

- b. En caso de que se responda a la sexta cuestión prejudicial en el sentido de que los problemas técnicos que deban considerarse deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo son acontecimientos a efectos del apartado 22 y de que el problema técnico hubiese surgido espontáneamente, no sea imputable a un mantenimiento defectuoso ni haya sido descubierto tampoco durante un mantenimiento periódico (las mencionadas comprobaciones A a D y el Daily Control), ¿ese problema técnico inherente o no al ejercicio de la actividad de transportista aéreo y escapa o no a su control en el sentido del apartado 26 antes citado?
- c. En caso de que se responda a la sexta cuestión prejudicial en el sentido de que los problemas técnicos que deban considerarse deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo son acontecimientos a efectos del apartado 22 y de que el problema técnico hubiese surgido espontáneamente, no sea imputable a un mantenimiento defectuoso ni haya sido descubierto tampoco durante un mantenimiento periódico (las mencionadas comprobaciones A a D y el Daily Control), ¿qué circunstancias deben acompañar entonces a ese problema técnico y cuándo deben considerarse extraordinarias esas circunstancias para que puedan invocarse en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento?
- 8) Un transportista aéreo sólo puede invocar circunstancias extraordinarias si puede probar que la cancelación o el retraso se deben a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. ¿Es correcta la conclusión de que el objetivo de la adopción de todas las medidas razonables es evitar que se produzcan circunstancias extraordinarias y no que se tomen medidas para que el retraso no supere el plazo de tres horas mencionado en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento n° 261/2004, en relación con los apartados 57 a 61 de la sentencia *Sturgeon* (C-420/07) ⁽³⁾?
- 9) En principio, cabe pensar en dos tipos de medidas para limitar los retrasos como consecuencia de problemas técnicos a un máximo de tres horas, a saber, por una parte, el mantenimiento de un stock de piezas de recambio en varios lugares del mundo y, por consiguiente, no sólo en el aeropuerto de base del transportista aéreo, y, por otra parte, la reubicación de los pasajeros del vuelo retrasado. ¿Pueden los transportistas aéreos, al determinar el volumen del stock que mantienen y en qué lugares del mundo lo hacen, partir de lo que es habitual en el mundo de la aviación, también para los transportistas aéreos que sólo están sometidos parcialmente al Reglamento?
- 10) Para responder a la cuestión de si se tomaron todas las medidas razonables para limitar el retraso producido como consecuencia de problemas técnicos que influyen en las deficiencias en la seguridad del vuelo, ¿debe tener en cuenta el juez las circunstancias que amplían las consecuencias de un retraso, como la circunstancia de que el avión afectado por los problemas técnicos antes de regresar a su aeropuerto de base, como en el caso de autos, deba hacer escala en varios aeropuertos, pudiendo producirse con ello una acumulación del tiempo perdido?

⁽¹⁾ DO L 46, p. 1.

⁽²⁾ Sentencia Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771.

⁽³⁾ Sentencia *Sturgeon* y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716.

Recurso de casación interpuesto el 3 de junio de 2014 por Debonair Trading Internacional Ld^a contra la sentencia del Tribunal General (Sala Novena) dictada el 3 de abril de 2014 en el asunto T-356/12, Debonair Trading Internacional Ld^a/Oficina de Armonización del Mercado Interior (Marcas, Dibujos y Modelos) (OAMI)

(Asunto C-270/14 P)

(2014/C 303/18)

Lengua de procedimiento: inglés

Partes

Recurrente: Debonair Trading Internacional Ld^a (representante: T. Alkin, Barrister)

Otra parte en el procedimiento: Oficina de Armonización del Mercado Interior (Marcas, Dibujos y Modelos)

Pretensiones de la parte recurrente

- Que se anule el punto 2 del fallo de la sentencia recurrida, que desestima su recurso en todo lo demás.
- Que se devuelva el asunto al Tribunal General para que reexamine el asunto, con indicación de las disposiciones legales que deban aplicarse.
- Que se condene a la otra parte al pago de las costas del procedimiento ante el Tribunal General y ante el Tribunal de Justicia.

Motivos y principales alegaciones

La recurrente invoca un único motivo, a saber, la infracción del artículo 8, apartado 1, letra b), del RMC ⁽¹⁾. En síntesis, alega que el Tribunal General erró al tratar de limitar las circunstancias en las que puede producirse un riesgo de confusión entre una «familia» de marcas y una marca posterior. Con carácter subsidiario, la recurrente alega que el Tribunal General no efectuó una apreciación global del riesgo de confusión tomando en consideración todos los factores pertinentes.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 207/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, sobre la marca comunitaria (DO L 78, p. 1).

Petición de decisión prejudicial presentada por el Tribunal Económico Administrativo Central de Madrid (España) el 5 de junio de 2014 — Banco de Santander S.A.

(Asunto C-274/14)

(2014/C 303/19)

Lengua de procedimiento: español

Órgano jurisdiccional remitente

Tribunal Económico Administrativo Central de Madrid

Partes en el procedimiento principal

Demandante: Banco de Santander S.A.

Cuestiones prejudiciales

- 1) ¿Debe interpretarse el apartado 2 del artículo 1 de la Decisión 2011/5/CE ⁽¹⁾ de la Comisión, de 28 de octubre de 2009, relativa a la amortización fiscal del fondo de comercio financiero para la adquisición de participaciones extranjeras n.º C45/2007, en el sentido de considerar de aplicación la confianza legítima reconocida en él y en los términos en que en él se delimita a la deducción de la amortización fiscal del fondo de comercio financiero del artículo 12.5 del TRLIS en relación con las adquisiciones indirectas de participaciones en sociedades no residentes realizadas a través de la adquisición directa de una sociedad holding no residente?