

# I. Disposiciones generales

## JEFATURA DEL ESTADO

**18920** *LEY 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno.*

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.  
Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer que tuvo lugar en Pekín (Beijing) en 1995 renovó el compromiso de la comunidad internacional para lograr la igualdad entre los géneros, así como el desarrollo y la paz para todas las mujeres. En la misma se invitó a los gobiernos y a los demás agentes a «integrar la perspectiva de género en todas las políticas y los programas para analizar sus consecuencias para las mujeres y los hombres respectivamente, antes de tomar decisiones».

Los gobiernos, el sistema de las Naciones Unidas y la sociedad civil han ido realizando considerables esfuerzos a fin de lograr la equidad entre los géneros en todos los ámbitos. No obstante, el proceso ha sido lento y errático, las preocupaciones de la mujer aún tienen una prioridad secundaria en algunas partes del mundo.

Por ello, del 5 al 9 de junio de 2000, se llevó a cabo un período extraordinario de sesiones de la Asamblea General a fin de hacer una evaluación quinquenal, conocida como Beijing+5, cuyo tema fue «La mujer en el año 2000: igualdad entre los géneros, desarrollo y paz en el siglo XXI», y durante la misma se analizaron los mecanismos para incrementar la responsabilidad de los gobiernos en el cumplimiento del mandato que figura en la Plataforma de Acción, reiterando la necesidad de aplicar de manera completa y rápida dicha Plataforma.

En el ámbito de la Unión Europea, con la entrada en vigor el día 1 de mayo de 1999 del Tratado de Amsterdam, se inició una nueva etapa en el proceso de construcción europea y especialmente en materia de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres. En este contexto la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres en todas las políticas y la eliminación de las desigualdades constituye una de las prioridades a tener en cuenta en el diseño de las políticas de la Unión Europea.

Posteriormente, la proclamación solemne por el Parlamento, el Consejo y la Comisión de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, con ocasión de la Cumbre Europea que tuvo lugar en Niza, supuso un avance más en la consecución de la igualdad respecto al Tratado de Amsterdam.

En el seno de la Unión Europea y como complemento a los objetivos de la acción comunitaria prevista para la promoción de la igualdad entre mujeres y hombres, se aprobó la Decisión del Consejo de 20 de diciembre de 2000, por la que se establece un programa de acción comunitaria sobre la estrategia a seguir en materia de igualdad entre hombres y mujeres (2001-2005), destacando que en la misma se articula la evaluación del impacto en función del sexo en distintos ámbitos de intervención de la estrategia marco comunitaria (vida económica, social, vida civil, roles, etc.), como una de las acciones a emprender para el logro de los objetivos mencionados en el referido programa.

Por otro lado, la Comisión de la Unión Europea ante la constatación de que decisiones políticas que, en principio, parecen no sexistas, pueden tener un diferente impacto en las mujeres y en los hombres, a pesar de que dicha consecuencia ni estuviera prevista ni se deseara, aprobó una comunicación sobre la transversalidad «mainstreaming» como un primer paso hacia la realización del compromiso de la Unión Europea de integrar la perspectiva de género en el conjunto de las políticas comunitarias y elaboró una «Guía para la Evaluación del Impacto en Función del Género» diseñada para proyectarse en el seno de la Comisión con objeto de evitar consecuencias negativas no intencionales que favorezcan situaciones de discriminación y para mejorar la calidad y la eficacia de las políticas comunitarias.

**Artículo primero.** *Modificación del artículo 22.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.*

Se modifica el apartado 2 del artículo 22 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, que quedará redactado de la siguiente forma:

«2. El procedimiento de elaboración de proyectos de ley a que se refiere el apartado anterior, se iniciará en el ministerio o ministerios competentes mediante la elaboración del correspondiente anteproyecto, que irá acompañado por la memoria, los estudios o informes sobre la necesidad y oportunidad del mismo, un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo, así como por una memoria económica que contenga la estimación del coste a que dará lugar.

En todo caso, los anteproyectos de ley habrán de ser informados por la Secretaría General Técnica.»

**Artículo segundo.** *Modificación del artículo 24.1.b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.*

Se añade un segundo párrafo en el apartado 1.b) del artículo 24 de la Ley 50/1997, del Gobierno, con la siguiente redacción:

«En todo caso, los reglamentos deberán ir acompañados de un informe sobre el impacto por razón de género de las medidas que se establecen en el mismo.»

**Disposición derogatoria única.**

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta ley.

**Disposición final única.**

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,  
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 13 de octubre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,  
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**18921** ACUERDO sobre transporte aéreo entre el Reino de España y Nueva Zelanda, hecho en Madrid el 6 de mayo de 2002.

### ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y NUEVA ZELANDA

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de Nueva Zelanda, denominados en adelante Partes Contratantes;

Deseando promover un sistema de transporte aéreo internacional que ofrezca oportunidades justas y equitativas a las empresas respectivas para el ejercicio de su actividad y que permita a las mismas competir conforme con las normas y reglamentos de cada Parte Contratante;

Deseando favorecer el desarrollo del transporte aéreo internacional;

Deseando garantizar el máximo grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmar su gran preocupación en relación con actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que afecten a la seguridad de las personas o de la propiedad; y

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

#### Artículo I. *Definiciones.*

A los efectos de interpretación y aplicación del presente Acuerdo Aéreo, y a menos que en su texto se especifique de otro modo:

a) el término Convenio significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, cualquier modificación de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94 del mismo, siempre que dichos Anexos y modificaciones hayan sido aprobados o ratificados por ambas Partes Contratantes;

b) el término Autoridades Aeronáuticas significa por lo que se refiere a España, el Ministerio de Fomento

(Dirección General de Aviación Civil), y por lo que se refiere a Nueva Zelanda, el Ministro responsable de Aviación Civil o, en ambos casos, las instituciones o personas legalmente autorizadas para asumir las funciones relacionadas con este Acuerdo que ejerzan las aludidas Autoridades;

c) el término empresa aérea designada, se refiere a cualquier empresa de transporte aéreo que cada una de las Partes Contratantes designe para explotar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo al presente Acuerdo, según lo establecido en el Artículo III del mismo;

d) los términos servicio aéreo internacional y escala para fines no comerciales tienen el mismo significado que les dan los Artículos 2 y 96 del Convenio;

e) el término Acuerdo significa este Acuerdo Aéreo, su Anexo y cualquier enmienda a los mismos;

f) el término rutas especificadas significa las rutas establecidas o a establecer en el Anexo al presente Acuerdo;

g) el término servicios convenidos significa los servicios aéreos internacionales que, con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo, pueden establecerse en las rutas especificadas;

h) el término tarifa significa los precios que se fijan para el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías (excepto el correo), incluido cualquier otro beneficio adicional significativo concedido u ofrecido conjuntamente con este transporte y las correspondientes transacciones para el transporte de mercancías. También incluye las condiciones que regulan la aplicación del precio del transporte y el pago de las comisiones que correspondan;

i) el término capacidad significa, en relación con una aeronave, la disponibilidad en asientos y/o carga de esa aeronave y en relación con los servicios convenidos significa la capacidad de la aeronave o aeronaves utilizadas en tales servicios, multiplicada por el número de frecuencias operadas por tales aeronaves durante cada temporada en una ruta o sección de ruta;

j) el término territorio tiene el mismo significado que el que le da el Artículo 2 del Convenio, si bien, en el caso de Nueva Zelanda el término territorio excluye Tokelau;

k) el término Certificado de Operador Aéreo significa el documento expedido por las Autoridades competentes de cada Parte Contratante a sus propias empresas aéreas, que demuestra que la empresa aérea en cuestión posee la capacidad profesional e infraestructura adecuada para garantizar la operación segura de las aeronaves en relación con las actividades aeronáuticas especificadas en dicho certificado.

#### Artículo II. *Derechos operativos.*

1. Cada Parte Contratante concederá a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, con el fin de establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Anexo al mismo.

2. Las empresas aéreas que hayan sido designadas por cualquiera de las Partes Contratantes gozarán, mientras operen un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

a) sobrevolar sin aterrizar el territorio de la otra Parte Contratante;

b) hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales;

c) hacer escalas en dicho territorio en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Acuerdo, con el propósito de embarcar o desem-