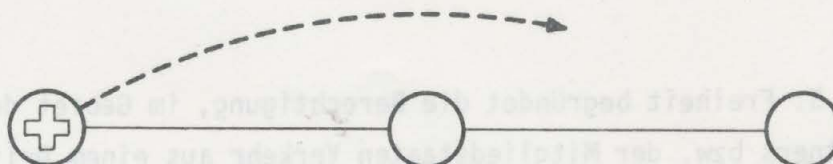


## DIE "FREIHEITEN" IM INTERNATIONALEN LUFTVERKEHR

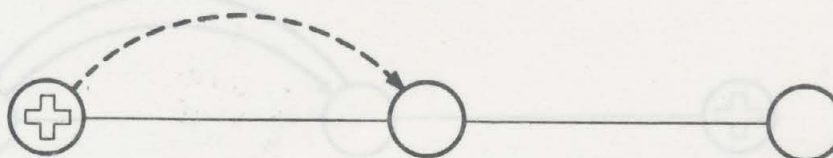
Die rechtliche Ordnung, welcher der Betrieb internationaler Luftverkehrslinien unterliegt, stützt sich im wesentlichen auf mehrseitige Uebereinkommen sowie auf zweiseitige Luftverkehrsabkommen. Als ineinander abgestimmtes Gesamtsystem bilden die multilateralen Regelungen den rechtlichen Rahmen, in den die bilateralen Vereinbarungen eingefügt werden. Letztere stellen als Instrumente zur Ordnung des Marktzutrittes und zur Festlegung des Beförderungsangebotes die allgemeine Rechtsgrundlage für den zwischenstaatlichen Luftverkehr dar.

Gegenstand zweiseitiger Abmachungen und bestimmter mehrseitiger Vereinbarungen bilden u.a. auch die Verkehrsrechte bzw. die "Freiheiten", die sich die Vertragsparteien bzw. die Mitgliedstaaten gegenseitig einräumen. Diese Verkehrsrechte lassen sich in die zwei Kategorien der technischen und kommerziellen Freiheiten unterteilen. Sie können wie folgt umschrieben werden:

- A. Die 1. Freiheit beinhaltet das Recht, das Hoheitsgebiet des Vertragspartners bzw. der Mitgliedstaaten ohne Zwischenlandung zu überfliegen.

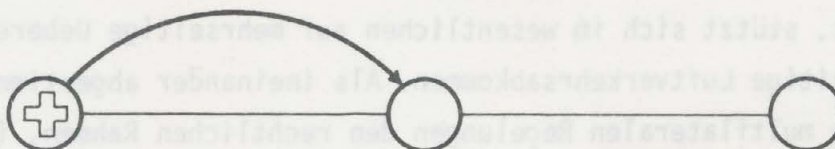


- B. Die 2. Freiheit berechtigt zur Vornahme nichtgewerblicher (technischer) Landungen im Hoheitsgebiet des Vertragspartners bzw. der Mitgliedstaaten (z. B. Treibstoffaufnahme).

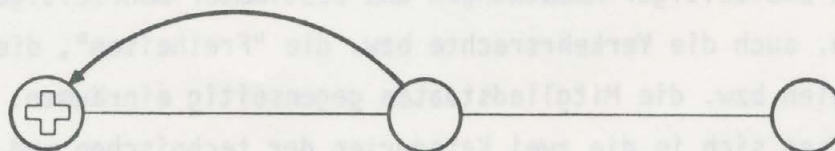


Die 1. und 2. Freiheit werden auch "technische" Freiheiten genannt. Sie bilden Gegenstand der am 7. Dezember 1944 in Chicago abgeschlossenen Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Luftlinienverkehr (Transitvereinbarung), der die Schweiz am 6. Juli 1945 beigetreten ist. Des weitern sind sie in den zweiseitigen Luftverkehrsabkommen geregelt.

- C. Die 3. Freiheit umfasst die Möglichkeit, Verkehr mit Herkunftsort aus dem eigenen Staat (sog. Ursprungsverkehr) in das Hoheitsgebiet des Vertragspartners bzw. der Mitgliedstaaten zu befördern.

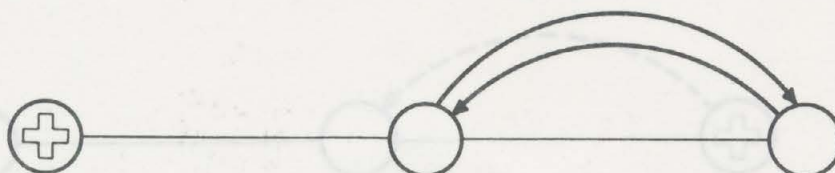


- D. Die 4. Freiheit - als Gegenstück zur 3. Freiheit - gibt die Ermächtigung, im Gebiet des Vertragspartners bzw. der Mitgliedstaaten Ursprungsverkehr nach dem eigenen Staat zu befördern.



Verkehr in 3. und 4. Freiheit wird unter dem Begriff "Direktverkehr" zusammengefasst.

- E. Die 5. Freiheit begründet die Berechtigung, im Gebiet des Vertragspartners bzw. der Mitgliedstaaten Verkehr aus einem Drittstaat (bzw. aus einem anderen Mitgliedstaat) abzugeben oder nach einem Drittstaat (bzw. einem anderen Mitgliedstaat) aufzunehmen.



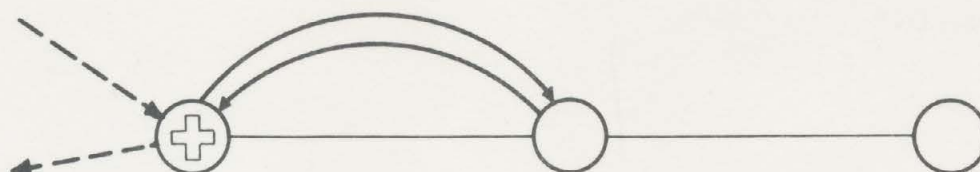
Diese Verkehrsart wird auch als Unterwegsverkehr bezeichnet.

Die 3., 4. und 5. Freiheit werden - im Gegensatz zu den technischen Freiheiten - "kommerzielle" Freiheiten genannt.

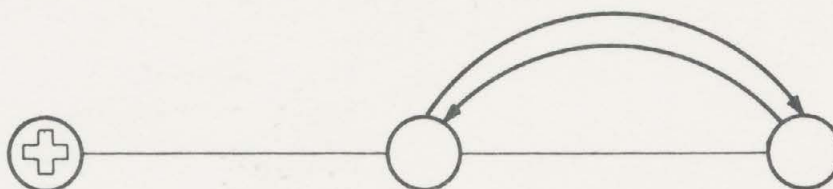


Neben den allgemein anerkannten technischen und kommerziellen Freiheiten gibt es noch weitere drei Arten von Luftverkehrsfreiheiten, wobei es sich aber nicht um offizielle Begriffe handelt. Der Vollständigkeit halber seien sie hier aufgeführt.

- F. Die 6. Freiheit ist ein besonderer Anwendungsfall der 3. und 4. Freiheit. Dabei bestehen zwei Möglichkeiten. Der im Hoheitsgebiet des Vertragspartners aufgenommene Verkehr wird unter Ausnützung der 4. Freiheit in den eigenen Staat geführt und anschliessend unter einer anderen Kursnummer (nicht notwendigerweise mit einem anderen Flugzeug) unter Ausnützung der 3. Freiheit in einen Drittstaat befördert. Oder aber der im eigenen Staat aufgenommene Verkehr, der in Wirklichkeit unter Ausnützung der 4. Freiheit in einem Drittstaat aufgenommen wurde, wird unter Ausnützung der 3. Freiheit in das Hoheitsgebiet des Vertragspartners befördert.



- G. Die 7. Freiheit gilt als Spezialfall der 5. Freiheit. Ohne Verbindung zum eigenen Staat kann zwischen dem Gebiet des Vertragspartners und einem Drittstaat Verkehr befördert werden.



- H. Die 8. Freiheit schliesslich berechtigt zur Beförderung von Verkehr zwischen zwei oder mehreren Punkten im Hoheitsgebiet des Vertragspartners. In diesem Fall spricht man von Kabotage-Verkehr.