

<b>IMT</b>	<b>Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.</b>	<b>ICS 203/14</b>
		<b>3º Aditamento</b>

**Distribuição:**

- ⇒ GESTOR DA INFRAESTRUTURA;
- ⇒ EMPRESAS FERROVIÁRAS.

**Entrada em vigor**

**02 de Setembro de 2020**

**3º Aditamento**  
à  
**INSTRUÇÃO COMPLEMENTAR DE SEGURANÇA Nº 203/14**  
  
**CONDIÇÕES DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS**  
**ESPECIAIS NA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL**

**1. Objeto**

Atualizar a ICS 203/14, conforme a seguir discriminado.

**2. Descrição**

Nos pontos a seguir indicados são efetuadas as seguintes alterações:

- Ponto 4.1 – É reformulada a redação do texto e introduzidas duas fórmulas de comunicação entre os Maquinistas e o Responsável de Circulação;
- Novo ponto 4.7.
- Ponto 5.1 – É introduzida nova alínea b) e reformulada a alínea a);
- Ponto 5.2 – É introduzida nova alínea b);
- Ponto 5.3 – É complementado o texto do 2º paragrafo;
- Ponto 5.4 – É reformulado o texto;
- No Anexo 2 é atualizado o ponto 1.

### **3. Páginas a distribuir:**

Para o efeito, com o presente Aditamento, são distribuídas as páginas, 3/4 (índice), 5/6, 9/10, 11/12, 13/14 e 15/16 e as páginas 5/6 do Anexo 2, que substituem as de igual numeração atualmente em vigor.

Lisboa, 28 de Agosto de 2020

**IMT, I.P.**

**O Diretor de Serviços de Regulamentação Técnica, de Qualidade e  
Segurança**

*a)* José Pinheiro

*a) Assinado no original*

## ÍNDICE

1. Objeto.....	5
2. Classificação dos veículos .....	5
3. Características gerais e condições de utilização dos veículos.....	6
3.1 Sinais de cauda e portáteis .....	6
3.2 Sistemas mecânicos e hidráulicos dos veículos .....	6
3.3 Comunicações entre os veículos e o CCO .....	6
3.3.1 Comunicações de elementos ao CCO.....	7
3.4 Velocidades máximas permitidas aos veículos .....	7
4. Circulação dos veículos .....	7
4.1 Circulação dos veículos em linhas equipadas com CONVEL .....	9
4.2 Circulação de veículos acoplados .....	10
4.3 Movimentos nas linhas das estações.....	10
4.4 Aproximação às Passagens de Nível .....	11
4.4.1 Passagens de nível guarneçadas .....	11
4.4.2 Passagens de nível automáticas .....	11
4.5 Resguardos e saídas dos desvios ou ramais de plena via .....	12
4.6 Imobilização em plena via .....	12
4.6.1 Por motivo de avaria ou outra causa.....	12
4.6.2 Para cargas e descargas de materiais .....	12
4.7 Partida das Estações .....	12
5. Agentes responsáveis pela condução e segurança dos veículos .....	12
5.1 Maquinistas responsáveis pela condução e segurança das unidades motoras e veículos motorizados especiais utilizados na construção, conservação, manutenção e inspeção das infraestruturas.....	12
5.2 Agentes de Acompanhamento de unidades motoras e veículos motorizados especiais utilizados na construção, conservação, manutenção e inspeção das infraestruturas.....	13
5.3 Função dos Agentes de Acompanhamento .....	13
5.4 Dispensa de conhecimento de itinerário.....	14

5.5 Dispensa de Agente de Acompanhamento .....	14
5.5.1 Procedimentos do Maquinista, em caso de avaria do Homem Morto .....	15
5.5.2 Procedimentos do Maquinista, em caso de avaria do Meio de Comunicação .....	15
5.5.3 Procedimentos do Maquinista, em caso de necessidade de abandonar o veículo .....	15
6. Condições de circulação dos veículos rodoferroviários .....	15
7. Deficiências na deteção dos veículos motorizados especiais .....	16
8. Aplicação da regulamentação geral de segurança.....	16

## **Anexo 1**

1. Objeto .....	3
2 Codificação de Identificação do documento de circulação de Veículo Motorizado Especial .....	3
3 Atribuição do código de identificação do documento de circulação de Veículo Motorizado Especial .....	5

## **ANEXO 2**

CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS E HABILITAÇÃO DOS AGENTES DE ACOMPANHAMENTO

## INSTRUÇÃO COMPLEMENTAR DE SEGURANÇA 203/14

### Condições de Circulação de Veículos Motorizados Especiais na Rede Ferroviária Nacional

#### 1. Objeto

A presente ICS tem por objeto definir as condições de circulação de veículos motorizados especiais, autopropulsionados, na Rede Ferroviária Nacional.

#### 2. Classificação dos veículos

Os veículos motorizados especiais, que circulam na Rede Ferroviária Nacional, são veículos afetos ao serviço de construção, conservação e inspeção da Infraestrutura, estando classificados em três classes segundo as suas características, de acordo com a Norma Europeia EN 14033-1.

Na tabela seguinte, apresenta-se a classificação dos veículos de acordo com as suas características:

Características	Classe A	Classe B	Classe C
Veículo motorizado especial, com mais de dois eixos e que garante o cumprimento do requisito da Norma Europeia	X		
Veículo motorizado especial, com mais de dois eixos e que não garante o cumprimento do requisito da Norma Europeia		X	
Veículo motorizado especial com dois eixos			X

Tabela 1 – Classificação dos Veículos Motorizados Especiais

Os veículos motorizados especiais que não tenham classificação atribuída, por Documento de Circulação de Veículo Motorizado Especial, em fase transitória, são classificados da seguinte forma:

- **Classe B:** veículos motorizados especiais com mais de dois eixos;
- **Classe C:** todos os veículos motorizados especiais de dois eixos.

### **3. Características gerais e condições de utilização dos veículos**

Os veículos motorizados especiais devem ser acompanhados de ICS ou de Documento de Circulação de Veículo Motorizado Especial, onde se encontrem mencionadas as suas características gerais e condições de utilização na Rede Ferroviária Nacional, nomeadamente:

- Classe atribuída;
- Função;
- Características técnicas;
- Características metrológicas;
- Dispositivos e equipamentos de segurança;
- Interfaces Homem-Máquina;
- Restrições;
- Condições de Circulação.

#### **3.1 Sinais de cauda e portáteis**

Os veículos motorizados especiais devem estar munidos de dispositivos próprios que permitam a colocação dos sinais de posição, em obediência ao Regulamento Geral de Segurança II – Sinais.

Estes veículos devem ser portadores dos sinais portáteis regulamentares de acordo com o RGS I – Princípios Fundamentais.

#### **3.2 Sistemas mecânicos e hidráulicos dos veículos**

Em circulação ou na movimentação dos veículos motorizados especiais, deve ser sempre salvaguardado pelo Maquinista o encravamento dos sistemas mecânicos e hidráulicos suscetíveis de interferir com o gabarito da infraestrutura.

#### **3.3 Comunicações entre os veículos e o CCO**

Todos os veículos motorizados especiais, quando circulam na via aberta à exploração, devem possuir um meio de comunicação regulamentarmente aceite que permita o contacto entre o CCO e os Maquinistas dos veículos.

#### 4.1 Circulação dos veículos em linhas equipadas com CONVEL

A expedição dos veículos motorizados especiais, em linhas equipadas com CONVEL, onde vigorem os Regimes de exploração de Cantonamento Automático Puro (RCAP), de Cantonamento Automático com Sinais Avançados (RCASA) e de Cantonamento Interpostos (RCI), **só é autorizada** após garantia de que se encontra livre o itinerário até uma estação a jusante, **necessariamente guarnecida ou telecomandada**.

O início da marcha ou o seu reinício após paragem numa estação, é precedido de uma autorização para retoma de marcha do Responsável pela Circulação com indicação do troço livre a percorrer, via contacto telefónico (comunicado como previsto no ponto 3.3.1) com o Maquinista, efetuado e registado nos seguintes termos:

*“Responsável pela Circulação \_\_\_\_\_ no CCO/PCS de \_\_\_\_\_, ao Maquinista do Comboio n.º \_\_\_\_\_ na Linha \_\_\_\_\_ da estação de \_\_\_\_\_. O Sinal<sup>1</sup> \_\_\_\_\_ encontra-se aberto. Está autorizado a circular até à estação de \_\_\_\_\_, onde fará paragem na linha \_\_\_\_\_. Confirme.”*

- Confirmação do Maquinista:

*“Maquinista do Comboio n.º \_\_\_\_\_ na Linha \_\_\_\_\_ da estação de \_\_\_\_\_, ao Responsável pela Circulação em \_\_\_\_\_. Confirmando que o sinal<sup>1</sup> \_\_\_\_\_ está aberto e vou iniciar/reiniciar a marcha até à estação de \_\_\_\_\_ onde efetuarei paragem na linha \_\_\_\_\_.”*

As condições de receção do VME nas estações onde efetua paragem são as seguintes:

- Caso a linha da estação esteja dotada de sinal de saída, o VME é recebido com o sinal de saída fechado.
- Caso a linha da estação não esteja dotada de sinal de saída, o VME é recebido com sinal portátil de paragem.

O GI deve complementar através de documento regulamentar as condições específicas indicadas neste ponto.

---

<sup>1</sup> A informação relativa à abertura do sinal é dispensada quando a linha onde se encontra o VME não tenha Sinal de Saída ou o Sinal por avaria se encontrar na posição de fechado.

## 4.2 Circulação de veículos acoplados

É permitido que um veículo motorizado especial reboque até ao máximo de dois veículos, ou seja, rebocado por outro, desde que satisfaça designadamente as seguintes condições:

- Possua elementos de engate compatíveis, devendo o Maquinista verificar sob a sua responsabilidade a correta operação de engatagem;
- Disponha de freio automático (ou outro) em condições normais de funcionamento, que garanta a perfeita segurança da circulação. Caso o freio do último veículo rebocado não possa ser comandado, a partir do veículo que o reboca, deve circular à cauda e o respetivo freio manual ser guarnecido, não podendo circular a velocidade superior a 50 Km/h.

A classe dos veículos pode condicionar a sua circulação quando **reboque** ou seja **rebocado**. A tabela seguinte indica as condições possíveis em função da sua classificação:

		Rebocado			
		Classes	A	B	C
Que Reboca	A	Sem Restrições	Sem Restrições	Com as Restrições impostas aos veículos da Classe C	
	B	Sem Restrições	Sem Restrições	Com as Restrições impostas aos veículos da Classe C	
	C	Não Permitido	Não Permitido	Com as Restrições impostas aos veículos da Classe C	

Caso seja rebocado mais do que um veículo, conta o veículo mais restritivo.

Tabela 3 – Reboque de Veículos

Para o efeito, na ICS ou no Documento de Circulação de Veículo Motorizado Especial, específico de cada veículo, encontram-se estabelecidas as condições de circulação, onde é fixada a capacidade máxima de tração para cada veículo, de acordo com as indicações do respetivo fabricante.

## 4.3 Movimentos nas linhas das estações

Nas linhas de estações, os veículos motorizados especiais não podem sair das linhas de resguardo onde se encontrem estacionados ou efetuar qualquer movimento, sem que seja dada, pelo CCO, ou pela estação, a devida autorização.



Nos casos, em que não é permitida a circulação dos veículos em via aberta à exploração, permite-se a sua movimentação, nas linhas de resguardo e no itinerário de acesso/saída dos troços de via interdita, desde que o CCO / estação garanta o bloqueio das Agulhas Motorizadas interessadas nos respetivos itinerários, bem como o anúncio às Passagens de Nível.

#### **4.4 Aproximação às Passagens de Nível**

##### **4.4.1 Passagens de nível guarnecidas**

Qualquer que seja o Regime de Exploração em vigor, antes da expedição de veículos motorizados especiais das classes B e C, o CCO, ou as estações, têm de fazer o aviso telefónico das circulações, a todas as passagens de nível guarnecidas que disponham de anúncio automático.

Sempre que não seja possível confirmar o aviso às Passagens de Nível, antes da expedição de veículos motorizados especiais das classes B e C, estes serão avisados através de **Modelo 99-099** (Avisos de Circulação) para abordar as passagens de nível em marcha à vista.

Nestes casos, os Maquinistas devem condicionar a marcha e estar preparados para efetuar paragem antes de atingir as Passagens de Nível, caso estas não se encontrem fechadas ao tráfego rodoviário.

Apenas será permitida a passagem, após o Maquinista, verificar que a passagem de nível se encontra fechada ao tráfego rodoviário e que a via se encontra completamente desimpedida, permitindo a passagem em segurança.

##### **4.4.2 Passagens de nível automáticas**

Qualquer que seja o Regime de Exploração em vigor, antes da expedição de veículos motorizados especiais das classes B e C, o CCO, ou as estações, têm de avisar os Maquinistas desses veículos, através de **Modelo 99-099** (Avisos de Circulação), das passagens de nível automáticas, dado que estas podem encontrar-se abertas ao tráfego rodoviário.

Os Maquinistas devem abordar as passagens de nível em marcha à vista, e preparados para efetuar paragem antes de as atingir, caso estas não se encontrem fechadas ao tráfego rodoviário.

Apenas é permitida a passagem, após o Maquinista, verificar que a passagem de nível se encontra fechada ao tráfego rodoviário e que a via se encontra completamente desimpedida, permitindo a passagem em segurança.

#### **4.5 Resguardos e saídas dos desvios ou ramais de plena via**

Em troços de linha comandados e controlados pelo CCO / estação, é permitido o resguardo (entrada e saída) de um veículo motorizado especial de um ramal ou desvio de plena via.

#### **4.6 Imobilização em plena via**

##### **4.6.1 Por motivo de avaria ou outra causa**

Sempre que um veículo motorizado especial efetue paragem em plena via, nos casos de avaria, incidente ou acidente de que resulte a detenção do veículo, e não seja possível o seu resguardo, o Maquinista deve comunicar a ocorrência ao CCO, ou à estação. De seguida devem ser adotadas as medidas regulamentares necessárias, bem como, providenciar para que sejam efetuadas as proteções, nas condições do **RGS II**.

##### **4.6.2 Para cargas e descargas de materiais**

É permitida a paragem de um veículo motorizado especial para carga e descarga de materiais desde que estejam garantidas as medidas de segurança, nas condições do **ponto 57 do RGS III**.

#### **4.7 Partida das Estações**

Não é permitida a partida dos VME de uma estação, antes da hora fixada no seu horário.

### **5. Agentes responsáveis pela condução e segurança dos veículos**

#### **5.1 Maquinistas responsáveis pela condução e segurança das unidades motoras e veículos motorizados especiais utilizados na construção, conservação, manutenção e inspeção das infraestruturas**

- a) A condução de unidades motoras e veículos motorizados especiais utilizados na construção, conservação, manutenção e inspeção das infraestruturas, só pode ser efetuada por quem possua uma carta de maquinista emitida pelo IMT, ao abrigo do Regulamento Provisório de Certificação dos Maquinistas e dos Agentes de

Acompanhamento de Comboios ou da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, e respetiva legislação complementar.

- b)** A função de condução tem que ser realizada em exclusividade.
- c)** Os módulos, conteúdos formativos, carga horária da formação e as condições de dispensa de matérias de formação e exame constam do Anexo 2 à presente ICS e que dela fazem parte integrante.

## **5.2 Agentes de Acompanhamento de unidades motoras e veículos motorizados especiais utilizados na construção, conservação, manutenção e inspeção das infraestruturas**

- a)** Nenhum veículo motorizado especial pode circular sem que na cabina de condução ativa sigam pelo menos dois agentes em serviço, o Maquinista e o Agente de Acompanhamento, salvo disposição estabelecida no ponto 5.5 desta ICS.
- b)** A função de acompanhamento tem que ser desempenhada em exclusividade e junto ao Maquinista.
- c)** Os requisitos da habilitação dos agentes de acompanhamento constam do Anexo 2 à presente ICS e que dela fazem parte integrante.
- d)** Os módulos, conteúdos formativos e carga horária da formação constam do Anexo 2 à presente ICS e que dela fazem parte integrante.

## **5.3 Função dos Agentes de Acompanhamento**

O Agente de Acompanhamento, antes de iniciar a marcha do veículo, deve receber instruções do Maquinista sobre a forma de como deve parar e imobilizar o veículo.

Quando o veículo estiver em movimento, o Agente de Acompanhamento deve estar localizado numa posição que lhe permita um fácil manuseamento de uma válvula de emergência e uma boa visibilidade sobre a via/sinalização e o velocímetro, não podendo desempenhar outras atividades para além daquelas de apoio à condução.

Em caso de doença súbita, de acidente ou de qualquer outra causa de que resulte a incapacidade do Maquinista do veículo, deve proceder do seguinte modo:

- Efetuar a imediata paragem e a imobilização do veículo;
- Fazer a proteção da circulação detida, nas condições regulamentares;
- Informar o CCO ou a estação e pedir socorro, se for necessário.

#### **5.4 Dispensa de conhecimento de itinerário**

Apenas em serviços únicos excecionais se permite que um Maquinista que não seja detentor de habilitação para conduzir num determinado itinerário possa fazê-lo, desde que acompanhado por outro Maquinista, titular de habilitação válida para o itinerário em causa.

Este agente deve tomar as providências necessárias para que a condução do veículo se efetue com segurança, instruindo o Maquinista do veículo das condições de circulação daquele itinerário.

#### **5.5 Dispensa de Agente de Acompanhamento**

Por exceção ao estabelecido no ponto 5.2 desta ICS, é dispensado o Agente de Acompanhamento, competindo ao Maquinista exercer as suas tarefas, desde que o veículo e a infraestrutura obedeçam aos seguintes requisitos:

##### **a) Requisitos obrigatórios do veículo:**

- Dispositivo de Homem Morto (HM).
- Controlo Automático de Velocidade – CONVEL;
- Rádio Solo – comboio dotado de botão de ALARME;
- Sinais e utensílios regulamentares;
- Barras de curto – circuito de carris<sup>2</sup>;
- A cabina de condução se disponha numa posição frontal, que permita uma boa visibilidade da via.

##### **b) Requisitos obrigatórios da infraestrutura:**

- Cantonamento automático (automático puro, automático com sinais avançados ou interpostos);
- Controlo Automático de Velocidade – CONVEL;
- Rádio Solo – comboio.

---

<sup>2</sup> As barras de curto-circuito apenas são eficazes em troços de linha dotados com circuito de via, sendo somente utilizadas neste caso.

### **5.5.1 Procedimentos do Maquinista, em caso de avaria do Homem Morto**

Em caso de avaria do sistema de Homem Morto (HM) em plena via, o Maquinista procede à paragem imediata do veículo, comunicando em seguida a avaria ao CCO, se necessário isola o Homem Morto (HM), e prossegue a marcha após a comparência de um 2º Agente.

Se não for viável a apresentação deste agente, retoma a marcha, após autorização do CCO, e com a velocidade máxima de 30 km/h, valor que introduz no sistema CONVEL, até ao ponto aonde seja viável a apresentação desse Agente.

### **5.5.2 Procedimentos do Maquinista, em caso de avaria do Meio de Comunicação**

Em caso de avaria do meio de comunicação regulamentarmente aceite, que impeça a comunicação com o CCO, o Maquinista na estação seguinte de paragem, guarnecida, dá conhecimento ao CCO que decidirá as medidas a serem tomadas.

### **5.5.3 Procedimentos do Maquinista, em caso de necessidade de abandonar o veículo**

Em caso de necessidade de abandonar o veículo para verificações e/ou efetuar proteções, o Maquinista, deve dar conhecimento ao CCO informando-o do período de tempo previsível que vai estar fora do veículo;

Deve provocar o aperto total do freio automático, retirar e conservar em seu poder o dispositivo de controlo do veículo.

## **6. Condições de circulação dos veículos rodoferroviários**

Os veículos do tipo rodoferroviários podem movimentar-se, por adequada troca dos rodados, tanto na rodovia como na ferrovia.

Nas estações, nenhum veículo rodoferroviário pode ser montado sobre a via sem prévia autorização do CCO, ou da estação.

Em plena via, a montagem destes veículos **só pode ser realizada nos períodos de interdição de via** e de acordo com o estabelecido no Regulamento Geral de Segurança XII – Vias Interditas à Circulação.

Os Maquinistas têm de estar habilitados para a condução dos veículos motorizados especiais, do tipo rodoferroviário, na Rede Ferroviária Nacional, de acordo com o referido no número 5.1 desta ICS.

### **7. Deficiências na deteção dos veículos motorizados especiais**

A deteção (ocupação da secção), de veículos especiais, das classes B e C, em alguns troços equipados com circuitos de via, pode ser deficiente.

No caso de um veículo motorizado especial, da classe B e C, efetuar paragem numa estação e a sua ocupação deixar de ser visualizada, o CCO, ou a estação, deve:

- Contactar o Maquinista, através do meio de comunicação referido no ponto 3.3 desta ICS, para confirmar os limites e o local onde se encontra o veículo motorizado especial.
- Verificar se o itinerário, que foi realizado para o veículo motorizado especial, foi destruído. No caso de o itinerário não ter sido destruído, o CCO, ou a estação, deve proceder à sua anulação.
- Impedir que sejam realizados itinerários para o local onde se encontra estacionado o veículo motorizado especial.

### **8. Aplicação da regulamentação geral de segurança**

Em tudo o que a presente ICS for omissa, têm plena aplicação as disposições de carácter comum prescritas na regulamentação em vigor.

Lisboa, 14 de Março de 2014

#### **REFER**

#### **O Responsável do Departamento de Regulamentação**

*a) Agostinho Pereira*

#### **IMT, I.P.**

#### **O Diretor de Serviços de Regulação Técnica e de Segurança**

*a) José Pinheiro*

*a) Assinado no original*

## **INSTRUÇÃO COMPLEMENTAR DE SEGURANÇA Nº 203/14**

### **ANEXO 2**

#### **CERTIFICAÇÃO DE MAQUINISTAS E HABILITAÇÃO DOS AGENTES DE ACOMPANHAMENTO**

##### **1. Certificação dos Maquinistas responsáveis pela condução e segurança das unidades motoras e veículos motorizados especiais utilizados na construção, conservação, manutenção e inspeção das infraestruturas**

A certificação dos maquinistas rege-se pelo disposto no artigo 7º e seguintes do Regulamento Provisório de Certificação dos Maquinistas e dos Agentes de Acompanhamento de Comboios (doravante, abreviadamente, RPCMAAC), aprovado pelo Conselho Diretivo do IMT, I.P. em 10.08.2012, ou da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, e respetiva legislação complementar, e pelas condições previstas na presente ICS.

##### **1.1 Dispensa de módulos**

- a) Os pilotos de via interdita que pretendam adquirir a qualidade de maquinista prevista na presente ICS, ficam dispensados da frequência e exame dos módulos I a XII constante do plano de formação, estabelecido no ponto 3 do presente anexo.
- b) Os condutores de via interdita do tipo 1 que pretendam adquirir a qualidade de maquinista prevista na presente ICS, ficam dispensados da frequência e exame dos módulos I a VI e de XIII a XIV constante do plano de formação, estabelecido no ponto 3 do presente anexo.
- c) Os condutores de via interdita do tipo 2 que pretendam adquirir a qualidade de maquinista prevista na presente ICS, ficam dispensados da frequência e exame dos módulos I a XIV constante do plano de formação, estabelecido no ponto 3 do presente anexo.

## **2. Habilitação dos agentes de acompanhamento de unidades motoras e veículos motorizados especiais utilizados na construção, conservação, manutenção e inspeção das infraestruturas**

**a)** Para obterem a habilitação, os candidatos devem:

- i. Ter idade mínima de 18 anos;
- ii. Ter aptidão física e mental demonstrada nos termos descritos nos artigos 9º e 11º do **RPCMAAC**;
- iii. Ter aptidão psicológica demonstrada nos termos descritos nos artigos 10º e 11º do **RPCMAAC**
- iv. Ter completado com sucesso a escolaridade obrigatória, ou ser detentor de qualificação profissional adequada;
- v. Possuir competências profissionais, comprovadas mediante aprovação em exame após frequência de formação, que inclua as matérias previstas no ponto 3 do presente anexo.
- vi. Realizar um estágio profissional para conhecimento específico das unidades motoras e/ou dos veículos motorizados especiais, bem como dos itinerários.

**b)** A formação, o exame e o estágio referido nos pontos v e vi da alínea anterior, devem ser asseguradas por entidades formadoras reconhecidas pelo IMT, nos termos do artigo 12 do **RPCMAAC**.

### **2.1 Declaração de habilitação**

**a)** Os agentes de acompanhamento devem ser titulares de declaração de habilitação emitida pela entidade formadora após a conclusão com êxito de exame final e estágio profissional.

**b)** A declaração de habilitação deve conter os elementos indicados no anexo 2 do **RPCMAAC**.