

# 4

## La formación del conductor

- 4.1 La situación de la formación profesional de los conductores de transporte de mercancías
  - 4.2 El sistema francés de formación profesional de los conductores
  - 4.3 La propuesta de la Unión Europea
  - 4.4 El sistema norteamericano de formación de conductores
  - 4.5 Principales conclusiones y recomendaciones sobre la formación del conductor
- ANEXO A Temario de la Formación Inicial Mínima Obligatoria (FIMO) en Francia
- ANEXO B Temario de la Formación Continua Obligatoria de Seguridad (FCOS) en Francia
- ANEXO C Contenidos de la formación profesional de los conductores europeos (según la propuesta de Directiva de la UE)

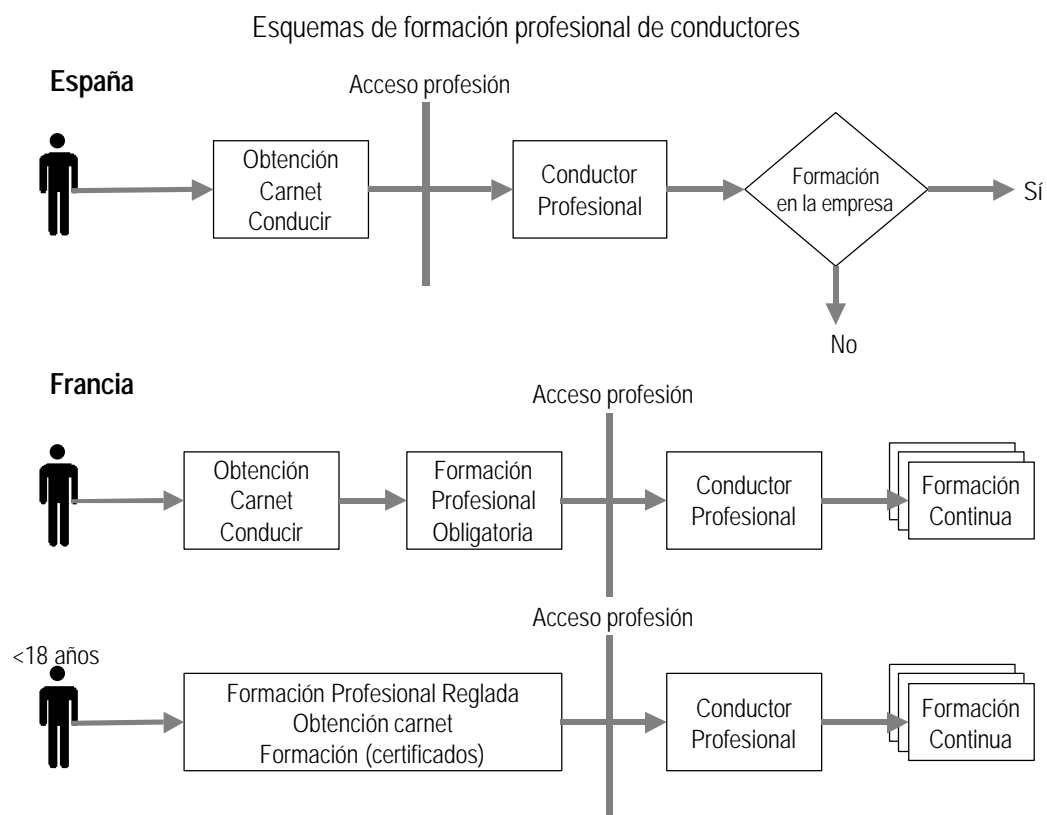


#### 4.1 LA SITUACIÓN DE LA FORMACIÓN PROFESIONAL DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Esquemáticamente, se pueden considerar dos tipos de sistema de formación de conductores de transporte de mercancías, tal y como se muestra en el gráfico siguiente.

El primero, es un sistema como el español, en el cual la obtención del carnet de conducir vehículos pesados comporta el acceso a la profesión y en el que el posterior perfeccionamiento profesional depende de lo que cada empresa o el mismo conductor consideren conveniente. Por otro lado, no existe una formación reglada global específica para conductores.

Actualmente, el contenido de la formación de este colectivo de profesionales en España está centrada en la conducción y en tareas básicas de mantenimiento de vehículos. Sin embargo, empiezan a aparecer algunas iniciativas para dar un giro a esta situación.



En el segundo tipo de sistema (caso de Francia), existe un sistema global de formación que integra tanto la formación reglada como la obligatoria (para acceder al mercado cuando ya se tiene el carnet) y la continua (una vez que se es profesional).

A continuación, se analizan el sistema francés, la propuesta europea (basada en éste) y el sistema americano.

#### 4.2 EL SISTEMA FRANCÉS DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE LOS CONDUCTORES

En el sistema francés existen dos grandes vías para la formación de los conductores de transporte de mercancías por carretera:

- a) La formación profesional continua para asalariados.
- b) La formación profesional reglada para jóvenes (procedentes de los cursos 3º, 4º ó 5º de la enseñanza general básica).

El conjunto de los tipos de formación impartidas para conductores se recoge en el cuadro siguiente:

<b>FIMO</b>	Formación Mínima Obligatoria
<b>FCOS</b>	Formación Continua Obligatoria de Seguridad
<b>CFP</b>	Certificado de Formación Profesional
<b>CAP</b>	Certificado de Aptitud Profesional
<b>BEP</b>	Diploma de Enseñanza Profesional

Una pieza esencial en el sistema de formación francés es la AFT-IFTIM. El **grupo AFT-IFTIM** es el resultado de la fusión en 1989 de dos organismos dedicados a la formación profesional en Francia. Reagrupa a más de 24.000 empresas del sector del transporte y la logística -que constituye su campo de actuación- y está dirigido por 24 organizaciones profesionales, entre ellas la Federación Nacional de los Transporte por Carretera (FNTR).

El grupo AFT-IFTIM<sup>1</sup> tiene como misión:

- Asegurar la formación continua y el perfeccionamiento de los trabajadores.
- Participar en la evolución y definición de las titulaciones de todo tipo concernientes al transporte y la logística.
- Dar apoyo técnico y pedagógico a los centros de enseñanza públicos y privados.
- Informar y sensibilizar a los jóvenes y sus familias sobre los oficios del transporte y logística.
- Realizar estudios sectoriales, reflexiones prospectivas, análisis y encuestas, así como llevar a cabo otras tareas para anticipar las necesidades del sector.

Tales misiones se desarrollan en estrecho contacto con el sector público y con las empresas. Esta colaboración ha conferido un alto grado de unidad e integración al sistema de formación profesional para conductores en Francia (y, en general, para otros oficios del sector del transporte y la logística).

#### 4.2.1 Tipos de formación profesional para conductores en Francia.

##### I. Formación continua para asalariados.

Además de la formación para la obtención del carnet de conducir profesional, las principales categorías de formación profesional de conductores son las siguientes:

Titulación	Tipo centros	Horas formación	Comentarios
<b>FIMO de conductor carretera</b>	CFP (*)	156 h	Obligatoria según legislación para los conductores que no tengan CFP, CAP o BEP
<b>FCOS de conductor carretera</b>	CFP	24 h	Obligatoria según legislación para todos los conductores (cada 5 años)
<b>CFP conductor carretera: Opción mercancías en camión (M128)</b>	CFP	350 h	Prerequisito: permiso B Opción de parte formación en la empresa Formación básica M. Peligrosas

(\*) CFP= Centros de Formación Profesional

<sup>1</sup> Se puede obtener más información en [www.aft-iftim.aso.fr](http://www.aft-iftim.aso.fr)

Titulación	Tipo centros	Horas formación	Comentarios
<b>CFP conductor carretera: Opción grandes rutas en cualquier tipo vehículo (M148)</b>	CFP	280 h	Prerequisito: permiso B Opción de parte formación en la empresa
<b>CFP de conductor carretera (M128+M148)</b>	CFP	630 h	Prerequisito: permiso B Opción de parte formación en la empresa Formación básica M. Peligrosas
<b>Formación de perfeccionamiento o de especialización (**)</b>	CFP	Variable	Según ofertas centros de formación

(\*\*) Destinados a conductores que dispongan ya de la formación básica obligatoria y a empresas que necesiten personal con mayores conocimientos específicos. Por ejemplo, cursos de perfeccionamiento del conductor (70h), función comercial del conductor distribuidor (16 h).

## II. Formación para jóvenes.

Consta de las siguientes titulaciones:

Titulación	Nivel acceso	Tipo centros	Duración estudio	Horas formación	Comentarios
<b>CFP de conductor carretera (M128, M148 M128+M148)</b>	4º o 5º	CFP	Variable	M128: 350 h M148: 280 h M128+M148: 630 h	Equivalente a los anteriores, pero para jóvenes
<b>CAP de conductor carretera</b>	3º	CE(*) o CFP	2 años	Mínimo de 400 h/año	Período formación empresa variable
<b>CAP de conductor distribuidor</b>	3º	CE o CFP	1 o 2 años	Mínimo de 400 h/año	Período formación empresa variable
<b>BEP conducción y servicios</b>	3º	CE o CFP	2 años	Mínimo de 400 h/año	Período formación empresa variable
<b>CAP de conducción en carretera</b>	CAP o BEP	CE o CFP	1 año	Mínimo de 400 h/año	Período formación empresa variable

(\*) CE= Centro de Enseñanza; CFP= Centro de Formación Profesional

A continuación se describen con mayor detalle la estructura y programas de las dos vías citadas de formación profesional para conductores en Francia.

### 4.2.2 La formación profesional obligatoria en Francia.

La formación profesional en Francia es obligatoria desde 1995 para los conductores profesionales asalariados, como consecuencia de un convenio colectivo nacional, si bien posteriormente este acuerdo alcanzó un carácter reglamentario mediante la publicación de un Decreto del gobierno. En 1998 este tipo de formación se extendió a todos los demás conductores (entre ellos, a los autónomos).

El esquema de formación obligatoria consta de dos elementos<sup>2</sup>:

1. La **Formación Inicial Mínima Obligatoria (FIMO)**, aplicable a los conductores de vehículos de más de 7,5 toneladas de peso total en carga y que no tengan algunas de las titulaciones de la formación reglada: CAP, BEP o CFP. Su duración es de 4 semanas (156 horas).
2. La **Formación Continua Obligatoria de Seguridad (FCOS)**, que se aplica a todos los conductores de vehículos de más de 3,5 toneladas de peso total en carga o de más de 14 metros cúbicos de volumen útil. Su duración es de 3 días (24 horas) por cada 5 años de conducción.

<sup>2</sup> Se puede obtener más información en el documento "La Formation Obligatoire des Conducteurs Routiers de Marchandises", marzo 2000, Direction des Transports Terrestres, France.

La formación profesional obligatoria forma parte de un plan de modernización del transporte. Con este tipo de formación se busca la profesionalización del oficio y la mejora de su imagen social, el incremento de la seguridad del transporte y la mejora de la calidad de los servicios.

Para permitir la ejecución práctica de la formación obligatoria se usan dos instrumentos:

1. Los centros de formación. Éstos pueden ser de tres tipos:
  - a) Los centros reconocidos ("agrées"), que deben cumplir un pliego de prescripciones elaborado entre el Ministerio de Transporte y el sector.
  - b) Los centros de formación de empresa reconocidos, que deben cumplir los mismos requisitos que los anteriores.
  - c) Los monitores de empresas, siempre que hayan recibido una formación adecuada y que actúen bajo la responsabilidad de centros de formación reconocidos.
2. Los recursos financieros para la formación.  
 Los recursos básicos proceden de las empresas y de las ayudas públicas para favorecer la inserción profesional y el empleo. Estos recursos se completan con una tasa parafiscal sobre la matriculación de vehículos de transporte de mercancías o de transporte colectivo de viajeros. Además existen otras ayudas públicas complementarias.

La financiación de cada período de formación tiene en cuenta la situación del candidato. Los demandantes de conductores se pueden beneficiar también de otras ayudas y las empresas y los profesionales pueden obtener información sobre financiación en los centros reconocidos y en los organismos oficiales.

#### 4.2.3 Los programas de la formación profesional obligatoria en Francia

La Formación Inicial Mínima Obligatoria (FIMO) del conductor de vehículos de transporte de mercancías por carretera en Francia tiene una duración de 4 semanas (156 horas) y el programa de contenidos se resume en el siguiente cuadro.

<b>Recepción</b>	2 h
<b>Tema 1</b> Perfeccionamiento en la conducción racional basada en la seguridad <b>Conducción:</b> 36 horas (9 de ellas conducción individual en carretera) <b>Maniobras profesionales:</b> 4 horas <b>Teoría:</b> 16 horas	56 h
<b>Tema 2</b> Prevención de los accidentes de trabajo en circulación y con el vehículo parado	12 h
<b>Tema 3</b> Cumplimiento de la reglamentación del transporte, de circulación y de las normas de trabajo en el transporte. Conocimiento y utilización de los dispositivos de control	22 h
<b>Tema 4</b> Comportamiento en el lugar de trabajo	12 h
<b>Tema 5</b> Respeto de las normas de carga y de estiba de las mercancías	12 h
<b>Tema 6</b> Conocimiento del entorno económico y social del transporte de mercancías por carretera	6 h
<b>Tema 7</b> Actitud general para contribuir al desarrollo de la calidad de servicio	6 h
<b>Tema 8</b> Transporte de mercancías peligrosas: formación básica	24 h
<b>Test final</b> de evaluación de las competencias adquiridas, corrección y síntesis del periodo de formación	4 h
<b>Total</b>	156 h

Existen otras dos variantes de este tipo de formación:

1. La FIMO adaptada a la actividad de la empresa. En este caso, se reajustan las horas de aprendizaje y se destinan 16 horas para esa adaptación.
2. La FIMO del conductor de vehículos de transporte de mercancías peligrosas. En ese caso, se destinan 40 de las 156 h a la formación en la especialidad de mercancía peligrosa de la empresa y dentro de ésta.

La **Formación Continua Obligatoria de Seguridad** (FCOS) tiene una duración de 3 días cada 5 años (24 horas) y su programa de contenidos se resume en el siguiente cuadro (más detalles en el Anexo A).

<b>Recepción</b> al cursillo	1 h
<b>Tema 1</b> Balance de conocimientos <b>Reglamentación y seguridad en carretera:</b> 1 h <b>Técnicas de comportamiento durante la conducción:</b> 2 h (de ellas, 0,5 h conducción individual)	3 h
<b>Tema 2</b> Perfeccionamiento de las técnicas de conducción, tanto en situación normal como difícil (1 hora de conducción individual por carretera)	6 h
<b>Tema 3</b> Actualización de los conocimientos de la reglamentación del transporte, de la circulación y de las normas de trabajo en el transporte. Conocimiento y uso de los dispositivos de control	5 h
<b>Tema 4</b> Sensibilización respecto a la seguridad en carretera y sobre el respeto a los otros usuarios	7 h
<b>Evaluación</b> de lo aprendido y síntesis del cursillo	2 h
<b>Total</b>	24 h

La FCOS comporta una formación diferenciada para dos tipos de conductores:

1. Conductores de vehículos con un peso total autorizado en carga superior a 3,5 toneladas.
2. Conductores de vehículos de más de 14 metros cúbicos de volumen útil y cuyo peso total autorizado en carga no exceda de 3,5 toneladas.

La duración total de la formación es idéntica y los programas son prácticamente los mismos, aunque en el segundo tipo de formación se insiste más en el perfeccionamiento de las técnicas de conducción.

#### 4.3 LA PROPUESTA DE LA UNIÓN EUROPEA.

Existe una propuesta recientemente publicada<sup>3</sup> de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la formación de los conductores profesionales de mercancías y de viajeros por carretera.

En primer lugar, constata que *"la formación profesional obligatoria se aplica hasta hoy sólo a una minoría de los conductores profesionales. La mayoría de los conductores profesionales ejercen su oficio al amparo solamente del permiso de conducción"*.

A los efectos de la Directiva, se entiende por **"conductor profesional de mercancías por carretera"**, el conductor que efectúe transporte de mercancías a cambio de una remuneración. Es decir, en principio abarcaría a los asalariados y no a los autónomos, como ocurrió al principio con el sistema francés, que después se generalizó.

<sup>3</sup> Diario Oficial de las Comunidades Europeas 29.5.2001 (C 154 E/259)

En el Artículo 4 se establece la obligación de formación, de manera que *"El ejercicio de la profesión de conductor de mercancías o de viajeros por carretera está subordinado a la obtención de la formación inicial y a la asistencia a la formación continua previstas por la presente Directiva"*.

La propuesta de disposición establece que *"la obtención de estos dos tipos de formación se acreditará mediante la expedición de una acreditación, un diploma o un certificado en el que se basarán las autoridades competentes para estampar en el permiso de conducción el código comunitario correspondiente a la formación seguida"*.

El Artículo 6 establece que *"Toda persona que acceda a la profesión de conductor profesional de mercancías o de viajeros por carretera después de la entrada en vigor de la presente Directiva debe seguir la formación profesional inicial definida en el anexo de la presente Directiva"*. El citado anexo se adjunta como Anexo C de este capítulo.

La formación profesional inicial podrá ser, según su grado de profundidad:

1. Una formación inicial completa
2. Una formación inicial mínima,

Y éstas serán exigibles según la edad mínima y las categorías de vehículos conducidos.

Se establece asimismo un control de los conocimientos exigidos: *"El tronco común de la formación inicial mínima vendrá sancionado por un examen final. Después de este examen, el candidato a la profesión de conductor profesional seguirá la formación específica en una empresa o centro de formación autorizado. Tras la terminación de las dos partes de la formación, tronco común y formación específica, se expedirá al conductor un diploma de formación inicial mínima"*.

Según la propuesta, los Estados miembros *"...adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva antes del 1 de enero de 2004"*.

#### **4.4 EL SISTEMA NORTEAMERICANO DE FORMACIÓN DE CONDUCTORES.**

Como ocurre en otros sectores de la economía, el ámbito de la formación de los conductores de transporte de mercancías por carretera en los Estados Unidos de América está fuertemente influido y controlado por el sector privado. Sin embargo, al contrario de lo que podría parecer, el sistema de formación está muy estructurado y normalizado en el ámbito federal.

Una pieza clave del conjunto es el Instituto de Conductores Profesionales de Camiones (**Professional Truck Driver Institute** = PTDI<sup>4</sup>). Se trata de una organización nacional sin ánimo de lucro creada por el sector del transporte para incrementar la eficiencia, la seguridad del transporte por carretera y la normalización de la industria. Los beneficios de su actividad abarcan a los conductores, las empresas, las escuelas de formación, las compañías aseguradoras, la administración pública y el público en general (mejora de la imagen social del conductor).

El PTDI, en colaboración con la administración pública ha desarrollado un sistema de estándares para la formación de los conductores. Estos estándares son consecuencia de la cooperación entre escuelas de formación, conductores, empresas de transporte y asociaciones profesionales del sector. Fueron desarrollados hace diez años a partir de los trabajos llevados a cabo por el Departamento Federal de Transporte y el PTDI.

El conjunto de estándares desarrollado permite describir en detalle el trabajo y el nivel de calidad que deben asegurar los conductores. Su objetivo es servir a la propia industria del transporte para aumentar su competitividad, a las empresas para diferenciar su oferta, a los conductores para incentivar su formación y a las instituciones de formación para mejorar sus programas.

<sup>4</sup> Se puede obtener más información en [www.ptdi.org](http://www.ptdi.org)

Se consideran dos grandes tipos de conductores:

- Los **conductores de larga distancia** (*"Line Haul Driver"*), en general con trayectos interestatales.
- Los **conductores dedicados a la recogida y distribución** (*"Pickup an Delivery"* o PUD), que realizan trayectos locales o intraestatales y, en general, especializados en tratamientos de mercancías especiales (peligrosas, etc.), para lo cual reciben formación especial en la empresa.

El paso previo para poder actuar como conductor profesional es la obtención del correspondiente permiso de conducción (Clases A, B o C) y, en su caso, la habilitación complementaria (*"Endorsement"*) para conducir vehículos que transportan mercancías peligrosas, cisternas o vehículos especiales (doble o triple *trailer*).

Los estándares de formación se enfocan más hacia el primer grupo, aunque abarcan al conjunto de la profesión. En general, la formación especializada en mercancías peligrosas o con temperatura controlada se lleva a cabo en el interior de las empresas.

El sistema de estándares consta básicamente de tres componentes:

Los <b>estándares</b> propiamente dichos	Recogen las capacidades y conocimientos que deben obtener los conductores para tener éxito en su profesión. Son, por así decir, el mapa de conocimientos de la profesión.
Las <b>guías para la elaboración de los currículos</b>	Son estándares mínimos que se recomiendan a las escuelas de formación para que elaboren sus programas específicos. Las diferencias existentes entre estándares y currículos obedecen a varios hechos, como por ejemplo el coste de ciertos tipos de formación o el hecho de que muchas empresas prefieran adiestrar directamente a sus conductores en algunas materia
Los <b>estándares y requisitos para la certificación</b>	Se trata de un conjunto de criterios para que el PTDI certifique a un centro de formación así como de un conjunto de orientaciones para que el usuario pueda elegir el centro más conveniente. La certificación es un paso voluntario de las escuelas de formación de conductores. Actualmente existen más de 65 escuelas certificadas en 26 Estados.

El conjunto de estándares definidos por la PTDI consta de tres partes, con los siguientes elementos<sup>5</sup>:

<b>1. Nivel inicial de formación para conductores de conjuntos articulados</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estándares de capacidades iniciales para conductores de conjuntos articulados</li> <li>• Guía para diseñar el currículo de cursos iniciales para conductores de conjuntos articulados.</li> <li>• Certificación de estándares y requisitos para programas de conductores de conjuntos articulados.</li> </ul>
<b>2. Programa para "Finishing School" (Tipo especial de escuelas gestionadas por las mayores empresas de transporte por carretera de USA)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacidades para conductores que conducen solos conjuntos articulados</li> <li>• Certificación de estándares y requisitos para programas de conductores de conjuntos articulados.</li> </ul>

<sup>5</sup> Puede obtenerse más información en el documento "Careers in Trucking", PTDI

### 3. Programa para conductores jóvenes.

- Incluye los anteriores estándares y currículos.

Los estándares de capacidades iniciales para conductores de conjuntos articulados describen las capacidades y conocimientos, así como el nivel que debe alcanzarse para entrar con éxito en la profesión como conductor profesional (en servicios de larga distancia o interestatales).

Los estándares están basados en la información suministrada por conductores profesionales muy diestros y experimentados y son la base para la elaboración de currículos o programas específicos, para el desarrollo de materiales de formación, de ejercicios de control y de todos los aspectos de la formación.

El esquema de contenido de los estándares es el siguiente:

- Saber leer e interpretar los sistemas de control del vehículo
- Saber realizar inspecciones del vehículo
- Saber ejercer el control básico del vehículo
- Saber utilizar el cambio de marchas
- Marcha atrás y aparcamiento en muelle de carga
- Enganchar y desenganchar el semirremolque ("*trailer*") a la tractora
- Saber realizar la inspección ocular del vehículo
- Saber gestionar y ajustar la velocidad del vehículo
- Saber gestionar y ajustar las distancias durante la conducción
- Controlar y mantener los sistemas y componentes del vehículo
- Diagnosticar e informar de los fallos de funcionamiento del vehículo
- Saber identificar los peligros potenciales en la conducción y saber realizar maniobras de emergencia
- Saber identificar y saber ajustarse a las condiciones de conducción en situaciones difíciles o extremas
- Saber manejar la documentación de la carga
- Saber manejar los escenarios de accidentes y conocer los procedimientos de partes de accidentes
- Saber manejar los cambios de marcha en las condiciones de circulación
- Saber planificar los viajes y tomar las decisiones adecuadas
- Saber usar las comunicaciones del vehículo con la empresa
- Tener conocimiento de las relaciones públicas
- Saber organizar la vida en la carretera
- Saber registrar y controlar las horas de servicio

El período de formación en estas materias tiene que ser superior a cuatro semanas.

En el epígrafe de certificación de estándares y requisitos para programas de conductores de conjuntos articulados se recogen criterios para apreciar el nivel de formación impartido por los centros candidatos a la certificación. Sirve también como guía para la selección de un centro de formación por parte de un alumno o empresa.

Los principales aspectos que se revisan para otorgar la certificación son los siguientes:

- Administración del curso.
- Preparación del personal que imparte el curso.
- Vehículos utilizados para el aprendizaje.
- Formación y currículo.
- Resultados y registros.
- Opciones de formación externa.

#### 4.5 PRINCIPALES CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES SOBRE LA FORMACIÓN DEL CONDUCTOR.

Entre las características más destacables de los sistemas de formación profesional para conductores analizados se encuentran las siguientes, que son de particular interés para el caso español:

- **Integración.** Se trata de sistemas de formación que van más allá de la mera obtención del carnet de conducir profesional (aunque las exigencias de éste han aumentado). En el caso francés, el sistema integra la formación reglada (para jóvenes) y la formación profesional continua.
- **Adaptabilidad.** Los sistemas consideran tanto las necesidades generales (evolución del transporte, seguridad, etc.) como la adaptación a los requisitos de las empresas. En los programas de formación ya se tiene en cuenta esa adaptación mediante actuaciones de formación dentro de la empresa.
- **Normalización.** Se trata de sistemas normalizados, definidos concertadamente por el conjunto de la profesión y con participación de las administraciones públicas y aceptados por todas las partes. Este hecho permite la difusión de las mejores prácticas de los conductores más experimentados de todas las especialidades y la elaboración de mejores materiales de formación.
- **Concertación.** Las administraciones públicas responsables del transporte, además de actuar concertadamente con el sector privado, dan soporte legal -y financiero- a los programas de formación normalizados y fijan los contenidos mínimos obligatorios.
- **Garantía.** Existen organismos profesionales que controlan, certifican e impulsan el conjunto del sistema de formación. Eso otorga más garantías a los formados y les permite elegir centros contando con una información rigurosa y neutral. Esto también contribuye a aumentar la formación de los formadores y la calidad de la formación.
- **Información.** Gracias a la estructura del sistema, que está pilotado de forma continua, los que acceden a la formación y las empresas demandantes pueden obtener información y ayuda valiosa sobre cómo aprovechar las ayudas existentes, resolver los escollos administrativos, etc.
- **Actualización.** La normalización del sistema y la cooperación público-privado permiten avanzarse a las necesidades futuras de la profesión mediante la actualización de los programas y métodos de formación.

## ANEXO A. TEMARIO DE LA FORMACIÓN INICIAL MÍNIMA OBLIGATORIA (FIMO) EN FRANCIA

### Tema 1. Perfeccionamiento en la conducción racional basada en la seguridad

#### OBJETIVOS

Usar racionalmente el vehículo en función de sus características técnicas, de su carga, del itinerario y del entorno medioambiental.

#### CONTENIDOS

##### 1. Características técnicas del vehículo

- La cadena cinemática
- Las curvas de par, de potencia y de consumo específico de un motor
- La zona de utilización óptima del cuentarevoluciones
- Los diagramas de marcha de la caja de cambios

##### 2. Frenado, ABS, ralentizadores, limitador de velocidad

- Los principios de funcionamiento del circuito de frenado neumático, del ABS, de los ralentizadores y del limitador de velocidad
- Especificidades del circuito de frenado oleo-neumático
- Los límites del uso de frenos y ralentizadores
- Utilización combinada de frenos y ralentizador
- Búsqueda de la mejor combinación entre velocidad, cambio de marchas, utilización del ralentizador y del freno en los descensos
- Las verificaciones y controles que incumben al conductor
- Actitud en caso de fallos

##### 3. Carga

- Fuerzas que actúan sobre los vehículos en movimiento
- Utilización del cambio de marchas en función de la carga del vehículo y del perfil del itinerario

##### 4. Entorno de la conducción

- Anticipación en la conducción
- Consideración de las intenciones de los otros usuarios
- Utilización de la inercia del vehículo
- Itinerarios accidentados
- Conducción nocturna o con visibilidad reducida

##### 5. Maniobra profesionales.

- Localización de obstáculos
- Preparación de la maniobra
- Visibilidad, ángulos muertos
- Conducta y seguridad durante la maniobra
- Ejecución de maniobras profesionales

## **Tema 2. Prevención de los accidentes de trabajo en circulación y con el vehículo parado.**

---

### **OBJETIVOS**

Por medio del análisis y de la práctica, se trata de conseguir que el conductor aplique las normas de seguridad y que adapte su actuación al entorno profesional.

### **CONTENIDOS**

#### **1. Sensibilización respecto de los accidentes laborales**

- Definición de accidente laboral
- Posición del transporte por carretera en las estadísticas de accidentes de trabajo
- Tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte
- Estadísticas de accidentes de circulación e implicación de los vehículos pesados
- Estadísticas de las compañías de seguros
- Consecuencias humanas, materiales y financieras de los accidentes

#### **2. Prevención de los accidentes laborales en circulación**

- Actitud y vigilancia del conductor
- Mantenimiento del vehículo
- Organización del trabajo
- Infraestructura y situaciones excepcionales
- Maniobras, parada del vehículo y aparcamiento

#### **3. Prevención de los accidentes de trabajo con el vehículo parado**

- Mantenimiento del vehículo
- Distribución y equipos del vehículo
- Acceso al vehículo
- Fijación y estiba de la carga
- Uso de los medios de manipulación
- Colocación y retirada del toldo
- Enganche y desenganche

#### **4. Principios de ergonomía**

- Gestos y posturas con riesgo
- Posición del cuerpo en el espacio interior
- Importancia del trabajo muscular
- Posturas y coordinación de gestos
- Ejercicios de manipulación
- Protecciones individuales

### **Tema 3. Cumplimiento de la reglamentación del transporte, de circulación y de las normas de trabajo en el transporte. Conocimiento y utilización de los dispositivos de control.**

#### **OBJETIVOS**

Adquirir o actualizar conocimientos que permitan la aplicación de:

La reglamentación del transporte

Las normas de circulación

Los reglamentos sociales

#### **CONTENIDOS**

##### **1. Reglamentación del transporte y de las actividades auxiliares**

- Organización de la profesión
- Autorizaciones de transporte
- Obligaciones de los contratos tipo de transporte de mercancías por carretera
- Redacción de los documentos que materializan el contrato
- Autorizaciones de transporte internacional
- Obligaciones de la CMR
- Redacción de la carta de porte internacional
- Paso de fronteras
- Autorizaciones para la actividad de alquiler de vehículos
- Contrato de alquiler de vehículos con conductor
- El transitario
- Documentos específicos de acompañamiento de la mercancía

##### **2. Normas de circulación por carretera**

- Señalización específica para los camiones pesados
- Señalización de los otros países de la Unión Europea
- Restricciones y prohibiciones de circulación
- Parada y aparcamiento
- Uso de infraestructuras especiales: rotondas, zonas urbanas, arcenes para paradas urgentes
- Circulación en pasos a nivel
- Distancia de seguridad y distancia de parada
- Limitaciones de velocidad específicas para los vehículos pesados
- Controles y sanciones

##### **3. Reglamentación social en el transporte de mercancías**

- Convenio colectivo
- Jornadas máximas de trabajo en los transportes
- Reglamentación social europea sobre tiempos de conducción y descanso
- Manejo del selector del cronotaquígrafo
- Utilización del cronotaquígrafo y de los discos de registro
- Sanciones en caso de no utilización o de mala utilización o falsificación

## Tema 4. Comportamiento en el lugar de trabajo

---

### OBJETIVOS

Por medio del análisis y de la práctica, se trata de conseguir que el conductor adquiera hábitos sanos de vida, que adopte un comportamiento apropiado en caso de urgencias, que respete a los otros usuarios y que controle la seguridad en las operaciones de carga y descarga

### CONTENIDOS

#### 1. Vida higiénica

- Elección de la dieta alimentaria
- Efectos del alcohol, del tabaco y de todo tipo de sustancia capaz de modificar el comportamiento
- Síntomas, causas y efectos de la fatiga y del estrés
- Papel fundamental del ciclo básico actividad/descanso

#### 2. Comportamiento en caso de urgencia

- Evaluar la situación
- Evitar el agravamiento del accidente
- Avisar a urgencias
- Socorrer a los heridos
- Principios de base para la redacción del parte de común acuerdo

#### 3. Respeto a los otros usuarios

- Estructura y organización de la seguridad en carretera
- Causas de los accidentes en carretera
- Causas agravantes que afectan a los vehículos pesados
- Especificidades de los otros usuarios: vehículos lentos, vehículos ligeros, vehículos de dos ruedas, peatones
- Medidas adoptadas favorables a la seguridad en carretera
- Permiso de conducción por puntos

#### 4. Protocolo de carga y descarga

- Principios
- Respeto de las normas de actuación

## **Tema 5. Respeto de las normas de carga y de estiba de las mercancías**

### **OBJETIVOS**

Aplicar las normas de seguridad relativas a la carga y estiba y medir las consecuencias de fallos en la carga o estiba

### **CONTENIDOS**

#### **1. Carga**

- Cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto articulado
- Cálculo del volumen útil
- Plan de carga, incompatibilidades
- Distribución de la carga, consecuencias de la sobrecarga del vehículo
- Estabilidad del vehículo y centro de gravedad
- Tipos de embalajes y de soportes de las cargas
- Manipulación de la plataforma elevadora

#### **2. Estiba**

- Principales tipos de mercancías que requieren estiba
- Técnicas de calzado y estiba de la carga
- Utilización de correas/cintas de estiba
- Verificación de los elementos de estiba

## **Tema 6. Conocimiento del entorno económico y social del transporte de mercancías por carretera.**

### **OBJETIVOS**

Conocer el medio socio-económico del transporte por carretera y su evolución

### **CONTENIDOS**

#### **1. Aspectos económicos**

- El sector del transporte en relación con los otros sectores económicos
- El transporte por carretera en relación con los otros modos de transporte
- Diferentes actividades dentro del transporte por carretera: transporte público, transporte por cuenta propia y actividades auxiliares del transporte
- Organización de los principales tipos de empresas de transporte público de mercancía por carretera o de actividades auxiliares
- Diferentes especialidades de transporte: cisternas, temperatura controlada, etc.
- Evolución del sector: diversificación de prestaciones, intermodalidad carretera-ferrocarril, subcontratación, etc.
- Arrendamiento de medios

#### **2. Aspectos sociales**

- Estudio del convenio colectivo
- Principales apartados del convenio colectivo: grupos, coeficientes, remuneración, dietas, etc.
- Formación inicial y continua de los conductores
- Formación profesional de los conductores (CFP, CAP, BEP)

## **Tema 7. Actitud general para contribuir al desarrollo de la calidad de servicio**

---

### **OBJETIVOS**

Desarrollar la calidad de servicio y la imagen de marca por medio del comportamiento del conductor

### **CONTENIDOS**

#### **1. Empresa y calidad**

- La empresa y su entorno: competencia, cargadores
- Consecuencias comerciales y financieras de una reclamación
- El proceso de certificación de calidad de una empresa de transporte

#### **2. Actitudes del conductor e imagen de marca**

- Importancia para la empresa de transporte de la calidad de las prestaciones del conductor
  - Diferentes roles del conductor
  - Diferentes interlocutores del conductor dentro de la empresa
  - Aspectos de relaciones humanas
- 

## **Tema 8. Transporte de mercancías peligrosas: formación básica.**

---

### **OBJETIVOS**

Garantizar un transporte seguro de mercancías peligrosas y la intervención eficaz en caso de peligro

### **CONTENIDOS**

- Características generales de las mercancías peligrosas
- Reglamentación de transporte relativa a las mercancías peligrosas
- Diferentes embalajes
- Incompatibilidades de cargas
- Normas de circulación aplicables a los vehículos que transportan mercancías peligrosas
- Intervenciones en caso de incidencias o accidentes

## Test final de evaluación de los conocimientos adquiridos

---

Evaluación de la conducción profesional  
Control continuo que permita fijar la nota final

Evaluación de los conocimientos profesionales  
Cuestionario con elecciones múltiples que permitan la evaluación final  
Test final con unas sesenta preguntas

Expedición del certificado  
Nota final calculada a partir de los resultados obtenidos en conducción y en conocimientos profesionales

La expedición del certificado es independiente del resultado de la evaluación relativa a las mercancías peligrosas

## ANEXO B. TEMARIO DE LA FORMACIÓN CONTINUA OBLIGATORIA DE SEGURIDAD (FCOS) EN FRANCIA

### **Tema 1. Balance de técnicas, comportamiento y conocimientos en materia de conducción, reglamentación y seguridad en carretera.**

---

#### **OBJETIVOS**

Constatar los puntos fuertes y débiles del conductor en materia de:  
Técnica de conducción  
Reglamentación específica del transporte  
Circulación en carretera

#### **CONTENIDOS**

##### **1. Conducción**

- Observación del comportamiento y de las actitudes del conductor
- Observación de la técnica de conducción por medio de la lectura:
  - Del consumo
  - De la velocidad
  - Del régimen del motor

##### **2. Reglamentaciones específicas del transporte**

- Reglamentación del transporte interior
- Reglamentación del transporte en la Unión Europea
- Reglamentación europea relativa al tiempo de conducción y descanso
- Utilización de los dispositivos de control

##### **3. Circulación y seguridad en carretera**

- Señalización específica para los vehículos pesados
- Restricciones y prohibiciones de circulación
- Controles y sanciones
- Comportamiento en caso de accidente
- Factores causantes de accidentes en carretera
- Especificidades de los otros usuarios de la carretera

## **Tema 2. Perfeccionamiento en las técnicas de conducción tanto en situación normal como en situación difícil.**

---

### **OBJETIVOS**

Llevar al conductor a modificar su técnica de conducción, su comportamiento y sus actitudes en función del balance anterior

### **CONTENIDOS**

#### **1. En situación normal**

- Recordatorio de las nociones de par motor, potencia, consumo específico
- Utilización de los cambios de marcha
- Utilización de la inercia del vehículo en la conducción anticipativa
- Distancia de seguridad
- Distancia de frenado y de parada

#### **2. En situación difícil**

- Leyes físicas aplicables a los vehículos en movimiento (centro de gravedad, fuerza centrífuga, riesgo de vuelco, adherencia)
- Circulación densa, rápida y urbana
- Adelantamientos
- Grandes descensos
- Visibilidad reducida, uso de la señalización del vehículo
- Frenado y dispositivos de ralentizado

### **Tema 3. Actualización de los conocimientos de las reglamentaciones del transporte, de la circulación y del trabajo en los transportes. Conocimiento y uso de los dispositivos de control.**

---

#### **OBJETIVOS**

Actualizar los conocimientos acerca de:

Las reglamentaciones del transporte interior y del transporte en la Unión Europea

La reglamentación social y del trabajo

La reglamentación europea relativa a los tiempos de conducción y descanso

La utilización de los dispositivos de control

#### **CONTENIDOS**

- Transportes interiores e intracomunitarios
- Títulos de explotación
- Contratos de transporte
- Documentos de acompañamiento de las mercancías

##### **1. Reglamentación social y del trabajo**

- Disposiciones del derecho del trabajo
- Convenios colectivos
- Jornada laboral máxima en el transporte

##### **2. Reglamentación europea relativa al tiempo de conducción y descanso**

- Grupos de tiempos de actividad y de descanso del conductor
- Tiempos de conducción y de descanso

##### **3. Dispositivos de control**

- Redacción de la hoja de registro
- Manejo del selector del cronotaquígrafo
- Uso del cronotaquígrafo
- Sanciones en caso de no utilización, mal uso o falsificación

## **Tema 4. Sensibilización sobre la seguridad en carretera y sobre el respeto a los otros usuarios.**

---

### **OBJETIVOS**

Actualizar los conocimientos de las normas de circulación y señalización específicas para los vehículos pesados.

Prevenir los accidentes de circulación. Actitud en caso de accidentes.

Adoptar un comportamiento que tome en cuenta las particularidades de los otros usuarios de la carretera

Dominar el protocolo de seguridad en la carga y descarga del vehículo

### **CONTENIDOS**

#### **1. Normas de circulación y señalización**

- La señalización en la carretera
- Restricciones y prohibiciones de circulación
- Señalización del vehículo
- Atravesar pasos a nivel

#### **2. Prevención de accidentes**

- Estadística de accidentes en carretera
- Factores que intervienen en los accidentes
- Factores agravantes asociados a los vehículos pesados
- Higiene de vida, estrés y fatiga
- Medidas en caso de accidente

#### **3. Particularidades de los otros usuarios**

- Especificidades de los otros usuarios de la carretera (vehículos lentos, vehículos ligeros, vehículos de dos ruedas, peatones)
- Anticipación de sus comportamientos
- Conducción preventiva

#### **4. Protocolo de seguridad en la carga y descarga**

- Principios de seguridad
- Respeto de los principios y consignas de actuación

---

### **Evaluación de lo aprendido.**

---

Cuestionario con elecciones múltiples elaborado a partir de los contenidos tratados durante la formación.

## ANEXO C. CONTENIDOS DE LA FORMACIÓN PROFESIONAL DE LOS CONDUCTORES EUROPEOS (SEGÚN LA PROPUESTA DE DIRECTIVA DE LA UE).

### EXIGENCIAS MÍNIMAS PARA LA FORMACIÓN PROFESIONAL

#### SECCIÓN 1. PROGRAMA DE FORMACIÓN

##### 1. Programa de formación.

##### 1.1. Perfeccionamiento de la conducción racional centrado en las normas de seguridad.

- 1.1.1. Características técnicas: cadena cinemática; curvas de pares, de potencia, y de consumo específico de un motor; zona de utilización óptima del cuenta-revoluciones, y diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de velocidades.
- 1.1.2. Frenado, ABS, decelerador, limitador de velocidad: principios de funcionamiento, especificidades del circuito de frenado óleo-neumático, límites de utilización de los frenos y deceleradores, utilización combinada de frenos y decelerador, utilización de los sistemas de frenado en diferentes tipos de calzada y diferentes condiciones atmosféricas, distancia de parada y distancia de frenado, búsqueda de la mejor combinación entre velocidad y relación de caja, utilización de la inercia del vehículo, utilización de los medios de deceleración y de frenado en las bajadas, efectos de los pesos y dimensiones, verificaciones y controles que incumben al conductor, actitud que debe adoptarse en caso de fallo.
- 1.1.3. Prevención de accidentes: anticipación en la conducción; actitud y vigilancia del conductor; factores de accidentes de tráfico; factores agravantes de los vehículos pesados; riesgos de la conducción relacionados con los diferentes estados de la calzada y, especialmente, con su variación según las condiciones atmosféricas, la hora del día o de la noche; conducción en itinerarios accidentados y en túneles; estacionamiento; e impacto de la velocidad en el vehículo.
- 1.1.4. Respeto de los demás usuarios: atención a las intenciones de los demás usuarios, particularidades de los demás usuarios (vehículos lentos, vehículos ligeros, vehículos de dos ruedas, peatones . . .), medidas tomadas en favor de la seguridad en carretera.
- 1.1.5. Maniobras profesionales: detección de obstáculos, preparación de la maniobra, visibilidad, ángulos muertos, espacio barrido, comportamiento y seguridad en la maniobra, y realización de maniobras profesionales.
- 1.1.6. Medio ambiente: optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos anteriores.
- 1.1.7. Carga: fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, cálculo del volumen útil, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad, tipos de embalaje y apoyos de la carga, manipulación del portón elevador (categorías C1, C1E, CE únicamente).
- 1.1.8. Estiba: principales tipos de mercancías que requieren estiba, técnicas de calce y estiba, utilización de correas de estiba, verificación de los dispositivos de estiba, utilización de los medios de manipulación, y entoldado y desentoldado (categorías C1, C1E, C y CE únicamente).
- 1.1.9. Seguridad y comodidad de los pasajeros: responsabilidad del conductor, transporte de niños, controles necesarios antes de la salida (categorías D1, D1E, D y DE únicamente).

## SECCIÓN 1. PROGRAMA DE FORMACIÓN

---

### 1.2. Aplicación de la reglamentación.

1.2.1. Reglamentación del transporte y de las actividades auxiliares: organización de la profesión, títulos habilitantes para el ejercicio del transporte, obligaciones de los modelos de contrato de transporte de mercancías, redacción de los documentos en los que se concrete el contrato de transporte, autorizaciones de transporte internacional, obligaciones del Convenio CMR, redacción de la carta de porte internacional, paso de fronteras, transitarios, y documentos especiales que deben acompañar a las mercancías.

1.2.2. Normas de circulación: señalización viaria, restricciones y prohibiciones de circulación, estacionamiento y parada, utilización de determinadas infraestructuras, distancia de seguridad y distancia de parada, limitaciones de velocidad propias de los vehículos pesados/autocares, y controles y sanciones.

1.2.3. Reglamentación social: limitaciones de la jornada laboral específicas de los transportes; principios, aplicación y consecuencias de los Reglamentos (CEE) n.º 3820/85 y 3821/85; y sanciones en caso de no utilización, mala utilización o falsificación del tacógrafo.

### 1.3. Salud, seguridad, servicio y logística

1.3.1. Sensibilización a los accidentes de trabajo: tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los vehículos pesados/autocares; y consecuencias humanas, materiales y económicas.

1.3.2. Tráfico de inmigrantes clandestinos e inmigración ilegal: información general; implicaciones para los conductores; medidas de prevención; lista de comprobaciones; y legislación sobre la responsabilidad de los transportistas.

1.3.3. Principios ergonómicos: gestos y posturas de riesgo, posición del cuerpo en el espacio, condición física (importancia del trabajo de los músculos), posturas y coordinación de gestos, ejercicios de manipulación y protecciones individuales.

1.3.4. Vida higiénica: tipos de alimentación; efectos del alcohol, los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; y papel fundamental del ciclo de base actividad/reposo.

1.3.5. Comportamiento en situaciones de urgencia: evaluación de la situación, prevención del agravamiento de accidentes, aviso a los servicios de socorro, auxilio a los heridos, reacción en caso de incendio y principios básicos de la declaración amistosa.

1.3.6. Conocimiento del entorno económico del transporte por carretera: características del sector del transporte con respecto a los demás sectores económicos; características del transporte por carretera con respecto a los demás modos de transporte; diferentes actividades del transporte por carretera (transporte por cuenta ajena, por cuenta propia y actividades auxiliares del transporte), organización de los principales tipos de empresas de transporte o de actividades auxiliares del transporte, diferentes especializaciones del transporte (cisternas, temperaturas controladas, etcétera.), evolución del sector (diversificación de las prestaciones ofrecidas, ferrocarril-carretera, subcontratación, etc.).

## SECCIÓN 1. PROGRAMA DE FORMACIÓN

---

- 1.3.7. Conocimiento del entorno social del transporte por carretera: formación inicial y continua de los conductores y formaciones profesionales.
- 1.3.8. Empresa y calidad: la empresa y su entorno (competencia, cargadores . . .), consecuencias de un litigio en el plano comercial y financiero, procedimientos de certificación de las empresas de transporte.
- 1.3.9. Actitudes del conductor e imagen de marca: importancia para la empresa de la calidad de la prestación del conductor, diferentes papeles del conductor, diferentes interlocutores del conductor, mantenimiento del vehículo, organización del trabajo y aspectos de relación.

## SECCIÓN 2. ESTRUCTURA DE LA FORMACIÓN INICIAL

---

La formación profesional inicial se compone de dos partes: un tronco común para todos los conductores profesionales, con variaciones para los transportes de mercancías y viajeros, y una formación específica impartida dentro de la empresa del sector en la que trabaje el conductor profesional o en un centro de formación autorizado.

El tronco común debe tratar, especialmente, del perfeccionamiento de la conducción racional centrado en las normas de seguridad; la aplicación de toda la reglamentación del transporte, la circulación y el trabajo; y las nociones de salud, seguridad, servicio y logística, tal como se definen en el anexo de la presente Directiva.

La formación específica debe permitir una aplicación concreta, como instrumento pedagógico, de la misma formación recibida en el tronco común en el entorno directo de trabajo del conductor profesional. Esta formación trata de los mismos temas que se enseñan en el tronco común, pero éstos se aplican según las peculiaridades de la empresa o del sector. De esta manera, el nuevo conductor profesional recibirá una parte de su formación en el tipo de vehículo que utilizará más adelante; aprenderá la reglamentación específica, así como los contratos y documentos específicos; y conocerá las cadenas logísticas específicas. Esta formación específica permitirá, por tanto, la participación de las empresas del sector en la formación inicial de los conductores profesionales.

### SECCIÓN 3. DURACIÓN DE LA FORMACIÓN

---

La duración de la formación profesional inicial mínima es de 140 horas para el tronco común y de 70 horas para la formación específica.

La duración de la formación profesional inicial completa es de 420 horas para el tronco común y de 210 horas para la formación específica.

En cada una de las formaciones iniciales, como mínimo el 30 % del tiempo disponible se reservará para cada uno de los puntos 1.1, 1.2 y 1.3; el resto del tiempo se distribuirá según el perfil del conductor.

Como mínimo la mitad de la formación inicial dedicada al punto 1.1 se efectuará en situación de conducción real, en un vehículo de la categoría correspondiente, con arreglo a los criterios de los vehículos de examen tal como se definen en la Directiva 91/439/CEE. Considerando la posibilidad de que varias personas participen al mismo tiempo en la conducción real en un único y mismo vehículo, conviene especificar que cada conductor deberá llevar a término al menos diez horas de conducción individual.

La duración de la formación profesional continua es de 35 horas cada cinco años. La formación se orientará en función del perfil del conductor.

## SECCIÓN 4. CONTROL DE LOS CONOCIMIENTOS

---

A la terminación de la formación profesional inicial mínima se realizará un examen de los conocimientos adquiridos durante dicha formación. Este examen servirá para comprobar la adquisición por los participantes de los principales aspectos de la formación impartida.

A la terminación de la formación profesional inicial completa se realizará un examen de los conocimientos adquiridos durante dicha formación. En él se tratará cada uno de los puntos esenciales abordados y se incluirá, al menos, una pregunta sobre cada apartado de los puntos 1.1, 1.2 y 1.3.

## SECCIÓN 5. AUTORIZACIÓN DE LA FORMACIÓN

---

5.1. Los cursos de formación del tronco común de la formación inicial y de la formación continua deben estar autorizados por la autoridad competente. Esta autorización sólo se otorgará previa solicitud por escrito. La solicitud de autorización debe ir acompañada de los documentos siguientes:

5.1.1. Un programa de formación detallado que especifique las materias enseñadas e indique el plan de ejecución y los métodos de enseñanza previstos;

5.1.2. Las cualificaciones y los campos en los que trabajen los enseñantes;

5.1.3. Información sobre los locales donde se impartirán los cursos, los materiales pedagógicos, los medios de que se dispone para los trabajos prácticos y el parque de vehículos utilizado;

5.1.4. Las condiciones de participación en los cursos (el número de participantes).

5.2. La autoridad competente debe conceder la autorización por escrito y con sujeción a las condiciones siguientes:

5.2.1. La formación debe impartirse conforme a los documentos que acompañen a la solicitud;

5.2.2. La autoridad competente se reserva el derecho de enviar a personas autorizadas para que presten asistencia en los cursos de formación o en los exámenes;

5.2.3. Deberá informarse a la autoridad competente, con antelación suficiente, de las fechas y lugares donde se celebren los cursos de formación;

5.2.4. La autorización podrá retirarse cuando no se cumplan las condiciones necesarias.

El organismo de formación tiene que garantizar que los instructores conozcan bien y tengan en cuenta la evolución reciente de la reglamentación y de las disposiciones sobre formación profesional. Además, los instructores deben tener cinco años de experiencia como conductores profesionales, haber recibido una formación inicial completa y una formación continua, y tener los conocimientos didácticos y pedagógicos necesarios. El programa de enseñanza debe elaborarse con arreglo a la autorización, basándose en los temas indicados en los puntos 1.1, 1.2 y 1.3.