiscal e nos outros documentos entregues pelo embarcador junto à carga.
- g) Se suspeitar de conter artigo perigoso em algum volume, com o objetivo de prevenir a falsa declaração de conteúdo, o funcionário responsável pela aceitação da carga deve solicitar ao embarcador a confirmação deste conteúdo, esclarecendo ser ele, o embarcador, o responsável pela exatidão das informações e declarações constantes no CT-e.

5.3.12 No campo “outras características da carga”, presente no “grupo de informações do CT-e normal e substituto”, pode-se informar nomes genéricos, como por exemplo: COMAT; carga consolidada; partes e peças; perecível; material de escritório; medicamentos; produto farmacêutico; AOG; carga refrigerada; material para exame; produto industrializado; material de consumo; peças de automóveis etc.

5.3.13 Ainda no “grupo de informações do CT-e normal e substituto”, os campos referentes ao grupo “informações de quantidades da carga do CT-e” devem ser preenchidos conforme o disposto abaixo:

- a) O peso bruto é de preenchimento obrigatório e deve sempre estar em quilogramas;
- b) O peso cubado não é de preenchimento obrigatório, mas quando informado deve sempre estar em quilogramas. O peso cubado representa o equivalente em quilos de um determinado espaço ocupado por um volume, para o cálculo, deve-se seguir a seguinte equação:

$$\text{peso cubado(Kg)} = \frac{\text{comprimento(cm)} \times \text{largura(cm)} \times \text{altura(cm)}}{6000 \left(\frac{\text{cm}^3}{\text{Kg}}\right)}$$

- c) A quantidade de volumes é de preenchimento obrigatório e deve sempre estar em unidades;
- d) A cubagem pode ser preenchida quando não for possível indicar as dimensões da embalagem e deve sempre estar em metros cúbicos.

5.3.14 Quando o transporte ocorrer por meio de contêineres ou dispositivos de carga unitizada (*unit load device* – ULD), deve-se indicar a sua referência nos campos “informações dos contêineres/ULD” que se encontra no “grupo de informações do CT-e normal e substituto”.

Quando não for possível definir se a carga será transportada por meio de contêineres ou ULD no momento de emissão do CT-e, esse campo não deverá ser preenchido.

5.3.15 Deve-se preencher o grupo “informações do modal” no “grupo de informações do CT-e normal e substituto” de forma completa e atualizada para o modo aéreo.

5.3.16 O grupo “preenchido quando for transporte de produtos classificados pela ONU como perigosos”, presente no “grupo de informações do CT-e normal e substituto”, deve obrigatoriamente ser preenchido quando houver o transporte de artigos perigosos pelo modo aéreo conforme o disposto abaixo. Deve ser de acordo com a Tabela 3-1 do Doc 9284 da OACI. Ressalta-se que esse preenchimento não desobriga a emissão dos demais documentos de transporte de artigos perigosos exigidos pelo RBAC 175 e pelo Doc 9284 da OACI.

- a) O campo “Número ONU/UN” é de preenchimento obrigatório com o número das Organizações das Nações Unidas – UN – ou o número de identificação provisório – ID – de quatro dígitos;
- b) O campo “Nome apropriado para embarque do produto” não é de preenchimento obrigatório, entretanto, caso se deseje colocar, ele deve estar em português ou inglês. Ressalta-se que quando houver nome técnico do produto, conforme o Doc 9284 da OACI, fica obrigatório seu preenchimento e ele deve ser especificado entre parênteses após o nome apropriado para transporte;
- c) O campo “Classe ou subclasse/divisão, e risco subsidiário/risco secundário” não é de preenchimento obrigatório;
- d) O campo “Grupo de embalagem” é de preenchimento obrigatório quando houver grupo de embalagem para o artigo perigoso em questão. Nesse caso, deve-se incluir apenas os algarismos romanos, por exemplo: I; II; ou III;
- e) O campo “Quantidade total por produto” é de preenchimento obrigatório e deve indicar a quantidade total do artigo perigoso, tendo como base a unidade referenciada na Tabela 3-1 do Doc 9284, por exemplo: litros; quilogramas; quilograma bruto etc. O preenchimento não deve, entretanto, incluir a unidade de medida. Não é necessário indicar a quantidade do artigo perigoso por embalagem;
- f) O campo “Quantidade e tipo de volumes” não é necessário preencher;
- g) O campo “Ponto de fulgor” não é necessário preencher.

5.3.17 Assim como para todos os outros modos de transporte, há um grupo de informações específico de preenchimento do CT-e para o modo aéreo. Nos itens abaixo, encontram-se as instruções para o seu preenchimento adequado e de forma completa.

5.3.18 O “número da minuta” é para se preencher com o documento que precede o CT-e (espécie de pedido de serviço). Esse campo não é de preenchimento obrigatório.

5.3.19 O “número operacional do conhecimento aéreo” representa o número de controle comumente utilizado pelo conhecimento aéreo composto por uma sequência numérica de onze dígitos. Os três primeiros dígitos representam um código que os operadores de transporte aéreo associados à IATA possuem. Em seguida um número de série de sete dígitos determinados pelo operador de transporte aéreo. Para finalizar, um dígito verificador, que é um sistema de módulo sete imponderado o qual divide o número de série do conhecimento aéreo por sete e usa o resto como dígito de verificação.

- a) O CT-e possui um número próprio de controle que não é o disposto neste item, portanto, operadores de transporte aéreo que somente utilizam esse número, não precisam preencher este campo;
- b) Operadores de transporte aéreo que utilizam o padrão de numeração do conhecimento aéreo composto de onze dígitos devem, obrigatoriamente, preencher esse campo. O preenchimento eletrônico deve ser apenas com números, sem espaços ou símbolos. Para a visualização no DACTE, entretanto, deve-se separar com hífen o código de três dígitos do operador de transporte aéreo e a numeração sequencial. Essa última, por sua vez, deve ser representada no DACTE com um espaço entre os quatro primeiros dígitos e os três últimos acrescido do dígito verificador.

5.3.20 A “data prevista da entrega” é um campo de preenchimento obrigatório, conforme disposto no CBA.

5.3.21 A “identificação do emissor” não é de preenchimento obrigatório. Ele é um campo necessário para os operadores de transporte aéreo que desejam fazer o controle de quem está emitindo o CT-e em seu nome, por exemplo: o funcionário da empresa; o embarcador que possui autorização contratual do operador de transporte aéreo; a filial; a franquia.

5.3.22 A “identificação interna do tomador” não é de preenchimento obrigatório. Serve como controle do operador de transporte aéreo quando há algum acordo específico com o tomador. Deve-se preencher, por exemplo, com: o CNPJ; a conta corrente, o *Cargo Accounts Settlement Systems* – CASS.

5.3.23 O grupo de “informações de tarifa” é composto por três campos. O primeiro é para referenciar qual é a “classe” da tarifa, a qual deve ser preenchida da seguinte forma:

- a) **M** para tarifa mínima. Corresponde ao valor mínimo a ser cobrado para a expedição de uma carga, independente do volume ou do peso;
- b) **G** para tarifa geral. Aplicada sempre com base no peso, em quilos, da mercadoria quando não houver uma tarifa específica e quando não se aplicar a tarifa mínima;
- c) **E** para tarifa específica.

5.3.24 O segundo campo do grupo de “informações de tarifa” refere-se ao código da tarifa. Quando se tratar de tarifa específica, deve-se indicar o respectivo código numérico.

5.3.25 O terceiro e último campo do grupo de “informações de tarifa” refere-se ao “valor da tarifa”. Nesse caso, deve-se colocar o valor aplicado a ela. Ressalta-se que esse campo não é o valor total do frete, ele representa o valor da tarifa aplicada, que pode, por sua vez, coincidir com o valor total do frete cobrado. Deve ser preenchida da seguinte forma:

- a) Informar o valor total quando se tratar de um valor fixo cobrado;
- b) Informar o valor por quilo quando se tratar de um valor cobrado por quilo.

5.3.26 O grupo de informações referentes à “natureza da carga” também possui três campos. A “dimensão” é o primeiro campo e deve ser preenchido quando for necessário. As dimensões permitem avaliar a acessibilidade dos volumes pelas portas dos compartimentos de carga das aeronaves, facilitar seu manuseio e sua acomodação em posição ideal às características do conteúdo transportado. A unidade padronizada é em centímetros e deve ser preenchido da

seguinte forma: **ComprimentoxLarguraxAltura**, evitando colocar espaço entre as medidas e o x. Exemplo: 42x35x15; 1045x500x250.

5.3.27 O segundo campo do grupo de informações referentes à “natureza da carga” refere-se às “informações de manuseio”. Deve ser preenchido sempre que houver a necessidade de constar no CT-e alguma informação operacional ou solicitada por regulamento ou procedimento específico. Esse campo deve conter quantas informações forem necessárias. O preenchimento no CT-e ocorre de forma numérica, entretanto, o DACTE deve ser impresso com o texto completo. Cada numeral significa o seguinte:

- a) 1 – certificado do expedidor para embarque de animal vivo;
- b) 2 – artigo perigoso conforme declaração do embarcador anexa;
- c) 3 – somente em aeronave cargueira;
- d) 4 – artigo perigoso - declaração do embarcador não requerida;
- e) 5 – artigo perigoso em quantidade isenta;
- f) 6 – gelo seco para refrigeração. Nesse caso, deve-se especificar no campo observações a quantidade transportada em quilos;
- g) 7 – não restrito. Nesse caso, deve-se especificar a Provisão Especial no campo observações;
- h) 8 – artigo perigoso em carga consolidada. Nesse caso, deve-se especificar a quantidade no campo observações;
- i) 9 – autorização da autoridade governamental anexa. Nesse caso, deve-se especificar no campo observações;
- j) 99 – outro. Nesse caso, deve-se especificar no campo observações.

5.3.28 O terceiro e último campo a ser preenchido no grupo “natureza da carga” refere-se à “carga especial”. Nesse caso, deve-se preencher obrigatoriamente com o código *Interchange Message Procedure* – IMP – também conhecido como códigos da natureza da carga. O código IMP foi instituído pelo Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX –, da Receita Federal do Brasil, e inspirado no código da IATA. Deve obedecer a **Tabela 1**.

**Tabela 1 – Códigos IMP**

Código IMP	Significado	Código IMP	Significado
AOG	Aeronave no Chão	RCM	Corrosivo
ATT	Cargas relacionadas no CT-e	REX	Explosivos (divisões 1.1/1.2/1.3/1.4F/1)
AVI	Animais vivos	RFG	Gás comprimido inflamável
BIG	Fora dos padrões	RFL	Líquido inflamável
BUP	Padrão de unitização de volume	RFS	Sólido inflamável
CAO	Somente aeronave cargueira	RFW	Perigoso (se molhar)
DIP	Mala diplomática	RHF	Nocivo (armazenar longe de comestíveis)
EAT	Comestíveis	RIS	Substância infecciosa
FIL	Filme por revelar ou não revelado	RMD	Diversas mercadorias perigosas
HEA	Carga pesada (150 kg ou mais, por volume)	RNG	Gás comprimido não inflamável
HEG	Ovo fecundado (galadura)	ROP	Peróxido orgânico

Código IMP	Significado	Código IMP	Significado
HUM	Restos mortais em esquife	ROX	Oxidante
ICE	Gelo seco	RPB	Veneno
LHO	Órgãos vivos ou sangue humano	RPG	Gás venenoso
MAG	Material magnetizado	RRW	Material radioativo - categoria I
MUW	Munições de guerra	RRY	Material radioativo - categorias II e III
NGJ	Carga perigosa em pequenas quantidades	RSB	Contas de poliestireno
NOR	Normal	RSC	Combustão espontânea
NWP	Jornais ou revistas	RXB	Explosivos (1.4B)
PEA	Perecível, armazenar entre -18° e 0°C	RXC	Explosivos (1.4C)
PEB	Perecível, armazenar entre 2° e 8°C	RXD	Explosivos (1.4D)
PEC	Perecível, armazenar entre 9° e 15°C	RXE	Explosivos (1.4E)
PED	Perecível, armazenar entre 16° e 22°C	RXG	Explosivos (1.4G)
PEE	Perecível, armazenar em condições especiais	RXS	Explosivos (1.4S)
PER	Carga perecível	SAL	Correio terrestre
PLS	Plantas e sementes	VAL	Carga valiosa
RAC	Carga aérea reservada (especial)	VOL	Carga volumétrica ou de volume
RCL	Líquidos criogênicos		

#### 5.4 Do Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico – MDF-e

- 5.4.1 O MDF-e foi desenvolvido, de forma integrada, pelas SEFAZ dos Estados, pela Receita Federal do Brasil, pela SUFRAMA, pelos representantes das transportadoras e pelas Agências Reguladoras do segmento de transporte, dentre elas a ANAC.
- 5.4.2 O MDF-e é o documento emitido e armazenado eletronicamente, de existência apenas digital, para vincular os documentos fiscais utilizados na operação e/ou prestação, à unidade de carga utilizada no transporte, cuja validade jurídica é garantida pela assinatura digital do emitente e autorização de uso pela administração tributária da unidade federada do contribuinte.
- 5.4.3 A ANAC adota o modelo eletrônico e padronizado do MDF-e do modo aéreo como documento operacional que substitui o modelo de manifesto de carga doméstico tradicionalmente emitido em papel.
- 5.4.4 O MDF-e deve ser emitido pelos operadores de transporte aéreo regidos pelos RBAC 121 e 135 quando necessário.
- 5.4.5 O operador de transporte aéreo deve emitir o MDF-e de acordo com o disposto nesta IS e no Manual de Orientações do Contribuinte – MOC – do MDF-e, publicado pelo Encontro Nacional de Coordenadores e Administradores Tributários Estaduais – ENCAT – no site <https://mdfe-portal.sefaz.rs.gov.br/>.
- 5.4.6 Para acompanhar o transporte das mercadorias, pode ser impresso o Documento Auxiliar do Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico – DAMDFE – de acordo com o definido nesta IS e no MOC.
- 5.4.7 O DAMDFE é uma representação gráfica resumida do MDF-e, impressa em papel comum, para acompanhar o transporte da carga, permitindo o acesso ao arquivo do MDF-e pela

fiscalização além de visualizar algumas informações importantes para a operação do modo aéreo.

5.4.8 O MDF-e e o DAMDFE devem estar à disposição da ANAC sempre que solicitados.

## **5.5 Do preenchimento do MDF-e**

5.5.1 Para fins de fiscalização e controle da ANAC, todas as informações do MDF-e devem ser preenchidas corretamente e de forma completa, conforme orientação do MOC do MDF-e e o disposto nesta IS.

5.5.2 Nos itens seguintes, encontram-se os critérios gerais para o preenchimento de forma completa e adequada do MDF-e. Ressalta-se que não é objetivo desta IS explicar o preenchimento de cada campo do MDF-e, visto que isso já é detalhado no MOC. Os termos que se encontram entre aspas representam o nome exato do campo de acordo com o MOC do MDF-e.

5.5.3 O preenchimento dos campos da estrutura genérica do MDF-e deve obedecer o disposto no MOC e o disposto no item 5.7.4.

5.5.4 O campo “Informações complementares de interesse do contribuinte” deve apresentar o conteúdo necessário para a operação do voo com vistas a substituir o manifesto de carga para o transporte doméstico. Dessa forma, deve-se constar obrigatoriamente o seguinte:

- a) O número de cada CT-e ou o número operacional do conhecimento aéreo;
- b) A quantidade de volumes relacionada a cada CT-e referenciado;
- c) A natureza da carga relacionada a cada CT-e referenciado. Nesse caso, deve-se preencher com o produto predominante e a informação relacionada ao código da carga especial que constam no CT-e. Se houver necessidade operacional, deve-se acrescentar a informação do campo do CT-e que dispões sobre outras características da carga.
- d) Quaisquer informações que o operador de transporte aéreo considere necessárias para a operação do voo relacionadas a cada CT-e referenciado.

5.5.5 Assim como para todos os outros modos de transporte, há um grupo de informações específico de preenchimento do MDF-e para o modo aéreo. Nos itens 5.7.6 a 5.7.9, encontram-se as instruções para o seu preenchimento adequado e de forma completa.

5.5.6 Deve-se incluir a marca de nacionalidade e matrícula da aeronave.

5.5.7 Deve-se indicar o número do voo da seguinte forma:

- a) Para voos que possuem numeração, utilizar o formato AB1234 sem espaço, sendo AB a designação da empresa e 1234 o número do voo;
- b) Quando o vôo não for numerado, colocar as marcas de nacionalidade e matrícula, sem hífen.

5.5.8 As informações referentes ao “Aeródromo de embarque” e ao “Aeródromo de destino” são de preenchimento obrigatório.

- a) Deve-se, prioritariamente, colocar o código de três dígitos da IATA;

- b) Quando não existir esse código, utilizar a sigla de quatro dígitos da OACI;
- c) Não se deve escrever o nome do aeroporto por extenso.

5.5.9 A “Data do voo” deve indicar o dia da decolagem da aeronave no aeródromo de origem.

## **6. APÊNDICE**

APÊNDICE A – LISTA DE REDUÇÕES.

## **7. DISPOSIÇÕES FINAIS**

7.1 Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.

7.2 Esta IS entra em vigor sessenta dias após a data de sua publicação.

---

**APÊNDICE A – LISTA DE REDUÇÕES****A1. SIGLAS**

- a) AOG – Aeronave no Chão (*Aircraft on Ground*)
- b) CASS – *Cargo Accounts Settlement Systems*
- c) CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica
- d) CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
- e) COMAT – Material da Companhia (*Company Material*)
- f) CPF – Cadastro de Pessoa Física
- g) CT-e – Conhecimento de Transporte eletrônico
- h) DACTE – Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte eletrônico
- i) DAMDFE – Documento Auxiliar do Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico
- j) ENCAT – Encontro Nacional de Coordenadores e Administradores Tributários Estaduais
- k) IATA – Associação Internacional dos Transportadores Aéreo (*International Air Transport Association*)
- l) IMP – Código da Natureza da Carga (*Interchange Message Procedure*)
- m) IS – Instrução Suplementar
- n) MDF-e – Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico
- o) MOC – Manual de Orientações do Contribuinte
- p) OACI – Organização da Aviação Civil Internacional
- q) ONU – Organização das Nações Unidas (*UN – United Nations*)
- r) PN – Número da Parte (*Part Number*)
- s) RBAC – Regulamento Brasileiro da Aviação Civil
- t) SEFAZ – Secretaria da Fazenda
- u) SISCOMEX – Sistema Integrado de Comércio Exterior
- v) SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus
- w) ULD – Dispositivo de Carga Unitizada (*Unit Load Device*)