



Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-857/24 | daa y otros

Comunicado de prensa n.º 149/26

Luxemburgo, 15 de octubre de 2026

Transporte aéreo: el límite máximo anual de pasajeros establecido por la autorización de acondicionamiento de un aeropuerto puede tenerse en cuenta a la hora de asignar franjas horarias a las compañías aéreas

Dicha limitación puede tener por efecto, excepcionalmente, impedir que una compañía aérea conserve las franjas horarias que utilizaba anteriormente

El Reglamento de la Unión por el que se fijan normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos ¹ se aplica, en particular, a los aeropuertos cuya capacidad es insuficiente para satisfacer la demanda de vuelos. En Dublín, cuyo aeropuerto se encuentra en esta situación, una compañía aérea debe obtener una franja horaria para poder utilizar la infraestructura necesaria para despegar y aterrizar en una fecha y hora determinadas. Antes de asignar las franjas horarias, la autoridad de aviación irlandesa determina, para cada temporada, los parámetros de coordinación que expresan toda la capacidad disponible del aeropuerto.

Las autorizaciones de acondicionamiento de las terminales del aeropuerto de Dublín concedidas por la agencia irlandesa competente en 2007 y 2008 imponen un límite de 32 millones de pasajeros por año. En 2024, las previsiones del órgano de gestión del aeropuerto indicaron que podría alcanzarse o incluso superarse ese límite. Para hacer frente a esta posibilidad, la autoridad de aviación irlandesa fijó límites máximos de pasajeros por temporada para los vuelos con origen y destino en dicho aeropuerto. La entidad que gestiona el aeropuerto y varias compañías aéreas han impugnado estas decisiones ante el Tribunal Superior de Irlanda.

Dado que el Reglamento de la Unión que regula las franjas horarias exige que los parámetros de asignación (o «parámetros de coordinación») se establezcan a partir de un análisis objetivo de la capacidad del aeropuerto, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes, el Tribunal Superior de Irlanda pregunta si el límite máximo de pasajeros establecido por las autorizaciones de acondicionamiento constituye uno de esos condicionantes, y si haberlo tenido en cuenta puede dar lugar a una reducción del número de franjas asignadas, incluso a compañías que ya las utilizaban.

En su sentencia de hoy, el Tribunal de Justicia responde que los parámetros de coordinación deben reflejar, en términos operativos, la capacidad total realmente disponible de un aeropuerto coordinado. Los condicionantes que deben tenerse en cuenta pueden ser de carácter jurídico: un límite máximo que figura en una autorización de acondicionamiento forma parte de dichos condicionantes si limita la capacidad operativa del aeropuerto, y la entidad que gestiona este debe respetarlo. En este contexto, es irrelevante que esa norma urbanística sea antigua o que la política que la originó haya cambiado.

Según las indicaciones del órgano jurisdiccional irlandés, el límite máximo aplicable a Dublín limita jurídicamente el número de pasajeros que puede acoger el aeropuerto. Ignorarlo podría dar lugar a que una parte de las franjas horarias asignadas no puedan ser utilizadas. El Tribunal de Justicia concluye que ese límite máximo debe tenerse en cuenta a la hora de determinar los parámetros de coordinación.

Por otro lado, en el Reglamento de la Unión que regula las franjas horarias se da prioridad, en determinadas condiciones, a las compañías que ya han utilizado regularmente una serie de franjas horarias. Estas franjas, denominadas «históricas»,

favorecen la estabilidad de las operaciones aéreas. Su asignación para la siguiente temporada equivalente depende, no obstante, de la capacidad disponible: en consecuencia, la prioridad no garantiza su renovación automática.

Así, tener en cuenta un límite máximo de pasajeros puede dar lugar, **excepcionalmente**, a que algunas series de franjas horarias históricas, o una parte de estas, no se reasignen a las compañías que normalmente tendrían derecho a ellas, en principio. El Tribunal de Justicia señala también que, dado su carácter temporal y de derecho no adquirido definitivamente, estas franjas horarias no constituyen un derecho de propiedad en el sentido de la Carta de los Derechos Fundamentales.

El Tribunal Superior de Irlanda deberá resolver los recursos interpuestos contra las decisiones relativas al aeropuerto de Dublín a la luz de esta interpretación del Derecho de la Unión.

RECUERDE: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, pregunten al Tribunal de Justicia de la Unión Europea acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o de la validez de un acto de la Unión.

El Tribunal General es competente para conocer de las peticiones de decisión prejudicial comprendidas exclusivamente en las siguientes materias: 1) el sistema común del impuesto sobre el valor añadido (IVA); 2) los impuestos especiales; 3) el código aduanero; 4) la clasificación arancelaria de las mercancías en la nomenclatura combinada; 5) la compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque o de retraso o cancelación de los servicios de transporte, o 6) el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. El Tribunal de Justicia es competente para conocer de todas las demás peticiones de decisión prejudicial.

Ni el Tribunal de Justicia ni el Tribunal General resuelven el litigio nacional. Compete al tribunal nacional resolverlo de conformidad con la resolución del Tribunal de Justicia o del Tribunal General. Dicha resolución vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, que no vincula al Tribunal de Justicia. La exposición de los hechos y del marco jurídico se refiere al momento pertinente y se basa en los autos del asunto.

El [texto íntegro y, en su caso, el resumen](#) de la sentencia se publican en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

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

Tiene a su disposición imágenes del pronunciamiento de la sentencia en «[Curia Web TV](#)» y en «[European Broadcasting Service](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

¡Siga en contacto con nosotros!



¹ [Reglamento \(CEE\) n.º 95/93](#) del Consejo, de 18 de enero de 1993, por el que se establecen normas comunes relativas a la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Comunidad, en su versión modificada por el [Reglamento \(CE\) n.º 793/2004](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004.