

The ULN Law Review is the market-place for news, information and updates believed relevant and of interest for the practice and businesses of the united-legal.network.eeig, their clients and business partners. ULN Law Review is distributed free of charge, and further information about us and any of the articles and information published may be obtained from either the uln secretary in Cologne, Germany or directly from the author. Even though the information contained in this ULN Law Review has been compiled carefully, no warranty is made as to the correctness and accuracy thereof, and nothing contained herein shall constitute any form of legal advice.

## Content:

### **The new German Maritime Law**

Dierk Nickelsen, Bremen, Germany

### **Law 14/2013, 27 September, on support of entrepreneurs and their internationalization**

Abel López Royo, Barcelona, Spain

### **Navigation dans le passage du Nord-Est**

Gunnar Nerdrum, Tromø, Norway

### **Der Unionszollkodex**

Nicolas Meyer, Cologne/ Köln, Germany

## Note:

Beginning with Vol. 1/2013 the ULN Law is published only as digital version. If you are interested in receiving the Law Review regularly please write a short message to [info@united-legal-network.com](mailto:info@united-legal-network.com).

## **Das neue deutsche Seehandelsrecht The new German Maritime Law**

Seit dem 25.04.2013 ist das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (SeeHaRefG) in Kraft getreten. Es enthält einige Änderungen im Landfrachtrecht sowie eine komplette Neufassung und Neustrukturierung des deutschen Seehandelsrechts. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sind nachstehend folgende Änderungen bemerkenswert:

### 1. Änderungen im Landfrachtrecht

- Verpackung durch den Absender

In § 411 HGB wurde klarstellend aufgenommen, dass bei der Verwendung von Lademitteln wie Containern und Paletten der Absender die Güter auf bzw. in diesen beförderungssicher zu befestigen hat.

- Textform genügt zur Verjährungshemmung

Verjährungshemmung kann nach wie vor durch Haftbarhaltung herbeigeführt werden. Das bisherige Schriftformerfordernis entfällt insoweit, als die neuen Regelungen auf die Textform abstellen. Die Verjährungshemmung kann daher auch per E-Mail oder Telefax gemäß § 439 HGB n. F. herbeigeführt werden.

- Gerichtsstand

In einem neu formulierten § 30 I ZPO sind die bisherigen Gerichtsstände aus § 440 HGB a. F. zusammengefasst worden.

- Verwendung elektronischer Dokumente

Auch hinsichtlich des Frachtbriefes sowie des Ladescheins können elektronische Dokumente verwendet werden.

### 2. Änderungen im Seehandelsrecht

Aufgrund vollständiger Neufassung und Neustrukturierung des deutschen Seehandels-

rechts sind die Änderungen im Seehandelsrecht umfassender und einschneidender

- Verlustvermutung

Der Anspruchsberechtigte kann das Gut als verloren betrachten, wenn die vereinbarte Lieferfrist um das Zweifache überschritten ist, wobei bei grenzüberschreitenden Transporten die Frist mindestens 60 Tage beträgt (§ 511 HGB n. F.). Voraussetzung hierfür ist jedoch eine vereinbarte Lieferfrist, die im Seehandelsverkehr eher unüblich ist.

- Verladung an Deck

Sofern die Verladung an Deck nicht vereinbart worden ist, greift eine verschuldensunabhängige Haftung des Verfrachters. Der Verfrachter trägt die Beweislast dafür, dass die Deckverladung nicht schadensursächlich war (§ 500 HGB n. F.). Bei Vorlage einer Vereinbarung zur Verladung unter Deck kann sich der Verfrachter nicht mehr auf die vorgesehenen Haftungsbefreiungen sowie Haftungsobergrenzen berufen, sofern es zu einem Schaden kommt, wenn und weil das Gut vertragswidrig an Deck verladen worden ist (§ 507 HGB). Eine Deckverladung ist ohne Zustimmung zulässig, wenn sich das Gut auf oder in einem Lademittel befindet und sowohl das Lademittel als auch das Deck für eine derartige Beförderung tauglich sind (§ 486 IV HGB).

- Doppelte Anspruchsberechtigung/Drittschadensliquidation

Schadensersatzansprüche gegen den Verfrachter können sowohl von dem Empfänger, auf den nach Ankunft des Gutes die Verfügungsgewalt übergeht, als auch durch den Befrachter, der zur Geltendmachung weiterhin berechtigt bleibt, weiterhin geltend gemacht werden. Beide können zudem Ansprüche auf Grundlage der Drittschadensliquidation geltend machen (§ 494 HGB).

- Haftungsausschlüsse

Die bisherigen Haftungsausschlüsse sind verblieben. Jedoch wurden die Haftungsausschlüsse für nautisches Verschulden sowie Feuer nicht mehr übernommen (§ 499 HGB n. F.). Gemäß § 512 II HGB n. F. kann jedoch ein Haftungsausschluss per AGB (Allgemeine Geschäftsbedingungen) vereinbart werden.

- Abweichende Vereinbarungen

Diese sind nur durch Individualvereinbarungen möglich. Per Allgemeine Geschäftsbedingungen sind die Möglichkeiten insoweit stark begrenzt (§ 512 HGB n. F.). Insbesondere die im Seehandelsverkehrs übliche Landschadensklausel kann nunmehr nur noch über eine Individualvereinbarung Vertragsbestandteil werden, nicht jedoch über eine Allgemeine Geschäftsbedingung. Konnossementsbedingungen sind selbstverständlich Allgemeine Geschäftsbedingungen.

- Haftung

Die Bestimmungen zur Haftung sind im wesentlichen übernommen worden. Der Verfrachter haftet auf Basis eines vermuteten Verschuldens für Verlust und Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung (§ 498 HGB n. F.). Auch die Haftungsbeschränkung bleibt bei 2 SZR je kg bzw. 666,67 SZR je Stück oder Einheit (§ 502 HGB n. F.). Auch der Wertersatz ist erhalten. Ergänzt wurden die Bestimmungen dahingehend, dass die Haftungsbefreiungen und -begrenzung auch für außervertragliche Ansprüche gelten (§ 506 HGB n. F.).

**With the new German Maritime Law which is in force since 25th April 2013, there had been some changes in the German transport by land. The German Maritime Law has been restructured completely with more changes. Regarding the transport via land it can now be ascertained that the**

suspension of time can (again) be obtained by mere telefax and/or mail. Regarding the changes in the German Maritime Law there is now a legal presumption for the loss of the goods as soon as the goods have not been delivered minimum 60 days after the agreed date of delivery. Basically, the numbers of paragraphs have changed whereas the contents have remained basically the same.

**Dierk Armin Nickelsen**  
**Rechtsanwalt**  
**Sozietät Heitmann Schubert Nickelsen,**  
**Bremen**

## LAW 14/2013, 27 SEPTEMBER, ON SUPPORT OF ENTREPRENEURS AND THEIR INTERNATIONALIZATION

### **Residence for foreign investors:**

As a consequence of the severe and prolonged economic crisis, this reform has been taken in order to promote the recovery and growth of the Spanish economy.

The law provides a number of measures in different areas to encourage entrepreneurs and make easier to start business, such as tax support, Social Security for entrepreneurs, financing, business development projects and internationalization of Spanish economy.

Title V of the Law concerning to the internationalization of the Spanish economy, regulates in Section 2 some cases in which due to economic reasons is easier and faster to obtain visas and residence authorizations for investors, entrepreneurs, workers performing inter movements within the same company or group of companies, highly qualified professionals and researchers, as well as wives and adult children.

### **General Requirements:**

The requirements to obtain visa or residence authorization are the following:

Not being citizen of a State of the European Union, the European Economic Area or Switzerland, or member of a family of citizens of these countries, where is applicable the system of EU citizen.

Not being in Spanish territory in an illegal way

To be of legal age (in Spain is 18 years old)

Not to have criminal records in Spain even in those countries where you have lived for the past five years for offences under the Spanish legal system.

Not to appear listed as unacceptable person in those countries which Spain has signed an agreement to that effect.

To have a public or private health insurance with an authorized insurer to operate in Spain

To have enough financial resources for themselves and for their family members during their period of residence in Spain.

It has to be understood as you have sufficient financial resources when you obtain the amount of 400% monthly of Public Indicator of Multiple Effect Income (IPREM), currently this amount is 2310.04 Euros (The IPREM 2014 is set at 532,51 Euros).

For the support of each familiar on his care during their residence in Spain, the amount represents the 100% of IPREM monthly, i.e., 532.51 Euros for the year 2014 which should be proved in addition to the referred above.

Not to have any disease, which may have serious public health implications in accordance with the provisions of the International Health Regulations of 2005.

To pay the tax for processing the residence authorization or visa.

The wives and children minor of 18 years old or older who are unable to provide their own needs because of health, may request jointly and simultaneously or successively, an authorization or a visa whenever they fulfill with the other requirements explained previously.

Visas as well as the residence authorizations allow moving through all the European territories, which are part of the "Schengen area".

### **Residence Visa for investors**

Foreigners or legal persons who hold directly or indirectly the majority of the rights to vote and the power to designate or dismiss the major part of members of board of directors, could request the visa or residence authorizations at Spanish Consulate of their residence country, as long as they carry out these requirements:

Tax residence in Spain is required.

This visa shall be granted to foreigners who have the purpose to make some of these investments:

A minimum initial investment of:

- Two millions of euros in shares of Spanish public debt, submitting a certificate of the financial institution or from the Bank of Spain in which the requestor demonstrate that is the unique owner of the investment for a period of five years or upper.

- One million in shares or corporate shareholdings of Spanish companies, or bank deposits at financial Spanish institutions. In the event of unquoted shares or corporate shareholdings, shall submit a copy of the investment made at Foreign Investment Registry of the Economy Ministry and Competitiveness. For quoted shares, shall submit a certificate from a financial intermediary, dully recorded at the Spanish Securities Market Commissions or at the Bank of Spain. In case of bank deposits, shall be submitted a certificate where the requestor is the unique owner of this bank deposit.

- The acquisition of Real Estate in Spain that implies a minimum of 500.00 euros of investment for each requestor. This investment can be made for different real estates, if and when, the whole amount is higher than 500.000 euros. It shall be

submitted a certificate of ownership and encumbrances from Property Registry corresponding to the real estates.

- A corporate project to be developed in Spain and considered to be of general interest. It shall be appreciated (minimum) one of these conditions:

- Creation of new jobs

- An investment with a relevant socio-economic impact on the area where is going to develop the activity.

- Outstanding Contribution to scientific and technologic innovation.

In those cases shall be submitted a report to the Economic and Commercial Office in order to confirm that the project is of general interest.

This visa allows residing at Spain during, at least, a year.

### **Investors Residence Authorization:**

The foreigner investors that want to reside in Spain more than a year, can request an investor residence authorization, at the Employment and Social Security Minister, of two years of length, and once this period is finished it could be renewable for two years more.

Tax residence is not a requirement to get or to renew this authorization. The requestor could be out of Spanish territory for more than six months per year.

Requirements to request this authorization:

To be the owner of a residence visa for investors into force, or in the period of ninety days since the expiry of the visa

To travel minimum once to Spain during the authorized period to reside.

To confirm by the corresponding certificates, that the necessary investments in order to

obtain the residence you remain being the owner of the property of the real estate for the minimum amount required, or a favorable report from the General Trade and Investment, Economy and Competitiveness Minister in order to confirm that the general interest of the business project remains. A

To fulfill all the tax and social security obligations.

**Abel López Royo**  
Abogado, Barcelona, Spain

## NAVIGATION DANS LE PASSAGE DU NORD-EST

Le « Passage du Nord-Est », qu'est ce à dire ? Il est très intéressant de naviguer entre L'Europe et l'Asie de l'est en longeant le nord de la Sibérie. Les avantages sont considérables. Si on compte les distances, par exemple entre Rotterdam et le Japon, on peut calculer environ 11.000 miles marins par le Canal de Suèz alors qu'au nord la distance n'est que d'environ 7.600. Cela réduit la durée des voyages et la consommation de carburant. L'année dernière a vu 70 navires se sont hasarder à prendre cet itinéraire. Leur nombre est en croissance, mais nous sommes encore loin d'atteindre les chiffres d'environ 18.000 navires par an qui passent par le canal de Suèz.

### L'histoire

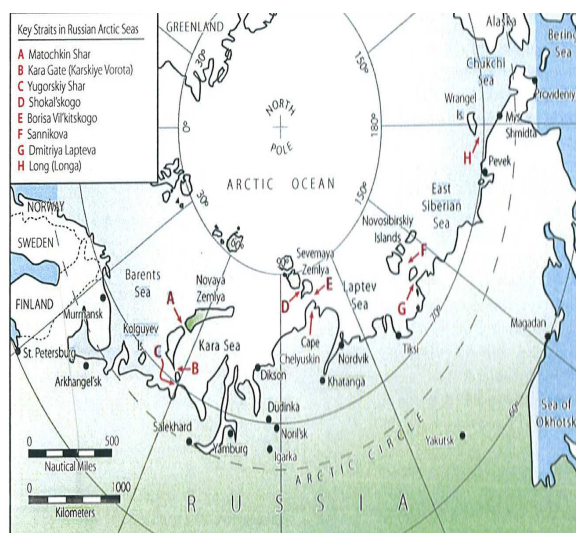
Cet intérêt ne date pas d'hier. Au 16<sup>ème</sup> siècle tant les Anglais que les Hollandais avaient fait des explorations dans ces lieux. Il n'ont pas atteint leur but, mais parfois trouvé autre chose. Ainsi le Britannique Richard Chancellor avait en 1553 trouvé dans la Mer Blanche l'embouchure de la fleuve Dvina et un accès direct à la Russie. – Le Hollandais Willem Barents avait en 1596 découvert le Spitzberg.

Ce n'est qu'en 1878-80 quand le finlandais/suédois. Adolf Erik Nordenskiöld réussit à franchir toute la distance entre la mer de Barents et le détroit de Bering, qu'on entrevoit la possibilité d'emprunter ce passage. Mais elle restait encore loin d'une

application pratique.

### Le réchauffement de la planète

Avec le réchauffement de la planète la navigation sur cette route est devenue une réalité commerciale. La glace de l'océan Arctique recule et ouvre des parages navigables plus facilement qu'auparavant.



### Les difficultés – en général

Mais il y a bien des difficultés. La glace recule, certes, mais elle n'est pas absente. Les navires doivent avoir des cales renforcées, ce que la plupart d'entre eux n'ont pas. Le brouillard reste souvent épais. La navigation reste difficile; les eaux sont peu profondes et la côte est sans repères pour le radar. Les cartes ne sont pas fiables. La navigation avec des satellites est possible, mais le réseau reste peu développé. Les infrastructures sont presque inexistantes. Il y a peu de ports, encore moins de chantiers navals pour des réparations au cas de pannes; difficile et coûteux de fournir des pièces de rechange. Et l'assurance, tant pour le navire que pour le cargaison, reste bien coûteuse. Et enfin: last but not least le passage n'est navigable qu'à peine 3 mois par an.

### Les défis juridiques

Tout le trajet se trouve au large du littoral de la Fédération de Russie. Nous pourrions bien



imaginer un scénario du type d' « Exxon Valdes » qui avait chaviré en 1989 au large de l'Alaska avec des suites catastrophiques pour l'écologie. Cela a conduit le Russes à établir un régime administratif et juridique pour faire face.

Ainsi en 2012 le Code de Navigation Commerciale du 30.04.1999 a été amendé à cette fin. Ensuite le Ministère des Transports de la Fédération de Russie a établi un Règlement du 17.01.2013 Celui-ci contient les règles plus précises pour l'organisation, l'assistance de brise-glaces et des pilotes de glace, d'assistance aux navires dans ces parages et sur les modalités à suivre pour demander l'autorisation de passage. Une administration à Moscou a été mise sur pied à cette fin. Une fois la voie empruntée il y a aussi de nombreuses observations à faire pour les navires et pour les messages à passer à l'Administration, accessible sur [www.nsr.ru](http://www.nsr.ru)

Il y a plusieurs organisations qui fournissent des informations tant sur la situation de fait que sur la bureaucratie concernant la navigation par cette route, ainsi le American Bureau of Shipping accessible sur [www.eagle.org](http://www.eagle.org) et the Northern Sea Route Information Office établi à Kirkenes, Norvège, accessible sur son appellation anglaise.

### **Conformité avec le droit international?**

La question qui se pose pour un juriste perspicace est la suivante: la législation russe, est-elle conforme avec les normes de base, c'est à dire conforme au droit international ?

J'ai en vue surtout la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 avec des amendements ultérieurs. La Convention, ratifiée par la plu- part des pays, notamment la Fédération de Russie en 1997, est ainsi à considérer comme une sorte de «Constitution» pour toutes les questions maritimes.

La règle principale est le droit de « passage inoffensif » pour tous navires dans les mers territoriales et à fortiori dans les zones économiques de 200 miles. Qu'est qu'un « passage inoffensif ? » La Convention le précise. Mais il ne fait aucun doute qu'un transport de marchandises inoffensives est « inoffensif » en soi.

La Convention délimite, néanmoins, ce droit à

libre passage par rapport aux intérêts de l'état côtier. Je trouve opportun de produire in extenso l'article 234 de la Convention :

### **Zones recouvertes par les glaces**

*Les Etats côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non*

*discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive, lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et qui la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible. Ces lois et règlements tiennent dûment compte de la navigation, ainsi que de la protection et de la préservation du milieu marin sur la base des données scientifiques les plus sûres dont on puisse disposer.*

Il en ressort que la Russie a le droit de fixer des conditions pour la navigation au nord de la Sibérie. Mais la question se pose néanmoins de savoir si toutes les conditions exigées sont justifiées et si leur application se fait de manière non discriminatoire ?

Voici un champs de recherche qui dépasse les limites de cet article.

**Gunnar Nerdrum**  
**Attorney-at-law**  
**Tromsø, Norvège**

### **DER UNIONSZOLLKODEX**

#### **Die Neufassung des Zollkodex im Zeitalter des globalen Handels**

Der 1. Januar 1994 war für das europäische Zollrecht ein historischer Tag. Seit diesem Tag wird im Zuge der Vollendung des Europäischen Binnenmarkts der Zollkodex angewandt, das erste vollständige und

harmonisierte Zollrecht, welches über 100 Einzelregelungen aus Verordnungen des Rates und Kommission ersetzt hat.

Nach über 20 Jahren wird es soweit sein, der bisherige Zollkodex (ZK) wird durch den völlig neu überarbeiteten und geordneten Unionszollkodex (UZK) ersetzt, der sich zum Ziel gesetzt hat, den

Handel innerhalb der Europäischen Union zu vereinfachen. Der Unionszollkodex will die Verfahren im digitalen Zeitalter weiter reduzieren und trotzdem die Sicherheit im Handelsverkehr erhöhen, auch mit Staaten außerhalb der EU.

Der 1994 in Kraft getretene alte Zollkodex erfuhr im Laufe der Zeit zwar einige kleinere und auch größere Änderungen, die jedoch nur eine Überarbeitung des bereits existenten Gesetzes darstellten. Jetzt ließ jedoch das stark gestiegene Regelungsbedürfnis eine bloße Anpassung nicht mehr zu, so dass eine vollständige Neufassung des europäischen Zollrechts geschaffen wurde.

Wichtige Gründe für die Neuregelung sind zum einen die Ausweitung der EU auf 28 Mitgliedstaaten und die daraus resultierende veränderte wirtschaftliche und politische Situation. Die Globalisierung hatte einen starken Anstieg der europäischen und weltweiten Transaktionen, des Im- und Exports und des Versandhandels zur Folge. Es musste immer mehr Ware in immer kürzerer Zeit transportiert und abgefertigt werden, so dass die alten Zollverfahren vereinfacht und beschleunigt werden mussten. Gleichzeitig musste aufgrund des Zuwachses innerhalb der Europäischen Union das Zollrecht an die größere Staatengemeinschaft angepasst werden u.a. durch Ergänzungen in den neu hinzugekommenen 13 Landessprachen. Zum anderen entstand durch die Anschläge vom 11. September 2001 ein weltweit erhöhtes Sicherheitsbedürfnis, welches – so insbesondere auch Forderungen aus den USA - im Handelsverkehr Beachtung finden müssen.

Die Ziele der Modernisierung sind demnach einerseits die Vereinfachung des Handels und andererseits die Erhöhung der Sicherheit.

Dies führt jedoch zu einem Widerspruch, denn ein reduziertes Zollverfahren und beschleunigte Abläufe lassen sich schwer mit erhöhter Kontrolldichte in Einklang bringen. Daher musste versucht werden, durch einen Kompromiss ein angemessenes Verhältnis zwischen Vereinfachung und erhöhtem Sicherheitsbedürfnis zu finden.

So sollen durch standardisierte und beschleunigte Verfahrensabläufe, verkürzte Abfertigungszeiten und geringere Kosten im gestiegenen Im- und Export kürzere Abfertigungszeiten erreicht werden. Durch die Einführung des Grundsatzes des elektronischen Datenaustausches wird die bereits in der Praxis angewendete papierlose elektronische Zollanmeldung nun auch im Unionsrecht verankert. Des Weiteren wurden durch die Einführung der zentralen Zollabwicklung, die Straffung des Zollschuldrechts und die Gewährung von Erleichterungen für zugelassene Wirtschaftsbeteiligte die Zollschranken innerhalb Europas weiter gesenkt.

Zu einer Erhöhung der Sicherheit sollen umfangreichere und wirksamere Zollkontrollen stattfinden sowie eine allgemeine Sicherung der Lieferkette, speziell eine höhere Kontrolldichte bei riskanten Warengruppen. Zudem wurden Vorabmeldepflichten bei Ein- und Ausfuhr eingeführt.

Der neue Unionszollkodex gliedert sich in neun Titel mit 281 Artikeln. Titel I enthält Allgemeine Vorschriften, u.a. zum Auftrag des Zolls, zum Vertretungsrecht, sowie Begriffsbestimmungen und die Definition des Zollgebiets. Titel II-VI enthalten Vorschriften des neuen Zollschuldrechts, des Verbringens von Waren in das Zollgebiet, über das Überführen und Überlassen von Waren, sowie Erläuterungen zum Zollverfahren und der Zollanmeldung. Titel VII enthält Vorschriften sowohl zu den allgemeinen als auch zu den besonderen Verfahren, in Titel VIII finden sich Regelungen zum Abgang von Waren, wie

die Vorabanmeldepflicht bei der Ausfuhr und Einzelheiten zum Zollverfahren. Der letzte Teil - Titel IX – umfasst Schlussbestimmungen zum Inkrafttreten und zur Anwendung der Vorschriften, sowie Regelungen zum Erlass und Durchführung delegierter Rechtsakte.

Damit ist die Neufassung im Vergleich zum Zollkodex mit damals 253 Artikeln umfangreicher. Jedoch wurden trotz Neufassung auch Teile des alten Zollkodex übernommen, wie z.B. die Titel II und IV. Diese konnten zum Teil aufgrund von Völkerrechtsbindung nicht über eine Änderung des EU-Gesetzestextes angepasst werden.

Der Unionszollkodex wird spätestens am 01.05.16 anwendbar sein. Ausnahme bilden die Vorschriften über den elektronischen Datenaustausch, bei dem längere Übergangsfristen vorgesehen sind. Zudem wird im Moment an der der zügigen Umsetzung des Unionszollkodex durch Schaffung delegierter Rechtsakte und durch Erlass von Durchführungsrechtsakten gearbeitet.

Mit Spannung abzuwarten bleibt, ob es dem Unionszollkodex gelingen wird, seine doch unterschiedlichen Zielrichtungen, sei es einmal das Vereinfachungs- und Beschleunigungsgebot und sei es zu anderen die höhere Kontrolldichte und gesteigerte Sicherheitsbedürfnis in der Praxis zu verwirklichen und miteinander zu vereinbaren.

**The modernised Union Customs Code will be applicable in 2016. The intention of these new regulations are the digitalisation and simplification of customs proceedings on one hand and stronger safety requirements and more monitoring on the other side. It will be exciting if this new law will be able to bring together these different targets**

**Nicolas Meyer  
Rechtsanwalt  
Köln/ Cologne  
Germany**





# Law Review

Vol. 1/ 2014 ULN [united.legal.network](http://united.legal.network) EEIG

[www.united-legal-network.com](http://www.united-legal-network.com)

**Published by:**

ULN [united.legal.network](http://united.legal.network).EEIG

Hohenstaufenring 63, 50674 Köln / Cologne - Reg. Cologne HR A 14903

Austria, Belgium, Bulgaria, Czech Republic, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Italy, Luxembourg, Netherlands, Norway, Poland, Romania, Slovenia, Spain, Switzerland, United Kingdom, Turkey

**Authors:**

**Dierk Armin Nickelsen**, Rechtsanwalt, Langenstraße 53, 28195 Bremen, Germany

E-mail: [office@hsn-law.de](mailto:office@hsn-law.de)

**Abel López Royo**, Abogado, Avenida Diagonal, 606, 2o-2a, Barcelona, Spain

E-mail: [alopez@raichlopezdiez.com](mailto:alopez@raichlopezdiez.com)

**Gunnar Nerdrum**, attorney-at-law, Fiskergata 6, 9008 Tromsø, Norway

E-mail: [gn@gune.no](mailto:gn@gune.no)

**Nicolas Meyer**, Rechtsanwalt, Hohenstaufenring 63, 50674 Köln/ Cologne, Germany

E-mail: [n.meyer@meyer-cologne.de](mailto:n.meyer@meyer-cologne.de)