

de producción nacional, al precio máximo de 17 pesetas/litro de alcohol de 96/97°, impuestos incluidos. Este precio de alcohol de reposición podrá ser objeto de revisión en el transcurso de la campaña si circunstancias especiales así lo exigieran.

17. Los vinos adquiridos por la C. C. E. V. serán clasificados en categorías, según sus características. Los de mejor calidad serán almacenados en las debidas condiciones para regulación y venta en el mercado interior y posibles operaciones de exportación. A tal efecto, la C. C. E. V., con la colaboración del Sindicato Nacional de la Vid, Cervezas y Bebidas, promoverá la creación y vigilancia de las bodegas necesarias para la conservación de vinos, holandas y mostos concentrados.

El resto de los vinos adquiridos por la C. C. E. V. serán coleccionados en bodegas y destinados a destilación.

Aquellos elaboradores que posean fábrica de alcohol podrán entregar sus vinos ofertados a la Comisión en forma de alcohol de vino cuando ésta así lo estime, previa comprobación de las características de aquéllos y subsiguiente coloración en bodega antes de su destilación.

La C. C. E. V. establecerá una coordinación de fechas en la entrega del vino a las alcoholeras para su transformación, teniendo en cuenta la obtención de materias tartáricas en las mismas.

18. La Comisión Interministerial del Alcohol y la Comisión de Compra de Excedentes de Vino mantendrán una íntima coordinación relacionándose a través de las Presidencias respectivas para que sus acuerdos, dentro de sus competencias, surtan los efectos deseados sobre el mercado vinico-alcoholero.

19. La Comisión Interministerial del Alcohol y la Comisión de Compra de Excedentes de Vino adoptarán todos aquellos acuerdos que estimen precisos para el cumplimiento de las disposiciones contenidas en esta Orden.

20. El incumplimiento de los preceptos contenidos en la presente Orden se sancionarán de acuerdo con la Ley de 4 de enero de 1941.

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo que en la presente Orden se establece, la cual entrará en vigor el día 1 de septiembre de 1967.

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. EE.
Madrid, 21 de agosto de 1967.

CARRERO

Excmos. Sres. Ministros de Hacienda, de Industria, de Agricultura, de Comercio y Secretario general del Movimiento.

MINISTERIO DEL AIRE

DECRETO 2126/1967, de 19 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico del Cuerpo Especial de Controladores de la Circulación Aérea.

De acuerdo con lo dispuesto en la disposición final de la Ley noventa y uno/mil novecientos sesenta y seis, de veintiocho de diciembre, por la que se creó el Cuerpo Especial de Controladores de la Circulación Aérea, a propuesta del Ministro del Aire, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciocho de agosto de mil novecientos sesenta y siete,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se aprueba el Reglamento Orgánico del Cuerpo Especial de Controladores de la Circulación Aérea que a continuación se inserta.

Artículo segundo.—Por el Ministerio del Aire se dictarán las normas necesarias para la aplicación de este Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en La Coruña a diecinueve de agosto de mil novecientos sesenta y siete.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire.
JOSE LACALLE LARRAGA

REGLAMENTO ORGANICO DEL CUERPO ESPECIAL DE CONTROLADORES DE LA CIRCULACION AEREA

CAPITULO PRIMERO

El Controlador de la Circulación Aérea

Artículo 1.º El Controlador de la Circulación Aérea tiene como misión profesional y específica la regulación de las operaciones relativas a la ordenación y seguridad del tráfico en el espacio aéreo de soberanía y el asignado a España por acuerdos internacionales.

CAPITULO II

Ingreso en el Cuerpo de Controladores de la Circulación Aérea

Art. 2.º El ingreso en el Cuerpo de Controladores de la Circulación Aérea se verificará mediante un proceso que comprenderá:

- Primero.—Convocatoria pública.
- Segundo.—Selección.
- Tercero.—Curso de formación.

Art. 3.º El Ministerio del Aire promoverá la convocatoria pública cuando lo aconsejen las necesidades del servicio. Esta convocatoria se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y «Boletín Oficial del Ministerio del Aire», pudiendo concurrir a ella quienes cumplan los siguientes requisitos:

- a) Nacionalidad española.
- b) Edad comprendida entre los dieciocho y treinta y cinco años, cumplidos en la fecha de la convocatoria.
- c) Reunir por lo menos una de las siguientes condiciones:

Primera.—Ser Piloto militar con categoría mínima de Suboficial.

Segunda.—Ser Especialista del Ejército del Aire con el título de Operador de Alerta y Control o Suboficial del Arma de Aviación en posesión del título de Controlador de Aeródromos y Aproximación.

Tercera.—Ser Piloto civil con título de categoría no inferior a Piloto comercial.

Cuarta.—Estar en posesión del título de Bachiller Superior, General, Laboral o Técnico, o de otros estudios que por el Ministerio de Educación y Ciencia estén considerados como equivalentes.

Art. 4.º Los aspirantes serán seleccionados mediante la superación de las siguientes pruebas:

- Primera.—Reconocimiento médico.
 - Segunda.—Pruebas psicotécnicas de cultura general y de conocimientos aeronáuticos.
 - Tercera.—Conocimientos del idioma inglés.
- Las plazas convocadas se cubrirán por quienes obtengan mayor puntuación.

Art. 5.º El curso de formación tendrá una duración mínima de un año y comprenderá:

- a) Clases teóricas, que realizarán en el Centro de Adiestramiento de la Subsecretaría de Aviación Civil.
- b) Prácticas en los simuladores de control, Centros de Control de la Circulación Aérea y Aeropuertos.

Al finalizar cada curso se publicará la lista de los alumnos aprobados, ordenada por las puntuaciones obtenidas, a los que se les expedirá el título de Controladores de la Circulación Aérea y se les incluirá por este orden a continuación del último de la relación única del Cuerpo.

Art. 6.º Los alumnos que durante el curso no superen las notas mínimas exigidas en cada materia o normas disciplinarias causarán baja, perdiendo los derechos de la convocatoria.

CAPITULO III

Situaciones

SECCIÓN 1.ª SITUACIONES EN GENERAL

Art. 7.º Los Controladores de la Circulación Aérea pueden hallarse en alguna de las siguientes situaciones:

- a) Servicio activo.
- b) Excedencia en sus diversas modalidades.
- c) Supernumerario.
- d) Suspensión.

SECCIÓN 2.ª SERVICIO ACTIVO

Art. 8.º Los Controladores de la Circulación Aérea se hallan en situación de servicio activo:

- a) Cuando ocupe plaza correspondiente a la plantilla del Cuerpo a que pertenece o de la que sean titulares.
- b) Cuando por decisión ministerial sirvan puestos de trabajo de libre designación para los que hayan sido nombrados previamente por su cualidad de funcionarios del Estado destinados en el propio Departamento
- c) Cuando les haya sido conferida una comisión de servicio de carácter temporal, bien en su propio Ministerio, bien en otro si fueren autorizados por el Ministro.

El disfrute de licencias o permisos reglamentarios no altera la situación de servicio activo.

Los Controladores de la Circulación Aérea en situación de servicio activo tienen todos los derechos, prerrogativas, deberes y responsabilidades inherentes a su condición.

SECCIÓN 3.ª EXCEDENCIA

Art. 9.º La excedencia puede ser especial, forzosa y voluntaria.

Art. 10. Se considerará en situación de excedencia especial a los funcionarios en que concurra alguna de las circunstancias siguientes:

- a) Nombramiento por Decreto para cargo político o de confianza de carácter no permanente.
- b) Prestación del servicio militar, si no fuese compatible con su destino como funcionario.

A los funcionarios en situación de excedencia especial se les reservará la plaza y destino que ocupasen y se les computará, a efectos de trienios y derechos pasivos, el tiempo transcurrido en esta situación, pero dejarán de percibir su sueldo personal, a no ser que renunciasen al correspondiente al cargo para el que fuesen designados por Decreto.

Los excedentes especiales deberán incorporarse a su plaza de origen en el plazo de treinta días, como máximo, a contar desde el siguiente al de cese en el cargo político o de confianza o desde la fecha de licenciamiento. De no hacerlo así pasarán automáticamente a la situación de excedencia voluntaria por interés particular.

Art. 11. La excedencia forzosa se producirá por las siguientes causas:

- a) Reforma de plantilla o supresión de la plaza de que sea titular el Controlador de la Circulación Aérea, cuando signifiquen el cese obligado en el servicio activo.
- b) Imposibilidad de obtener el reingreso al servicio activo, en los casos en que el Controlador de la Circulación Aérea cese con carácter forzoso en la situación de Supernumerario.

Los excedentes forzosos tendrán derecho a percibir su sueldo personal y el complemento familiar y al abono del tiempo en esta situación a efectos pasivos y de trienios.

El Ministro podrá disponer, cuando las necesidades del servicio lo exijan, la incorporación obligatoria de dichos Controladores de la Circulación Aérea a puestos de su Cuerpo.

Art. 12. Procederá declarar la excedencia voluntaria, a petición del Controlador de la Circulación Aérea en los siguientes casos:

- a) Cuando el Controlador de la Circulación Aérea pertenezca a otro Cuerpo o sea titular de otra plaza del Estado o de la Administración Local.
- b) La mujer funcionario por causa de matrimonio.
- c) Por interés particular del Controlador de la Circulación Aérea.

En los casos del apartado c) del párrafo anterior la concesión de la excedencia quedará subordinada a la buena marcha del servicio.

Los Controladores de la Circulación Aérea en situación de excedencia voluntaria, en la que permanecerán como mínimo un año, no devengarán derechos económicos ni les será computable el tiempo a efectos de trienios ni de clases pasivas.

La situación de excedencia voluntaria no podrá otorgarse cuando al Controlador de la Circulación Aérea se le instruya expediente disciplinario o no haya cumplido la sanción que con anterioridad le hubiese sido impuesta.

SECCIÓN 4.ª SUPERNUMERARIOS

Art. 13. En la situación de Supernumerarios se declarará a los Controladores de la Circulación Aérea siguientes:

- a) Los que, previa autorización del Ministerio, sirvan empleos, no incluidos en la plantilla orgánica de su escala, en Organismos autónomos o de Movimiento, percibiendo sueldo con cargo al presupuesto de los mismos, salvo que tales empleos hayan sido declarados compatibles por Ley.
- b) Quienes presten servicios públicos para los que hayan sido nombrados o designados precisamente por su cualidad de funcionarios del Estado.
- c) Los que presten sus servicios en virtud de contratos a Organismos internacionales o Gobierno extranjero, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cincuenta y ocho.

Los Controladores de la Circulación Aérea Supernumerarios, mientras se encuentren en esta situación administrativa, no percibirán el sueldo personal que les correspondería en servicio activo ni remuneración alguna complementaria de carácter general ni especial, declarando vacante la plaza de la plantilla orgánica y del Cuerpo, que se proveerá en forma reglamentaria.

Salvo lo dispuesto en el párrafo anterior, la situación de Supernumerario se reputará a los demás efectos como el servicio activo.

SECCIÓN 5.ª SUSPENSIÓN DE FUNCIONES

Art. 14. El Controlador de la Circulación Aérea declarado en la situación de suspenso quedará privado temporalmente del ejercicio de sus funciones y de los derechos y prerrogativas anejas a su condición de funcionario. La suspensión puede ser provisional o firme.

Art. 15. La suspensión provisional podrá acordarse preventivamente durante la tramitación del procedimiento judicial o disciplinario que se instruya al funcionario. Será declarada por la Autoridad u Organo competente para ordenar la incoación del expediente.

Art. 16. El suspenso provisional tendrá derecho a percibir en esta situación el setenta y cinco por ciento de su sueldo y la totalidad del complemento familiar. No se le acreditará haber alguno en caso de incomparecencia o declaración de rebeldía.

El tiempo de suspensión provisional, como consecuencia del expediente disciplinario, no podrá exceder de seis meses, salvo en caso de paralización del procedimiento imputable al interesado. La concurrencia de esta circunstancia determinará la pérdida de toda retribución hasta que el expediente sea resuelto.

Cuando una suspensión no sea declarada firme, el tiempo de duración de la misma se computará como de servicio activo, debiendo acordarse la inmediata reincorporación del Controlador de la Circulación Aérea a su puesto de trabajo, con reconocimiento de todos los derechos económicos y demás que procedan desde la fecha de efectos de la suspensión.

Art. 17. La suspensión tendrá carácter firme cuando se imponga en virtud de condena criminal o de sanción disciplinaria. La condena y la sanción de suspensión determinará la pérdida del puesto de trabajo, cuya provisión se realizará según las normas generales de este Reglamento.

La suspensión por condena criminal podrá imponerse como pena o por consecuencia de la inhabilitación para el ejercicio de cargos y funciones públicas, con el carácter de principal o de accesoria, en los términos de la sentencia en que fuera acordada.

La imposición de la pena de inhabilitación especial para la carrera del funcionario o la absoluta para el ejercicio de funciones públicas, si una u otra fueran con carácter perpetuo, determinará la baja definitiva del Controlador de la Circulación Aérea en el servicio, sin otra reserva de derechos que los consolidados a efectos pasivos.

La suspensión firme por sanción disciplinaria no podrá exceder de seis años, siendo de abono al efecto el periodo de permanencia del funcionario en la situación de suspenso provisional.

En el tiempo de cumplimiento de la sanción o de la pena de suspensión firme el Controlador de la Circulación Aérea estará privado de todos los derechos inherentes a su condición.

SECCIÓN 6.ª REINGRESO EN EL SERVICIO ACTIVO

Art. 18. El reingreso en el servicio activo de quienes no tengan reservada su plaza o destino se verificará con ocasión de vacantes y respetando el siguiente orden de prelación:

- a) Excedentes forzosos.
- b) Supernumerarios.
- c) Suspensos
- d) Excedentes voluntarios.

Quienes cesen en la situación de Supernumerario o procedan de las de excedente forzoso o suspenso estarán obligados a solicitar la admisión y participación en cuantos concursos puedan anunciarse para la provisión de puestos de trabajo, declarándoseles, de no hacerlo, en la situación de excedencia voluntaria. Gozarán, por una sola vez, de derecho precedente para ocupar alguna de las plazas vacantes que existan en la localidad donde servían cuando se produjo su cese en el servicio activo.

Los excedentes voluntarios sólo podrán utilizar este derecho de preferencia por una sola vez y durante un plazo de quince años, a partir del momento de su excedencia.

Art. 19. El Controlador de la Circulación Aérea en cualquiera de las situaciones descritas pasará a la de jubilación forzosa al cumplir los sesenta y cinco años de edad.

CAPITULO IV

Clasificación de los puestos de trabajo, previsión de vacantes y cambios de destino

Art. 20. Para cada Dependencia de Tráfico Aéreo de la Jefatura del Servicio Nacional de Control se determinarán los puestos de trabajo de acuerdo con el volumen de tráfico aéreo, condiciones del mismo y responsabilidades. Estos puestos de trabajo serán los siguientes:

- Primero.—Control de Aeropuerto.
- Segundo.—Control de Aproximación.
- Tercero.—Control de Área.
- Cuarto.—Jefatura de Sala.

Art. 21. La calificación necesaria para desempeñar el puesto de trabajo de «Control de Aeropuerto» se obtendrá a la terminación del curso de formación.

Para los puestos de trabajo segundo, tercero y cuarto se requerirá calificación previa para cada uno de ellos mediante las pruebas que en cada caso se consideren convenientes, siendo requisito indispensable para poder concurrir a estas pruebas el haber estado un mínimo de dos años en el puesto de trabajo anterior.

Las convocatorias para estas pruebas se publicarán en el «Boletín Oficial del Ministerio del Aire», con un mínimo de tres meses de anticipación, en las que se detallarán las materias que serán exigidas y el lugar del puesto de trabajo a cubrir.

Art. 22. Tendrán preferencia para concurrir a las pruebas a que se refiere el artículo anterior los que figuren con menor número en la relación orgánica del Cuerpo. Por cada puesto de trabajo deberán ser convocados para concurrir a dichas pruebas al menos tres de los solicitante, a no ser que el número de éstos no alcanzara esta cifra.

Art. 23. Las vacantes de los puestos de trabajo del apartado primero del artículo veinte se cubrirán por el sistema de provisión normal; los de los apartados segundo y tercero, por concurso de méritos, y los del apartado cuarto, por libre elección, siendo preceptivo para cubrir las vacantes de los apartados segundo, tercero y cuarto haber obtenido las calificaciones a que se refiere el artículo veintiuno.

CAPITULO V

Derechos de los funcionarios

SECCIÓN 1.ª RECOMPENSAS

Art. 24. Los Controladores de la Circulación Aérea que se distinguen notoriamente en el cumplimiento de sus deberes podrán ser premiados, entre otras, con las siguientes recompensas.

- a) Mención honorífica.
- b) Premios en metálico.
- c) Condecoraciones y honores.

Estas recompensas se otorgarán a propuesta fundamentada de la Dirección General u Organismo central de que dependa el Controlador de la Circulación Aérea, y serán concedidas previa formación de expediente, que el Director general de Personal someterá a aprobación ministerial.

Las recompensas concedidas se anotarán en la hoja de servicios del Controlador de la Circulación Aérea y se tendrán en cuenta como mérito en los concursos.

SECCIÓN 2.ª VACACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS

Art. 25. Todos los Controladores de la Circulación Aérea tendrán derecho a disfrutar, durante cada año completo de servicio activo, de una vacación retribuida de un mes, o a los días que en proporción le correspondan si el tiempo servido fué menor.

Art. 26. Las enfermedades que impidan el normal desempeño de las funciones públicas darán lugar a licencias de hasta tres meses cada año natural, con plenitud de derechos económicos. Dichas licencias podrán prorrogarse por períodos mensuales, devengando sólo el sueldo y el complemento familiar.

Tanto inicialmente como para solicitar la prórroga deberá acreditarse la enfermedad y la no procedencia de la jubilación por inutilidad física.

Art. 27. El Subsecretario, el Director general o, por su delegación, el Jefe superior de la dependencia donde el funcionario preste sus servicios podrá conceder permisos de hasta diez días, cuando existan razones justificadas para ello.

Art. 28. Por razón de matrimonio, el funcionario tendrá derecho a una licencia de quince días.

Se concederán licencias en caso de embarazo por el plazo que reglamentariamente se determine.

Las licencias reguladas en este artículo no afectan a los derechos económicos de los funcionarios.

Art. 29. Podrán concederse licencias para realizar estudios sobre materias directamente relacionadas con la función pública, previo informe favorable del superior jerárquico correspondiente, y el Controlador de la Circulación Aérea tendrá derecho al percibo del sueldo y complemento familiar.

Art. 30. Podrán concederse licencias por asuntos propios. Dichas licencias se concederán sin retribución alguna, y su duración acumulada no podrá en ningún caso exceder de tres meses cada dos años.

Art. 31. El período en que se disfruten las vacaciones y la concesión de licencias por razones de estudios y asuntos propios, cuando procedan, se subordinará a las necesidades del servicio.

Art. 32. Corresponderá la concesión de licencias al Director general.

CAPITULO VI

Deberes e incompatibilidades

SECCIÓN 1.ª DEBERES

Art. 33. Los Controladores de la Circulación Aérea vienen obligados a acatar los Principios Fundamentales del Movimiento Nacional y demás Leyes Fundamentales del Reino, al fiel desempeño de la función o cargo, a colaborar lealmente con sus jefes y compañeros, cooperar al mejoramiento de los servicios y a la consecución de los fines de la unidad administrativa en que se hallen destinados.

Art. 34. Los Controladores de la Circulación Aérea deberán residir en el término municipal donde radique la oficina, dependencia o lugar donde presten sus servicios.

Por causas justificadas el Subsecretario del Departamento podrá autorizar la residencia en lugar distinto, siempre y cuando ello sea compatible con el exacto cumplimiento de las tareas propias del cargo.

Art. 35. La jornada normal de trabajo será de cuarenta y dos horas semanales.

Cuando sea necesaria la prolongación de jornada, se atenderá a lo dispuesto en el Decreto 1697/1967, de 20 de julio.

Art. 36. Los funcionarios deben respeto y obediencia a las autoridades y superiores jerárquicos, acatar sus órdenes con exacta disciplina, tratar con esmerada corrección al público y a los funcionarios subordinados y facilitar a éstos el cumplimiento de sus obligaciones.

Art. 37. Los Controladores de la Circulación Aérea han de observar en todo momento una conducta de máximo decoro, guardar sigilo riguroso respecto de los asuntos que conozcan por razón de su cargo y esforzarse en la mejora de sus aptitudes profesionales y de su capacidad de trabajo.

Art. 38. Los Controladores de la Circulación Aérea son responsables de la buena gestión de los servicios a su cargo.

La responsabilidad propia de los funcionarios no excluye la que pueda corresponder a otros grados jerárquicos.

La responsabilidad civil y penal se hará efectiva en la forma que determina la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, salvo lo dispuesto en el Código de Justicia Militar, que en todo caso tendrá carácter preferente y en la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea.

SECCIÓN 2.ª INCOMPATIBILIDADES

Art. 39. El desempeño de la función pública será incompatible con el ejercicio de cualquier cargo, profesión o actividad que impida o menoscabe el estricto cumplimiento de los deberes del funcionario.

Art. 40. A los efectos de lo que se dispone en el artículo anterior se tendrán en cuenta las siguientes reglas:

Primera.—Ningún Controlador de la Circulación Aérea podrá ejercer otra profesión, salvo los casos en que instruido el oportuno expediente con audiencia del interesado se declare por el Subsecretario del Departamento que no perjudica el servicio que el Controlador de la Circulación Aérea tenga a su cargo.

No será necesaria en principio la instrucción de dicho expediente, cuando la compatibilidad o la incompatibilidad con el ejercicio de la profesión determinada estuviera ya declarada por los preceptos de las Leyes, Reglamentos u otras disposiciones locales que rijan el Cuerpo o carrera de la Administración o la función pública que les incumbe.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los Controladores de la Circulación Aérea están obligados a declarar al Subsecretario del Departamento en que presten sus servicios las actividades que ejerzan fuera de la Administración, para que a su vista pueda ordenarse, en su caso, la instrucción del correspondiente expediente de incompatibilidad a los efectos de garantizar lo establecido en el artículo 39.

Segunda.—El Controlador de la Circulación Aérea no podrá ejercer actividades profesionales o privadas, bajo la dependencia o al servicio de otras Entidades o particulares en los asuntos en que esté interviniendo por razón del cargo, ni en los que estén en tramitación o pendientes de resolución de la oficina local, centro directivo o Ministerio donde el Controlador de la Circulación Aérea estuviera destinado, adscrito o del que dependa.

Tercera.—El Controlador de la Circulación Aérea que no estuviera en situación de jubilado o de excedencia voluntaria no podrá ostentar la representación, asumir la defensa ni prestar el servicio de Perito de otras Entidades o particulares, por designación o éstos, en las contiendas en que el Estado sea parte ante los Tribunales de Justicia ordinarios, contencioso-administrativos o especiales, ni en las reclamaciones que se promuevan contra actos administrativos dependientes de cualquier Ministerio, no pudiendo tampoco dichos funcionarios desempeñar profesionalmente servicios de Agencias de Negocios o de Gestoría Administrativa ante las oficinas locales o centrales de los Departamentos Ministeriales.

Art. 41. El ejercicio por el Controlador de la Circulación Aérea de Actividades profesionales o privadas compatibles no servirá de excusa al deber de residencia que le sea exigible, a la asistencia a la oficina que requiera su cargo, ni el retraso, negligencia o descuido o informalidad en el desempeño de los asuntos, debiendo ser calificadas y sancionadas las correspondientes faltas conforme a las normas que se contienen en el capítulo VII del presente Reglamento.

Art. 42. Los Organos de la Administración del Estado a los que compete la dirección, inspección o jefatura de los respectivos servicios cuidarán de prevenir y en su caso corregir las incompatibilidades en que puedan incurrir sus funcionarios, promoviendo, cuando así sea procedente, expediente de sanción disciplinaria.

A estos efectos se calificará de falta grave la incursión voluntaria del Controlador de la Circulación Aérea en cualquiera de las incompatibilidades a que se refiere este Reglamento, salvo cuando concurran además circunstancias que obliguen a calificarla de falta muy grave.

Art. 43. Los funcionarios no podrán ocupar simultáneamente varias plazas de la Administración del Estado, salvo que por Ley esté expresamente establecida la compatibilidad o se establezca mediante este mismo procedimiento.

Art. 44. La aceptación de un cargo incompatible presume la petición de excedencia voluntaria en el que anteriormente se desempeñaba, a no ser que se solicite expresamente en aquél. Los interesados en su provisión podrán pedir que se declare vacante.

CAPITULO VII

Régimen disciplinario

SECCIÓN 1.ª FALTAS

Art. 45. Las faltas cometidas por los Controladores de la Circulación Aérea en el ejercicio de sus cargos podrán ser leves, graves y muy graves.

Las faltas leves prescribirán al mes, las graves a los dos años, y las muy graves, a los seis años.

Art. 46. Se considerarán faltas leves:

a) El retraso en el desempeño de las funciones que les estén encomendadas, cuando este retraso no perturbe sensiblemente el servicio.

b) Las que sean consecuencia de negligencia o descuido excusable.

c) La falta no reiterada de asistencia a su destino sin justificación de causa.

d) La falta de puntualidad en el servicio.

Art. 47. Se considerarán como faltas graves:

a) La indisciplina contra los superiores.

b) La desconsideración a las autoridades o a los particulares en sus relaciones con el servicio.

c) La falta reiterada de asistencia a su destino sin causa que lo justifique.

d) Las que afectan al decoro del funcionario.

e) Los altercados y pendencias dentro de la dependencia o lugar donde preste servicio, aunque no constituya delito o falta punible.

f) La informalidad en el despacho de los asuntos cuando perturben sensiblemente el servicio.

g) El negarse a prestar servicio extraordinario en los casos que le ordenen los superiores.

Art. 48. Se considerarán faltas muy graves:

a) La falta de probidad moral o material y cualquiera conducta constitutiva de delito doloso.

b) La manifiesta insubordinación individual o la colectiva.

c) El abandono del Servicio.

d) La violación del Secreto profesional y la emisión de informes o adopción de acuerdos manifiestamente ilegales.

e) La conducta contraria a los Principios Fundamentales del Movimiento Nacional.

Art. 49. Incurrirán en responsabilidad no sólo los autores de una falta, sino también los jefes que la toleren y los funcionarios que la encubran, así como los que induzcan a su comisión.

SECCIÓN 2.ª SANCIONES

Art. 50. Por razón de las faltas a que se refieren los artículos anteriores, podrán imponerse las siguientes sanciones:

a) Apercibimiento.

b) Pérdida de uno a cuatro días de remuneraciones.

c) Pérdida de cinco a veinte días de remuneraciones, excepto el complemento familiar.

d) Traslado con cambio de residencia.

e) Suspensión de funciones.

f) Separación del servicio.

Las faltas leves sólo podrán corregirse con las sanciones que se señalan en los apartados a) y b), que serán impuestas por el Jefe de la Oficina o del Centro, sin necesidad de previa instrucción de expediente.

Las sanciones de los apartados c), d) y e) se impondrán en cualquier caso por el Ministerio, por la comisión de faltas graves o muy graves.

La separación del servicio, que únicamente se impondrá como sanción de las faltas muy graves, se acordará por el Gobierno, a propuesta del Ministro del Aire, quien previamente oír a la Junta Permanente de Personal de Funcionarios Civiles de la Administración Militar.

Art. 51. No se podrán imponer sanciones por faltas graves o muy graves sino en virtud de expediente instruido al efecto, con audiencia del interesado y de conformidad con lo prevenido en el título VI de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Será competente para ordenar la incoación del expediente disciplinario el Jefe del Centro u Organismo en que preste sus servicios el Controlador de la Circulación Aérea o los Superiores jerárquicos de aquél.

Si la falta presentara caracteres de delito, se dará cuenta al Tribunal competente.

Art. 52 Las sanciones disciplinarias que se impongan a los Controladores de la Circulación Aérea se anotarán en sus hojas de servicios, con indicación de las faltas que las motivaron.

Transcurridos dos o seis años desde el cumplimiento de la sanción, según se trate de faltas graves o muy graves no sancionadas con la separación del servicio, podrá acordarse la cancelación de aquellas anotaciones a instancia del interesado que acredite buena conducta desde que se le impuso la sanción. La anotación de apercibimiento y la pérdida de uno a cuatro días de remuneraciones se cancelará, a petición del interesado, a los seis meses de su fecha.

La cancelación no impedirá la apreciación de reincidencia si el Controlador de la Circulación Aérea vuelve a incurrir en falta. En este caso, los plazos de cancelación de las nuevas anotaciones serán de duración doble que la de los señalados en el párrafo anterior.

SECCIÓN 3.ª TRIBUNALES DE HONOR

Art. 53. Con independencia de lo dispuesto en los artículos anteriores, podrá seguirse procedimiento ante Tribunales de Honor para conocer y sancionar los actos deshonrosos cometidos por los Controladores de la Circulación Aérea que les hagan desmerecer en el concepto público o indignos de seguir desempeñando sus funciones.

La organización y procedimiento de los Tribunales de Honor vendrán determinados por sus disposiciones peculiares.

DECRETO 2127/1967, de 19 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico del Cuerpo Especial de Oficiales de Aeropuertos.

De acuerdo con lo dispuesto en la disposición final de la Ley noventa y dos/mil novecientos sesenta y seis, de veintiocho de diciembre, por la que se creó el Cuerpo Especial de Oficiales de Aeropuertos a propuesta del Ministro del Aire, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciocho de agosto de mil novecientos sesenta y siete,

DISPONGO :

Artículo primero.—Se aprueba el Reglamento Orgánico del Cuerpo Especial de Oficiales de Aeropuertos que a continuación se inserta.

Artículo segundo.—Por el Ministerio del Aire se dictarán las normas necesarias para la aplicación de este Decreto.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en La Coruña a diecinueve de agosto de mil novecientos sesenta y siete.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire,
JOSE LACALLE LARRAGA

REGLAMENTO ORGANICO DEL CUERPO ESPECIAL DE OFICIALES DE AEROPUERTOS

CAPITULO PRIMERO

El Oficial de Aeropuerto

Artículo 1.º El Oficial de Aeropuerto, según se expresa en la citada Ley de constitución, tiene como misión profesional y específica la de atender a las operaciones de tránsito, recepción y despacho de las aeronaves en los Aeropuertos nacionales y a los servicios generales de éstos, pudiendo asimismo desempeñar las funciones de dirección del movimiento aéreo y de diversos servicios, así como las de segundo Jefe o Jefe de Aeropuerto en aquellos que así se determine, de acuerdo con su importancia, y que se expresa en el correspondiente apartado de este Reglamento.

CAPITULO II

Ingreso en el Cuerpo

Art. 2.º El ingreso en el Cuerpo de Oficiales de Aeropuertos se verificará mediante un proceso que comprenderá:

Primero.—Convocatoria pública.

Segundo.—Selección.

Tercero.—Curso de formación.

Art. 3.º El Ministerio del Aire promoverá la convocatoria pública cuando lo aconsejen las necesidades del servicio. Esta convocatoria se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y «Boletín Oficial del Ministerio del Aire», pudiendo concurrir a ella quienes cumplan los siguientes requisitos:

- Nacionalidad española.
- Edad comprendida entre los dieciocho y treinta y cinco años cumplidos en la fecha de la convocatoria.
- Reunir por lo menos una de las siguientes condiciones:

Primera.—Ser Piloto militar con categoría mínima de Suboficial.

Segunda.—Ser Piloto civil con título no inferior a Piloto comercial y que se halle en posesión del título de Bachiller Superior, General, Laboral o Técnico o de otros estudios que por el Ministerio de Educación y Ciencia estén considerados como equivalentes.

Art. 4.º Los aspirantes serán seleccionados mediante la superación de las siguientes pruebas:

Primera.—Reconocimiento médico.

Segunda.—Pruebas psicotécnicas, de cultura general y de conocimientos aeronáuticos.

Tercera.—Conocimiento del idioma inglés.

Las plazas convocadas se cubrirán por quienes obtengan mayor puntuación.

Art. 5.º El curso de formación tendrá una duración mínima de un año, y comprenderá:

- Clases teóricas que se realizarán en el Centro de Adiestramiento de la Subsecretaría de Aviación Civil.
- Prácticas en Aeropuertos y Centros de Control de la Circulación Aérea.

Al finalizar cada curso se publicará la lista de los alumnos aprobados, ordenada por las puntuaciones obtenidas, a los que se les expedirá el título de Oficial de Aeropuerto y se les incluirá por ese orden a continuación del último de la relación única del Cuerpo.

Art. 6.º Los alumnos que durante el curso no superen las notas mínimas exigidas en cada materia o normas disciplinarias causarán baja, perdiendo los derechos de la convocatoria.

CAPITULO III

Situaciones

SECCIÓN 1.ª SITUACIONES EN GENERAL

Art. 7.º Los Oficiales de Aeropuertos pueden hallarse en alguna de las siguientes situaciones:

- Servicio activo.
- Excedencia en sus diversas modalidades.
- Supernumerario.
- Suspensión.

SECCIÓN 2.ª SERVICIO ACTIVO

Art. 8.º Los Oficiales de Aeropuertos se hallan en situación de servicio activo:

- Cuando ocupe plaza correspondiente a la plantilla del Cuerpo a que pertenece o de la que sean titulares.
- Cuando por decisión ministerial sirvan puestos de trabajo de libre designación para el que hayan sido nombrados precisamente por su cualidad de funcionarios del Estado destinados en el propio Departamento.
- Cuando les haya sido conferida una comisión de servicio de carácter temporal, bien en su propio Ministerio, bien en otro si fueren autorizados por el Ministro.

El disfrute de licencias o permisos reglamentarios no altera la situación de servicio activo.

Los Oficiales de Aeropuertos en situación de servicio activo tienen todos los derechos, prerrogativas, deberes y responsabilidades inherentes a su condición.

SECCIÓN 3.ª EXCEDENCIA

Art. 9.º La excedencia puede ser especial, forzosa y voluntaria.

Art. 10. Se considerará en situación de excedencia especial a los Oficiales de Aeropuertos en que concurran alguna de las circunstancias siguientes: