

Beneficiario	Objeto	Importe (Euros)	Apl. Presupuestaria
Coordinadora Estatal del Comercio Justo.	Acercando el comercio justo a otros agentes sociales.	25.000,00	12.103.143A.486.05
Centro de Estudios rurales y Agricultura Internacional (C.E.R.A.I.).	Los Latidos de la Tierra.	90.000,00	12.103.143A.486.05
Intermón Oxfam.	Seguridad alimentaria en los campos de refugiados sudaneses del Este del Chad y poblaciones aledañas de Ouaddai.	35.854,34 475.245,30	12.103.143A.786.05 12.103.143A.486.09
Nova –Centre per a la Innovació Social.	3.º Encuentro Internacional por la Cultura de Paz: Construyendo Servicios Civiles de Paz.	40.000,00	12.103.143A.486.05

## MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

**15621** *RESOLUCIÓN de 31 de agosto de 2006, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se acuerda incrementar el fondo destinado a premios de la categoría especial de apuestas deportivas de la jornada 4.ª a celebrar el día 17 de septiembre de 2006.*

De acuerdo con el apartado 2 de la Norma 6.ª, y los apartados 2 y 3 de la Norma 7.ª de las que regulan los Concursos de Pronósticos sobre resultados de partidos de fútbol, aprobadas por Resolución de Loterías y Apuestas del Estado de fecha 31 de julio de 2006 (B.O.E. n.º 185, de 4 de agosto), el fondo de 979.237,48 euros correspondiente a premios de Categoría Especial de la Jornada 43.ª (227.098,98 €), de la Temporada 2005-2006, celebrada el día 25 de junio de 2006, y de la Jornada 1.ª (752138,50 €), de la Temporada 2006-2007, celebrada el día 27 de agosto de 2006 y en las que no hubo acertantes de dicha categoría se acumulará al fondo para premios de la Categoría Especial de la Jornada 4.ª de la Temporada 2006-2007, que se celebrará el día 17 de septiembre de 2006.

Madrid, 31 de agosto de 2006.–El Director General de Loterías y Apuestas del Estado, P. D. de firma (Resolución de 5 de septiembre de 2005), el Director Comercial de Loterías y Apuestas del Estado, Jacinto Pérez Herrero.

## MINISTERIO DE FOMENTO

**15622** *RESOLUCIÓN de 30 de agosto de 2006, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se introducen restricciones operativas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas siguiendo el procedimiento «Enfoque equilibrado» del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre.*

Mediante el Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos, se transpone al ordenamiento jurídico la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002.

Esta Directiva a su vez recoge los principios contenidos en la Resolución A317 de la 33.ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por la que se introduce el concepto de «enfoque equilibrado» como instrumento de acción para tratar el problema del ruido de los aviones, que permite para alcanzar una solución proporcional a este problema, no solo introducir normas más estrictas, sino incluso poner fuera de servicio a las aeronaves más ruidosas.

Los programas de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, han venido acompañados de evaluaciones de impacto ambiental de acuerdo a lo exigido por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio. Las Declaraciones de Impacto Ambiental de 1996 y 2001, han incorporado restricciones de uso de infraestructuras en particular en horario nocturno, tal es el caso de las operaciones en las plataformas R5, R6 y Dique Sur, las restricciones al uso de la reversa de los motores y Unidades Auxiliares de

Potencia (APU), o a la prueba de motores salvo en las infraestructuras construidas al efecto. Pero además en el proceso de determinación del impacto acústico y las huellas de ruido asociadas, la Comisión de Seguimiento de las Obras de Ampliación del Aeropuerto (CSAM), en la que están representados los Ayuntamientos afectados y la Comunidad de Madrid, ha optado por determinados esquemas operacionales de rutas y uso de pistas de vuelo cuyo objeto es minimizar el impacto de las operaciones aéreas en el entorno del aeropuerto.

Asimismo y en el seno de la citada Comisión de Seguimiento Ambiental de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (CSAM), creada por Orden PRE/228/2003, de 5 de febrero, se han aprobado Planes de Aislamiento Acústico que han supuesto actuaciones en casi 12.000 viviendas, de un censo identificado de más de 13.700, llegándose incluso a trasladar a un cierto número de vecinos a otras cuando su exposición al ruido de las operaciones aéreas superaba los niveles previstos citados en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental. En este sentido, se llevan invertidos más de 116 millones de euros.

Desde el año 2000, se han venido introduciendo restricciones operativas especialmente dirigidas a reducir el impacto acústico nocturno de las operaciones, tales como las ya referidas restricciones al uso de la reversa de los motores, la prohibición total desde el 1 de abril de 2002 de cualquier operación de aeronaves certificadas conforme al Capítulo 2 del Anexo 16, Vol I de la OACI, o la implantación de un sistema de cuota de ruido que reduce las operaciones nocturnas y prohíbe las correspondientes de los aviones cuya cuota de ruido es más elevada (CR4).

Por otra parte y en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 2851/1998, sobre ordenamiento de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, la Dirección General de Aviación Civil viene informando preceptivamente los planeamientos urbanísticos en las proximidades de los aeropuertos determinando usos de suelo compatibles con las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas.

La reciente entrada en funcionamiento de las infraestructuras previstas en el desarrollo del aeropuerto así como el despliegue de las nuevas rutas y procedimientos de vuelo asociados, han supuesto una ampliación del territorio afectado por las operaciones aéreas, situación que ha conducido a los representantes vecinales y ayuntamientos a demandar nuevas medidas para reducir los impactos derivados del incremento de operaciones.

De esta forma se aprobó la orden de Presidencia del Gobierno PRE/2912/2005 de 14 de septiembre, que ha permitido la introducción de procedimientos P-RNAV en el Área Terminal y el diseño de una serie de procedimientos P-RNAV para las salidas desde el aeropuerto. Con ello se ha pretendido paliar la problemática generada por la dispersión de trayectorias, especialmente sensible dada la escasa separación entre la trayectoria nominal y las diferentes urbanizaciones y ayuntamientos que rodean el aeropuerto y que no han permitido otras opciones de diseño más alejadas de los mismos.

A pesar de todo lo anterior, y según los datos del sistema de seguimiento de ruido y trayectorias (SIRMA) establecido alrededor del aeropuerto, se pone de manifiesto una cierta relación entre algunas tipologías de aeronaves y sucesos acústicos elevados, además de mayor dispersión de trayectorias centrada en aeronaves de cierta antigüedad y que caen dentro de la definición marginalmente conformes del Real Decreto 1257/2003. Todo ello ha motivado al Ministerio, a pesar de su baja proporción en el volumen total de operaciones, a iniciar los procedimientos previstos en el mismo al objeto de responder a las demandas del entorno de una forma proporcional y sin tener que recurrir a soluciones cuyo coste para las compañías aéreas, el propio aeropuerto y en definitiva la Comunidad nacional pudieran ser mucho más elevados.

Se abrió el correspondiente expediente administrativo por acuerdo de la Dirección General de fecha 31 de mayo de 2006, siguiendo el procedimiento previsto en el citado Real Decreto (enfoque equilibrado), se han incluido y analizado los aspectos pertinentes que determina el Anexo al mismo, de forma que con esta Resolución, se vienen a precisar las medi-

das concretas y los plazos para su entrada en vigor, incluida la progresiva reducción de las operaciones realizadas con los aviones visados en el Real Decreto, denominados «marginamente conformes».

Con anterioridad a la adopción de esta resolución, se ha dado trámite de audiencia a la entidad pública empresarial Aena y las asociaciones de compañías aéreas, al objeto de incorporar al expediente sus comentarios y alegaciones, tal y como establece el artículo 9 del Real Decreto 1257/2003. En concreto han sido consultadas las siguientes asociaciones: IATA, ACETA, AECA y ALA que representan a la practica totalidad de las compañías que operan en el aeropuerto.

De acuerdo con las conclusiones del análisis llevado a cabo para examinar la exposición al ruido aeronáutico en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas y las alegaciones efectuadas por las partes interesadas a las que se ha dado trámite de audiencia, esta Dirección General, de conformidad con las atribuciones que le confiere el artículo 6, punto 3 del Real Decreto 1257/2003, resuelve:

1. Aprobar las restricciones que se indican en el Anexo a esta Resolución con expresión de los plazos y fecha de entrada en vigor respectivos que se aplicarán a las operaciones de las aeronaves de reacción subsónicas civiles marginamente conformes.

2. Por la entidad pública empresarial Aena se adoptarán las medidas necesarias para la aplicación del contenido de esta Resolución.

3. El Coordinador General de Horarios realizará la asignación y seguimiento de uso de las franjas horarias con sujeción a lo previsto en esta resolución.

4. Ordenar que se de la debida publicidad a la presente resolución de conformidad con lo prescrito en el art. 10 del RD 1257/2003.

Contra la presente resolución cabe recurso de alzada ante el Secretario General de Transportes del Ministerio de Fomento, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 30/92, de 27 de noviembre.

Madrid, 30 de agosto de 2006.-El Director General de Aviación Civil, Manuel Bautista Pérez.

## ANEXO

### Restricciones operativas

1. Definiciones: «Aviones de reacción subsónicos civiles»: aviones con una masa máxima de despegue de 34.000 Kg o más, o con una capacidad interior máxima certificada para el tipo de avión de que se trate superior a 19 plazas de pasajeros, excluidas las plazas reservadas para la tripulación.

«Aeronave marginamente conforme»: aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación del volumen 1, segunda parte, capítulo 3, Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios), donde el margen acumulado es la cifra expresada en EPNdB obtenida sumando los diferentes márgenes (es decir, las diferencias entre el nivel certificado de ruido y el nivel de ruido máximo permitido) en cada uno de los tres puntos de mediciones del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2. Restricciones operativas: Las restricciones operativas que se aplicaran en virtud de lo previsto en el Real Decreto 1257/2003, en el aeropuerto de Madrid-Barajas serán las que a continuación se indican con expresión de las respectivas fechas de entrada en vigor.

2.1 No adición: A partir del 28 de marzo de 2007, ninguna Compañía aérea podrá incrementar el número de vuelos realizado en el aeropuerto con aeronaves marginamente conformes en cada temporada de tráfico IATA o fracción de la misma, con respecto al número de vuelos operados con éstas aeronaves en la correspondiente temporada de tráfico IATA o fracción de la misma del año 2006.

2.2 Reducción de operaciones y retirada de flota:

2.2.1 A partir del 28 de septiembre de 2007, las compañías aéreas deberán reducir el número de movimientos de las aeronaves marginamente conformes que explotan en el aeropuerto a un ritmo que podrá no ser superior al 20 por ciento anual, pero que en cualquier caso deberá haber alcanzado al 100 por cien de las operaciones realizadas con estas aeronaves a no mas tardar el 28 de septiembre de 2012.

2.2.2 A los efectos de lo previsto en el apartado anterior y para el computo de la medición anual de las operaciones, el porcentaje mínimo de reducción de las mismas no será, con carácter general, inferior al 15% con respecto a la temporada de tráfico IATA correspondiente del año inmediatamente anterior.

2.2.3 La Dirección General podrá conceder reducciones sobre el porcentaje obligatorio establecido en el apartado anterior, previa solicitud de la compañía afectada, a la que deberá acompañarse las evidencias documentales que las sustenten y el plan de renovación de flota en los

casos que se indican a continuación. Estas resoluciones podrán llevar, en su caso, incorporadas las condiciones particulares necesarias para asegurar el cumplimiento de los objetivos previstos en el Real Decreto 1257/2003:

a) Cuando una compañía aérea pueda justificar, como consecuencia de la aplicación del porcentaje de retirada de flota especificado en el apartado anterior, perjuicios que afecten gravemente a la continuidad de la misma.

b) Cuando una compañía aérea pueda justificar la existencia de contratos o acuerdos vigentes, a la entrada en vigor de esta Resolución, para la compra o arrendamiento de aeronaves al objeto de sustituir la flota marginamente conforme y siempre que la fecha de entrega de estas aeronaves de sustitución se inicie antes del 31 de diciembre de 2008.

### 2.3 Comprobaciones y controles:

2.3.1 Las Compañías Aéreas que operen aeronaves marginamente conformes o correspondientes a los tipos de la Tabla 1 con posterioridad al 28 de octubre de 2006, deberán presentar ante la Dirección General de Aviación Civil antes del 30 de septiembre de 2006, para cada uno de dichos aviones la siguiente documentación:

a) Certificado de ruido o documento de similares características y validez expedido por el estado de matrícula.

b) Procedimiento de atenuación de ruido (NAP) seguido por estos aviones de conformidad con lo establecido en el AIP para el aeropuerto de Madrid-Barajas.

2.3.2 La cumplimentación de los requisitos anteriores será imprescindible para la obtención de las correspondientes autorizaciones de derechos de tráfico. La alteración, modificación o incumplimiento de las condiciones operacionales que dieron origen a la expedición de los documentos o del correspondiente al procedimiento de atenuación de ruido establecido, podrá dar lugar a las correspondientes sanciones y en su caso, suspensión o pérdida de la autorización de derechos de tráfico, según establece la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

2.3.3 A efectos de su comprobación por el Coordinador Nacional de Horarios, las compañías aéreas afectadas deberán aportar la información necesaria que demuestre la adecuación de las operaciones previstas y las franjas horarias solicitadas, a las restricciones indicadas en los apartados correspondientes de esta resolución.

### 2.4 Restricciones operativas parciales:

2.4.1 Desde el 28 de octubre del presente año, se modifica el periodo de restricción nocturna para las operaciones de aviones de reacción subsónicos civiles contemplados en la Resolución de 4 de abril de 2000 (Cuota de Ruido), ampliándose el periodo de no operación desde las 23:00 horas a las 07:00 horas locales en lugar de las 00:00 horas a las 06:00 horas locales, adaptándose por tanto al periodo nocturno que define la Declaración de Impacto Ambiental de 30 de noviembre de 2001.

2.4.2 En relación con lo previsto en el apartado anterior, la Dirección del aeropuerto podrá autorizar excepcionalmente el aterrizaje o despegue de una aeronave cuya cuota de ruido (CR) sea igual o superior a CR-4 cuando:

a) La operación se realice dentro de los 30 minutos siguientes o anteriores a los plazos límites previstos en la presente resolución, siempre que la misma sea consecuencia de un retraso sobrevenido de la operación programada.

b) Se trate de una operación justificada en la seguridad de la misma, así como las necesarias para atender el transporte de ayuda humanitaria urgente, y otras necesarias como consecuencia de alteraciones operacionales derivadas de la meteorología, huelgas y otras situaciones excepcionales.

### 2.5 Exenciones:

2.5.1 Se concederán exenciones en los casos previstos en el artículo 7 del Real Decreto 1257/2003, previa comprobación por la Dirección General de Aviación Civil, de las condiciones exigidas.

2.5.2 Las solicitudes de exención según las circunstancias del artículo 8, se resolverán por el Director General de Aviación Civil de forma motivada en el plazo de un mes. Transcurrido dicho plazo sin que se haya notificado resolución expresa, la solicitud se considerara estimada de acuerdo con lo previsto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Las correspondientes resoluciones podrán establecer si resultan pertinentes, condiciones y límites de obligado cumplimiento a las exenciones que se concedan.

#### Tabla 1:

B-747-200-300.  
DC-8-50/60.  
DC-10.  
A-300/B2.

Antonov An-124.  
B-727.  
B-737-200.  
Ilhusin IL-76.  
Tupolev-154.  
Antonov-72.  
YAK-42.  
Ilhusin-86.  
DC-9.  
Ilhusin-62.  
Tupolev-134.

## MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

**15623** *RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2006, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Convenio colectivo de Logista, S. A.*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa Logista, S.A. (Código de Convenio n.º 9014192), que fue suscrito con fecha 19 de julio de 2006, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma, y de otra, por las secciones sindicales de UGT y CC.OO. en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.—Disponer su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 31 de julio de 2006.—El Director General de Trabajo, Esteban Rodríguez Vera.

### CONVENIO COLECTIVO DE LOGISTA S. A. 2004-2007

(ARTICULADO)

#### CAPÍTULO I

##### Ámbito de aplicación, vigencia y vinculación a la totalidad

###### Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

Las condiciones de trabajo entre la empresa Logista S.A. y el personal que en ella presta sus servicios en la totalidad de los centros de trabajo existentes en el territorio español, se regulan por el presente convenio colectivo y el Acuerdo Marco suscrito para el personal de Altadis S.A. y Logista S.A. 2004-2006, y sucesivos acuerdos marco que coincidan con el periodo de vigencia de este Convenio.

Por razón de su cargo quedan exceptuadas de la aplicación del presente Convenio las personas siguientes:

Aquellos cuya actividad se limite, pura y simplemente, al mero desempeño del cargo de Consejero o miembro del órgano de Administración de la empresa, tal como prevé el artículo 1.3.c) del Estatuto de los Trabajadores.

La Dirección de la empresa, comprendiendo en ella a los Directores y Secretario general.

Las personas ligadas a Logista, S.A. por un contrato de carácter no laboral, entre las que se cuentan los representantes garantizados y su personal, ya que su relación es exclusivamente de naturaleza mercantil.

Los Directores de Zona.

Los que sean contratados, en casos excepcionales, y con carácter transitorio, para atender necesidades urgentes y específicas de índole técnica, no previstas entre las funciones del personal de plantilla.

Los puestos de trabajo comprendidos en el nivel III de los grupos de Técnicos y Mandos, que presten sus servicios en cualquier centro de trabajo de Logista, S.A.

No obstante, esta exclusión tendrá carácter voluntario y requerirá la suscripción entre el trabajador interesado y la empresa de un contrato individual de trabajo, en el que se regulen las condiciones de dicha relación laboral.

###### Artículo 2. Vigencia.

El presente convenio colectivo entrará en vigor el día siguiente al de la fecha de su firma y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2007, entendiéndose prorrogado de año en año en tanto que cualquiera de las partes no lo denuncie antes de la fecha de su finalización o de cualquiera de sus prórrogas.

Sin embargo, todos los efectos de contenido económico en él pactados para el primer año de su vigencia, salvo las excepciones que se indiquen en el propio texto, tendrán retroactividad al 1.º de enero de 2004, liquidándose, en los distintos supuestos, los atrasos devengados desde la fecha indicada.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 86.4 del Estatuto de los Trabajadores, el presente Convenio Colectivo deroga y sustituye en todas las materias reguladas en el Convenio Colectivo de Logista S.A. 2001-2003.

No obstante, dicha derogación no adquirirá carácter definitivo hasta transcurrido un año desde la fecha de la firma del presente texto, pudiendo incorporarse a éste, durante el periodo indicado, por acuerdo de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del Convenio Colectivo – todos aquellos aspectos de la regulación anterior que se estimen vigentes y que no se hubieran reflejado en el mismo, así como corregir los errores o deficiencias de redacción que se detecten.

###### Artículo 3. Vinculación a la totalidad.

El conjunto de derechos y obligaciones regulados en este Convenio Colectivo constituyen un todo indivisible y, por consiguiente, la no aceptación de alguna o algunas de las condiciones en él pactadas suponen las de la totalidad.

Por ello, si por disposición legal o resolución de la jurisdicción competente se modificara o no aprobara alguna de las cláusulas aquí pactadas y este hecho –a juicio de cualquiera de las partes– desvirtuara manifiestamente el contenido del Convenio, éste deberá ser renegociado por la propia Comisión Negociadora.

## CAPÍTULO II

### Ingresos y promoción

###### Artículo 4. Ámbito de la normativa.

La presente normativa se aplicará en todos los procesos de cobertura de vacantes en Logista, S. A. excepto en los niveles II y III de los grupos de Técnicos y Mandos.

La Empresa, en función de los negocios, objetivos y desarrollo de la actividad, informará a la representación sindical, en el último trimestre de cada año natural, de las necesidades de personal previstas para el ejercicio siguiente.

Las necesidades de personal se desglosarán por grupos profesionales, niveles y centros de Trabajo, de acuerdo con el sistema de clasificación vigente en la empresa.

Cuando se produzca, a lo largo del ejercicio una vacante, la empresa comunicará tal circunstancia, con la mayor brevedad posible, a la representación sindical, cubriéndose de conformidad con los criterios establecidos en este texto.

###### Artículo 5. Proceso de cobertura de vacantes.

1. Con carácter general, todas las vacantes que se originen, a partir de la firma del presente Convenio Colectivo, deberán convocarse en el plazo máximo de seis meses a partir del hecho causante.

2. La cobertura de vacantes, que se adecuará a la estructura organizativa vigente en cada momento, se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente orden de prioridad:

Siempre que surja la necesidad de cubrir una vacante, se atenderán en primer lugar las solicitudes de traslado voluntario formuladas por trabajadores del mismo grupo profesional y nivel.

En el caso de que no fuera posible cubrir la vacante por traslado voluntario, se procederá a la convocatoria del puesto para promoción interna.

Siempre que sea posible se podrán desarrollar procesos de formación-promoción. Estos procesos se caracterizarán por la articulación de un