Edición provisional

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)

de 15 de octubre de 2026 (*)

« Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CEE) n.º 95/93 — Asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea — Artículo 6 — Parámetros de coordinación — Determinación habida cuenta de los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes — Normas urbanísticas — Límite del número anual de pasajeros aéreos — Artículo 8 — Procedimiento de asignación de franjas horarias — Franjas horarias históricas — Derechos adquiridos — Artículos 16 y 17 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea »

En el asunto C-857/24,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la High Court (Tribunal Superior, Irlanda), mediante resolución de 11 de diciembre de 2024, recibida en el Tribunal de Justicia el 11 de diciembre de 2024, en el procedimiento entre

daa plc, anteriormente Dublin Airport Authority plc,

Aer Lingus Ltd,

Ryanair Designated Activity Company,

Air Transport Association of America Inc., trading as Airlines for America,

Delta Air Lines Inc.,

JetBlue Airways Corporation,

United Airlines Inc.,

Emerald Airlines Ireland Limited

e

Irish Aviation Authority,

Airport Coordination Limited,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, el Sr. K. Lenaerts, Presidente del Tribunal de Justicia, en funciones de Juez de la Sala Segunda, y los Sres. Z. Csehi (Ponente), M. Gavalec y F. Schalin, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Campos Sánchez-Bordona;

Secretaria: Sra. C. Strömholm, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 25 de noviembre de 2025;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de daa plc, por la Sra. A. Carroll, SC, el Sr. P. Gallagher, SC, el Sr. B. Kennedy, SC, y el Sr. F. Valentine, SC, y las Sras. E. Synnott, BL, y N. Dunleavy, Solicitor;

– en nombre de Aer Lingus Ltd, por la Sra. S. Murray, SC, y los Sres. C. Quinn, BL, N. Keeling y K. Mulligan, Solicitors;

– en nombre de Ryanair Designated Activity Company, por el Sr. F. Crean, SC, el Sr. M. Hayden, SC, el Sr. J. Kenny, BL, las Sras. C. Callan y E. Mulconry y el Sr. C. O'Shaughnessy, Solicitors;

– en nombre de Air Transport Association of America Inc., trading as Airlines for America, Delta Air Lines Inc., JetBlue Airways Corporation y United Airlines Inc., por la Sra. E. Egan McGrath, SC, los Sres. D. McGrath, SC, y B. Doherty, BL, la Sra. D. Conaghan, y los Sres. R. Willis, P. Woods, Solicitors, y P. Frühling, abogado;

– en nombre de la Irish Aviation Authority, por la Sra. M. Gray, SC, los Sres. E. McCullough, SC, F. Kieran y M. Murphy, BL, la Sra. C. McLoughlin y el Sr. N. Michel, Solicitors;

– en nombre de Irlanda, por la Sra. M. Browne, Chief State Solicitor, y el Sr. T. Breen, en calidad de agentes, asistidos por la Sra. C. Donnelly, SC, y el Sr. C. Ó Néill, BL;

– en nombre del Gobierno neerlandés, por las Sras. M. K. Bulterman y C. S. Schillemans, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. J. Samnadda, B. Sasinowska y N. Yerrell, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 12 de febrero de 2026;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 6, apartado 1, Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO 1993, L 14, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004 (DO 2004, L 138, p. 50) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 95/93»), en relación con los artículos 16 y 17 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre daa plc, anteriormente Dublin Airport Authority plc, Aer Lingus Ltd, Ryanair Designated Activity Company, Air Transport Association of America Inc., Delta Air Lines Inc., JetBlue Airways Corporation, United Airlines Inc. y Emerald Airlines Ireland Limited, por una parte, y la Irish Aviation Authority (autoridad de aviación irlandesa, Irlanda) (en lo sucesivo, «IAA») y Airport Coordination Limited (en lo sucesivo, «ACL»), por otra, en relación con la determinación, por la IAA, de los parámetros de coordinación del aeropuerto de Dublín (Irlanda) para la temporada de invierno 2024/2025 y la temporada de verano de 2025.

Marco jurídico

Reglamento n.º 95/93

3 Los considerandos primero, segundo y noveno del Reglamento n.º 95/93 tienen el siguiente tenor:

«Considerando que existe un desequilibrio creciente entre la expansión del sistema de transporte aéreo europeo y la disponibilidad de las infraestructuras aeroportuarias adecuadas para hacer frente a la demanda y que, por consiguiente, existe un número cada vez mayor de aeropuertos saturados en la Comunidad;

Considerando que la asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados debería basarse en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias;

[…]

Considerando que el sistema actual contempla los derechos adquiridos».

4 A tenor del artículo 2 de este Reglamento, titulado «Definiciones»:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) “franja horaria”: el permiso dado por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en una fecha y hora determinadas asignadas por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto coordinado;

[…]

d) “período de programación de horarios”: la estación de verano o de invierno, utilizada en la programación horaria de las compañías aéreas;

[…]

g) “aeropuerto coordinado”: un aeropuerto en el cual, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tienen que tener una franja horaria asignada por un coordinador, con excepción de los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios;

[…]

k) “serie de franjas horarias”: como mínimo cinco franjas horariassolicitadas para un período de programación a la misma hora, regularmente, el mismo día de la semana, y asignada de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;

[…]

m) “parámetros de coordinación”: la expresión en términos operativos de toda la capacidad disponible en un aeropuerto para asignarla en franjas durante cada período de coordinación, que reflejará todos los factores técnicos, operativos y medioambientales que influyen en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y de sus subsistemas.»

5 El artículo 3 de dicho Reglamento, titulado «Condiciones para la coordinación aeroportuaria», dispone en su apartado 5:

«En caso de que existan problemas de capacidad para al menos un período de programación, el Estado miembro se encargará de que el aeropuerto sea designado como coordinado durante los períodos correspondientes solamente si:

a) las insuficiencias son de naturaleza tan grave que no pueden evitarse retrasos significativos en el aeropuerto y

b) no hay posibilidades de resolver esos problemas a corto plazo.»

6 El artículo 6 del mismo Reglamento, titulado «Parámetros de coordinación», dispone en su apartado 1:

«En los aeropuertos coordinados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros para la asignación de franjas horarias dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir.

Para ello, se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico del aeropuerto, el grado probable de congestión del espacio aéreo durante el período de coordinación y la situación de la capacidad.

Los parámetros se comunicarán al coordinador del aeropuerto con la debida antelación, antes de que tenga lugar la asignación inicial de franjas horarias, con vistas a las conferencias de programación de horarios.»

7 El artículo 8 del Reglamento n.º 95/93, titulado «Procedimiento de asignación de franjas horarias», establece en sus apartados 1 a 3:

«1. Las series de franjas horarias se asignarán, partiendo del fondo de reserva de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante el período de programación de horarios solicitado. Una vez terminado este período, las franjas horarias deberán devolverse a la reserva de franjas horarias según lo previsto en el artículo 10.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 8 *bis* y 9, el artículo 10, apartado 1, y el artículo 14, el apartado 1 del presente artículo no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones:

– una serie de franjas horarias ha sido utilizada por una compañía aérea para explotar servicios aéreos regulares y servicios no regulares programados, y

– dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

En tal caso, esa serie de franjas horarias dará derecho a la compañía aérea a la misma serie de franjas horarias en el siguiente período equivalente de programación de horarios, siempre que dicha compañía aérea lo solicite en el plazo a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 7.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, en particular a los servicios regulares y a los servicios no regulares programados. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.»

8 El artículo 8 *bis* de este Reglamento, titulado «Movilidad de franjas horarias», dispone en sus apartados 1 y 2:

«1. Las franjas horarias podrán:

a) ser transferidas por una compañía aérea de una ruta a otra o de un tipo de servicio explotado a otro siempre que las siga explotando ella misma;

b) transferirse

i) entre empresas matrices y filiales, y entre filiales de la misma empresa matriz,

ii) como parte de la adquisición del control del capital de una compañía aérea,

iii) en el caso de una adquisición total o parcial, cuando las franjas estén directamente relacionadas con la compañía aérea adquirida;

c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas.

2. Las transferencias e intercambios mencionados en el apartado 1 deberán notificarse al coordinador y no tendrán efecto antes de que este los confirme de manera expresa. El coordinador rehusará confirmar las transferencias o intercambios cuando estos no sean conformes a los requisitos del presente Reglamento y cuando no tenga la certeza de que:

a) las operaciones aeroportuarias no sufren perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales;

[…]»

9 El artículo 8 *ter* de dicho Reglamento, titulado «Exclusión de reclamaciones de indemnización», tiene el siguiente tenor:

«El derecho a las series de franjas que se establece en el apartado 2 del artículo 8 no podrá justificar ninguna reclamación de indemnización por cualquier limitación, restricción o supresión del mismo que pueda imponerse en virtud de la legislación comunitaria, en particular en aplicación de las normas del Tratado referentes al transporte aéreo. El presente Reglamento no afectará a las facultades de las autoridades públicas de exigir la transferencia de franjas entre compañías aéreas y de decidir el modo en que estas se asignan en virtud del derecho nacional en materia de competencia o de los artículos [101 TFUE o 102 del TFUE] o del Reglamento (CEE) n.º 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas [(DO 1989, L 395, p. 1, y corrección de errores en DO 1990, L 257, p. 13)]. Tales transferencias no podrán dar lugar a compensación económica.»

10 El artículo 10 del Reglamento n.º 95/93, titulado «Fondo de reserva de franjas horarias», dispone en sus apartados 1, 2 y 4:

«1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias que no se hayan asignado en aplicación de los apartados 2 y 4 del artículo 8. Toda la nueva capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al apartado 3 del artículo 3 pasará al fondo de reserva.

2. La asignación de una serie de franjas a una compañía aérea para la prestación de un servicio regular o de un servicio no regular programado no le dará derecho a la misma serie de franjas en el siguiente período de programación equivalente, a menos que la compañía aérea pueda demostrar, a satisfacción del coordinador, que la ha utilizado, según lo autorizado por este, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

[…]

4. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al 80 %, todas las franjas que constituyan la serie se colocarán en el fondo de reserva, salvo que se demuestre que no se han utilizado por alguno de los motivos siguientes:

a) circunstancias imprevisibles e inevitables ajenas al control de la compañía aérea, que tengan como consecuencia:

– una inmovilización del tipo de aeronave generalmente utilizado para efectuar el servicio aéreo en cuestión;

– el cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo;

– una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos comunitarios relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente;

[…]»

Reglamento n.º 793/2004

11 Los considerandos 2, 8 y 9 del Reglamento n.º 793/2004 exponen:

«(2) La experiencia ha demostrado que el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo […] para conseguir que se use de forma más completa y flexible la capacidad limitada de los aeropuertos congestionados.

[…]

(8) También es necesario precisar que se debe considerar que la asignación de franjas horarias otorga a las compañías aéreas el permiso para acceder a las instalaciones aeroportuarias para aterrizar y despegar en fechas y horas determinadas durante el período por el que ha sido concedido el permiso. Se debe examinar la necesidad de elaborar normas y procedimientos para la coordinación de franjas aeroportuarias y aeroviarias.

(9) No obstante, a fin de garantizar la estabilidad de las operaciones, el sistema existente prevé la reasignación de franjas horarias con precedencia histórica establecida (“derechos adquiridos”) a las compañías aéreas ya establecidas. Con objeto de fomentar las operaciones de carácter regular en los aeropuertos coordinados, es necesario establecer que los derechos adquiridos se refieran a series de franjas horarias. Al mismo tiempo, los Estados miembros deben poder tener en cuenta, en la determinación de los parámetros de capacidad, las restricciones de carácter operativo y medioambiental.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

12 El aeropuerto de Dublín, designado desde 2007 como «aeropuerto coordinado», en el sentido del artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 95/93, es propiedad de daa, que es la entidad que lo explota.

13 Los parámetros para la asignación de franjas horarias en el aeropuerto de Dublín vienen determinados por la IAA, un organismo regulador encargado de la ejecución y la supervisión del cumplimiento por parte de Irlanda de las obligaciones que le impone dicho Reglamento. La asignación de franjas horarias en el aeropuerto de Dublín corre a cargo de la ACL, que es el coordinador independiente designado en virtud de dicho Reglamento.

14 Mediante resolución de 29 de agosto de 2007, la An Bord Pleanála (Agencia de Ordenación del Territorio, Irlanda) concedió, a raíz de una evaluación de impacto ambiental realizada de conformidad con la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO 1985, L 175, p. 40), una autorización para una nueva terminal 2 en dicho aeropuerto.

15 Dicha autorización establecía, en particular, la siguiente condición: «la capacidad conjunta autorizada de la terminal 2 y la terminal 1 no superará los 32 millones de pasajeros al año, salvo que se permita otra cosa mediante la concesión de una autorización adicional. Motivo: las políticas y los objetivos del Plan de Área Local del Aeropuerto de Dublín y las restricciones de capacidad (transporte) en el área oriental» (en lo sucesivo, «condición 32 mppa»).

16 Mediante una resolución de 10 de enero de 2008, también se concedió una autorización urbanística para la ampliación de la terminal 1 de dicho aeropuerto, sin perjuicio, en particular, de la condición 32 mppa.

17 En 2024, las previsiones realizadas por daa indicaron que, por primera vez, podría alcanzarse o incluso superarse el límite máximo de 32 millones de pasajeros al año establecido por la condición 32 mppa.

18 Los días 7 de mayo y 10 de octubre de 2024, la IAA publicó decisiones relativas, respectivamente, a los parámetros de coordinación para la temporada de invierno 2024/2025 y la temporada de verano de 2025. Para hacer frente a la alta probabilidad de que el número anual de pasajeros superara ese límite y, por lo tanto, ya no respetara la condición 32 mppa, estas decisiones fijaban límites máximos de pasajeros por temporada para los vuelos con origen o destino en el aeropuerto de Dublín.

19 Al considerarse perjudicados por dichas decisiones, daa y algunos transportistas aéreos interpusieron recursos contra ellas ante la High Court (Tribunal Superior, Irlanda), que es el órgano jurisdiccional remitente. Mediante auto de 4 de noviembre de 2024, este órgano jurisdiccional suspendió el límite máximo por temporada que figuraba en la resolución de 10 de octubre de 2024 relativa a la temporada de verano de 2025 hasta que resolviera dichos recursos o adoptara un nuevo auto. No ha resultado controvertido entre las partes que, de no haber existido tal suspensión, la ACL no habría podido acceder

a todas las solicitudes de franjas horarias presentadas por las compañías aéreas para esa temporada, de modo que no se habrían asignado determinadas series de franjas horarias a las que normalmente tendrían derecho las compañías aéreas en virtud del artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 95/93.

20 El órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre la interpretación del artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 y, en particular, sobre la articulación entre este Reglamento y las normas urbanísticas, resultantes en parte de un procedimiento regido por el Derecho de la Unión. En particular, necesita que se dilucide si un límite máximo anual de pasajeros previsto en una autorización de acondicionamiento de la infraestructura de un aeropuerto coordinado forma parte de los «condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes», en el sentido de dicha disposición, y si la referida disposición se opone a que la toma en consideración de tal límite máximo pueda dar lugar a que no se renueven las series de franjas horarias a las que normalmente tendrían derecho las compañías en virtud del artículo 8, apartado 2, del citado Reglamento, o incluso al cierre temporal del aeropuerto.

21 En tales circunstancias, la High Court (Tribunal Superior) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Puede una autoridad nacional competente, a la hora de determinar los parámetros relativos a la asignación de franjas horarias en un aeropuerto coordinado con arreglo al artículo 6, apartado 1, del [Reglamento n.º 95/93], tener en cuenta las autorizaciones concedidas por la autoridad de planificación pertinente conforme al código nacional de planificación en relación con dicho aeropuerto, que imponen condiciones en virtud de las cuales, en particular, la "capacidad conjunta" de las terminales del aeropuerto no deberá superar un determinado límite anual de pasajeros, y en las cuales el motivo expuesto para imponer las condiciones fue "las políticas y los objetivos del Plan de área local del aeropuerto de Dublín y las restricciones de capacidad (transporte) en el área oriental"? ¿Constituyen tales condiciones un "condicionante técnico, operativo o medioambiental pertinente" en el sentido del artículo 6, apartado 1? ¿Forman parte del análisis objetivo de la situación de la capacidad en el aeropuerto a efectos del [citado] artículo 6, apartado 1?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial, ¿permiten el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 y, en la medida en que sean pertinentes, los artículos 16 y 17 de la [Carta], que los Estados miembros determinen los parámetros relativos a la asignación de franjas horarias en un aeropuerto coordinado para un determinado período de programación de horarios de manera que no se asignen algunas series de franjas horarias (o algunos de sus componentes) a las que, en otro caso, las compañías aéreas tendrían derecho en virtud del artículo 8, apartado 2, [de dicho Reglamento]?

3) Si se suscitase esta cuestión como consecuencia estricta de las respuestas del Tribunal de Justicia a las cuestiones primera y segunda, ¿prohíbe el Reglamento [n.º 95/93] a los organismos de gestión de un aeropuerto, en el sentido de dicho Reglamento, adoptar medidas unilaterales para cerrar el aeropuerto durante un período, a fin de impedir la utilización de franjas horarias que han sido asignadas por el coordinador del aeropuerto con vistas a evitar un incumplimiento del límite anual de pasajeros del tipo mencionado en la primera cuestión prejudicial?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión

22 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 debe interpretarse en el sentido de que las condiciones que figuran en las autorizaciones de acondicionamiento de la infraestructura de un aeropuerto coordinado y que imponen el respeto de un límite máximo anual de pasajeros en ese aeropuerto pueden constituir condicionantes técnicos, operativos o medioambientales pertinentes, en el sentido de dicha disposición, que pueden tenerse en cuenta al determinar los parámetros de coordinación.

23 Los parámetros de coordinación constituyen un elemento clave para la asignación de franjas horarias. Según el artículo 6, apartado 1, párrafo primero, de este Reglamento, en un aeropuerto coordinado dichos parámetros se determinan dos veces al año, «teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir». Además, según el artículo 6, apartado 1, párrafo segundo, del citado Reglamento, para ello «se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico del aeropuerto, el grado probable de congestión del espacio aéreo durante el período de coordinación y la situación de la capacidad».

24 El concepto de «parámetros de coordinación» se define en el artículo 2, letra m), del mismo Reglamento como «la expresión en términos operativos de toda la capacidad disponible en un aeropuerto para asignarla en franjas durante cada período de coordinación, que reflejará todos los factores técnicos, operativos y medioambientales que influyen en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y de sus subsistemas».

25 Ni el tenor del artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 ni la definición que figura en el artículo 2, letra m), de este indican expresamente si las autorizaciones de acondicionamiento de la infraestructura de un aeropuerto coordinado pueden constituir condicionantes o factores técnicos, operativos o medioambientales, en el sentido de estas disposiciones.

26 Pues bien, de su tenor y, en particular, del empleo, respectivamente, de las expresiones «todos los condicionantes […] pertinentes» y «todos los factores» se infiere que dichas disposiciones están formuladas de manera amplia. De este modo, pueden abarcar todos los condicionantes y todos los factores técnicos, operativos y medioambientales, cualesquiera que sean, con independencia de las razones, en su caso de orden político, que los originaron y de su naturaleza física o jurídica, según el caso.

27 Además, de la referencia, en el artículo 6, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento n.º 95/93, a la necesidad de un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta, en particular, la «situación de la capacidad», así como de la definición, en el artículo 2, letra m), de dicho Reglamento, de los parámetros de coordinación en el sentido de que expresan, en términos operativos, «toda la capacidad disponible» para la asignación de franjas horarias, se infiere que la capacidad de un aeropuerto coordinado constituye el criterio principal para la determinación de los parámetros de coordinación.

28 De ello se sigue que la determinación de esos parámetros debe basarse, con arreglo al artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93, en todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales que influyan en la capacidad aeroportuaria del aeropuerto de que se trate y que deban ser respetados por el responsable de la gestión de este. Así, forma parte de tales condicionantes un elemento de orden jurídico, que restringe la capacidad operacional del aeropuerto coordinado imponiendo un límite anual de pasajeros fijado en una autorización de acondicionamiento de la infraestructura de ese aeropuerto.

29 Por otra parte, esta interpretación se ve corroborada por el artículo 3, apartado 5, de dicho Reglamento, del que se desprende que son los problemas de capacidad para un período de programación o, más concretamente, las insuficiencias de naturaleza tan grave que no pueden evitarse retrasos significativos en el aeropuerto y no hay posibilidades de resolver esos problemas a corto plazo, lo que conduce a la designación de un aeropuerto como coordinado. Esta designación tiene como consecuencia que, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tienen que tener una franja horaria asignada, la cual constituye, según el artículo 2, letra a), de ese Reglamento, la autorización para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en una fecha y hora determinadas, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto coordinado. Este régimen de coordinación sirve para garantizar el uso más eficaz posible de la capacidad de los aeropuertos coordinados.

30 Así, dicho régimen de coordinación se inscribe en los objetivos generales del Reglamento n.º 95/93. En efecto, este fue adoptado, como se desprende de su primer considerando, debido al número cada vez mayor de aeropuertos saturados y tiene como objetivo, reflejado en su segundo considerando, lograr

que la asignación de franjas horarias en esos aeropuertos se base en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias.

31 A la vista de estos elementos, una interpretación del artículo 6, apartado 1, de dicho Reglamento en el sentido de que excluye del concepto de «condicionantes», en el sentido de esta disposición, medidas de ordenación del territorio que influyan en la capacidad aeroportuaria tendría como consecuencia que los parámetros de coordinación no reflejaran fielmente la capacidad real del aeropuerto de que se trate, en contradicción con estos objetivos generales.

32 En tal supuesto, la utilidad del procedimiento de determinación de los parámetros de coordinación previsto en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 podría resultar considerablemente debilitada. En efecto, la autoridad competente estaría obligada a asignar franjas horarias sabiendo al mismo tiempo que, desde la fecha de su asignación, no podrá utilizarse una parte de esas franjas, precisamente por la existencia de otros condicionantes que las autoridades aeroportuarias deben respetar, pero que no se tuvieron en cuenta para la determinación de esos parámetros. La incoherencia resultante sería perjudicial para la buena gestión de las franjas horarias y, por consiguiente, para la realización de los objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 95/93.

33 En el presente asunto, de las explicaciones facilitadas por el órgano jurisdiccional remitente se deduce que la condición 32 mppa influye en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria, puesto que fija un límite jurídicamente vinculante al número de pasajeros que pueden ser acogidos anualmente en el aeropuerto de Dublín. De este modo, puede determinar, en términos operativos, la capacidad total disponible en ese aeropuerto para asignarla en franjas horarias, de suerte que forma parte de los condicionantes que deben tenerse en cuenta a efectos de determinar los parámetros de coordinación, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93.

34 A la vista de lo anterior, teniendo en cuenta las consideraciones expuestas en el apartado 26 de la presente sentencia, poco importa que se trate de una norma urbanística relativamente antigua o de una medida que constituya la expresión de una orientación política que haya evolucionado posteriormente. Lo que importa es si tal norma o medida influye o no en la capacidad aeroportuaria del aeropuerto de que se trate y si debe ser o no respetada por el órgano de gestión de dicho aeropuerto.

35 Del mismo modo, la diferenciación establecida por algunas compañías aéreas entre el flujo de pasajeros, por un lado, y la capacidad de un aeropuerto, por otro, en el sentido de que la condición 32 mppa se refiere y limita el flujo de pasajeros y no la capacidad aeroportuaria del aeropuerto de Dublín, carece de pertinencia a la luz del Reglamento n.º 95/93. En efecto, ya se trate de flujos o de capacidad, esta condición limita de manera jurídicamente vinculante el número de pasajeros que ese aeropuerto puede acoger.

36 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 debe interpretarse en el sentido de que las condiciones que figuran en las autorizaciones de acondicionamiento de la infraestructura de un aeropuerto coordinado y que imponen el respeto de un límite máximo anual de pasajeros en ese aeropuerto pueden constituir condicionantes técnicos, operativos o medioambientales pertinentes, en el sentido de dicha disposición, que deben ser tenidos en cuenta para determinar los parámetros de coordinación.

Segunda cuestión

37 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 y, en su caso, los artículos 16 y 17 de la Carta deben interpretarse en el sentido de que la determinación de los parámetros de asignación de franjas horarias en un aeropuerto coordinado para un período de programación de horarios concreto, con arreglo a dicho artículo 6, apartado 1, puede tener por efecto que determinadas series de franjas horarias o una parte de ellas no se asignen a compañías aéreas que, en principio, tendrían derecho a ello en virtud del artículo 8, apartado 2, del citado Reglamento.

38 Por lo que se refiere, para comenzar, a la interpretación del artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93, procede recordar de entrada que, como se desprende de la respuesta dada a la primera

cuestión prejudicial, esta disposición regula la determinación de los parámetros de coordinación. En cambio, dicha disposición no trata de la asignación de franjas horarias. El procedimiento de asignación de estas últimas se especifica, por su parte, en el artículo 8 del mismo Reglamento.

39 Además, el concepto de «franja horaria» se define, en el artículo 2, letra a), del Reglamento n.º 95/93, como «el permiso dado por un coordinador de conformidad con [este] Reglamento para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en una fecha y hora determinadas asignadas por un coordinador de conformidad con [dicho] Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto coordinado».

40 Según el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93, las series de franjas horarias, en el sentido del artículo 2, letra k), de este Reglamento, se asignan, partiendo del fondo de reserva de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante un período de programación de horarios dado. Una vez terminado este período, las franjas horarias deben devolverse al fondo de reserva conforme al artículo 10 del citado Reglamento.

41 No obstante, con arreglo al artículo 10, apartado 1, del mismo Reglamento, no se incluyen en dicho fondo de reserva las series de franjas horarias denominadas «históricas», es decir, las que se asignaron a una compañía aérea para la explotación de un servicio aéreo regular o de un servicio aéreo no regular programado y que se ha demostrado han sido utilizadas por esa compañía aérea como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que habían sido asignadas. Según el artículo 8, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento n.º 95/93, tal serie de franjas horarias históricas «dará derecho a la compañía aérea a la misma serie de franjas horarias en el siguiente período equivalente de programación de horarios» a petición de dicha compañía aérea.

42 Cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, el artículo 8, apartado 3, de este Reglamento establece que, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10 del mismo Reglamento, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, en particular a los servicios regulares y a los servicios no regulares programados. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año. Este régimen se aplica a todas las franjas horarias, incluidas las históricas.

43 Por lo que se refiere, más concretamente, a las franjas horarias históricas, el Reglamento n.º 95/93 establece además, en su artículo *8 ter*, que el derecho a las series de tales franjas horarias no podrá justificar ninguna reclamación de indemnización por cualquier limitación, restricción o supresión del mismo que pueda imponerse en virtud del Derecho de la Unión. Por otra parte, dicho artículo 8 *ter* establece que el Reglamento n.º 95/93 no afectará a las facultades de las autoridades públicas de exigir la transferencia de franjas entre compañías aéreas y de decidir el modo en que estas se asignan en determinadas situaciones e indica que tales transferencias no podrán dar lugar a compensación económica.

44 A la luz de estas disposiciones, resulta, en primer lugar, que la asignación de franjas horarias confiere a la compañía aérea interesada un permiso para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria con fines de aterrizaje y despegue.

45 En efecto, las franjas horarias se asignan para períodos de programación de horarios determinados, al término de los cuales, o bien se devuelven a la reserva de franjas horarias o, si se cumplen las condiciones necesarias a tal efecto, se reasignan a la misma compañía aérea que las utilizaba en el período de programación de horarios anterior. Así, su validez está limitada en el tiempo, no solo por lo que respecta a las franjas horarias de reserva, sino también por lo que respecta a las franjas horarias históricas, toda vez que no permanecen a disposición de la compañía aérea que las utilizaba durante el período de programación de horarios anterior, sino que deben ser reasignadas a dicha compañía para que pueda explotarlas durante el período de programación siguiente.

46 En segundo lugar, también se desprende de las disposiciones citadas en los apartados 39 a 43 de la presente sentencia, y en particular del artículo 8, apartado 3, del Reglamento n.º 95/93, que la asignación de franjas horarias, incluida la de las series de franjas horarias históricas, depende

necesariamente de la disponibilidad suficiente de franjas durante el período de programación de que se trate. Pues bien, esta disponibilidad se rige por los parámetros de coordinación, que determinan, sobre la base de un análisis objetivo de la situación en el aeropuerto de que se trate, a los efectos del artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93, la capacidad de dicho aeropuerto.

47 Tal interpretación no queda desvirtuada por el hecho de que, en el considerando 9 del Reglamento n.º 793/2004, se designe a las series de franjas horarias históricas «derechos adquiridos».

48 En efecto, del sistema general del Reglamento n.º 95/93, y en particular de las disposiciones citadas en los apartados 39 a 43 de la presente sentencia, se desprende que, mediante dicho Reglamento, el legislador de la Unión simplemente quiso garantizar, en aras de la estabilidad de las operaciones en los aeropuertos coordinados, una prioridad en la asignación de franjas horarias a las compañías aéreas en cuestión frente a otros operadores, sin conferir a las compañías aéreas un derecho a mantener las series de franjas horarias históricas ni un derecho a su renovación automática.

49 El considerando 9 del Reglamento n.º 793/2004 refleja este objetivo de estabilidad de las operaciones respetando los límites de la capacidad aeroportuaria de un aeropuerto coordinado. En este sentido, indica, de hecho, que, «a fin de garantizar la estabilidad de las operaciones, el sistema existente prevé la reasignación de franjas horarias con precedencia histórica establecida ("derechos adquiridos") a las compañías aéreas ya establecidas», precisando al mismo tiempo que «los Estados miembros deben poder tener en cuenta, en la determinación de los parámetros de capacidad, las restricciones de carácter operativo y medioambiental».

50 A la vista de lo anterior, debe concluirse que la determinación de los parámetros de asignación de franjas horarias en un aeropuerto coordinado para un período de programación de horarios concreto, de conformidad con el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93, puede tener por efecto, excepcionalmente, que algunas series de franjas horarias históricas no se asignen a una compañía aérea que presentó una solicitud con arreglo al artículo 8, apartado 2, del citado Reglamento.

51 Seguidamente, procede abordar las dudas del órgano jurisdiccional remitente respecto de los artículos 16 y 17 de la Carta, también mencionados en la segunda cuestión prejudicial.

52 No obstante, en lo atinente al artículo 16 de la Carta, el órgano jurisdiccional remitente no ha expuesto las razones por las que es necesaria una interpretación de ese artículo para poder emitir su fallo, de suerte que no ha lugar a interpretar el citado artículo 16.

53 En cuanto al artículo 17 de la Carta, de reiterada jurisprudencia se desprende que la protección otorgada por este artículo tiene por objeto derechos que tengan un valor patrimonial de los que derive, teniendo en cuenta el ordenamiento jurídico de que se trate, una posición jurídica adquirida que permita a su titular ejercitar esos derechos de modo autónomo y en su propio beneficio. Así pues, es necesario verificar si la situación de que se trata en el asunto principal atañe a un derecho con un valor patrimonial y del que derive una posición jurídica adquirida que permita a su titular ejercitar ese derecho del mencionado modo autónomo (véase, en este sentido, la sentencia de 5 de septiembre de 2024, Novo Banco y otros, C-498/22 a C-500/22, EU:C:2024:686, apartados 109 y 110).

54 En el presente asunto, procede considerar que, habida cuenta de las características de las franjas horarias recordadas en los apartados 39 a 49 de la presente sentencia, no cabe asimilar el derecho conferido por el artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 95/93 a un «derecho a la propiedad» en el sentido de dicho artículo 17, dado su carácter temporal y de derecho no adquirido definitivamente. En efecto, tal carácter excluye la posibilidad de que el titular de franjas horarias históricas ejerza sobre ellas derechos de carácter patrimonial de modo autónomo y en su propio beneficio.

55 Esta conclusión resulta corroborada, por otra parte, por el artículo 8 *bis* del Reglamento n.º 95/93, en virtud del cual las franjas horarias disfrutan de cierta «movilidad». Dicho artículo 8 *bis* permite la transferencia y el intercambio de franjas horarias en los supuestos que enumera de manera taxativa en su apartado 1, precisando al mismo tiempo, en su apartado 2, que tales transferencias o intercambios no tendrán efecto antes de que el coordinador del aeropuerto los confirme de manera expresa, lo cual será denegado, en particular, cuando el coordinador no tenga la certeza de que las operaciones aeroportuarias no sufrirán perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos y

medioambientales. No obstante, del sistema del referido artículo 8 *bis*, en relación con el artículo 8 del mismo Reglamento, resulta que las transferencias e intercambios que autoriza se refieren a las franjas horarias asignadas para un mismo período de programación, no estableciendo dicho Reglamento ningún mecanismo que permita transferir o intercambiar franjas entre dos períodos de programación de horarios distintos.

56 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93 debe interpretarse en el sentido de que la determinación de los parámetros de asignación de franjas horarias en un aeropuerto coordinado para un período de programación de horarios concreto, con arreglo a dicha disposición, puede tener por efecto que algunas series de franjas horarias o una parte de ellas no se asignen a compañías aéreas que, en principio, tendrían derecho a ello en virtud del artículo 8, apartado 2, del citado Reglamento.

Tercera cuestión

57 Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el Reglamento n.º 95/93 se opone a que el organismo de gestión de un aeropuerto, en el sentido de dicho Reglamento, adopte medidas para cerrar ese aeropuerto durante cierto tiempo, con el fin de impedir que la explotación de las franjas horarias asignadas por el coordinador tenga como consecuencia que deje de cumplirse una condición como la condición 32 mppa.

58 Esta cuestión se plantea para el supuesto de que sea necesario examinarla a la vista de las respuestas a las cuestiones prejudiciales primera y segunda.

59 Pues bien, de estas respuestas se deduce que, a la hora de la asignar las franjas horarias, deben tenerse en cuenta condicionantes tales como la condición 32 mppa, y que tales condicionantes pueden tener como consecuencia que ya no puedan asignarse algunas series de franjas horarias. Así pues, no se suscita la situación planteada en la tercera cuestión prejudicial.

60 Por consiguiente, no ha lugar a responder a la tercera cuestión.

Costas

61 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) declara:

1) El artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 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 modificada por el Reglamento (CE) n.º 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004,

debe interpretarse en el sentido de que

las condiciones que figuran en las autorizaciones de acondicionamiento de la infraestructura de un aeropuerto coordinado y que imponen el respeto de un límite máximo anual de pasajeros en ese aeropuerto pueden constituir condicionantes técnicos, operativos o medioambientales pertinentes, en el sentido de dicha disposición, que deben ser tenidos en cuenta para determinar los parámetros de coordinación.

2) El artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 95/93, en su versión modificada por el Reglamento n.º 793/2004,

debe interpretarse en el sentido de que

la determinación de los parámetros de asignación de franjas horarias en un aeropuerto coordinado para un período de programación de horarios concreto, con arreglo a dicha disposición, puede tener por efecto que algunas series de franjas horarias o una parte de ellas no se asignen a compañías aéreas que, en principio, tendrían derecho a ello en virtud del artículo 8, apartado 2, del citado Reglamento.

Firmas

---

* Lengua de procedimiento: inglés.