



SZOLGÁLATI SZABÁLYZAT

A MÁV Zrt. és az IŽS között a vasúti határforgalom lebonyolítására Kelebia – Subotica határátmenetben

Érvényes: 1996. június 2-tól.

Tartalom

| | |
|---|----|
| 1. cikk: Bevezető szabályok..... | 3 |
| 2. cikk: Általános szabályok..... | 3 |
| 3. cikk: Kelebia és Subotica határállomások, valamint a határátmenet műszaki leírása. | 4 |
| 4. cikk: Értekezési berendezések | 8 |
| 5. cikk: Szolgálati nyelv | 10 |
| 6. cikk: Az államhatás átlépése és tartózkodás Kelebia és Subotica határállomások területén..... | 11 |
| 7. cikk: Vámkönnyítések..... | 12 |
| 8. cikk: A vonatforgalommal kapcsolatos általános szabályok..... | 13 |
| 9. cikk: Forgalmi és műszaki előírások | 13 |
| 10. cikk: Az elegy előjelentése..... | 14 |
| 11. cikk: A vonatok előkészítése és összeállítása | 14 |
| 12. Cikk: A vonatforgalom szabályozása..... | 15 |
| 13. cikk: A vonatkísérői szolgálat ellátása és a vonatok felvétele | 19 |
| 14. cikk: A vonatok továbbítása..... | 19 |
| 15. cikk: A tolatószolgálat ellátása..... | 20 |
| 16. cikk: Kiskocsimenetek, vágányzárak, lassújelek..... | 20 |
| 17. cikk: A villamosítással kapcsolatos egyéb szabályozások | 21 |
| 18. cikk: A határforgalommal kapcsolatos teljesítmények és szolgáltatások nyilvántartása | 25 |
| 19. cikk: A vonatok és kísérőokmány átadásának és átvételének technológiája Subotica és Kelebia állomáson | 25 |
| 20. cikk: Kocsik, rakszerek és szállítótartályok átadása, átvétele..... | 27 |
| 21. cikk: Létesítmények és berendezések, azok fenntartása..... | 28 |
| 22. cikk: A teljesítmények és szolgáltatások kiegyenlítése..... | 30 |
| 23. cikk: Teendők a balesetek és rendkívüli események esetén..... | 31 |
| 24. cikk: Káresetek kivizsgálása és a kár megállapítása | 31 |
| 25. cikk: A kármegtérítés és felelősség..... | 32 |
| 26. cikk: Záró határozmányok..... | 33 |

Jelen dokumentum az eredeti dokumentum újragépelte változata, tartalmilag a két szöveg teljesen azonos. Az eredeti szkennelt változat tekintendő a hitelesnek.

1. cikk: Bevezető szabályok

- 1.1. A magyar és a jugoszláv vasúti határátmenetben a vasúti forgalom szabályozásának alapja:
 - a) A Magyar Köztársaság Kormánya és a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság Kormánya között a vasúti forgalom szabályozásáról 1972-ben kötött EGYEZMÉNY
 - b) A Magyar Államvasutak (MÁV Rt.) és a Jugoszláv Vasutak (JŽ) közötti vasúti határforgalom lebonyolítására 1972. május 10-én kötött MEGÁLLAPODÁS
- 1.2. Jelen Szolgálati Szabályzat - az 1. pontban foglaltak alapján - Kelebia – Subotica határátmenetben a vasúti szolgálat lebonyolításának részletes szabályozását tartalmazza.

2. cikk: Általános szabályok

- 2.1. A Kelebia – Subotica határátmenetben Kelebia a MÁV Rt., Subotica a JŽ határállomása.
- 2.2. Az üzemváltás a trakcionálástól függően Kelebia, illetve Subotica határállomáson történik.
- 2.3. Kelebia és Subotica határátmenet személy-és áruforgalomra is egyaránt meg van nyitva.
- 2.4. Az útlevel, vám, állat-és növényegészségügyi vizsgálatot mindegyik szerv a saját határállomásán az előírásainak megfelelően végzi.
- 2.5. A díjszabási metszőpont az államhatár
- 2.6. Mindkét határállomás és a köztük levő vonalszakasz villamosított.

3. cikk: Kelebia és Subotica határállomások, valamint a határátmenet műszaki leírása

3.1. Kelebia állomás

- 3.1.1. Az államhatár Kelebia – Subotica között a 159+075 km szelvényben van. Kelebia állomás a Budapest-Keleti pu. – Kelebia Országhatár közötti fővonalon, a 155+362 – 156+652 km szelvényben fekszik.
- 3.1.2. Kelebia határállomás szomszédos állomásai: a MÁV Rt. vonalon Kisszállás, a JŽ vasúton pedig Subotica állomás. Az állomáson a tolatási műveletek síktolatással történnek.
- 3.1.3. Az állomáson elektrodinamikus Domino 55 típusú biztosítóberendezés üzemel, az állomás fővágányai a II-IX.-ig biztosítottak.
- 3.1.4. Az állomásnak 8 fővágánya van, amelyekre rendszeresen történik vonatfogadás, vonatindítás, illetve vonatösszeállítás.
- 3.1.5. Az állomást Subotica irányából biztosított fény bejárati jelző fedezi, amely előtt biztosított fény előjelző van felállítva. A fény bejárati előjelző az 1578+43, fény bejárati jelző pedig az 1568+39 szelvényben van.
- 3.1.6. A kijáratokat mindkét irányban, vágányonként egyéni fény kijárat jelzők biztosítják.
- 3.1.7. Az állomás valamennyi előjelzője és főjelzője sebességjelzést ad. A jelzők a v_{max} , a v_{40} és a v_0 sebességcsoportot érzékelik.
- 3.1.8. Subotica felőli oldalon az előjelző előtt az előjelzőre figyelmeztető dőlt keresztes tábla van felállítva.
- 3.1.9. Az állomásban úrszelvénybe nyúló műtárgyak: az I.sz. rakodóvágány mellett felállított élórakodó, valamint a raktár rakodásra kiképzett része, amelyek az úrszelvénybe nyúló tárgyakra előírt figyelmeztető jellel vannak ellátva.

3.2. Subotica állomás

- 3.2.1. Subotica határállomás a Beograd – Subotica államhatár fővonalon a 176+485 km szelvényben fekszik.
- 3.2.2. A szomszédos állomások Beograd felé Naumovicsevo, a MÁV Rt. felé Kelebia. Subotica állomás a teherpályaudvarral egységes és gócponti állomást képez.
- 3.2.3. Az állomásnak 7 fővágánya, 3 rendező-indító, és 2 rendező vágánya van.
- 3.2.4. A nemzetközi személyszállító vonatokat az I-II. sz. vágányokra fogadják. A belföldi személyszállító vonatokat rendszeresen az I-III. sz. vágányokra fogadják.
- 3.2.5. A nemzetközi tehervonatok fogadása a MÁV Rt-ről rendszeresen a III-IV-V-VI-VII. sz. vágányokra történik.
Subotica állomásról a nemzetközi tehervonatokmenesztése a MÁV Rt. vasutak felé rendszeresen a III-IV-V-VIII-IX-X.sz. vágányokról történik.
- 3.2.6. A XIII.sz. vágány gépkörüljáró vágány.
- 3.2.7. Subotica állomás vízszintben fekszik

- 3.2.8. Subotica állomást Kelebia irányából nem biztosított fény bejárati jelző fedezi, amely előtt fény előjelző van.
A bejárati jelző a váltókkal nincs szerkezeti függésben.
A váltók a helyszínen zárhatók.
A bejárati jelző a 177+723 km szelvényben van, az előjelzője pedig a 178+723 km szelvényben található. Az előjelző előtt 100, 200 és 300 méter távolságra előjelzőre figyelmeztető táblák vannak felállítva.
A bejárati fényjelző Kelebia felől két jelzési képet mutat: „Szabad a bejárat” és „Tilos a bejárat”.
Ha a bejárati jelző továbbhaladást engedélyező állásban van, egy zöld fényt mutat. Ha tilos a bejárat, egy vörös fényt mutat és az előjelzőn egy sárga fény látható.
- 3.2.9. Kelebia állomás felől a „Tolatási határ” jelző a bejárati jelzőn belül 140 méterre van felállítva, menetirányt tekintve a baloldalon a 177+584 km szelvényben.

3.3. A határátmenetre vonatkozó adatok

- 3.3.1. Az országhatár és a határállomások közötti távolságok a következők:
Kelebia – Országhatár között 3289 m
Subotica – Országhatár között 8109 m.
- 3.3.2. Kelebia állomás és az Országhatár közötti vonalrészén fénysorompóval ellátott, a forgalmi irodából kezelt útátjáró az állomás területén az 1567+70 sz. szelvényben, sorompó nélküli útátjáró az 1578+13 sz. szelvényben van. Az útátjárók előtt útátjárójelzők vannak elhelyezve.
- 3.3.3. Subotica – Subotica Országhatár között a 179+232 km szelvényben sorompóval felszerelt útátjáró van. Az útátjáró előtt útátjárójelzők vannak elhelyezve.
A fent említett útátjárón kívül még egy sorompó nélküli útátjáró van a 183+092 km szelvényben. Az útátjáró figyelmeztető jelzővel van ellátva.
- 3.3.4. A Kelebia – Subotica közötti határátmenetben a műszaki adatok a következők:
- a) Megengedett legnagyobb sebesség tehervonatok részére 60 km/h.
 - b) A megengedett legnagyobb tengelynyomás 200kN (20 t), különleges kocsiknál 180 kN (18 t).
 - c) A legnagyobb megengedett maximális vonathossz 700 méter, a vonat terhelése nem haladhatja meg a max. 2000 tonnát, kivétel a timföldszállító vonatot.
 - d) A legnagyobb engedélyezett folyómétersúly 8 tonna.
 - e) A merev tengelyek közötti távolság 4500 mm, a forgóváz nélküli kocsiknál pedig 9000 mm. A kocsik megengedett tengelytávolsága a RIV szabályzat szerint.
 - f) A legkedvezőtlenebb figyelembe veendő esés Kelebia – Subotica viszonylatban: 5 ‰
Subotica – Kelebia között az emelkedés 5 ‰.

- g) A vonatok fékszázalékára és a fékezett súly megállapítására a trakciót végző vasút utasításai a mérvadók.
- h) Mindkét határállomás bejáratú váltóin az engedélyezett max. sebesség egyenes irányban a vonatokra engedélyezett, kitérő irányban 40 km/h.

3.4. A villamos vontatás helyhez kötött berendezései

- 3.4.1. Kelebia és Subotica állomások, valamint a két állomás közötti vonalszakasz 25 kV feszültségű, 50 Hz frekvenciájú villamos vontatásra alkalmas felsővezetéki hálózattal van ellátva. A nyílt vonalon kompenzált rendszerű felsővezetéki hosszláncok vannak kiépítve, tápvezeték nélkül.
- 3.4.2. A felsővezeték sínkorona feletti magassága a határátmeneti szakaszon az államhatártól Kelebia felé 82,5 m hosszban 5,50 m, innen Kelebia felé haladva 280 m hosszú átmeneti szakaszon 6,00 m-re emelkedik.
A 6,00 m-es magasságot az 1587+13 sz. szelvényben éri el. Innen Kelebiáig és Kelebia állomáson 6,00 m. Az államhatártól Suboticáig és Subotica állomáson 5,50 m, kivéve a Majsai hídi felüljáró alatt, ahol 5,42 m.
- 3.4.3. Kelebia állomáson valamennyi vonatfogadó-és indító vágány felsővezetékére félkompenzált rendszerű, külön áramkört képez és a többi vágánytól függetlenül feszültségmentesíthető.
Subotica állomáson az I-VII. sz. vágányok kompenzált rendszerű felsővezetékkel vannak ellátva. Az I-VI. vágány felsővezetékét önállóan ki lehet kapcsolni. A VII. vágány felsővezetékének kikapcsolása az összes többi vágánnyal együtt lehetséges.
- 3.4.4. A felsővezeték munkavezetékének kigyózása Kelebia és Subotica állomásokon, valamint a két állomás közti nyílt vonalon -200 mm. Jugoszláv részeken ívekben és kitérők fölött -300 mm lehet.
- 3.4.5. A felsővezetéki hosszláncok az államhatárnál mechanikusan és villamosan szét vannak választva. A mechanikus szétválasztást vonali szakaszolás jelenti, melynek közepe az államhatár vonalában van. Az államhatáron kialakított vonali szakaszoláshoz félhosszláncok csatlakoznak úgy, hogy a rögzített kihorgonyzások a szomszéd állam területén lévő oszlopokon vannak felszerelve. Mindkét oldalon van egy-egy olyan oszlop, amely mind a két vezetékot tartja (II.sz. melléklet).
- 3.4.6. A felsővezeték villamos szétválasztása (fázishatár) a jugoszláv oldalon van megoldva egy semleges szakasszal és kapcsoló berendezéssel (PSN). A semleges szakasz közepe az államhatártól 82,5 m-re van. A semleges szakasz hossza 4,60 m, és a vasúti vágányhoz fémesen földelve van. A kapcsolóberendezés épületének tengelye az államhatártól 192 m-re van (II. melléklet). A villamos mozdonyok a semleges szakasz alatt feleresztett áramszedővel haladhatnak át, de a mozdonyokon **KÖTELEZŐ A FŐMEGSZAKÍTÓ KIKAPCSOLÁSA.**
- 3.4.7. A semleges szakasz kapcsolóberendezése a JŽ és a MÁV Rt. felsővezeték szétválasztására és összekapcsolására egy megszakítót és két szakaszolót

tartalmaz (II. melléklet). A megszakító és a szakaszolók be-, valamint a kikapcsolásának vezérlése a Novi Sad-i Diszpécserközpontból történik. Kikapcsolásuk azonban a kiskunhalasi alállomásról és Kelebia állomás forgalmi irodájából is elvégezhető. A megszakító bekapcsolásához Kiskunhalas alállomáson fel kell oldani a villamos reteszelést, ami biztosítja, hogy a megszakító kezelése mindkét fél egyetértésével történjen.

A megszakító be-és kikapcsolása a helyszínen, kézi működtetéssel is lehetséges.

- 3.4.8. Az államhatárnál lévő semleges szakasz berendezései villamos segédüzemi áramforrásokat is tartalmaznak a megszakító motoros hajtása, a vezérlőáramkörök, a védelmek és a biztonsági jelzések számára az alábbiak szerint:

220 V, 50 Hz váltakozó áram a világításra, fűtésre és a szilícium egyenirányító táplálására

110 V egyenáram a megszakító és a szakaszolók motoros hajtásához, a jelzés működtetéséhez, a védelmi vezérlésre

48 V egyenáram a MÁV Rt. távvezérlési berendezés táplálására

24 V egyenáram a JŽ távvezérlési berendezés táplálására

- 3.4.9. A váltakozó áramú segédüzemi energiát a felsővezetésekről táplált a felsővezetésekből táplált 25/0, 231 kV feszültségátviteli egyfázisú transzformátorok biztosítják. A transzformátor teljesítménye JŽ részéről 50 kVA, a MÁV Rt. részéről 30 kVA.

A 110 V, 48 V illetve 24 V egyenáramú segédüzem áramforrásai akkumulátorok, melyek állandóan a száraz, szilícium egyenirányítós töltőberendezésre vannak kapcsolva. Az akkumulátorok kapacitása normális használat mellett a segédüzemet a töltőberendezés üzemkiesése után 6 óra időtartamra biztosítja. A 24 V-os akkumulátor a JŽ, a 48 V-os akkumulátor a MÁV Rt. területén van elhelyezve.

- 3.4.10. A semleges szakasz (fázishatár) jelzésére mindkét vasút a saját területén a saját jelzési utasítását alkalmazza, az I. melléklet szerint.

4. cikk: Értekezési berendezések

4.1. Kelebia és Subotica állomások közötti forgalom lebonyolítása érdekében a következő összeköttetések állnak rendelkezésre:

- 4.1.1. A menetjelzések adására szolgáló áramkör. Ebben a vonalban a MÁV Rt. részéről Kelebia állomás I. sz. szolgálati helye, VÁM, HŐR, illetve a JŽ részéről a 83.sz. pályaőr, a 177+887 sz. szelvényben lévő sorompókezelő őrhely, valamint Subotica állomás III.sz. és a „K” váltókezelő őrhelyek vannak bekapcsolva. E vonalból a távbeszélési lehetőség ki van zárva.
- 4.1.2. A két állomás között a határforgalom lebonyolítására határforgalmi távgépíró összeköttetés szolgál. Ezen összeköttetés a két állomás (Kelebia – Subotica) forgalmi irodájában végződik.
- 4.1.3. A távbeszélés céljára szolgáló áramkör. Erre az összeköttetésre mindkét határállomás forgalmi irodájában egy-egy mágneses hangrögzítő berendezés is rá van kapcsolva. A hangrögzítő berendezés kezelését mindkét vasút a saját Kezelési Szabályzatában rögzített módon végzi.
A két határállomás forgalmi szolgálattevője naponta, a szolgálatba lépéskor köteles meggyőződni az értekezési berendezések használhatóságáról.
Az államhatárnál mindkét állam területén a kábelházban vizsgálati lehetőség áll rendelkezésre az előforduló zavarok behatárolására.
Kelebia – Subotica állomás között a két állomásfőnök közötti értekezés céljára külön telefonösszeköttetés is van, az állomásfőnöki irodákban.
- 4.1.4. A távíró, távbeszélő, valamint a menetjelzést adó berendezéseket állandó felügyelet alatt kell tartani, a forgalom lebonyolításával kapcsolatos közlések zavartalan továbbítása érdekében.
- 4.1.5. Zavar esetén az az állomás, amelyik azt először észleli, a lehetőséghez képest azonnal köteles erről értesíteni a szomszéd állomást. A zavar elhárítására mindkét vasút saját területére nézve azonnal intézkedik.
- 4.1.6. A zavar fellépésének és elhárításának időpontját elő kell jegyezni a határállomáson erre a célra rendszeresített előjegyzési könyvbe. A zavar elhatárolásának időpontját közölni kell a szomszéd határállomással.
- 4.1.7. A két határállomás közötti vonatforgalom lebonyolítására szolgáló vonalakat belső vonalakkal összekapcsolni nem szabad.
- 4.1.8. Kelebia – Subotica közötti határforgalmi összeköttetések üzemi méréseit a következőképpen kell végezni:
 - egyenáramú mérések: vonalkábel, vezetőkábel külső koszorújának egy érnégyesén szigetelés vizsgálat naponta, a többi erek szigetelésvizsgálatát évenként kell elvégezni.
 - hurokellenállás mérése évenként
 - aszimmetria mérés évenként
 - váltakozó áramú mérések: csillapításmérés évenként, áthallás mérés szükség szerint

- zörejszint mérés: évenként
- impedancia mérés: szükség szerint
- erősáramú zavartatás-mérés, vizsgálat: szükség szerint

A méréseket, a vizsgálatokat olyan időpontban kell végrehajtani, hogy azok az összeköttetések üzemszerű használatát ne zavarják.

A mérések elvégzésének időpontja 6-7 óra között.

A mérések eredményeit naplóba kell rögzíteni. A naplóba bejegyzést csak a mérésre felhatalmazott szervek tehetnek.

A mérések vonatkozhatnak:

- Kelebia – Subotica közötti határforgalmi távbeszélő
- Kelebia – Subotica közötti menetjelzést adó összeköttetés
- Kelebia – Subotica közötti határforgalmi távgépíró vonalra

4.2. A villamos vontatás üzemét szolgáló információ-átvételi berendezések

- 4.2.1. Közvetlen diszpécser távbeszélő-összeköttetés a MÁV Rt. kiskunhalasi és a JŽ Novi Sad-i villamos diszpécserai között, egy üzemi és egy tartalék áramkörrel. A tartalék összeköttetés a subotikai távbeszélő központon keresztül létesíthető.
- 4.2.2. Villamos távvezérlő és távjelző áramkörök, amelyek a semleges szakasz megszakítójának a 3. cikk IV. fejezetben részletezett kapcsolás műveleteit, a megszakító pillanatnyi állapotának jelzését szolgálják, valamint a MÁV Rt. és JŽ felsővezetési feszültség meglétéről, az akkutöltők állapotáról és távvezérlő állapotáról továbbítanak jelzéseket.
- 4.2.3. Műszaki szolgálati távbeszélő vonal, amely Kelebia – Subotica között a műszaki fenntartási dolgozók munkavonala.
- 4.2.4. A határmenti kábelbódék közvetlen távbeszélő-összeköttetése, amely a magyar és a jugoszláv oldalon a határmenti kábelbódében egyidejűleg tevékenykedő műszaki fenntartási dolgozók munkavonala.
- 4.2.5. Közhasznú postai telefon (szükség esetén) – a telefonszámok a VII.sz. mellékletben találhatóak.
- 4.2.6. Üzemi vasúti telefon – a telefonszámok a VII.sz. mellékletben találhatóak

5. cikk: Szolgálati nyelv

- 5.1. Az államhatártól Kelebia állomásig, valamint Kelebia állomáson a JŽ alkalmazottaival kapcsolatos szolgálati érintkezésben a magyar nyelvet kell használni.
- 5.2. Az államhatártól Subotica állomásig, valamint Subotica állomáson a MÁV Rt. alkalmazottaival kapcsolatos szolgálati érintkezésben a szerb nyelvet kell használni.
- 5.3. A vonatok közlekedésére vonatkozó írásbeli és hangrögzítő távbeszélőn adott szóbeli rendelkezést minden vasút a saját anyanyelvén adja. Az Írásbeli rendelkezések szövegét a trakciót végző vasút anyanyelvére le kell fordítani. Vonatkozik ez az Írásbeli rendelkezések kiállítására, valamint a szolgálati levelezésekre is.
Az elektroenergetikai diszpécser részéről adandó közlemények, valamint az energiafelhasználás és munkaengedélyekre vonatkozó előírások és jegyzőkönyvek magyar és szerb-horvát nyelven készülnek.
- 5.4. A magyar és jugoszláv szervek által felvett tényállást, amelyet közösen írnak alá, mindkét szerv nyelvéen kell elkészíteni. Ilyen esetekben a jegyzőkönyvek magyar és szerb nyelven készülnek.
- 5.5. A MÁV Rt. és a JŽ dolgozóinak a magyar és szerb nyelvet legalább olyan mértékben kell ismerniük, hogy egymást megértsék.
A villamos diszpécserek közti értekezésre a 23. cikk 2. fejezete szerinti típusmondatok használandók, amennyiben a diszpécserek közti nyelvi nehézség merül fel.
- 5.6. A JŽ valamint a MÁV Rt. dolgozóinak az egymással való érintkezésben mind a szolgálatban, mind a szolgálaton kívül udvarias, kifogástalan magatartást kell tanúsítani.
- 5.7. A JŽ alkalmazottainak Kelebia állomáson, a MÁV Rt. alkalmazottainak Subotica állomáson nem szabad olyan ügyekbe beleavatkozniuk, amelyek a helyi vasúti szervek kizárólagos hatáskörébe tartoznak.
- 5.8. Az észlelt szabálytalanságokat és hiányosságokat Kelebia állomásfőnöke Subotica állomásfőnökével tárgyalja meg. Ha valamely vitás kérdésben nem tudnak megegyezni, akkor ezt az illetékes felsőbb szerveiknek kötelesek bejelenteni.
- 5.9. A JŽ és a MÁV Rt. dolgozói, amíg a szomszédos vasút területén tartózkodnak, kötelesek viselni az előírás szerinti egyen- illetve munkaruhát. A munkaruhában végzett szolgálatnál a megkülönböztető MÁV Rt. illetve JŽ emblémát is kötelesek viselni.
- 5.10. A másik fél területén elkövetett fegyelmi vétség, szabálysértés, vagy bűncselekmény esetén a két határállomás állomásfőnöke köteles egymást a tényállásról haladéktalanul értesíteni.

- 5.11. Baleset vagy egyéb megbetegedés esetén a JŽ vasút dolgozóit Kelebia, a MÁV Rt. dolgozóit Subotica állomáson orvosi ellátásban kell részesíteni.

6. cikk: Az államhatás átlépése és tartózkodás Kelebia és Subotica határállomások területén

- 6.1. Azokat a személyeket, akik a szolgálat ellátása céljából lépik át az államhatárt, „Határátlépési igazolvány”-nyal kell ellátni.
- 6.2. A „Határátlépési igazolvány”-t az erre illetékes szervek adják ki. Érvényessége 5 évre terjed és ugyancsak 5 évre meghosszabbítható. Az igazolvány Kelebia és Subotica határállomásokon a szolgálat ellátásának idejére, ezek területén való tartózkodásra, Kelebia – Subotica határvonalszakaszon történő határátlépésre jogosít.
- A határátlépésre jogosult személyek az államhatárt a menetrend szerinti vonatokkal léphetik át, csak szolgálatvégzés céljából. Amennyiben a szolgálat érdeke megkívánja, az államhatárt rendkívüli vonatokkal, mozdonyokkal, vagy más vasúti szállító eszközökkel is átléphetik.
- 6.3. Azok a jugoszláv, illetve magyar vasúti alkalmazottak, akik nem rendelkeznek „Határátlépési igazolvány”-nyal, előre nem látott események alkalmával, az államhatárt 3 példányban kiállított névjegyzék alapján léphetik át, menetrendszerinti vonattal, segélyvonattal, vagy hóekejáráttal, vagy más vasúti járművel.
- A névjegyzéket az illetékes állomásfőnök állítja ki.
- A névjegyzék alapján az államhatárt átlépő alkalmazottak addig tartózkodhatnak a szomszéd állam területén, amíg ezt a szolgálat ellátása szükségessé teszi. Ennek tényét, szükségességét a határforgalmat ellenőrző szervekkel közölni kell és a névjegyzéket egy-egy példányban át kell adni.
- A névjegyzékbe felvett személy tartozik magával vinni személyi igazolványát, vagy fényképes szolgálati igazolványát. A névjegyzékbe felvett személyek az államhatárt együttesen kötelesek átlépni, ugyancsak együttesen kötelesek visszatérni.
- 6.4. A szolgálat teljesítése céljából az államhatárt átlépő dolgozók nevét a „Névjegyzék” alapján a menetlevélbe be kell jegyezni.
- 6.5. A vasúti pálya, valamint a távközlő-, villamosüzemi- és jelzőberendezések felügyeletével továbbá fenntartásával megbízott alkalmazottak szükség esetén az államhatárt a vasútvonalon gyalog is átléphetik. Ehhez azonban az érdekelt határforgalmat ellenőrző szervek előzetes hozzájárulása illetve értesítése szükséges. Az átlépéshez a szomszédos állam határforgalmat ellenőrző szerveinek engedélye is szükséges.
- A határszervek kötelesek a szomszéd állam határforgalmát ellenőrző szerveit előre értesíteni.

- 6.6. A szomszédos határállomáson a szolgálatot teljesítő MÁV Rt. illetve JŽ dolgozók a szolgálatukra való fel-, illetve a szolgálatuk befejezésénél a lejelentkezést a forgalmi szolgálattevőknél kötelesek végrehajtani.
- 6.7. Szolgálatukban csak az érdekelt állomások vezetői által meghatározott szolgálati helyeken és területeken tartózkodhatnak.
A megjelölt területet, szolgálati helyet rendkívüli esetben csak a határforgalmi szervek előzetes engedélyével és a forgalmi szolgálattevő jóváhagyásával hagyhatják el.
A szomszéd vasút által használt helyiségeket meg kell jelölni úgy, hogy először a szomszéd vasút anyanyelvén szerepeljen.

7. cikk: Vámkönnyítések

- 7.1. Mentések a behozatali vámok, illetékek és költségek alól:
- a) a vonó és vontatott járművek javításához esetleges szükséges tartalék alkatrészek
 - b) a szolgálat ellátásához szükséges tárgyak és fogyóanyagok, a személyzet szolgálati felszerelése és személyes használatát szolgáló tárgyak, beleértve az élelmiszereket is, amelyeket a MÁV Rt. illetve a JŽ dolgozók szolgálatuk ellátása céljából a magyar illetve jugoszláv állam területére visznek át.

Az a) pontban felsorolt tárgyokról két példányban vámbejelentő jegyzéket kell készíteni, amelyből az egyik példányt át kell adni az illetékes vámhivatalnak. A felsorolt, ideiglenesen behozott tárgyak visszavihetők Kelebia, illetve Subotica állomásra.

- 7.2. Kelebia és Subotica határállomás területén szolgálatot teljesítő JŽ illetve MÁV Rt. alkalmazottak jogosultak minden külön engedély nélkül vám, adó és illetékmentesen a saját államuk területére átvinni a menetjegyeladásból, vasúti fuvardíjból, vámbevételből, vagy más adóból és illetékből származó fizető eszközeiket. Az erről szóló megfelelő bizonylatokat a kilépéskor az illetékes vámszervek kívánságára be kell mutatni.
- 7.3. A MÁV Rt. alkalmazottak (jegyvizsgálók) az utánfizetésből befolyt összegeket Kelebia állomáson kilépés előtt kötelesek leadni.

8. cikk: A vonatforgalommal kapcsolatos általános szabályok

- 8.1. A vonatforgalom lebonyolítása Kelebia és Subotica állomások között a két vasút felsőbb szervei által megállapított menetrend alapján történik.
- 8.2. A két határállomás naponta 6, 12, 18 és 24 órakor kölcsönösen értesítik egymást a következő forgalmi időszakban közlekedő rendkívüli, illetve elmaradó vonatokról. A le nem közlekedett vonatokat a 24 órakor adandó forgalomban le kell mondani.
- 8.3. A forgalom közlését az üzemváltó állomás kezdi.
- 8.4. A rendkívüli vonatok forgalomba helyezését, vagy a rendes vonatok lemondását a két határállomásnak előzetesen egymással meg kell beszélni.
- 8.5. Amennyiben a vonalon pályafenntartási munkások dolgoznak, a forgalmi szolgálattevők saját területükön az érvényben levő utasítások szerint járnak el.

9. cikk: Forgalmi és műszaki előírások

- 9.1. Kelebia – Subotica határátmenetben a forgalom lebonyolítása mindig a trakciót végző MÁV Rt. vagy JŽ vasút utasításai szerint történik azzal, hogy Kelebia és Subotica államhatár között a helyhez kötött, valamint a hordozható jelzőeszközökre és a jelzésekre, a pályaszemélyzet jelzéseire is a területileg illetékes MÁV Rt., illetve JŽ utasításai érvényesek.
- 9.2. Subotica határállomáson a MÁV Rt. személyzete által kivételes esetekben végzett tolatásokkal kapcsolatban mind a látható, mind a hallható jelzések adása a JŽ, Kelebia határállomáson a JŽ személyzete által végzett tolatásokkal kapcsolatban mind a látható, mind a hallható jelzések adása a MÁV Rt. utasításai szerint történik.
- 9.3. A JŽ és a MÁV Rt. személyzetnek ismernie kell a forgalmi és jelzési utasítások közötti eltéréseket, amiből a MÁV Rt. és a JŽ személyzetnek illetékes szolgálati felsőbbbsége előtt vizsgáznia kell.
- 9.4. A határátmenetben közlekedő vonatok személyzete köteles az illetékes vasút vonalain történő tartózkodás alatt az ott érvényes jelzési és egyéb forgalmi előírásokhoz alkalmazkodni.
- 9.5. A motoros és vonatként közlekedő egyéb járművekre nézve ugyanazok a rendelkezések érvényesek, mint a vonatok közlekedésére.
- 9.6. Kelebia állomásra bejáró személyvonatokkal a felvételi épület előtt, Subotica állomáson a kijelölt megállási helyen kell megállni.
Subotica határállomásra bejáró tehervonatokkal az állomás kijárat oldalán levő biztonsági határjelző előtt meg kell állni. Ha a tehervonat a biztonsági határjelzők között nem fér el, a vonattal az állomás kijárat oldalán levő biztonsági határjelző előtt meg kell állni és utána előre húzni. Előre húzni csak

a váltókezelő élőszóval adott rendelkezése és a JŽ vasút utasításai szerint érvényes jelzések alapján lehet.

Kelebia állomáson a tehervonatokkal a vágányra érvényes egyéni kijárat jelző előtt meg kell állni. Ha a tehervonat hosszúsága miatt a bejárat vágányutat a hátsó biztonsági határjelzőnél lezárja, előre húzni csak a tolatásvezető, illetve a forgalmi szolgálattevő személyesen, élőszóval adott rendelkezése és a MÁV Rt. utasításaiban meghatározott jelzések alapján lehet.

10. cikk: Az elegy előjelentése

- 10.1. A két határállomás naponta 6, 12, 18, 24 órakor kölcsönösen előjelentést ad a következő 6 órában átadásra kerülő elegyekről. Ekkor közölni kell:
Az élő, gyorsan romló, konténer, rendkívüli szállítmány, VÁK-árus, rakszelvényen túlnyúló és zárt vonatokkal futó küldeményeket. A rakszelvényen túlnyúló küldemények esetén a kocsik számán kívül a hozzájárulási engedély számát is közölni kell.
- 10.2. A vonatról az engedélykérést megelőzően részletes előjelentést kell adni az érdekelt vasutak (fogadóvasút) előírásai szerint. Az előjelentést a fogadó vasút kereskedelmi átvevője adja.
- 10.3. Subotica állomás naponta a menetrend átmeneti tárgyalás jegyzőkönyvében meghatározott időben Kelebia állomásnak előjelentést ad a közlekedésre kijelölt vagy betervezett TEEM vonatokról.

11. cikk: A vonatok előkészítése és összeállítása

- 11.1. A határforgalomban közlekedő vonatok összeállítását a két vasút felsőbb szervei a menetrendváltás előtt, a menetrendek egyeztetése alkalmával állapítja meg.
- 11.2. A vonatokat annak a vasútnak az előírásai szerint kell összeállítani, a melyik a vontatást végzi. A középütközős kapcsolószerkezettel rendelkező kocsiknál és közvetítőkocsikat minden esetben biztosítani kell.
- 11.3. A vonatoknál a műszaki vizsgálatot közvetlenül azok összeállítását követő felajánlás után, illetve Kelebia, Subotica állomásra való érkezést követően kell elvégezni, amikor az átvevő vasút előírásait is vizsgálni kell (vonatnem váltó állásának megfelelő működést).
Mindkét határállomás forgalmi szolgálattevője köteles az átvételt végző vasút kocsivizsgálóit értesíteni a vonatok bejáratáról oly időben, hogy a kocsivizsgálók az érkező vonatot be tudják futtatni (bejáráskor az érkező vágány mellett legyenek).
A teljes fékpróbát a trakciót végző vasút kocsivizsgálóinak kell végezniük. A fékpróbát a szomszédos vasút kocsivizsgálóinak jelenlétében kell végezni.

- 11.4. A teljes fékpróba eredményét a kocszivizsgáló a honos vasút előírásai szerint közli a mozdonyvezetővel.
- 11.5. A fékpróba alkalmával észlelt hiányosságokat az átadó vasút kocszivizsgálójának kell megszüntetni, amennyiben ezt nem tudja elvégezni, a kocsit a vonatból ki kell sorozni.
- 11.6. Kelebia határállomáson a mozdony össze-és szétkapcsolását a MÁV Rt., Suboticán a JŽ személyzetnek kell végeznie.
A mozdonyokkal mozgást mindkét határállomáson az illetékes vasút személyzetének kíséretében szabad végezni.
A forgalmi szolgálattevők által adott rendelkezéseket Kelebián a JŽ vasút dolgozóinak, Suboticán a MÁV Rt. dolgozóinak végre kell hajtani.
- 11.7. Mindkét határállomáson függetlenül attól, hogy melyik vasút trakcionál, műszaki és kereskedelmi dolgozók végeznek kicsiátadási és átvételi szolgálatot.
A végzendő munkák összehangolását a kereskedelmi átvevő végzi.
A kocsik átadására és átvételére a „Megállapodás”-ban foglaltak a mérvadók.
A kocsik végleges átadása-átvétele az üzemváltó állomáson történik. A másik határállomáson előzetes átvétel van.

12. Cikk: A vonatforgalom szabályozása

- 12.1. A vonatok bevezetése, lemondása, menesztése
- 12.1.1. A napi közlekedésre kijelölt vonatokat a menetrendi időszak érvénybe lépésekor kell bevezetni a teljes menetrendi időszakra.
- 12.1.2. Rendkívüli vonatot akkor lehet bevezetni, ha ahhoz élő, romló küldemény áll rendelkezésre.
Az élő küldeményeket csak nappal és a kijelölt vonatokkal lehet átadni az állategészségügyi vizsgálat elvégzésének biztosítása miatt. Az egyéb rendkívüli küldeményeket az engedélyben szereplő előírások betartásával folyamatosan kell fogadni.
- 12.1.3. Rendkívüli vonatok részére mozdonyt és személyzetet az érdekelt határállomáson legalább a tervezett vonat menetrendszerinti indulási ideje előtt 6 órával korábban kell kérni az alábbi szöveggel:
*„..... táviratszám óra perc.
Kérek gépet és szakaszt a sz. vonat részére. A vonat méter,
..... tonna.”*

.....

Aláírás

„Broj cas min

*Molim ispostaviti lokomotivu i osoblje za vanredni voz br voz ce imati
..... metara tona.”*

.....
Potpis

12.1.4. Menetjelzés adása minden vonat részére kötelező. A vonatszámozás szempontjából a vonal kezdőpontja Kelebia állomás. Ennek megfelelően vonatmenesztés esetén Kelebia állomás az 1.sz. csengőjelzést adja:

„Vonat indul a pálya végpontja felé.”

.. .. (háromszor kettő csengetés)

Subotica állomás, vonatmenesztés esetén a 2.sz. csengőjelzést adja:

„Vonat indul a pálya kezdőpontja felé.”

... .. (háromszor három csengetés)

12.1.5. A határforgalomban a vonatok közlekedésére vonatkozó közleményeket távgépírón, meghibásodás esetén pedig a mágneses hangrögzítő berendezésbe kapcsolt távbeszélőn kell adni.

12.1.6. Minden nap 19:00 órakor Kelebia és Subotica állomások forgalmi szolgálattelvéői elvégzik az órák egyeztetését. Ezt távirattal kell rögzíteni:

„Broj Tacno vreme casova minuta. *Potpis*”

„Táviratszám. A pontos idő óra perc. Aláírás”

A vonatok részére engedélyt kell kérni. Az engedélykérésre legkésőbb az engedélykérés vétele után 5 perccel válaszolni kell.

Ha a vonat rendkívüli küldeményt továbbít a helyzetnek megfelelően az RK számát és jellemzőjét (pl. rakszelvényen túlérő, túlsúlyos, rendkívüli küldemény stb.) szöveggel ki kell egészíteni.

Az engedélyt a következő szöveggel kell kérni:

„ táviratszám óra perc.

Mehet-e a sz. vonat (gépmenet) villany vagy dízelgéppel?” Aláírás

„Broj cas minut

Primate li voz broj (lokomotiva)?” Potpis

A válasz szövege:

„táviratszám óra perc.

A sz. vonat jöhet.” Aláírás

„ Broj cas minut

Voz broj ode u casova minuta (R-na vreme)” Potpis

Indokolt esetben, ha a vonat nem fogadható, a fogadó állomás forgalmi szolgálattelvéoje az engedélykérésre a következő szöveggel válaszol:

„ táviratszám óra perc.

A sz. vonatot nem fogadom, engedélyt kb. perc múlva lehet kérni.” Aláírás

„Broj cas minut
Neka ceka voz broj Dopustenje se moze tranziti kroz minuta.” Potpis

12.1.7.1. A vonat menesztése után a vonatindító állomás forgalmi szolgálattevője az indulási időt köteles azonnal közölni.

„..... táviratszám óra perc.
..... sz. vonat indult óra perckor, (Rendesen).” Aláírás

Broj cas minut.....
Voz broj ode u casova minuta (R-na vreme)” Potpis

12.1.7.2. A vonatot fogadó állomás tartozik a vonat beérkezése után a vonatot indító állomásnak 2 percen belül visszajelentést adni.

„..... táviratszám óra perc.
..... sz. vonat (gépmenet) Subotica (Kelebia) állomásra megérkezett.”
Aláírás

Broj cas minut.....
Voz broj (lokomotiva)prigpei u stanisu Subotica-Kelebija u cas minut” Potpis

12.1.8. Subotica vagy Kelebia állomás forgalmi szolgálattevője az indítandó vonat részére kapott menesztési engedélyt követően Kelebia, illetve Subotica állomás forgalmi szolgálattevőjének kérésére - a vonatforgalom gyorsítása érdekében - távgépírón tájékoztatást ad a következő MÁV Rt.-ről illetve JŽ-ről kilépő vonat fogadására vonatkozóan, az alábbiak szerint:

Kelebia (Subotica)

„ táviratszám óra perc sz. vonat beérkezése után kb. mikor, milyen indulási idővel fogadja a vonatot?” Aláírás

„Broj cas minut
Nakon dolaska voza br otprilike kada kojim vremenom polaska primete víz br” Potpis

Subotica (Kelebia)

„..... táviratszám óra perc sz. vonat beérkezését követően azonnal / kb. óra perckor adok engedélyt a sz. vonat részére.” Aláírás

„Broj cas.....minut.....

Nakon dolaska voza br odmah/oko casaminutdacu dopustenje za voz br „ Potpis

- 12.1.9. Ha egy személyszállító vonat az engedély megadásától számított 10 percen, a tehervonat pedig 10 percen belül nem indítható, az engedélyt le kell mondani. Ha a vonat indulásra kész, új engedélyt kell kérni. A forgalmi szolgálattevő az engedélyt az alábbiak szerint tartozik érvényteleníteni:

„..... táviratszám óraperc.

A sz. vonatállomásról nem indul. A sz engedély érvénytelen.” Aláírás

„Broj casminut

Iz stanice ponistava se dopustenje za voz br” Potpis

- 12.1.10. Ha a két határállomás között az értekezés lehetetlenné válik, rendkívüli vonatot nem szabad indítani. Az értekezés lehetetlensége esetén a vonatot annak a vasútnak az állomása indíthatja, amelyik menetrend szerint soron következik. Ennek a vonatnak kell vinnie a vonatforgalmi értesítést a további vonatforgalom lebonyolítására vonatkozóan.

Amennyiben rendes vagy rendkívüli vonat már engedélyt kapott, azt a vonatot el lehet indítani. Eí vonatnak a fogadó állomásra történt beérkezését követően az első vonatot a fogadó állomás indíthatja, az előírt szabályok betartásával és a vonatforgalmi értesítés küldésével

A vonatszemélyzetet a vonatforgalom lebonyolításával kapcsolatos szükséges rendelkezésekről mindkét határállomás forgalmi szolgálattevője Írásbeli rendelkezéssel értesíti. Az állomási és pályaszemélyzetet az értekezés lehetetlensége esetén s vonatforgalomban beállt változásokról mindkét vasút, saját utasításainak megfelelően értesíti.

- 12.1.11. A személy és TEEM vonatok 15 percnél nagyobb késése esetén a két határállomás forgalmi szolgálattevői kötelesek egymást kölcsönösen tájékoztatni a várható késés nagyságáról. A pályaszemélyzet értesítését mindkét vasút saját utasítása szerint végzi. A késés nagyságát, illetve a már közölt késési idő módosítását a szolgálattevők távgépíron kötelesek közölni az alábbi szöveggel:

„.....táviratszám óraperc.

A sz. vonat kb percet késik.” Aláírás

„Broj cas.....minut.....

Boz br kasnice oko minuta.” Potpis

- 12.1.12. A vonat részére engedélyt – egyedül közlekedő mozdonyvonatok kivételével – csak abban az esetben lehet adni, ha a vonat részére szabad vágány áll

rendelkezésre. Elfoglalt vagy részben járható vágányra vonatot fogadni nem szabad.

12.1.13. Subotica és Kelebia határállomások viszonylatában a vonatok egymást csak állomástávolságban követhetik. Követő vonatot mindaddig nem szabad indítani, amíg az elől haladó vonatról visszajelentést nem kaptak.

12.1.14. Személyszállító vonatokat a forgalmi szolgálattevőnek mindenkor a vonat mellett személyesen kell meneszteni, a Jelzési Utasításban előírt jelzőeszközökkel. Kelebia állomásról a kilépő (páros) tehervonatokot csak jelzéssel kell felhatalmazni az indulásra.

Subotica állomásról Kelebiára induló tehervonatokot felhatalmazás alapján (indirekt) a váltókezelő is menesztheti.

A forgalmi szolgálattevő a vonat indítására a mozdonyvezető részére az utasítást csak akkor adhatja meg, ha a vonat indulásának akadálya nincs és a vonatonál a határrendészet, valamint a VÁM részéről is megtörtént a vizsgálat.

13. cikk: A vonatkísérői szolgálat ellátása és a vonatok felvétele

13.1. Kelebia és Subotica határátmenetben a személyvonatok vonatkísérő személyzettel közlekednek.

Indulás előtt a forgalmi szolgálattevő a menetigazolványt minden alkalommal köteles az indulás előtt ellenőrizni, a helyes vezetés szempontjából. Az ellenőrzés végrehajtását aláírásával hitelesíti.

13.2. Kelebia és Subotica határátmenetben a tehervonatok vonatkísérő személyzettel közlekednek. A menetigazolványt (menetlevelet) a mozdonyvezető vezeti.

13.3. A vonatok felírását Kelebia és Subotica határállomásokon a tranzitáló vasút vonatfelvevője végzi.

14. cikk: A vonatok továbbítása

14.1. Kelebia és Subotica határátmenetben a mozdony-és személyzetfordulókat a menetrendváltás előtt, a menetrendek egyeztetése alkalmával állapítják meg.

14.2. Amennyiben a trakciót a JŽ végzi, az üzemváltás Kelebián, ha a MÁV Rt. végzi, az üzemváltás Suboticán történik.

14.3. Abban az esetben, ha Kelebia vagy Subotica határállomásnak elegye nincs, a gépet mind a rendes, mind a bevezetett rendkívüli vonatok részére gépmenetben kell a szomszédos határállomásra küldeni.

14.4. Amennyiben Kelebia vagy Subotica határállomáson nem áll rendelkezésre kész elegy, a vonattal érkező gépet legkésőbb a forduló vonat menetrendjében kell visszaküldeni. A mozdony visszatartása csak a szomszédos határállomás forgalmi szolgálattevőjének hozzájárulásával történhet.

- 14.5. Amennyiben Subotica határállomáson a tehervonatok terhelése a 2000 tonnát meghaladja, Subotica állomás a vonat tolását a 184+600 km-ig végzi.
- 14.6. A rakott timföldszállító vonatokat tekintettel azok terhelésére, kettő géppel kell továbbítani, a trakcionálást végző vasút utasításai szerint.

15. cikk: A tolatószolgálat ellátása

- 15.1. A vonatok összeállítását, szétrendezését, valamint a tolató szolgálatot Kelebián a MÁV Rt., Suboticán pedig a JŽ végzi.
- 15.2. A JŽ a MÁV Rt. mozdonyaival, illetve a MÁV Rt. a JŽ mozdonyaival is végezhet tolatási mozgásokat, azonban mindenkor csak a tolatásvezető jelentlétében.
A 10 percnél hosszabb ideig végzett ilyen tolatásokról a forgalmi szolgálattevő írásbeli nyugtát köteles adni, amelyen a tolatás kezdetét és befejezését, valamint a végzett munka nemét kell feltüntetni.
A tolatás elismerésére szolgáló nyugtát 3 példányban kell kiállítani. Az első példány marad az állomáson, a két másolati példányt a tolatást végző mozdonyvezetőnek kell átadni.
- 15.3. Kelebia állomáson gépkörüljárások alkalmával a vágány két kijáratú jelzője által határolt területen a JŽ gépek, illetve Subotica állomáson a vágány két biztonsági határjelzője között a MÁV Rt. gépek, szóbeli engedélykérés-adást követően egyedül (kísérés nélkül) is közlekedhetnek.
- 15.4. A belépő vonatokkal a határőrség és a vám szemle befejezése után tolatni, illetve a vonatot átállítani nem szabad. Kivételes esetben erre a vámhatóság és a határőrség engedélyt adhat.
- 15.5. Kelebia és Subotica határállomásokon JŽ és MÁV Rt. mozdonyokat a mozdony személyzetnek felügyelet alatt kell tartani.

16. cikk: Kiskocsimenetek, vágányzárak, lassújelek

- 16.1. Anyagvonatok, helyi vonatok, kiskocsimenetek a MÁV Rt. és a JŽ előírásainak megfelelő szabályok értelmében a határpontig közlekedhetnek.
Ilyen járművek közlekedéséről a két határállomás kölcsönösen tartozik értesíteni egymást. A menetek visszaérkezéséről értesíteni kell a szomszédos határállomást.
- 16.2. Előre látott vágányzárás vagy feszültségmentesítés esetén az érdekelt vasút annak megkezdése előtt legalább 8 nappal korábban írásban tartozik a szomszédos határállomás útján a másik vasutat értesíteni. Az értesítés vételét nyugtázni kell.
- 16.3. A két határállomás között elrendelt előre nem látható vágányzárról vagy feszültségmentesítésről a két határállomás forgalmi szolgálattevőjének értesítenie kell egymást.

- 16.4. Ideiglenes sebességkorlátozásról, előrelátható időtartamáról és megszűnéséről a két határállomás köteles egymást azonnal értesíteni. A vonatszemélyzetet a vonatindító határállomás értesíti írásbeli rendelkezéssel.
- 16.5. A Kelebia – Subotica határátmenet felsővezetékének kiegészítő táplálására a 23. cikk rendelkezései a mérvadók.

17. cikk: A villamosítással kapcsolatos egyéb szabályozások

- 17.1. A Kelebia – Subotica vonalszakaszon létesült villamos felsővezeték energiaellátásának szabályozása
A JŽ subotikai alállomása a „P2” jelű vonali kitápláláson és Subotica állomás „P1” jelű kapcsolóján keresztül táplálja az S10-es szakaszt Subotica állomás és az államhatár között, az államhatárnál létesült semleges szakaszig.

A MÁV Rt. kiskunhalasi alállomása a „K” (Kelebia) jelű vonali kitápláláson, a Kelebia állomás kapcsolóállványán lévő „S” (Subotica) jelű szakaszolón keresztül táplálja a Kelebia állomás és az államhatár közti felsővezeték szakaszt, az államhatárnál létesült semleges szakaszig.

Rendkívüli esetben, a másik fél kérésére, az államhatári semleges szakasz megszakítójának bekapcsolásával a felek az energiaellátásban egymást kölcsönösen kiegészíthetik. A megszakító bekapcsolására a két vasút villamos diszpécserének előzetes közös megállapodása alapján kerülhet sor.

Előre látott esetben az energia-áttáplálást, mielőtt annak szükségessége láthatóvá válik, de lehetőleg legalább 8 nappal megelőzően kell kérni. Üzemzavari esetben az áttáplálás azonnalra is kérhető és – a lehetőség szerint – adható. Az energia áttáplálás kérését a diszpécser végzik. Az energia-áttáplálást kérő diszpécser a sorszámmal ellátott telefontáviratot elmondja a másik diszpécsernek, aki a vett üzenetet az elmondást követően visszaolvassa. A telefontáviratot – sorszámmal együtt – mindkét diszpécser előjegyzzi az erre szolgáló könyvben. A kért energia-áttáplálás biztosításának lehetőségét a diszpécserek kölcsönösen megvizsgálják, ezt követően az áttáplálási lehetőségről egymást kölcsönösen értesítik.

Ilyen kölcsönös betáplálás esetén a MÁV Rt. kiskunhalasi alállomás legfeljebb a subotikai alállomás semleges szakaszig, a JŽ subotikai alállomás pedig legfeljebb a kiskunhalasi alállomás semleges szakaszig táplál be.

A másik fél felsővezeteki hálózatára történő energia betáplálás esetén keletkezett védelmi leoldásra a betápláló alállomás egy alkalommal automatikusan vagy kézi kapcsolással visszakapcsolhat. Ismételt leoldás esetén csak a másik fél diszpécserének engedélye alapján szabad visszakapcsolni.

Sem a MÁV Rt. tápláló alállomása (Kiskunhalas) sem a JŽ tápláló alállomása (Subotica) 27,5 kV-nál nagyobb, illetve 19 kV-nál kisebb feszültséget üzemszerűen nem tart a táplálási szakaszán.

17.2. A MÁV Rt. és a JŽ villamos diszpécserének szolgálati kapcsolatának szabályozása

A MÁV Rt. kiskunhalasi és a JŽ Novi Sad-i villamos diszpécserek között a szolgálati értekezés telefonon, külön erre a célra létesült közvetlen vonalon történik. A szolgálati kapcsolat nyelvhasználatát a Szolgálati Szabályzat 5. cikke szabályozza. A kérések, kérdések, információk és hozzászólások adása során a félreértések kiküszöbölésére számozott típusmondatok is használhatók. A típusmondatok jegyzékét a MÁV Rt. Szegedi Üzletigazgatósága és a JŽ állapítja meg. A típusmondatok jegyzéke a Szolgálati Szabályzat V.sz. melléklete. Amennyiben a típusmondatok használata ellenére nyelvi nehézségek adódnak, a diszpécsernek szükség esetén kérhetik a Subotica-i Kontaktna Mreza segítségét tolmácsolási céllal.

A két vasút villamos diszpécseri kölcsönösen tájékoztatni kötelesek egymást (a másik fél felsővezetéki hálózatára történő energiatáplálás esetén) a rendkívüli eseményekről, melyek a villamos berendezések működtetésére és a villamos vontatású vonatok közlekedésére vonatkoznak.

A MÁV Rt. és a JŽ villamos diszpécserek közötti értekezéseket pontosan be kell vezetni a rendszeresített naplóba, a dátum, az óra, a perc és a beszélgetésben résztvevők nevének megjelölésével. A diszpécserek egymás közötti értekezését mindkét fél hangrögzítő berendezésen rögzíti.

Olyan rendkívüli esemény előfordulásakor, amelyre a Szolgálati Szabályzat 17. cikk 3. pontja vonatkozik, a hangrögzítő szalagokat az eseményt vizsgáló közös bizottság rendelkezésére kell bocsájtani.

A közvetlen diszpécser távbeszélő összeköttetésen szolgálati értekezésre MÁV Rt. – JŽ viszonylatban csak személyesen a villamos diszpécsernek, illetve közvetlen vezetőik jogosultak. Mindkét vasút villamos diszpécserének a kölcsönös betáplálás esetén is felelős a saját területen történő, személyesen végrehajtott vagy az arra illetékesekkel végrehajtott kapcsolásokért.

17.3. MÁV Rt. és JŽ szabályozások a villamos üzemmellel kapcsolatban, amennyiben nem működnek a távvezérlő berendezések

A távvezérlő berendezés meghibásodását (és megjavítását) a diszpécsernek kötelesek haladéktalanul egymás tudomására hozni. A tervezett és üzembehelyezett berendezések használatánál, ha valamely berendezés meghibásodik, a következő szabályozások érvényesek:

a) A villamos diszpécsernek távbeszélő-összeköttetései üzemelnek, a távvezérlés JŽ részen nem működik.

A diszpécsernek értekezése e cikk 2. pontja alapján történik, a kapcsolások végrehajtása az államhatári semleges szakaszban kézi működtetéssel történik, a JŽ felhatalmazott dolgozója részéről. A MÁV Rt. villamos

diszpécser szükség szerint távvezérléssel végzi az államhatári kapcsoló és szakaszolók reteszelésének feloldását. Egyebekben e cikk 3.d. pontjának rendelkezései a mérvadók.

- b) Az államhatári kapcsoló és szakaszolók bekapcsolását az államhatári semleges szakaszban a JŽ diszpécser végzi távvezérléssel, amennyiben a reteszelés feloldása megtörtént.

A reteszelés feloldásához a MÁV Rt. diszpécsernek távbeszélőn adott külön közlemény szükséges, mely hozzájárulást mindkét diszpécser villamos üzemi naplóban előjegyzi.

A reteszelés ideiglenes feloldására a JŽ diszpécser a semleges szakaszba, a subotikai felsővezeték karbantartási dolgozóját küldi ki. Egyebekben e cikk 3.d. pontjának rendelkezései mérvadók.

- c) A villamos diszpécsernek távbeszélő összeköttetései üzemelnek – a távvezérlés egyik végén sem működik. A diszpécsernek értekezése e cikk 2. pontja alapján történik, a kapcsolások végrehajtása az államhatári semleges szakaszban kézi működtetéssel történik, a JŽ felhatalmazott munkása részéről.

Az államhatári kapcsoló és szakaszolók ideiglenes reteszelés feloldását a kapcsolást végző JŽ dolgozó a helyszínen eszközöli.

A reteszelés feloldásához a MÁV Rt. diszpécserének távbeszélőn adott külön hozzájárulása nem szükséges, mely hozzájárulást mindkét diszpécser „Villamos üzemi naplójában” előjegyzi.

Egyebekben e cikk 3.d. pontjának rendelkezései a mérvadók.

- d) A 23. cikk 3.pont a, b vagy c pont szerinti áttáplálás esetén a JŽ kapcsolás, vagy reteszelés feloldás céljából kiküldött dolgozója az áttáplálás teljes időszakájában a helyszínen marad.

- e) A távközlési berendezések üzemképtelensége esetén áttáplálást megkezdeni nem lehet. A már megkezdett áttáplálás abban az esetben, ha a távvezérlő JŽ és MÁV Rt, részről egyaránt működik, folytatható, a megszakító kikapcsolását a szokásos módon kell végezni, a villamos üzemi naplókba a bejegyzést a távvezérlő jelzései alapján kell elvégezni.

- f) Abban az esetben, ha a távvezérlő és a távközlési berendezések egyidejűleg üzemképtelenné válnak, áttáplálást megkezdeni nem lehet, a folyamatban levő áttáplálás az első védelmi leoldásig folytatható.

- 17.4. A MÁV Rt. és JŽ utasítások, amelyek alapján mindkét vasút a villamos üzemi határforgalmi munkáját végzi

A villamos vontatási üzemre vonatkozó előírásokat a MÁV Rt. E.101.sz. illetve E.104.sz., E.105.sz. utasításai és az E.1.sz. utasítás IV. része, illetve a JŽ 228, 227, 227a, 237 és 256 sz. utasításai tartalmazzák.

- 17.5. A munkavégzés szabályozása villamosított vágányokon

A feszültség alatt álló villamos felsővezeték és a felsővezeteki berendezés egyéb, feszültség alatt állónak tekintendő részeit a személyek valamely

testrészével vagy munkaeszközével 2m-nél kisebb távolságra megközelíteni nem szabad.

Kelebia és Subotica állomásokon a technológiai folyamatok és egyéb rendkívüli vizsgálatok azon részeinek elvégzéséhez, amelyek során a MÁV Rt., a JŽ, a Határőrség, a vám-szervek és az egyéb határforgalmi vizsgálatokat végző szervek dolgozói munkájuk közben a feszültség alatt álló részeket 2 m-nél jobban megközelíthetik, a vizsgálat, illetve a munka megkezdése előtt a vágány feletti felsővezetékot feszültségmentesíteni és földelni kell.

A feszültségmentesítést és a földelést a tehervonatok vizsgálata és átvétele során Kelebián minden esetben végre kell hajtani, a személyszállító vonatok esetében valamint Suboticán a tehervonatok esetében is csak akkor, ha a technológia végrehajtásában résztvevő valamely szerv azt kéri.

A tehervonatok vizsgálatát és átvételét, illetve személyszállító vonatoknál a vizsgálat azon részeit, amelyek során a 2m-es megközelítési távolságot betartani nem lehet, a vasúti, valamint a határőrizeti és egyéb határforgalmi szervek csak írásbeli engedély alapján kezdhetik meg, amellyel értesítést kaptak, hogy a felsővezetékot kikapcsolták és leföldelték.

Az írásbeli munkaengedélyt Kelebia állomáson a MÁV Rt. erre kijelölt (az Állomási Végrehajtási Utasításban meghatározott), meghatalmazott dolgozója adja át az erre kijelölt és meghatalmazott JŽ dolgozónak. Subotica állomáson a JŽ erre kijelölt (az Állomási Végrehajtási Utasításban meghatározott), meghatalmazott dolgozója adja át az erre kijelölt és meghatalmazott MÁV Rt. dolgozónak. Az átvételt aláírással kell elismerni.

A vizsgálat és átvétel befejezése után Kelebia állomáson a JŽ meghatalmazottja, Subotica állomáson a MÁV Rt. meghatalmazottja a munkaengedély hátoldalán aláírásával elismeri, hogy az a munka, amelyre engedélyt kapott, befejeződött. A földelést megszüntetni és a felsővezetékot feszültség alá helyezni csak azután szabad, miután a munkaengedélyt a munka befejezésének igazolásával visszaadták.

A munkaengedélyt kétnyelvű, magyar és szerb nyelven kiállított formanyomtatványon kell megadni, melynek mintája a Szolgálati Szabályzat VI.sz. mellékletét képezi.

Ha a fenti biztonsági intézkedések ellenére villamos áramütéses baleset következik be, annak kivizsgálása a Szolgálati Szabályzat 17. cikke szerint történik. Ha egy dolgozót a szomszéd vasút határállomásán áramütéses baleset ért, a munkaengedélyt a munka befejezésének igazolásával visszaadni nem

szabad, hanem az a balesetet szenvedett fent említett meghatalmazottjának birtokában marad a közös kivizsgálás megkezdéséig.

Ilyen esetben a felsővezeték ismételt feszültség alá helyezésére – a munkaengedély számára és keltére való hivatkozással – külön írásos hozzájárulást kell adni.

A balesettel kapcsolatban az elsősegélynyújtásra, orvosi segítségre a MÁV Rt. területén az E.101.sz, a JŽ területén a 227., 228.sz. utasítás rendelkezései mérvadók.

A baleset bejelentését mindkét vasút saját, vonatkozó előírásai szerint végzi.

18. cikk: A határforgalommal kapcsolatos teljesítmények és szolgáltatások nyilvántartása

- 18.1. Az az állomás, amelyen az üzemváltás történik, a határforgalmi, vontatási teljesítményekről a forgalmi napló és a menetigazolványok, valamint a kocsikimutatók alapján ún. napi kimutatót vezet 4 példányban.
A napi kimutatókról havonta 4 példányban összesítő kimutatót kell készíteni és azokat a napi kimutatókkal együtt a két határállomás a tárgyhót követő hó 10. napjáig egyeztetni és kölcsönösen aláírja, majd a szomszéd vasútnak 2 példányt visszaküld.

19. cikk: A vonatok és kísérőokmány átadásának és átvételének technológiája Subotica és Kelebia állomáson

- 19.1. A poggyász-, expresszáru, egyéb áru, kocsirakományú küldemények, élőállatok (gyorsan romló áruk) fuvarokmányok és mellékleteik átvétele, átadása, továbbítása és kezelése nemzetközi előírások értelmében történik, éspedig:
- Nemzetközi Személy-és Poggyászforgalom Közös Kezelési Utasítás (PIV)
 - Nemzetközi Expresszáru Kezelési Utasítás (PIEX)
 - Nemzetközi Árukezelési Utasítás (PIM)
 - Ukrán, FÁK-Jugoszláv Áruforgalomszabályozás szerint
- 19.2. A poggyászkocsiban továbbított poggyász-, expresszáru és rakszerek, amelyek személyvonatokkal kerülnek továbbításra – átadottnak tekinthetők, amikor azokat az összes kísérőokmánnyal és mellékleteivel együtt átszállítási jegyzékkel ténylegesen átadják. A poggyászkocsiba a berakást mindkét vasút úgy kell elvégezze, hogy az egyeztetés, a vámkezelés mielőbb megtörténhessen.
- 19.3. A kocsizárral lezárt gyűjtőkocsiban, illetve nyitott kocsiban – ha az ponyvával le van takarva – elhelyezett darabárut, valamint a kocsirakományú küldeményeket mindkét irányban fuvarokmányok, mellékleteik és az átszállítási jegyzékek

alapján jelképesen adják át. A nyitott kocsiban, ponyvával le nem takart, fuvarozott darabárúnál az átvétel, az ellenőrzést követően történik meg azzal a kitételrel, hogy az ellenőrzéssel a technológiai idő (60') nem léphető túl.

- 19.4. Ha a PIM 403 szélzetszám értelmében a kocsizárral lezárt kocsiban lévő küldemények átadásánál tételes átadás válik szükségessé, akkor az ilyen átadást külön fel kell tüntetni az átszállítási jegyzéken.
- 19.5. Az átszállítási jegyzéket öt példányban kell kiállítani, amelyből az eredeti és egy másolati példány az átadó vasútvállalatnál marad, hármat pedig az átvevő vasút részére átadni az összes fuvarokmánnyal és mellékleteivel együtt. Az átvevő vasút az átvétel elismerése után egy példányt visszaad az átadó vasútnak, amelyen az átvételt aláírással és bélyegzőlenyomattal igazolja.
- 19.6. Kelebia, illetve Subotica állomásról indított vonatoknál a fuvarokmányokat, mellékleteit, átszállítási jegyzékpéldányokat a MÁV Rt., illetve a JŽ megbízottnak oly időben köteles átadni a JŽ, illetve a MÁV Rt. vasút megbízottja, hogy az átvétellel kapcsolatos feladatokat elvégezhes, figyelemmel a technológiai időre, melyek:
- a) végleges átvételnél 60 perc
 - b) előzetes átvételnél 40 perc
- 19.7. A MÁV Rt., illetve a JŽ vasútra történő belépés esetében Kelebia, illetve Subotica állomásokon a mozdonyvezető érkezés után azonnal a fuvarokmányokat és mellékleteit, átszállítási jegyzékeket a vonatot váró MÁV Rt., illetve JŽ megbízottnak adja át.
A MÁV Rt. illetve JŽ megbízott az átszállítási jegyzék egy példányát a MÁV Rt., illetve a JŽ kereskedelmi áruátvevőnek adja át, akik a vizsgálatot és egyeztetést közösen végzik el.
- 19.8. Az átvevő vasút megbízottja a küldemények átvételét a fuvarokmányok, mellékleteik, átszállítási jegyzék alapján a PIM és az Ukrán-FÁK-Jugoszláv Áruforgalomszabályozás határozmányainak megfelelően hajtja végre.
Az átszállítási jegyzéket aláírásával, bélyegzővel látja el, feltüntetve az átvétel időpontját.
- 19.9. A PIM 306 és 319 szélzetszámával megegyezően sérülés, vagy részleges hiány felfedezése esetén az átadó vasút megbízottjának minden esetben tényálladáki jegyzőkönyvet kell készíteni.
A tényálladáki jegyzőkönyv felvételét vagy bármely rendellenességet az átszállítási jegyzék minden példányába be kell vezetni.
- 19.10. Az átszállítási jegyzék esetleges helyesbítését úgy kell végrehajtani, hogy az eredeti szöveg olvasható maradjon. A helyesbítéseket az átadó vasút megbízottjának olvasható aláírásával kell hitelesíteni.
- 19.11. A küldemények átvételét csak a PIM 406 szélzetszámában felsorolt esetekben szabad megtagadni. Az átvétel megtagadásának okát az átszállítási jegyzéken kell feltüntetni.
Véleménykülönbség esetén az átvevő vasút dönt arról, hogy átveszi-e a küldeményt, vagy sem.

Az átadó vasút dönti el, hogy a kifogásolt hiányosságot megszünteti-e Kelebia, illetve Subotica állomáson vagy a küldeményt visszaküldi Subotica, illetve Kelebia állomásra. Az esetleges átrakást és rakományigazítást az átadó vasút kérésére és költségére – amennyiben a hiányosság az átadó vasutat terheli –, az átvevő vasút is elvégezheti.

A visszautasított kocsikat Kelebia, illetve Subotica állomás az első alkalmas vonattal tartozik Kelebia, illetve Subotica állomásra visszaküldeni. A visszaküldéshez Kelebia, illetve Subotica állomásnak új átszállítási jegyzéket kell készíteni, az előző átszállítási jegyzék adataira való hivatkozással, a visszautasítási ok feltüntetésével. Kelebia és Subotica állomás kijelölt felelős alkalmazottai kötelesek aláírni az átszállítási jegyzéket, a tényálladási jegyzőkönyvet, a két vasút alkalmazottainak közös munkáját igazoló egyéb okmányokat, valamint az ezeken az okmányokon eszközölt helyesbítéseket és a hozzájuk fűzött megjegyzéseket.

Ha valamely vasút alkalmazottja nem ért egyet az okmányokon feltüntetett adatokkal vagy megállapításokkal, az átszállítási jegyzéket és egyéb okmányokat akkor is köteles aláírni olyan megjegyzéssel, hogy annak tartalmával nem ért egyet, amit az okmányon írásban köteles indokolni. Az okmányok aláírását megtagadni nem szabad.

- 19.12. A JŽ, illetve a MÁV Rt. Kelebia és Subotica állomáson megfelelő szakképzettséggel rendelkező kereskedelmi és műszaki dolgozót rendszeresített.
A létszámokra vonatkozóan a menetrend átmeneti tárgyalásokon történik megállapodás.

20. cikk: Kocsik, rakszerek és szállítótartályok átadása, átvétele

- 20.1. A személy-, szolgálati, háló-, és postakocsik, valamint a teherkocsi, rakszerek és szállítótartályok átadása a RIV szabályai szerint az érdekelt vasútigazgatóságok közötti megállapodások alapján történik.

- 20.2. A személy-, szolgálati-, háló-és postakocsik, valamint teherkocsi, rakszerek és szállítótartályok átadása Kelebia, illetve Subotica állomáson történik.

- 20.3. Kelebia, illetve Subotica állomásra érkező vonatok átvételét az érkezés után azonnal meg kell kezdeni és a meghatározott technológia keretében a határ és vámhatóság előírásait figyelembe véve a meghatározott időn belül be kell fejezni.

A szomszéd vasútigazgatóságnak a vonatok átadását olyan időben kell megkezdeni, hogy az átvételt a meghatározott indulás előtt be lehessen fejezni. A forgalmi szolgálattevő közölni tartozik az érkező vonatok előrelátható érkezési időpontját a fenti és többi érdekelt szervekkel.

A kilépő vonatok kezelése érdekében a forgalmi szolgálattevő időben értesíti a határforgalomban közreműködő határrendészeti, vám, egyéb érdekelt szerveket

abból a célból, hogy azok a vonat menetrend szerint indulási időpontjáig befejezhessék munkájukat. A szóban lévő értesítések távbeszélőn közlendők.

20.4. Azon az állomáson, ahol az üzemváltás történik, az üres és rakott kocsikat átadottnak kell tekinteni:

- a) Az üres kocsikat, amelyek a továbbítás műszaki feltételeinek és a RIV egyéb feltételeinek megérkezésük, illetve indulásuk órájában megfelelnek, azon az állomáson, ahol az üzemváltás történik.
- b) A rakott kocsikat, rakszereket és szállítótartályokat, valamint az üres magánkocsikat, amikor azokat az összes megfelelő kísérőokmányokkal ténylegesen átadták és azok műszakilag kifogástalanok. Ez az időpont a kocsikimutatáson feltüntetett átvételi idő alapján állapítandó meg.
- c) A MÁV Rt. részéről a kocsikimutatások és a vonatterhelések készítése, a MÁV Rt. – JŽ Megállapodás alapján gépi úton történik.

20.5. A kocsik átadásának és átvételének pontos időpontjára vonatkozó megállapításra mérvadó a menetigazolványban szereplő érkezési ill. indulási időpont.

20.6. A naponta közlekedő rendes vonatok elmaradása esetén vagy a már megrendelt rendkívüli vonatok részére a trakciót végző vasút mozdonyt nem állít ki, vagy azok továbbítását megkéseleltetne, a felkínált üres vagy rakott kocsik tartózkodása a trakciót végző vasutat terhelik. Ilyen esetben az átvételi időpont a rendes vonatoknál a menetrendszerinti indulási idő, rendkívüli vonatoknál a megrendelési időpont, amely a menetrendszerinti időtől eltér.

Műszaki vagy egyéb okból való visszautasítás esetén, amikor e két fél helyi szervei megegyezni nem tudnak és un. közös bizottsági megállapodás történik, abban az esetben a közös bizottság döntése alapján a jegyzőkönyvben fel kell tüntetni, hogy az első felkínálás napjától a döntésig a kocsibér mely vasutat terheli. Ezen jegyzőkönyvet az illetékes kocsileszámolási osztályhoz fel kell terjeszteni.

A bizottság összehívásának határideje:

- a) Állomási bizottságnál 3 nap
- b) Igazgatósági szintű bizottságnál 5 nap
- c) Vezérigazgatósági szintű bizottságnál 15 nap

20.7. A két vasút közötti forgalomban a műszaki szempontból megengedett átvételi könnyítések időtartamáról a két vasútigazgatóságnak előzetesen meg kell állapodnia. E megállapodásról a határállomásokat mindkét igazgatóság nyomban tájékoztatja.

Az átmenetekről szóló jelentéseket, melyeket mindkét igazgatóság a kocsik, rakszerek, rakodólapok és szállítótartályok átadásáról és átvételéről állít össze, az erre kijelölt alkalmazottaknak egymás között egyeztetni kell, a hibákat ki kell javítani, és a helyes adatokat aláírással, állomási bélyegzővel és keltezéssel kell igazolni.

21. cikk: Létesítmények és berendezések, azok fenntartása

- 21.1. A létesítmények és berendezések fenntartását és felügyeletét a trakciós állomáson és a határvonalszakaszon az érdekelt vasútigazgatóság végzi. A létesítmények és berendezések fenntartási és felügyeleti határáként azt a sínütközőt kell tekinteni, amely az országhatárhoz legközelebb fekszik, illetve azt a vizsgálati oszlopot, amelyet erre a célra kijelöltek, illetve létesítettek.
- 21.2. A villamos felsővezeték és egyéb villamos berendezések karbantartása és hibaelhárítása a Kelebia – Subotica határvonalon
- A vasutak a saját területükön és a saját tulajdonukban levő berendezések karbantartását és hibaelhárítását a saját ütemtervük és saját előírásaik szerint önállóan végzik, beleértve a felsővezeték hosszláncnak a szomszéd állam területére átnyúló részét és rögzített kihorgonyzását is.

A szomszéd állam területére átnyúló hosszláncon végzendő munkákhoz biztosítani kell a másik vasút karbantartó részlege kiküldöttének jelenlétét, szükség esetén a közreműködését, ezért a karbantartás tervezett időpontjáról 8 nappal megelőzően a szomszéd villamos diszpécseret értesíteni kell. Amennyiben a tervezett karbantartáshoz a felsővezeték feszültségmentesíteni kell és vágányzárat kell elrendelni, a Szolgálati Szabályzat 16. cikke szerint kell eljárni.

A karbantartó személyzet határátlépését, a Szolgálati Szabályzat 6. cikke szabályozza, melynek előírásai értelemszerűen a felsővezeteki karbantartó személyzetre is vonatkoznak.

A munkavégzés során felmerült bér-, anyag-, és egyéb jellegű költségeket mindkét vasút a saját terhére viseli, beleértve a felsővezeteki hosszláncnak és rögzített kihorgonyzásának a szomszéd állam területére átnyúló részét is.

Amennyiben az egyik vasút villamos mozdonya áramszedőjének hibájából megrongálódik a másik vasút felsővezetéke, vagy az egyik vasút felsővezetékének hibájából megrongálódik a másik vasút villamos mozdonyának áramszedője, a Szolgálati Szabályzat 17. cikk 3. pontja szerinti vizsgálatban részt kell venniük, mind a MÁV Rt. kiskunhalasi, mind a JŽ suboticei felsővezeteki és vontatási szolgálat képviselőinek is.

Mindkét vasút különös gondot fordít a határforgalomban résztvevő villamos mozdonyok áramszedőinek üzembiztos állapotára.

Ha a villamos mozdonynál, vagy a vonatonál, vagy az energiaellátásban előfordult műszaki hiba következtében a vonat úgy állt meg, hogy a villamos mozdony áramszedője éppen az államhatári semleges szakasszal érintkezik, a továbbhaladáshoz az addig használt áramszedőt le kell eresztetni és a másik áramszedő igénybevételével lehet újra elindulni.

22. cikk: A teljesítmények és szolgáltatások kiegyenlítése

22.1. A szomszédos vasút részére végzett szolgáltatások és teljesítmények kiegyenlítése a „Megállapodás”-ban foglaltak alapján történik.

22.2. A kölcsönösen átadott villamosenergia mérése és leolvasása
Az átadásra került hatásos energia mérésére mindkét irányban 2-2 db egyfázisú, visszaforgást gátló szerkezettel ellátott fogyasztásmérő szolgál, melyek az államhatárnál levő semleges szakasz kapcsolóberendezésének épületében vannak. A fogyasztásmérőket és a fogyasztásmérők bekötésére szolgáló sorkapocs-léceket is mindkét vasút ólomzárral látja el.

A fogyasztásmérők leolvasását a MÁV Rt. szegedi Üzletigazgatóság és a JŽ ZTP Beograd képviselői közösen végzik, negyedévenként, minden negyedévet követő hónap első 10 napjában. Az időpontban a villamos diszpečserek útján állapotnak meg.

A leolvasás eredményét kétoldalú, magyar és szerb nyelvű jegyzőkönyvben és energiaszolgáltatási mérleg-naplóban rögzítik. A mérőolvasási jegyzőkönyvet és az energiaszolgáltatási-naplót is kölcsönösen aláírják.

Mindkét okmány formanyomtatványon készül, négy példányban, melyek közül kettő példányt a MÁV Rt., kettő példányt a JŽ kap meg. A formanyomtatványok mintája a Szolgálati Szabályzat III. és IV. melléklete.

A másik félnek átadott villamosenergia mennyiségét a táplálás irányának megfelelő együttműködő 2 db fogyasztásmérő által a leolvasások alkalmával mutatott értékek számtani középátlama képezi.

Ha a kettő darab együttműködő fogyasztásmérőn mért kWh értékek különbsége több, mint 10 %, akkor a fogyasztásmérők hibásnak minősülnek. Ilyen esetben mindkét fél azonnal köteles a fogyasztásmérőjét a tartalék mérőjével lecserélni és a hibásnak minősítettet ellenőrizni. Az ellenőrzés és a javítás utáni újra hitelesítés bizonylatát a két fél egymásnak bemutatja és a hitelesítés eredményét az energiaszolgáltatási mérleg-naplóban kölcsönösen, aláírással tudomásul veszik. Ilyen esetben egy, az ellenőrzés után jónak bizonyult fogyasztásmérő alapján kell az átadott energiamennyiséget meghatározni.

22.3. Az államhatárnál átadott villamosenergia elszámolása

Rendes üzemi helyzetben mindkét vasút a saját területén a saját felsővezetéki hálózatát maga táplálja. Ilyen helyzetben az államhatárnál levő semleges szakasz távvezérelhető megszakítója és szakaszolói nyitottak.

Ha a 26. cikk 1. pontjában foglaltak értelmében sor kerül a másik fél villamos felsővezetéki rendszerére történő villamos energia betáplálására, az átadott és a 22. cikk 2. pontjában foglaltak szerinti méréssel megállapított energiát későbbi

időszakban történő, ellenkező irányú betáplálással, természetben kell kiegyenlíteni.

A természetbeni kiegyenlítésre a két fél villamos diszpécseres közös megegyezés alapján intézkedik. A kiegyenlítést azonnal el kell végezni. Törekedni kell arra, hogy a 22. cikk 2. pontja szerinti, negyedévenkénti mérőolvasások alkalmával az energiaátadási mérleg megközelítőleg egyensúlyban legyen.

23. cikk: Teendők a balesetek és rendkívüli események esetén

- 23.1. Minden rendkívüli eseményt vagy forgalmi akadályt, melyet a vonat vagy az állomási személyzet észlel, köteles bejelenteni annak az állomásnak, amelyiknek a területén az történt.
- 23.2. Mindkét vasút személyzete által előidézett tárgyi és üzemi balesetekről a bekövetkezett baleset helye szerint illetékes állomás főnöke köteles a szomszéd vasút állomásfőnökét értesíteni.
- 23.3. A baleseteket az a vasút vizsgálja ki, amelyik területén az bekövetkezett. Amennyiben a rendkívüli esemény baleset előidézésében a trakciót végző vasút személyzete az üzemváltó állomáson részt vett, erről a közös kivizsgálás végett a szomszéd vasutat értesíteni kell. A baleset következményeinek elhárítását az a vasút végzi, amelynek területén a baleset bekövetkezett. Szükség esetén a szomszéd vasúttól segítséget lehet kérni.
- 23.4. Ha valamelyik vonat bármely okból a két határállomás között a határvonalon hosszabb időre megáll, a vonatvezető (mozdonyvezető, motorvezető) köteles Kelebia vagy Subotica határállomást távbeszélőn vagy írásban értesíteni. Az értesítést a vonatszemélyzet egyik tagjával kell továbbítani. Az állomás, amelyik az értesítést kapta, köteles a vonat továbbításáról gondoskodni. Ha nem áll rendelkezésre megfelelő mozdony, akkor a másik határállomásról kell segélymozdonyt kérni. Tekintet nélkül arra, hogy az értesített határállomás tud-e segélymozdonyt adni vagy sem, a másik határállomás kérésére választ kell adni.

A 17.cikk 5. pontjában eszközölt közös szabályozáson túlmenően mindkét vasút a saját területén a saját előírásainak betartását írja elő a szomszéd vasút dolgozói számára is. Ezért a fent megjelölt utasítások azon részeit, amelyek ugyanazon műveletekre és folyamatokra eltérő előírásokat tartalmaznak, mindkét vasút a saját dolgozói számára összegyűjti, kiadja és oktatja azzal, hogy eltérő szabályozás esetén jugoszláv területen a JŽ, magyar területen a MÁV Rt. előírásai az érvényesek.

Ezen összeállításokat észrevételezés végett egymásnak kölcsönösen bemutatják és az előírások változásait egymásnak haladéktalanul tudomására hozzák.

24. cikk: Káresetek kivizsgálása és a kár megállapítása

- 24.1. A káreseteket és a kár nagyságát kivizsgáló szakemberekből álló bizottság tagjait mindkét vasút azonos létszámban nevezi ki. A vizsgálat folyamán a kihallgatott tanúk kijelentéseit jegyzőkönyvben rögzítik és részükről aláírják. A vizsgálat megállapításait a jegyzőkönyv tartalmazza. Az elkészített jegyzőkönyvet a bizottság minden tagja köteles aláírni és mindkét vasút egy-egy példányt kap.
- 24.2. A nyomokat és a jeleket olyan mértékben szabad változtatni, hogy minél hamarabb vissza lehessen állítani a közlekedési rendet, vagy megakadályozni a további kár keletkezését.
- 24.3. A kisebb jellegű illetve jelentéktelen károkat a határállomások főnökei vagy az azok által felhatalmazott személyek vizsgálják ki, melyről az előbbieknél megfelelő jegyzőkönyvet készítenek.
- 24.4. A poggyász, gyorsáru, áru és élőállatok, valamint a kocsik, rakszerek, konténerek esetén megállapított károk rendezését a nemzetközi szabályok szerint végzik el.

25. cikk: A kármegtérítés és felelősség

- 25.1. A balesetek és károk esetén, amelyek a közös határállomáson vagy az üzemváltó állomáson és a határátmeneti szakaszon keletkeznek, az illetékes vasút a felelős.
- 25.2. Személyes és anyagi károkért, melyeket a vasúti alkalmazottak szenvednek szolgálatuk teljesítése alatt, az a vasút felelős, amelyikhez tartoznak. Ez a vasút felelős azokért az összegekért is, amelyeket az előírások értelmében a másik vasút kellene, hogy fizessen a kárt szenvedett alkalmazottaknak, annak jogutódjának vagy biztosítójának.
- 25.3. A két vasút közötti felelősségre a következő szabályok érvényesek:
 - a) Azokért a károkért, amelyek a határforgalmi szolgálattevő mulasztásából ered, felelős az a vasút, amelyikhez tartoznak.
 - b) Ha a károkat mindkét vasút szolgálattevői közösen idézték elő, vagy nem lehet megállapítani, melyik vasút a felelős, a kár mindkét vasutat egyenlő arányban terheli.
 - c) Azok a károk, amelyek vis major esetén keletkeznek, azt a vasutat terhelik, a melyik területén a kár keletkezett.
 - d) Azokért a károkért, amelyek a forgalmat ellátó műszaki létesítmények, berendezések, valamint a mozdonyok, motorkocsik, pályakocsik rossz műszaki állapotából erednek, felelős az a vasút, amelyik köteles ezeket a létesítményeket, berendezéseket és járműveket karban tartani. Azokért a károkért, amelyek a fel nem sorolt vasúti kocsik és többi vasúti járművek rossz műszaki állapotából erednek, felelős az a vasút, amelyik utolsóként ezeket műszakilag átvette.
- 25.4. Az utasok halála vagy sérülése esetén az utasokon vagy utasoknál levő holmik és tárgyak károsodása vagy elveszése, a személyi poggyász, poggyászküldemény, gyors áru, élő állat, valamint a kocsik, rakszerek, konténerek károsodása esetén azok a nemzetközi szabályok a mérvadók, amelyek mindkét vasútra érvényesek.

26. cikk: Záró határozmányok

Ez a szolgálati szabályzat 1996. június 2-án lép hatályba és az 1. cikkben hivatkozott „Egyezmény” és „Megállapodás” idejére marad érvényben.

A Szolgálati Szabályzatot közös megegyezés alapján lehet változtatni.

Ezen Szolgálati Szabályzat hatályba lépésének napjával az 1984. május 13-tól érvényes Szolgálati Szabályzat hatályát veszítette.

A Szolgálati Szabályzat magyar és szerb nyelven két példányban készül, amelyből mindkét fél egy-egy magyar és szerb nyelvű példányt kap.

Mindkét szöveg azonos tartalmú és hiteles.

Szabadka, 1996. május 30.