



INGLÉS – PRUEBA ESCRITA

Parte A.- Traducción del español al inglés:

Resumen del accidente

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) recibió la notificación del accidente a las 14:43 h del día 20 de agosto de 2008, a través de la llamada telefónica realizada desde el Centro de Gestión Aeroportuaria de Barajas, y un equipo formado por seis investigadores y el Presidente de la Comisión se desplazaron a Barajas inmediatamente.

Conforme a los acuerdos internacionales se envió notificación al NTSB de los Estados Unidos de América, en representación del Estado de diseño y fabricación de la aeronave; se informó a las autoridades nacionales de aviación civil, a la Agencia Europea de Seguridad Aérea y a la Organización de Aviación Civil Internacional. El NTSB nombró un representante acreditado que ha participado en la investigación asistido por expertos del propio NTSB, de la FAA, de Boeing, como sucesor de los derechos y obligaciones del fabricante original de la aeronave, y de Pratt & Whitney, fabricante de los motores. Spanair, compañía explotadora de la aeronave, ha participado y cooperado con la investigación proporcionando expertos de operaciones, aeronavegabilidad y mantenimiento. La DGAC de España, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Agencia Europea de Seguridad Aérea han colaborado también en el suministro de información y han sido informados durante la investigación de los aspectos más importantes.

La investigación ha determinado que el accidente se produjo porque:

La tripulación perdió el control del avión como consecuencia de la entrada en pérdida inmediatamente después del despegue, por no haber configurado el avión correctamente, al no realizar la acción de despliegue de los flaps/slats, tras una serie de fallos y omisiones, junto con la ausencia de aviso de la configuración incorrecta de despegue.

La tripulación no identificó los avisos de pérdida ni corrigió dicha situación después del despegue – retrasó momentáneamente las palancas de potencia del motor, aumentó el ángulo de asiento y no corrigió el alabeo – produciéndose un deterioro de la condición de vuelo en pérdida.

La tripulación no detectó el error de configuración al no utilizar adecuadamente las listas de comprobación que contienen los puntos para seleccionar y comprobar la posición de flaps/slats en las labores de preparación de vuelo.

Como factores contribuyentes la CIAIAC ha determinado:

- La ausencia de aviso de la configuración incorrecta de despegue porque el sistema de advertencia de despegue (TOWS) no funcionó y por tanto no alertó a la tripulación de que la configuración de despegue del avión era inapropiada. No ha sido posible determinar fehacientemente la causa por la que el sistema TOWS no funcionó.
- Una inadecuada gestión de los recursos de la tripulación (CRM), que no impidió la desviación de los procedimientos ante interrupciones no programadas en la preparación del vuelo.

Parte B.- Traducción del inglés al español:

Case C-353/20

Request for a preliminary ruling

23. SKEYES states that, owing to its status as ‘air traffic services provider’ for Belgium and the discretionary power conferred upon it, it falls outside the scope of any judicial review with respect to any breaches of which it might be accused in the exercise of its prerogatives.

That position appears to contradict European Union law.

After all, although – in accordance with the provisions of EU law – the national authorities define the rights and obligations of organisations such as SKEYES, the fact remains that those authorities appear to be required, when defining those rights and obligations, to ensure that users have an effective remedy against any breaches on the part of the public undertaking.

This Court must therefore ascertain whether, despite the discretionary power vested in SKEYES, the effect of which is to make that company the sole arbiter – from the point of view of the public interest – of whether its decisions are SKEYES appropriate, the subjective rights which RYANAIR seeks to have protected are capable of allowing it to compel SKEYES to account for the conditions under which that discretionary power is exercised; that question is described as ‘moot’ in legal literature.

24. In several decisions, the Cour de cassation (Court of Cassation) has recognised that an applicant may have recourse to the ordinary courts, even if the administrative authority’s right to act is discretionary. It is not inconceivable, after all, that the authority might commit a wrongful act by infringing a subjective right or, even in the absence of such a right, by not exercising its discretionary power as a normally prudent administrative authority would have done in the same circumstances.

Thus, in a landmark judgment of 26 March 2009, the Cour de cassation (Court of Cassation) stated the following:

‘An administrative authority which takes a decision by virtue of its discretionary power enjoys a discretion which allows it, within the limits of the law, to determine itself the ways in which it will exercise its competence and to choose the solution it considers most appropriate. The ordinary courts have jurisdiction to prevent or make good any wrongful infringement of a subjective right by an administrative authority in the exercise of its discretionary power’.

It follows from that case-law that the important factor in an examination of whether the ordinary courts have jurisdiction is the right relied on by the applicant. If the right relied on is a subjective right (and the applicant has an immediate, real and current interest in relying on it), the application falls within the jurisdiction of the ordinary courts. Whether the application is well-founded is another matter the resolution of which will have to take into account the particular status of the administrative authority.