



COMUNICADO DE PRENSA n° 17/26

Luxemburgo, 12 de febrero de 2026

Conclusiones del Abogado General en el asunto C-857/24 | daa y otros

Abogado General Campos Sánchez-Bordona: Un límite anual de pasajeros impuesto por una autoridad de ordenación del territorio puede tenerse en cuenta al asignar las franjas horarias en un aeropuerto con problemas de capacidad

En virtud del Reglamento relativo a la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios,¹ cuando se estime que un aeropuerto puede tener problemas de capacidad, debe ser designado como «aeropuerto coordinado». En estos aeropuertos, las compañías aéreas tienen que contar con una franja horaria asignada por un coordinador para aterrizar o despegar.² El aeropuerto de Dublín (Irlanda) tiene esta consideración desde 2007.

Los parámetros de coordinación para la asignación de franjas horarias deben determinarse dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes, así como los cambios que estos puedan sufrir.

En 2007 y 2008, la Agencia de ordenación del territorio irlandesa impuso como condición para autorizar la ampliación de las terminales 1 y 2 del aeropuerto un límite anual de 32 millones de pasajeros³.

En 2024, el gestor del aeropuerto estimó que ese límite podría alcanzarse por primera vez, o incluso rebasarse. Al elaborar los parámetros de coordinación que regirían en el aeropuerto durante el invierno de 2024 y el verano de 2025, la Autoridad de aviación de Irlanda (IAA) adoptó varias medidas para que no se sobrepasase dicho límite.⁴

El gestor del aeropuerto y varias compañías aéreas han recurrido ante el Tribunal Superior de Irlanda las decisiones sobre las medidas relativas al invierno de 2024 y al verano de 2025. Las compañías aéreas afectadas sostienen, por un lado, que el límite de 32 millones de pasajeros al año no es un condicionante técnico, operativo o medioambiental que deba tenerse en cuenta para elaborar los parámetros de coordinación. Por otro lado, aducen que la adjudicación de las denominadas «franjas horarias históricas»⁵ no puede verse comprometida, ya que se trata de un derecho adquirido de las compañías aéreas.⁶

El tribunal irlandés ha planteado al Tribunal de Justicia sus dudas sobre estos dos puntos. Además, desea saber si el gestor del aeropuerto estaría facultado para cerrarlo temporalmente con el fin de respetar ese límite anual.

En sus conclusiones presentadas hoy, el Abogado General Manuel Campos Sánchez-Bordona señala, en primer lugar, que **los factores** de orden técnico, operativo o medioambiental **que inciden en la capacidad aeroportuaria** no son sólo los de naturaleza física o material, como propugnan las compañías aéreas, sino **también los condicionantes jurídicos impuestos por las normas que inciden, directa o indirectamente, en la utilización del aeropuerto**.

En su opinión, **el respeto del límite de 32 millones de pasajeros al año** se encuadra entre los **condicionantes operativos**. **El hecho de que este condicionante proceda de una autoridad estatal encargada de la ordenación del territorio no lo priva de dicho carácter**. Lo decisivo es que restringe la «capacidad operativa» aeroportuaria. **Se trata pues de un factor pertinente para el análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo**.

En segundo lugar, el Abogado General considera que **las franjas históricas no constituyen derechos de propiedad, sino autorizaciones de uso de la infraestructura aeroportuaria**, cuyo otorgamiento no puede hacer abstracción de la capacidad del aeropuerto, definida en los parámetros de coordinación. **La supresión o la reducción de dichas franjas para respetar la capacidad del aeropuerto tampoco compromete la libertad de empresa.**

Por último, el Abogado General estima que la pregunta relativa a la facultad del gestor aeroportuario para ordenar el cierre del aeropuerto a fin de respetar el límite de 32 millones de pasajeros al año es inadmisible. En caso de que se considerase admisible, el Abogado General sostiene que **el cierre del aeropuerto** para cumplir una exigencia ya conocida con mucha antelación sería una **medida demasiado drástica** y perjudicial, no contemplada en el Reglamento. Este contiene mecanismos para evitarla.

RECUERDE: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

RECUERDE: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su lectura.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Tiene a su disposición imágenes de la lectura de las conclusiones en «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

¡Siga en contacto con nosotros!



¹ [Reglamento \(CEE\) nº 95/93](#) del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, en la versión dada por el [Reglamento \(UE\) 2022/2038](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de octubre de 2022, en lo que respecta a la flexibilización temporal de las normas de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos de la Unión a causa de una situación epidemiológica o de una agresión militar.

² Esto se aplica asimismo a cualquier otro operador de una aeronave y solo están exceptuados los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios.

³ La imposición este límite obedecía, por un lado, a tratar de desarrollar el aeropuerto de modo equilibrado, con las terminales 1 y 2 en la parte oriental y una tercera terminal, cuya construcción se propuso en 2006, en la parte occidental. Al estimarse que en ese momento la capacidad global del aeropuerto era de unos 45 millones de pasajeros por año, se acordó limitar la capacidad conjunta de las terminales 1 y 2. Por otro lado, respondía a restricciones de la capacidad de transporte en el área oriental del aeropuerto.

⁴ Aunque las dos terminales pueden acoger físicamente más de 32 millones de pasajeros por año sin obras de infraestructura adicionales, si ese límite se infringe, el gestor del aeropuerto puede ser sancionado.

⁵ Una compañía aérea puede seguir usando en una temporada ulterior la franja horaria que ya tenía asignada en una temporada anterior, si la ha utilizado correctamente.

⁶ El 4 de noviembre de 2024, el Tribunal Superior suspendió cautelarmente la ejecución de la decisión del verano de 2025. En consecuencia, el coordinador del aeropuerto pudo asignar a las compañías aéreas la totalidad de sus franjas horarias históricas para la temporada de verano de 2025.