



# INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS

IS Nº 175-003

Revisão C

---

<b>Aprovação:</b>	Portaria nº 2.094/SPO, de 4 de julho de 2018.	
<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.	<b>Origem:</b> SPO

---

## 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

Esta IS substitui a IS nº 175-003 Revisão B.

## 3. FUNDAMENTOS E REFERÊNCIAS

- 3.1 A Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008, institui em seu art. 14, a Instrução Suplementar – IS, norma suplementar de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC ou RBHA.
- 3.2 O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC ou RBHA, poderá:
- a) adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS; ou
  - b) apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da ANAC.
- 3.3 O meio ou procedimento alternativo mencionado na alínea 3.2(b) desta IS deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado em IS.
- 3.4 A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.
- 3.5 Esta IS também fundamenta-se no RBAC nº 175 e referencia-se nos seguintes documentos:

- 3.5.1 Anexo 18 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional: Transporte Seguro de Artigos Perigosos por Via Aérea – *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*.
- 3.5.2 Doc 9284 da OACI: Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Artigos Perigosos por Via Aérea – *Technical Instructions for Safe Transport of Dangerous Goods by Air*.
- 3.5.3 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.
- 3.5.4 Ajuste SINIEF 21, de 10 de dezembro de 2010, que institui o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais MDF-e.
- 3.5.5 Manual de Orientações do Contribuinte – MOC – do Conhecimento de Transporte eletrônico – CT-e.
- 3.5.6 Manual de Orientações do Contribuinte – MOC – do Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte eletrônico – DACTE.
- 3.5.7 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 operador aéreo 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 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 operador aéreo para efetuar o serviço de transporte.
- 4.7 **Manifesto de carga:** o documento operacional, emitido pelo operador 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 aéreo:** para fins desta IS e de acordo com as Instruções Técnicas, 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 nº 01.
- 4.10 **Recebedor:** aquele que deve receber a carga do operador aéreo.
- 4.11 **Remetente:** a pessoa física ou a pessoa jurídica que promove a saída inicial da carga conforme informado na nota fiscal ou 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.
- 4.13 **Volume:** o produto final da operação de embalar, que consiste da embalagem em si e seus conteúdos, preparado para o transporte.
- Nota:** a palavra “volume” tem o mesmo significado que a palavra “embalado”, definida no RBAC nº 175.

## 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 ao controle e à 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 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 aéreos regidos pelos RBAC nº 121 e 135 ou por outros operadores aéreos que transportem carga, mala postal ou encomenda, mediante pagamento, por meio de aeronave.
- 5.2.6 Conforme determina o parágrafo 175.57(b) do RBAC nº 175, o conhecimento aéreo, tratado nesta IS como CT-e, deve ser emitido em todo transporte de *company material* – COMAT – ou *aircraft on ground* – AOG – que seja classificado como artigo perigoso.
- 5.2.7 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.
- 5.2.8 O operador 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).
- 5.2.9 O operador 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.
- 5.2.10 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.
- 5.2.11 Por decisão e responsabilidade do operador aéreo, o embarcador poderá informar eletronicamente os dados referentes à carga e ao transporte para que o operador aéreo emita o CT-e. O operador aéreo deverá, nesse caso, prover ao embarcador todas as ferramentas necessárias.

- 5.2.12 É de responsabilidade do operador 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.
- 5.2.13 É de responsabilidade do operador aéreo verificar se os dados informados eletronicamente pelo embarcador estão completos conforme determina esta IS, antes da emissão do CT-e.
- 5.2.14 O embarcador deve obedecer aos demais regulamentos aplicáveis ao transporte e observar, em especial, as regras relativas ao transporte aéreo de artigos perigosos.
- 5.2.15 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.
- 5.2.16 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.
- 5.2.17 A informação preenchida no DACTE deve ser um retrato fiel da informação que consta no CT-e, de modo que, ao observar-se um mesmo campo no CT-e e em seu DACTE, o conteúdo deverá ser idêntico.
- 5.2.18 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.
- 5.2.19 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 aéreos.
- 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:
- versão do leiaute;
  - identificador da *tag* (campo) a ser assinada;
  - 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);
  - dados complementares do CT-e para fins operacionais ou comerciais;

- e) identificação do emitente do CT-e, o qual deverá ser o operador 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; e
- 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, incluindo: 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 siglas IATA ou OACI, o operador aéreo deve preencher com **ZZZZ** e indicar o local exato no campo “observações gerais”; e
- 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 nomes genéricos não podem ser utilizados.
- 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 aéreo, seja COMAT ou 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 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 O campo “outras características da carga”, presente no “grupo de informações do CT-e normal e substituto”, caso haja transporte de artigos perigosos na remessa, deve ser preenchido apenas com os dizeres “Artigo Perigoso”. Caso não haja artigos perigosos na remessa, podem-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; e
- 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:

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

- c) a quantidade de volumes é de preenchimento obrigatório e deve sempre estar em unidades; e
- d) a cubagem pode ser preenchida quando não for possível indicar as dimensões do volume 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 das unidades de carga (containeres/ULD/outros)” 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 A ANAC, por suas atribuições dispostas na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, deve ter acesso a qualquer CT-e emitido para o modo aéreo. Portanto, no campo “CNPJ do autorizado”, do grupo “Autorizados para download do XML do DF-e” deverá ser inserido o CNPJ da ANAC: 07.947.821/0001-89, preenchido conforme orientado no MOC.
- 5.3.17 Considerar-se-á o não preenchimento do campo mencionado em 5.3.16 como recusa de exibição de documento, nos termos do CBA, Art. 299, inciso VI ou Art. 302, inciso III, alínea “I”, conforme aplicável.
- 5.3.18 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.
- 5.3.19 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.
- 5.3.20 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 aéreos associados à IATA possuem. Em seguida um número de série de sete dígitos determinados pelo operador 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.
- O CT-e possui um número próprio de controle que não é o disposto neste item, portanto, operadores aéreos que somente utilizam esse número, não precisam preencher este campo.
  - Operadores aéreos 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 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 acrescidos do dígito verificador.
  - Não são permitidos truncamentos do número operacional do conhecimento aéreo, ou seja, o número inserido no sistema deve conter apenas os 11 dígitos, de maneira que todos esses dígitos sejam incluídos no CT-e.
- 5.3.21 A “data prevista da entrega” é um campo de preenchimento obrigatório, conforme disposto no CBA.
- 5.3.22 O grupo de informações referentes à “natureza da carga” possui dois 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 é padronizada em

centímetros e deve ser preenchido da seguinte forma: **Comprimento x Largura x Altura**, evitando colocar espaço entre as medidas e o x. Exemplos: 42x35x15; 1045x500x250.

- 5.3.23 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. Cada numeral significa o seguinte:
- a) 1 – certificado do expedidor para embarque de animal vivo;
  - b) 2 – artigo perigoso conforme declaração do expedidor anexa;
  - c) 3 – somente em aeronave cargueira;
  - d) 4 – artigo perigoso - declaração do expedidor não requerida;
  - e) 5 – artigo perigoso em quantidade excetuada;
  - 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) 10 – baterias de íons de lítio em conformidade com a Seção II da PI965 – CAO;
  - k) 11 - baterias de íons de lítio em conformidade com a Seção II da PI966;
  - l) 12 - baterias de íons de lítio em conformidade com a Seção II da PI967;
  - m) 13 – baterias de metal lítio em conformidade com a Seção II da PI968 — CAO;
  - n) 14 - baterias de metal lítio em conformidade com a Seção II da PI969;
  - o) 15 - baterias de metal lítio em conformidade com a Seção II da PI970; ou
  - p) 99 – outro. Nesse caso, deve-se especificar no campo observações.
- 5.3.24 O preenchimento do campo descrito em 5.3.23 ocorre de forma numérica no CT-e; entretanto, o DACTE deve ser impresso com o texto completo. O texto completo deve estar disposto no campo observações ou outro local adequado de acordo com a necessidade do operador aéreo.
- 5.3.25 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, independentemente 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.
- 5.3.26 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.
- 5.3.27 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; e
- b) informar o valor por quilo quando se tratar de um valor cobrado por quilo.
- 5.3.28 O grupo “preenchido quando for transporte de produtos classificados pela ONU como perigosos” 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 das Instruções Técnicas. Ressalta-se que esse preenchimento não desobriga a emissão dos demais documentos de transporte de artigos perigosos exigidos pelo RBAC nº 175 e pelas Instruções Técnicas.
- 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 “Quantidade total de volumes contendo artigos perigosos” é de preenchimento obrigatório e deve indicar o número de volumes de artigos perigosos, ou seja, cada embalagem devidamente marcada e etiquetada (por ex.: número de caixas, de tambores, de bombonas, dentre outros). Esse campo não deve ser preenchido com o número de ULD, páletes ou contêineres.
- c) O campo “Quantidade total de artigos perigosos”, presente no grupo “Grupo de informações das quantidades totais de artigos perigosos”, deve indicar a quantidade total do artigo perigoso, tendo como base a unidade referenciada na Tabela 3-1 das Instruções Técnicas, por exemplo: litros; quilogramas; quilograma bruto etc. O preenchimento não deve, entretanto, incluir a unidade de medida. No caso de transporte de material radioativo, deve-se indicar o somatório dos Índices de Transporte (TI). Não é necessário indicar a quantidade do artigo perigoso por volume.
- d) O campo “Unidade de medida”, presente no grupo “Grupo de informações das quantidades totais de artigos perigosos”, deve indicar a unidade de medida utilizada no campo “Quantidade total de artigos perigosos”. O preenchimento do CT-e ocorre de forma numérica. Cada numeral significa o seguinte: 1 – KG; 2 – KG G (quilograma bruto); 3 – LITROS; 4 – TI (índice de transporte para radioativos); 5- Unidades (apenas para artigos perigosos medidos em unidades que não se enquadram nos itens acima. Exemplo: baterias, celulares, equipamentos, veículos, dentre outros).

#### **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 aéreos regidos pelos RBAC nº 121 e 135 quando necessário.
- 5.4.5 O operador 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 5.5.4.

- 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 constar obrigatoriamente o seguinte:
- o número de cada CT-e ou o número operacional do conhecimento aéreo;
  - a quantidade de volumes relacionada a cada CT-e referenciado;
  - 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 dispõe sobre outras características da carga; e
  - quaisquer informações que o operador aéreo considere necessárias para a operação do voo relacionadas a cada CT-e referenciado.
- 5.5.5 A ANAC, por suas atribuições dispostas na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, deve ter acesso a qualquer MDF-e emitido para o modo aéreo. Portanto, no campo “CNPJ do autorizado”, do grupo “Autorizados para download do XML do DF-e” deverá ser inserido o CNPJ da ANAC: 07.947.821/0001-89, preenchido conforme orientado no MOC.
- 5.5.6 Considerar-se-á o não preenchimento do campo mencionado em 5.5.5 como recusa de exibição de documento, nos termos do CBA, Art. 299, inciso VI ou Art. 302, inciso III, alínea “I”, conforme aplicável.
- 5.5.7 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 5.5.8 a 5.5.11, encontram-se as instruções para o seu preenchimento adequado e de forma completa.
- 5.5.8 Deve-se incluir a marca de nacionalidade e matrícula da aeronave.
- 5.5.9 Deve-se indicar o número do voo da seguinte forma:
- para voos que possuem numeração, utilizar o formato AB1234 sem espaço, sendo AB a designação da empresa e 1234 o número do voo; e
  - quando o voo não for numerado, colocar as marcas de nacionalidade e matrícula, sem hífen.
- 5.5.10 As informações referentes ao “Aeródromo de embarque” e ao “Aeródromo de destino” são de preenchimento obrigatório.
- Deve-se, prioritariamente, colocar o código de três dígitos da IATA.
  - Quando não existir esse código, utilizar a sigla de quatro dígitos da OACI.
  - Não se deve escrever o nome do aeroporto por extenso.
- 5.5.11 A “Data do voo” deve indicar o dia da decolagem da aeronave no aeródromo de origem.

## 6. APÊNDICE

Apêndice A – Lista de reduções

Apêndice B – Controle de alterações

## **7. DISPOSIÇÕES FINAIS**

7.1 Os casos omissos serão dirimidos pela ANAC.

7.2 Esta IS entra em vigor no dia 04 de outubro de 2018.

## APÊNDICE A – LISTA DE REDUÇÕES

### A1. SIGLAS

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

## APÊNDICE B – CONTROLE DE ALTERAÇÕES

ALTERAÇÕES REALIZADAS NA REVISÃO C	
ITEM ALTERADO	ALTERAÇÃO REALIZADA
Geral	Ajustes editoriais diversos, incluindo: alteração de ocorrências de “transportador” para “operador aéreo”; e alteração de algumas ocorrências de “embalagem” para “volume”.
3	Alterada a redação; padronizada com as outras ISs da SPO.
4.13	Inclusão do item e de nota.
5.2.17	Inclusão do item. Renumerados os seguintes.
5.3.12	Nova redação.
5.3.23	Nova redação. Movida uma parte do parágrafo para o novo item 5.3.24.
5.2.24	Inclusão do item. Renumerados os seguintes.
5.5.5 e 5.5.6	Inclusão dos itens. Renumerados os seguintes.