

## GEN 4.2 Flugsicherungsgebühren Air Navigation Services Charges

### Anwendungsbedingungen für das FS-Streckengebührensysteem

#### Artikel 1

1. Für jeden Flug nach Instrumentenflugregeln, der nach den gemäß den Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegten Verfahren im Luftraum der der Zuständigkeit der Vertragsstaaten unterliegenden, in Anlage 1 aufgeführten Fluginformationsgebiete durchgeführt wird, wird eine Gebühr erhoben. Außerdem kann ein Vertragsstaat hinsichtlich der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fluginformationsgebiete beschließen, daß für Flüge nach Sichtflugregeln (VFR-Flüge) eine Gebühr erhoben wird. Flüge, die teils nach Sichtflugregeln und teils nach Instrumentenflugregeln (gemischte VFR/IFR-Flüge) in den Fluginformationsgebieten im Zuständigkeitsbereich eines gegebenen Vertragsstaates durchgeführt werden, unterliegen für die gesamte innerhalb dieser Fluginformationsgebiete zurückgelegte, Strecke der Gebühr, die in diesem Staat für IFR-Flüge erhoben wird.

2. Die Gebühr stellt die Vergütung der Kosten der Vertragsstaaten für Streckennavigationseinrichtungen und Streckennavigationsdienste und für den Betrieb des Systems sowie die Vergütung der bei EUROCONTROL angefallenen Kosten für den Betrieb des Systems dar.

3. Die Gebühren, die im Luftraum der der Zuständigkeit eines Vertragsstaates unterliegenden Fluginformationsgebiete anfallen, können der Mehrwertsteuer unterworfen werden. EUROCONTROL kann in diesem Fall die Mehrwertsteuer zu den mit dem betreffenden Vertragsstaat vereinbarten Bedingungen und Regelungen einziehen.

4. Gebührenschuldner ist die Person, die zum Zeitpunkt der Durchführung des Fluges der Luftfahrzeughalter war. Ist der Luftfahrzeughalter nicht bekannt, so gilt der Eigentümer des Luftfahrzeugs so lange als der Luftfahrzeughalter, bis er den Nachweis erbracht hat, wer der Halter war.

#### Artikel 2

Für einen Flug im Luftraum mehrerer Fluginformationsgebiete, die der Zuständigkeit verschiedener Vertragsstaaten unterliegen, wird eine einzige Gebühr (R) in Höhe der Summe der Gebühren erhoben, die in Zusammenhang mit diesem Flug im Luftraum der der Zuständigkeit der einzelnen Staaten unterliegenden Fluginformationsgebiete angefallen sind:

$$R = \sum_n r_i$$

Die Einzelgebühr ( $r_i$ ) für Flüge in dem der Zuständigkeit eines Vertragsstaates unterliegenden Luftraum errechnet sich nach den Bestimmungen von Artikel 3.

#### Artikel 3

Für einen Flug im Luftraum der der Zuständigkeit eines gegebenen Vertragsstaates (i) unterliegenden Fluginformationsgebiete wird die Gebühr nach folgender Formel berechnet:

$$r_i = t_i \times N_i$$

Dabei bedeuten:  $r_i$  die Gebühr,  $t_i$  den Gebührensatz und  $N_i$  die Zahl der auf den betreffenden Flug entfallenden Dienstleistungseinheiten. Gegebenenfalls können für IFR- und VFR-Flüge gesonderte Gebührensätze festgesetzt werden.

#### Artikel 4

Die im vorstehenden Artikel genannte, mit  $N_i$  bezeichnete Zahl der Dienstleistungseinheiten für einen gegebenen Flug wird nach folgender Formel ermittelt:

$$N_i = d_i \times p$$

### Conditions of Application for the Route Charges System

#### Article 1

1. A charge shall be levied for each IFR flight made by an aircraft in accordance with the procedures laid down in application of the Standards and Recommended Practices of the International Civil Aviation Organization in the airspace of the Flight Information Regions listed in Appendix 1, which fall within the competency of the Contracting States. In addition, with regard to the Flight Information Regions falling within its competency, a Contracting State may decide to raise a charge for VFR flights. Flights in the Flight Information Regions in the area of competency of a given Contracting State, conducted partly according to VFR and partly according to IFR (mixed VFR/IFR flights), are subject to the fee raised in this State for IFR flights for the entire route flown within these Flight Information Regions.

2. The charge shall constitute remuneration for the costs incurred by Contracting States in respect of en-route air navigation facilities and services and the operation of the route charges system as well as the costs occurring at EUROCONTROL in operating this system.

3. The charges generated in the airspace of the Flight Information Regions falling within the competence of a Contracting State may be subject to Value Added Tax. EUROCONTROL may, in that case, recover the said tax on the value added under the conditions and in accordance with the rules agreed with the said Contracting State.

4. The person liable to pay the charge shall be the person who was the operator of the aircraft at the time when the flight was performed. If the identity of the operator is not known, the owner of the aircraft shall be regarded as the operator unless he proves which other person was the operator.

#### Article 2

For a flight entering the airspace of the Flight Information Regions falling within the competence of several Contracting States, a single charge (R) shall be collected that is equal to the sum of the charges generated in connection with this flight in the airspace of the Flight Information Regions falling within the competence of the individual States concerned:

The individual charge ( $r_i$ ) for flights in the airspace falling within the competence of a Contracting State shall be calculated in accordance with the provisions of Article 3.

#### Article 3

The charge for a flight in the airspace of the Flight Information Regions falling within the competence of a given Contracting State (i) shall be calculated in accordance with the following formula:

in which  $r_i$  is the charge,  $t_i$  the service unit rate and  $N_i$  the number of service units corresponding to such a flight. If necessary, separate service unit rates may be established for IFR and VFR flights.

#### Article 4

For a given flight, the number of service units, designated  $N_i$ , referred to in the foregoing Article shall be obtained by application of the following formula:

Dabei bedeuten:  $d_j$  den Faktor „Flugstrecke“ für den Flug im Luftraum der der Zuständigkeit des Vertragsstaates (i) unterliegenden Fluginformationsgebiete und  $p$  den Faktor „Gewicht“ des betreffenden Luftfahrzeugs.

#### Artikel 5

1. Der Faktor „Flugstrecke“ ( $d_j$ ) entspricht dem hundertsten (100.) Teil der Zahl, die die in Kilometern ausgedrückte Großkreisentfernung zwischen folgenden Punkten angibt:

- dem Startflugplatz innerhalb des Luftraums der der Zuständigkeit des Vertragsstaates (i) unterliegenden Fluginformationsgebiete oder der Stelle, an der das Luftfahrzeug in diesen Luftraum einfliegt, und
- dem ersten Zielflugplatz innerhalb des besagten Luftraums oder der Stelle, an der das Luftfahrzeug diesen Luftraum verläßt.

Die vorgenannten Einflug- und Ausflugsplätze sind die Stellen, an denen die Seitengrenzen des besagten Luftraums von der im Flugplan angegebenen Flugstrecke gekreuzt werden. Dieser Flugplan enthält alle, vom Luftfahrzeughalter vorgenommenen Änderungen des ursprünglich eingereichten Flugplans sowie alle von ihm akzeptierten Änderungen aufgrund von Maßnahmen der Verkehrsflußsteuerung.

2. Für Flüge jedoch, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Startflugplatz zurückkehrt (Rundflüge) und für die der entfernteste Punkt vom Flugplatz in einem Fluginformationsgebiet des Vertragsstaates (i) liegt, entspricht der Faktor „Flugstrecke“ ( $d_j$ ) dem hundertsten (100.) Teil der Zahl, die die in Kilometern ausgedrückte Großkreisentfernung zwischen folgenden Punkten angibt:

- dem Flugplatz innerhalb des Luftraums der der Zuständigkeit des Vertragsstaates (i) unterliegenden Fluginformationsgebiete oder der Stelle, an der das Luftfahrzeug in diesen Luftraum einfliegt,

und

- dem entferntesten Punkt vom Flugplatz,

zuzüglich der Zahl, die die in Kilometern ausgedrückte Großkreisentfernung zwischen folgenden Punkten angibt:

- dem entferntesten Punkt vom Flugplatz

und

- dem Flugplatz innerhalb des besagten Luftraums oder der Stelle, an der das Luftfahrzeug diesen Luftraum verläßt.

3. Für jeden Start und jede Landung im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates werden jedoch von der zugrunde gelegten Strecke pauschal zwanzig (20) Kilometer abgezogen.

#### Artikel 6

1. Der Faktor „Gewicht“ entspricht der Quadratwurzel der durch fünfzig (50) geteilten Zahl, die das in metrischen Tonnen ausgedrückte im Lufttüchtigkeitszeugnis oder im Flughandbuch oder in einem anderen gleichwertigen amtlichen Dokument eingetragene zulässige Starthöchstgewicht des Luftfahrzeugs angibt:

$$p = \sqrt{\frac{\text{Starthöchstgewicht}}{50}}$$

2. Sind für ein Luftfahrzeug mehrere zulässige Starthöchstgewichte eingetragen, so wird der Faktor „Gewicht“ unter Zugrundelegung des maximalen Starthöchstgewichts bestimmt welches für dieses Luftfahrzeug vom entsprechenden Eintragungsstaat genehmigt wurde.

3. Hat jedoch ein Luftfahrzeughalter den für die Einziehung der Gebühren zuständigen Stellen gegenüber erklärt, daß er mehrere Luftfahrzeuge betreibt, bei denen es sich um verschiedene Ausführungen desselben Typs handelt, so wird der Faktor „Gewicht“ für jedes von dem Luftfahrzeughalter verwendete Luftfahrzeug dieses Typs auf der Grundlage des Durchschnitts der Starthöchstge-

where  $d_j$  is the distance factor in respect of the airspace of the Flight Information Regions falling within the competence of the Contracting State (i) and  $p$  the weight factor of the aircraft concerned.

#### Article 5

1. The distance factor ( $d_j$ ) shall be obtained by dividing by one hundred (100) the number of kilometres in the great circle distance between:

- the aerodrome of departure within, or the point of entry into, the airspace of the Flight Information Regions falling within the competence of the Contracting State (i), and
- the aerodrome of first destination within, or the point of exit from, that airspace.

The aforesaid entry and exit points shall be the points at which the lateral limits of the said airspace are crossed by the route described in the flight plan. This flight plan incorporates any changes made by the operator to the flight plan initially filed as well as any changes approved by the operator resulting from air traffic flow management measures.

2. However, for flights terminating at the aerodrome from which the aircraft has taken off and during which no intermediate landing has been made (circular flights), and for which the one most distant point from the aerodrome lies in a Flight Information Region of the Contracting State (i), the distance factor ( $d_j$ ) shall be obtained by dividing by one hundred (100) the number of kilometres in the great circle distance between:

- the aerodrome within, or the point of entry into, the airspace of the Flight Information Regions falling within the competence of the Contracting State (i)

and

- the most distant point from the aerodrome

plus the number of kilometres in the great circle distance between:

- the most distant point from the aerodrome

and

- the aerodrome within, or the point of exit from, that airspace.

3. The distance to be taken into account shall be reduced by twenty (20) kilometres for each take-off from and for each landing on the territory of a Contracting State.

#### Article 6

1. The weight factor shall be the square root of the quotient obtained by dividing by fifty (50) the number of metric tons in the maximum certificated take-off weight of the aircraft as set out in the certificate of airworthiness, the flight manual or any other equivalent official document, as follows:

$$p = \sqrt{\frac{\text{Maximum Take-Off Weight}}{50}}$$

2. Where an aircraft has multiple certificated maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight authorised for the aircraft by its State of registration.

3. Where, however, an operator has indicated to the organs responsible for the collection of the charge that he operates two or more aircraft which are different versions of the same type, the average of the maximum take-off weight of all his aircraft of that type shall be used for the calculation of the weight factor for each aircraft of that type. The calculation of this factor per aircraft type

wichte aller seiner Luftfahrzeuge dieses Typs bestimmt. Die Berechnung dieses Faktors pro Luftfahrzeugtyp und Luftfahrzeughalter erfolgt mindestens einmal jährlich.

4. Für die Berechnung der Gebühr wird der Faktor „Gewicht“ in einer Zahl mit zwei Dezimalstellen ausgedrückt.

#### Artikel 7

1. Der Gebührensatz wird in Euro berechnet.
2. Bei Vertragsstaaten, deren Landeswährung nicht der Euro ist, wird der Gebührensatz monatlich auf der Grundlage des durchschnittlichen Wechselkurses des Euro gegenüber der jeweiligen Landeswährung, wie er für den dem Flugmonat vorausgehenden Monat festgestellt wird, neu berechnet, sofern der betreffende Staat nichts anderes festgelegt hat. Hierbei wird der monatliche Durchschnitt der von REUTERS auf der Grundlage der Tagesgeldkurse berechneten „Closing Cross Rates“ verwendet.

#### Artikel 8

1. Folgende Flüge sind von der Gebühr befreit:
  - a) Gemischte VFR/IFR-Flüge sind nur im Luftraum der der Zuständigkeit des Vertragsstaates oder der Vertragsstaaten unterliegenden Fluginformationsgebiete gebührenfrei, in denen sie ausschließlich nach Sichtflugregeln durchgeführt werden und in denen für VFR-Flüge keine Gebühr erhoben wird;
  - b) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als zwei (2) metrischen Tonnen;
  - c) Flüge, die ausschließlich zur Beförderung von, in offizieller Mission befindlichen, herrschenden Monarchen und ihren unmittelbaren Familienangehörigen sowie Staatschefs, Regierungschefs und von zur Regierung gehörenden Ministern durchgeführt werden. Dies ist in jedem Fall durch Angabe des entsprechenden Status im Flugplan zu vermerken;
  - d) von einem zuständigen Such- und Rettungsdienst zugelassene Such- und Rettungsflüge.
2. Außerdem kann jeder Vertragsstaat hinsichtlich der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fluginformationsgebiete beschließen, folgende Flüge nicht der Gebührenpflicht zu unterwerfen:
  - a) Flüge von Militärluftfahrzeugen eines jeden beliebigen Staates;
  - b) Übungsflüge, die ausschließlich zum Zweck des Erwerbs eines Pilotenscheins oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern dies im Flugplan entsprechend vermerkt ist. Diese Flüge dürfen nur im Luftraum des betreffenden Staates durchgeführt werden; sie dürfen nicht zur Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht oder zur Abstellung oder Überführung von Luftfahrzeugen dienen;
  - c) Flüge die ausschließlich zum Zweck der Kontrolle oder Vermessung von Bodenausrüstungen durchgeführt werden, die als Flugnavigationshilfen verwendet werden oder verwendet werden sollen, mit Ausnahme der Flüge des betreffenden Luftfahrzeuges zu einem bestimmten Einsatzort;
  - d) Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Startflugplatz zurückkehrt (Rundflüge).

#### Artikel 9

Der Gebührenbetrag ist gemäß den in Anlage 2 aufgeführten Zahlungsbedingungen am Sitz EUROCONTROLS zahlbar. Die verwendete Rechnungswährung ist der Euro.

#### Artikel 10

Die Anwendungsbedingungen des FS-Streckengebührensensystems sowie die Gebührensätze werden von den Vertragsstaaten veröffentlicht.

and per operator shall be effected at least once a year.

4. To calculate the charge, the weight factor will be given as a number with two decimal points.

#### Article 7

1. The unit rate of charge shall be established in Euro.
2. Unless decided differently by the State concerned, the unit rate of charge for a Contracting State for which Euro is not the national currency shall be recalculated monthly by applying the average monthly rate of exchange between the Euro and the national currency for the month preceding the month during which the flight takes place. The exchange rates applied shall be the monthly average of the „Closing Cross Rates“ calculated by Reuters based on daily BID rates.

#### Article 8

1. The following flights shall be exempt from charges:
  - a) Mixed VFR/IFR flights shall be exempt only in the airspace of the Flight Information Regions which fall within the competence of the Contracting State or States where they are performed exclusively under VFR conditions and in which no charge is raised for VFR flights;
  - b) flights performed by aircraft of which the Maximum Take-Off Weight authorised is less than two (2) metric tons;
  - c) flights performed exclusively for the transport, on official mission, of the reigning Monarch and his/her immediate family, Heads of State, Heads of Government, and Government Ministers. In all cases, this must be substantiated by the appropriate status indicator on the flight plan;
  - d) search and rescue flights authorised by a competent SAR body.
2. Furthermore, a Contracting State may, in respect of the Flight Information Regions falling within its competence, exempt the following from payment of the charge:
  - a) military flights of any State;
  - b) training flights performed exclusively for the purpose of obtaining a licence, or a rating in the case of cockpit flight crew, and where this is substantiated by an appropriate remark on the flight plan. Flights must be performed solely within the airspace of the State concerned; flights must not serve for the transport of passengers and/or cargo, nor for positioning or ferrying of the aircraft;
  - c) flights exclusively performed for the purposes of checking or testing equipment used or intended to be used as ground aids to air navigation, excluding positioning flights by the aircraft concerned;
  - d) flights terminating at the aerodrome from which the aircraft has taken off and during which no intermediate landing has been made (circular flights).

#### Article 9

The charge shall be payable at EUROCONTROL's Headquarters, in accordance with the Conditions of Payment set out in Attachment 2. The currency of account used shall be the Euro.

#### Article 10

The Conditions of Application of the Route Charges System and the unit rates shall be published by the Contracting States.

Seite absichtlich leer gelassen

Page intentionally left blank

Anlage 1

Attachment 1

**Fluginformationsgebiete**

**Flight Information Regions**

<b>Bundesrepublik Deutschland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Hannover</li> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Rhein</li> <li>Fluginformationsgebiet Bremen</li> <li>Fluginformationsgebiet Langen</li> <li>Fluginformationsgebiet München</li> </ul>	<b>Federal Republic of Germany</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hannover Upper Flight Information Region</li> <li>Rhein Upper Flight Information Region</li> <li>Bremen Flight Information Region</li> <li>Langen Flight Information Region</li> <li>München Flight Information Region</li> </ul>
<b>Republik Österreich</b>	Fluginformationsgebiet Wien	<b>Republic of Austria</b>	Wien Flight Information Region
<b>Königreich Belgien</b>	} Oberes Fluginformationsgebiet Bruxelles	<b>Kingdom of Belgium</b>	} Bruxelles Upper Flight Information Region
<b>Großherzogtum Luxemburg</b>	} Fluginformationsgebiet Bruxelles	<b>Grand Duchy of Luxembourg</b>	} Bruxelles Flight Information Region
<b>Republik Bulgarien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fluginformationsgebiet Sofia</li> <li>Fluginformationsgebiet Varna</li> </ul>	<b>Republic of Bulgaria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sofia Flight Information Region</li> <li>Varna Flight Information Region</li> </ul>
<b>Republik Zypern</b>	Fluginformationsgebiet Nicosia	<b>Republic of Cyprus</b>	Nicosia Flight Information Region
<b>Republik Kroatien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fluginformationsgebiet Zagreb</li> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Zagreb</li> </ul>	<b>Republic of Croatia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zagreb Flight Information Region</li> <li>Zagreb Upper Flight Information Region</li> </ul>
<b>Königreich Dänemark</b>	Fluginformationsgebiet København	<b>Kingdom of Denmark</b>	København Flight Information Region
<b>Königreich Spanien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Madrid</li> <li>Fluginformationsgebiet Madrid</li> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Barcelona</li> <li>Fluginformationsgebiet Barcelona</li> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Islas Canarias</li> <li>Fluginformationsgebiet Islas Canarias</li> </ul>	<b>Kingdom of Spain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Madrid Upper Flight Information Region</li> <li>Madrid Flight Information Region</li> <li>Barcelona Upper Flight Information Region</li> <li>Barcelona Flight Information Region</li> <li>Islas Canarias Upper Flight Information Region</li> <li>Islas Canarias Flight Information Region</li> </ul>
<b>Französische Republik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oberes Fluginformationsgebiet France</li> <li>Fluginformationsgebiet Paris</li> <li>Fluginformationsgebiet Brest</li> <li>Fluginformationsgebiet Bordeaux</li> <li>Fluginformationsgebiet Marseille</li> <li>Fluginformationsgebiet Reims</li> </ul>	<b>French Republic</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>France Upper Flight Information Region</li> <li>Paris Flight Information Region</li> <li>Brest Flight Information Region</li> <li>Bordeaux Flight Information Region</li> <li>Marseille Flight Information Region</li> <li>Reims Flight Information Region</li> </ul>
<b>Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Scottish</li> <li>Fluginformationsgebiet Scottish</li> <li>Oberes Fluginformationsgebiet London</li> <li>Fluginformationsgebiet London</li> </ul>	<b>United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Scottish Upper Flight Information Region</li> <li>Scottish Flight Information Region</li> <li>London Upper Flight Information Region</li> <li>London Flight Information Region</li> </ul>
<b>Hellenische Republik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Athinai</li> <li>Fluginformationsgebiet Athinai</li> </ul>	<b>Hellenic Republic</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Athinai Upper Flight Information Region</li> <li>Athinai Flight Information Region</li> </ul>
<b>Republik Ungarn</b>	Fluginformationsgebiet Budapest	<b>Republic of Hungary</b>	Budapest Flight Information Region
<b>Irland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Shannon</li> <li>Fluginformationsgebiet Shannon</li> <li>Ozeanisches Übergangsgebiet Shannon, begrenzt durch folgende Koordinaten: 51 N 15 W, 51 N 8 W, 48 30 N 8 W, 49 N 15 W, 51 N 15 W ab Flugfläche 55 aufwärts</li> </ul>	<b>Ireland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Shannon Upper Flight Information Region</li> <li>Shannon Flight Information Region</li> <li>Shannon Oceanic Transition Area, enclosed by the following coordinates: 51 N 15 W, 51 N 8 W, 48 30 N 8 W, 49 N 15 W, 51 N 15 W at and above FL 55</li> </ul>
<b>Italienische Republik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Milano</li> <li>Fluginformationsgebiet Milano</li> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Roma</li> <li>Fluginformationsgebiet Roma</li> <li>Oberes Fluginformationsgebiet Brindisi</li> <li>Fluginformationsgebiet Brindisi</li> </ul>	<b>Italian Republic</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Milano Upper Flight Information Region</li> <li>Milano Flight Information Region</li> <li>Roma Upper Flight Information Region</li> <li>Roma Flight Information Region</li> <li>Brindisi Upper Flight Information Region</li> <li>Brindisi Flight Information Region</li> </ul>

<b>Ehemalige jugoslaw. Republik Mazedonien</b>	Fluginformationsgebiet Skopje	<b>The former Yugoslav Republic of Macedonia</b>	Skopje Flight Information Region
<b>Republik Malta</b>	Fluginformationsgebiet Malta	<b>Republic of Malta</b>	Malta Flight Information Region
<b>Fürstentum Monaco</b>	p.m. (Fluginformationsgebiet Marseille)	<b>Principality of Monaco</b>	p.m. (Marseille Flight Information Region)
<b>Königreich Norwegen</b>	Oberes Fluginformationsgebiet Oslo Oberes Fluginformationsgebiet Stavanger Oberes Fluginformationsgebiet Trondheim Oberes Fluginformationsgebiet Bodø Fluginformationsgebiet Oslo Fluginformationsgebiet Stavanger Fluginformationsgebiet Trondheim Fluginformationsgebiet Bodø Ozeanisches Fluginformationsgebiet Bodø	<b>Kingdom of Norway</b>	Oslo Upper Flight Information Region Stavanger Upper Flight Information Region Trondheim Upper Flight Information Region Bodø Upper Flight Information Region Oslo Flight Information Region Stavanger Flight Information Region Trondheim Flight Information Region Bodø Flight Information Region Bodø Oceanic Flight Information Region
<b>Königreich der Niederlande</b>	Fluginformationsgebiet Amsterdam	<b>Kingdom of the Netherlands</b>	Amsterdam Flight Information Region
<b>Republik Portugal</b>	Oberes Fluginformationsgebiet Lisboa Fluginformationsgebiet Lisboa Fluginformationsgebiet Santa Maria	<b>Portuguese Republic</b>	Lisboa Upper Flight Information Region Lisboa Flight Information Region Santa Maria Flight Information Region
<b>Rumänien</b>	Fluginformationsgebiet Bucuresti	<b>Romania</b>	Bucuresti Flight Information Region
<b>Slowakische Republik</b>	Fluginformationsgebiet Bratislava	<b>Slovak Republic</b>	Bratislava Flight Information Region
<b>Republik Slowenien</b>	Fluginformationsgebiet Ljubljana	<b>Republic of Slovenia</b>	Ljubljana Flight Information Region
<b>Königreich Schweden</b>	Oberes Fluginformationsgebiet Malmö Fluginformationsgebiet Malmö Oberes Fluginformationsgebiet Stockholm Fluginformationsgebiet Stockholm Oberes Fluginformationsgebiet Sundsvall Fluginformationsgebiet Sundsvall	<b>Kingdom of Sweden</b>	Malmö Upper Flight Information Region Malmö Flight Information Region Stockholm Upper Flight Information Region Stockholm Flight Information Region Sundsvall Upper Flight Information Region Sundsvall Flight Information Region
<b>Schweizerische Eidgenossenschaft</b>	Oberes Fluginformationsgebiet Schweiz Fluginformationsgebiet Schweiz	<b>Swiss Confederation</b>	Switzerland Upper Flight Information Region Switzerland Flight Information Region
<b>Tschechische Republik</b>	Fluginformationsgebiet Praha	<b>Czech Republic</b>	Praha Flight Information Region
<b>Republik Türkei</b>	Fluginformationsgebiet Ankara Fluginformationsgebiet Istanbul	<b>Republic of Turkey</b>	Ankara Flight Information Region Istanbul Flight Information Region

**Anlage 2**

**Bedingungen für die Zahlung  
der FS-Streckengebühren**

**Artikel 1**

1. Die in Rechnung gestellten Beträge sind am Sitz EUROCONTROL in Brüssel zahlbar.
2. EUROCONTROL betrachtet jedoch Einzahlungen auf Konten, die sie in den Vertragsstaaten oder in anderen durch die zuständigen Organe des Gebührensystems bezeichneten Staaten bei den von ihr angegebenen Bankinstituten unterhält, als schuldbefreiend.
3. Der Gebührenbetrag wird am Tage der Durchführung des Flugs fällig. Die äußerste Frist, bis zu der die Zahlung bei EUROCONTROL eingegangen sein muß, ist auf der Rechnung angegeben und beträgt 30 Tage ab Rechnungsdatum.

**Artikel 2**

1. Außer im Falle von Ziffer 2 dieses Artikels sind die Gebührenbeträge in EURO zu entrichten.
2. Benutzer, die Staatsangehörige eines Vertragsstaates sind, können die in Rechnung gestellten Gebührenbeträge in konvertibler Währung ihres Landes entrichten, wenn die Zahlung bei dem angegebenen, in ihrem Land befindlichen Bankinstitut erfolgt.
3. Wird von der in Ziffer 2 genannten Möglichkeit Gebrauch gemacht, so erfolgt die Umrechnung der Euro-Beträge in die Landeswährung zu dem am Tag und Ort der Zahlung für Handelsgeschäfte geltenden Tageskurs.

**Artikel 3**

Als Tag des Zahlungseingangs bei EUROCONTROL gilt der Tag der Valutierung, an dem der geschuldete Betrag einem von EUROCONTROL angegebenen Bankkonto gutgeschrieben worden ist. Der Valutierungstag ist der Tag, an dem EUROCONTROL über die Mittel verfügen kann.

**Artikel 4**

1. Bei jeder Zahlung sind die Bezugsnummer, das Datum und der Betrag in Euro anzugeben, die in der beglichenen Rechnung bzw. der etwa in Abzug gebrachten Gutschrift aufgeführt sind. Die Angabe des Euro-Betrages ist auch dann erforderlich, wenn von der Möglichkeit der Zahlung in Landeswährung Gebrauch gemacht wird.
2. Bei Fehlen der in Ziffer 1 bezeichneten Angaben zwecks Zuordnung zu einer oder mehreren Rechnungen kann EUROCONTROL den Betrag
  - zunächst auf die angefallenen Zinsen und
  - sodann auf die ältesten unbezahlten Rechnungen anrechnen.

**Artikel 5**

1. Reklamationen in bezug auf Rechnungen sind schriftlich an EUROCONTROL zu richten. Der letztmögliche Termin, zu dem eine Reklamation bei EUROCONTROL eingegangen sein muß, ist auf der Rechnung angegeben und beträgt 60 Tage ab Rechnungsdatum.
2. Als Datum der Einreichung einer Reklamation gilt der Tag ihres Eingangs bei EUROCONTROL.

**Attachment 2**

**Conditions of Payment  
for Route Charges**

**Clause 1**

1. The amounts set out in bills are payable at the Headquarters of EUROCONTROL in Bruxelles.
2. EUROCONTROL will nevertheless consider payment into the bank accounts opened in its name in the Contracting States or in other States designated by the competent bodies of the route charges system as a discharge of the payer's liability.
3. The amount of the charge is due on the date of performance of the flight. The latest date by which the payment must be received by EUROCONTROL shall be shown on the bill and is 30 days from the date of the bill.

**Clause 2**

1. Except as provided in paragraph 2 of this clause, the amount of the charge shall be paid in EURO.
2. Any user who is a national of a Contracting State may, whenever payment is made by him into a designated banking organisation situated in the State of which he is a national, discharge the debt in the convertible currency of the said State.
3. Where a user avails himself of the facility referred to in the foregoing paragraph the conversion into national currency of the Euro amount shall be effected at the daily exchange rates appropriate to commercial transactions quoted for the day upon which payment is made and for the place at which payment is made.

**Clause 3**

Payment shall be deemed to have been received by EUROCONTROL on the value date on which the amount due was credited into a designated bank account of EUROCONTROL. The value date shall be the date on which EUROCONTROL can use the funds.

**Clause 4**

1. Payments made shall be accompanied by a statement giving the references, dates and Euro amounts in respect of bills paid and of possible credit notes deducted. The requirement to show the Euro amounts applies also to the users availing themselves of the facility to pay in national currency.
2. Where a payment made is not accompanied by the details specified in paragraph 1 above to allow its application to a specific bill or bills, EUROCONTROL will apply the payment:
  - first to interest, and then
  - to the oldest bills unpaid.

**Clause 5**

1. Claims against bills must be submitted to EUROCONTROL in writing. The latest date by which claims must be received by EUROCONTROL shall be shown on the bill and is 60 days from the date of the bill.
2. The date of submission of claims shall be the date on which the claims were received by EUROCONTROL.

3. Der Gegenstand der Reklamation muß deutlich angegeben sein; eine Begründung und entsprechende Belege sind beizufügen.
4. Die Einreichung einer Reklamation berechtigt den Benutzer nicht, den beanstandeten Betrag von der betreffenden Rechnung in Abzug zu bringen, sofern ihm dies nicht von EUROCONTROL gestattet wurde.
5. In Fällen, in denen EUROCONTROL und ein Benutzer gegenseitige Schulden und Forderungen haben, ist eine Aufrechnung ohne vorherige Zustimmung EUROCONTROLS ausgeschlossen.

**Artikel 6**

1. Auf alle Gebühren, die zum Fälligkeitstermin nicht bezahlt sind, können Verzugszinsen erhoben werden, deren Satz gemäß Artikel 10 der Anwendungsbedingungen nach Beschluß durch die zuständigen Organe alljährlich veröffentlicht wird.

2. Der Zinsbetrag wird in EURO festgesetzt und in Rechnung gestellt.

**Artikel 7**

Zahlt der Schuldner nicht, so kann der geschuldete Betrag zwangsweise eingezogen werden.

3. Claims must be detailed and should be accompanied by any relevant supporting evidence.

4. Any claim submitted by a user does not entitle him to make a deduction from the relevant bill unless authorised to do so by EUROCONTROL.

5. Where EUROCONTROL and a user are mutually debtor and creditor no compensation payments shall be effected without EURO CONTROL's prior agreement.

**Clause 6**

1. Any charge the amount of which has not been paid by the due date of the bill shall be liable to be increased by the addition thereto of interest at a rate to be published annually, after decision by the competent bodies, in accordance with Article 10 of the Conditions of Application.

2. The interest will be calculated and billed in EURO.

**Clause 7**

Where a debtor has not paid the amount due, measures may be taken to enforce recovery.

**Gebührensätze (Basissätze) / (Basic) Unit Rates  
| (Stand/Effective: 1 JAN 2009)**

	Gebührensatz (EUR) Unit Rate (EUR)	Angewandter Wechselkurs Exchange Rate Applied	
Belgien/Luxemburg / Belgium/Luxembourg	76.06		
Deutschland / Germany	67.18		
Frankreich / France	61.49		
Vereinigtes Königreich / United Kingdom	73.54	1 EUR = GBP	0.798105
Niederlande / Netherlands	64.21		
Irland / Ireland	29.69		
Schweiz / Switzerland	71.39	1 EUR = CHF	1.59223
Portugal – Lissabon / Portugal – Lisboa	47.67		
Österreich / Austria	60.43		
Spanien / Spain			
– Kontinentalgebiet / Continental Area	84.14		
– Kanarische Inseln / Canaries	68.30		
Portugal – Santa Maria / Portugal – Santa Maria	15.27		
Griechenland / Greece	44.28		
Türkei / Turkey	26.35		
Malta	27.07		
Italien / Italy	66.01		
Zypern / Cyprus	30.09		
Ungarn / Hungary	35.54	1 EUR = HUF	240.306
Norwegen / Norway	67.09	1 EUR = NOK	8.158
Dänemark / Denmark	61.94	1 EUR = DKK	7.45494
Slowenien / Slovenia	76.40		
Rumänien / Romania	46.62	1 EUR = RON	3.61823
Tschechische Republik / Czech Republic	47.56	1 EUR = CZK	24.4109
Schweden / Sweden	56.28	1 EUR = SEK	9.56834
Slowakische Republik / Slovakian Republic	63.95	1 EUR = SKK	30.2536
Kroatien / Croatia	47.93	1 EUR = HRK	7.11765
Bulgarien / Bulgaria	43.73	1 EUR = BGN	1.95650
ehemalige jug. Rep. Mazedonien/former jug. Rep. Macedonia	56.50	1 EUR = MKD	61.2114
Republik Moldau / Moldavian Republic	47.97	1 EUR = MDL	14.2841
Finnland / Finland	40.39		
Albanien / Albania	45.72	1 EUR = ALL	122.540
Bosnien und Herzegovina / Bosnia and Herzegovina	35.76	1 EUR = BAM	1.92983
Serbien-Montenegro / Serbia-Montenegro	39.37	1 EUR = RSD	76.4225
Litauen / Lithuania	48.81	1 EUR = LTL	3.45246
Polen / Poland	41.95	1 EUR = PLN	3.36655
Armenien / Armenia	26.67	1 EUR = AMD	432.636

## Flugsicherungs-An- und Abfluggebühren

### § 1

1) Für die Inanspruchnahme von Flugsicherungsleistungen durch Luftfahrzeuge beim An- und Abflug an den Flughäfen Berlin (Tegel, Schönefeld), Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart werden Gebühren erhoben.

2) An- und Abflug sowie wiederholte Durchstartanflüge gelten als ein einziger Flug. Zählinheit ist der Abflug.

### § 2

1) Die Gebühr für einen Flug mit einem Luftfahrzeug mit einer zulässigen Starthöchstmasse ( $G_{max}$ ) von mehr als 2 Tonnen wird berechnet nach der Formel

$$R = t \times p$$

( $R$  = Gebühr,  $t$  = Gebührensatz,  $p$  = Gewichtsfaktor des Luftfahrzeuges).

Der Gewichtsfaktor des Luftfahrzeuges errechnet sich als die Quadratwurzel aus der durch fünfzig geteilten zulässigen Starthöchstmasse des Luftfahrzeuges, ausgedrückt in Tonnen:

$$p = \sqrt{\left(\frac{G_{max}}{50}\right)}$$

Das Ergebnis wird auf vier Stellen hinter dem Komma begrenzt. Bei Luftschiffen wird der Gewichtsfaktor unter Zugrundelegung des maximalen Fluggewichtes berechnet. Besitzt ein Luftfahrzeughalter mehrere Luftfahrzeuge des gleichen Baumusters, aber unterschiedlicher Baureihen, wird für die Bestimmung des Gewichtsfaktors auf Antrag die durchschnittliche zulässige Starthöchstmasse aller von ihm gehaltenen Luftfahrzeuge dieses Baumusters verwendet; dieser Faktor kann ohne neue Antragstellung längstens für die Dauer eines Jahres zugrunde gelegt werden.

Sind für ein Luftfahrzeug mehrere zulässige Starthöchstmassen eingetragen, so wird der Faktor Gewicht unter Zugrundelegung der maximalen Starthöchstmasse bestimmt, welche für dieses Luftfahrzeug vom entsprechenden Eintragungsstaat genehmigt wurde.

Der Gebührensatz beträgt ab 1 JAN 2009

- EUR 167,78 für IFR-Flüge,
- EUR 67,11 für VFR-Flüge.

2) Die Gebühr für einen Flug mit einem Luftfahrzeug mit einer zulässigen Starthöchstmasse bis zu 2 Tonnen beträgt, unabhängig von der Flugregel, ab 1 JAN 2009 EUR 10,70.

3) Auf die vorgenannten Gebührensätze wird Umsatzsteuer mit dem derzeit geltenden Satz von 19% erhoben.

### § 3

Gebührensschuldner ist der Halter des Luftfahrzeuges zum Zeitpunkt des Fluges. Ist der Halter des Luftfahrzeuges nicht bekannt, haftet der Eigentümer.

### § 4

Für folgende Flüge werden keine Gebühren erhoben:

- a) Flüge militärischer Luftfahrzeuge der NATO-Mitgliedstaaten;
- b) Flüge militärischer Luftfahrzeuge anderer als dieser Staaten, wenn auch der betreffende Staat Flüge militärischer Luftfahrzeuge der Bundesrepublik Deutschland von entsprechenden Gebühren befreit;

## Air navigation services terminal charges

### § 1

1) Charges are levied for the provision of Terminal Air Navigation Services by aircraft landing and departing at Berlin (Tegel, Schönefeld), Bremen, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken and Stuttgart Airports.

2) Approach and departure as well as repeated touch-and-goes count as one flight. The counting unit is the departure.

### § 2

1) The charge for a flight with an aircraft having a maximum certified take-off mass ( $G_{max}$ ) of more than 2 tons is calculated according to the formula

$$R = t \times p$$

( $R$  = charge,  $t$  = service unit rate,  $p$  = weight factor of the aircraft).

The weight factor of the aircraft is calculated as the square root of the quotient obtained by dividing by 50 the maximum certified take-off mass of the aircraft, expressed in tons:

The result is limited to four digits behind the decimal point. For airships, the weight factor is obtained by using the maximum flight weight instead of the maximum certified take-off mass. If an operator disposes of several aircraft which are different versions of the same type, the weight factor is determined, on his request, by averaging the maximum certified take-off mass of all the operator's aircraft of the same type; without submitting a new request, this factor can be taken as a basis for a maximum period of one year.

Where an aircraft has multiple certificated maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight authorised for the aircraft by its State of registration.

From 1 JAN 2009 the service unit rate is

- EUR 167.78 for IFR flights,
- EUR 67.11 for VFR flights.

2) The charge for an aircraft with a maximum certified take-off mass of up to 2 tons, independent of the flight rule, is EUR 10.70 as from 1 JAN 2009.

3) The above-mentioned unit rates are subject to value-added tax (VAT), the VAT rate being 19% at present.

### § 3

The person liable to pay the charges is the operator of the aircraft at the time of the flight concerned. If the operator of the aircraft is not known, the owner of the aircraft shall be liable.

### § 4

No charges are levied for the following flights:

- a) military aircraft of the NATO member states;
- b) military aircraft of non-NATO states, when the latter also grant exemption from charges for flights of military aircraft of the Federal Republic of Germany;

§ 5

**Übungsanflüge**

Für die Inanspruchnahme der Flugsicherung bei Flügen mit Vorhaben des Anflugtrainings sind für die Unterscheidung zwischen dem **gebührenpflichtigen** „touch-and-go“ (TG) und dem **nicht gebührenpflichtigen** „low approach“ (LA) bei der Flugplanaufgabe entsprechende Einträge anzugeben:

1. Im Feld Typ 8 Art des Fluges = **X**
2. Im Feld Typ18 unter der Kenngruppe RMK/ = **RMK/LIC TG** oder **RMK/LIC LA**
3. sowie gegebenenfalls weitere erläuternde Angaben zum Übungsanflug.

Begriffsbestimmung:

TG = Aufsetzen und Durchstarten

LA = Tiefanflug (Anflug entlang oder parallel zu einer RWY)

Wenn Sie Fragen bezüglich der Gebührenerhebung haben, richten Sie diese bitte an:

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Bereich Gebühren  
Am DFS-Campus 10  
63225 Langen  
Tel.: +49 6103 707 49 53  
Fax: +49 6103 707 49 85  
e-mail: gebuehren@dfs.de

**Maßnahmen bei Zahlungsverzug  
von FS-Gebühren**

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH gibt bekannt, dass künftig für Gebührenschuldner, bei denen konventionelle Vollstreckungsmethoden nicht zur Realisierung der Forderungen führen, Flugsicherungsleistungen verweigert werden. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH teilt dem Schuldner zuvor schriftlich mit, ab welchem Stichtag im Fall der Nichtzahlung mit der Einstellung der Leistungen zu rechnen ist. Die Regionen und Niederlassungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH sind nach fruchtlosem Verstreichen dieser Frist angewiesen, für Flüge des Schuldners keine Flugpläne mehr entgegenzunehmen bzw. keine Anlaß-, Start- und Rollfreigaben mehr zu erteilen.

§ 5

**Training flights**

When utilizing Air Navigation Services for flights intending to train approaches, the following must be entered to distinguish between „touch-and-go“ (TG) **subject to charges** and „low approach“ (LA) **not** subject to charges when filing the flight plan:

1. In field type 8 type of flight = **X**
2. In field type 18 under Identification Group RMK/ = **RMK/LIC TG** or **RMK/LIC LA**
3. as well as any additional explanatory data regarding the training approach.

Explanation of Terms Used:

TG = Touch-and-Go

LA = Low Approach (approach alongside or parallel to a RWY).

Please direct any questions regarding the levying of these charges to:

**Measures in case of defaults in payment  
of ATC charges**

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hereby informs its customers that in future the provision of air navigation services will be refused to debtors unwilling to pay outstanding air traffic control charges with conventional enforcement measures. DFS Deutsche Flugsicherung GmbH will inform its debtors in writing of the deadline from when the provision of air navigation services will be discontinued if payment is not received. After the expiry of this deadline, all DFS Deutsche Flugsicherung GmbH regions and local units will be instructed not to accept any flight plans from such debtors nor to issue start-up permission, taxi or take-off clearances.