الخطوط الحديدية السعودية
SAUDI ARABIA RAILWAYS

Function: Passenger Business Unit

Dept.: Train Operations

Document Title:

East West Railway CMS Modules Train Driver

Doc. No.: SAR-PBU-EWR-001

Rev. No.: 02

Effective Date: 4 November 2024

Saudi Arabia Railway P.O Box 64447, Riyadh 11536

Document Control

Documentation type				
Confidentiality level	Confidential	☐	Non-confidential	☒
Safety criticality	Critical	☒	Non-critical	☐
Targeted end user usage	Frequent	☒	Not frequent	☐
Update & archiving frequency	Frequent	☐	Not frequent	☒

Document Information

Information	
Document Owner	Passenger Business Unit Operations Director
Document Language	☒English / ☒Arabic / ☐ Other

Distribution List

Name	Dept.
Simon Moran	Passenger Train Operations
Yazeed Gaari	Passenger Train Operations
Terry Oliver	Passenger Train Operations

Document Approvals

This Document has been approved electronically by SAR document management system.
A screenshot for the document approval from SAR document management system can be shared upon request.

This document contains proprietary and confidential information. All information, data and materials submitted to the Recipient in electronic or written form shall be used solely for the purpose of which it was furnished dealings with the Saudi Arabia Railways (SAR). It's the Recipient responsibility to inform its employees or agents who have access to its content of its confidential nature. Recipient's obligations with respect to the protection of Discloser's Proprietary Information shall be to use the same reasonable degree of care which Recipient uses to protect its own information of similar character. Upon discovery of any such inadvertent disclosure, Recipient shall endeavour to correct the effects thereof and to prevent any further inadvertent disclosure Saudi Arabia Railways (SAR) retains all title, ownership and intellectual property rights to the material and trademarks contained herein, including all supporting documentation, files, marketing material, and multimedia.

BY ACCEPTANCE OF THIS DOCUMENT, THE RECIPIENT AGREES TO BE BOUND BY THE AFOREMENTIONED STATEMENT.

All PRINTED COPIES OF THIS DOCUMENT ARE UNCONTROLLED

CONTENTS

1 Purpose 3
.1 السبب 3
2 Objective 3
.2 الهدف 3
3 Scope 3
.3 النطاق 3
4 Definitions / Abbreviations 4
4.1 Definitions 4
4.2 Abbreviations 7
5 Responsibilities 8
.5 المسؤوليات: 8
6 CMS Modules-Train Driver 9
6. وحدة نظام إدارة الكفاءة - قائد القطار 9
6.1 Assessment Methodology 9
6.1 منهجية التقييم 9
6.1.1 Assessment Methods طرق التقييم 9
6.1.2 Criteria and Underpinning Knowledge المعايير وتعزيز المعلومات 9
6.1.3 Recording of evidence سجل الأدلة 9
6.1.4 Use of Questioning استخدام المساءلة 10
6.1.5 Assessment Definitions for Assessing Levels of Competence تعريفات التقييمات المستخدمة في تقييم مستويات الكفاءة 10
6.2 Issuance of a Certificate of Competence (C of C) 11
6.2 ب. إصدار شهادة الكفاءة (C of C) 11
6.2.1 Days 1 & 2 **اليوم الأول والثاني** 11
6.2.2 Day 3 **اليوم الثالث** 12
6.2.3 Training Needs Analysis (TNA) **تحليل احتياجات التدريب** (TNA 12
6.2.4 Issuance of C of C إصدار شهادة الكفاءة 12
6.3 Ongoing Monitoring 12
6.3 المراقبة المستمرة 12
7 Attachments / Appendix 13
8 Document History 13
Appendix A: EWR Train Driver CMS 14
الملحقات أ: نظام إدارة كفاءة قائدي الشرق والغرب 14
Appendix B: Safety Critical Staff Portfolio Template 141
نموذج محفظة موظفي الوظائف الحرجة 141

1 Purpose

The purpose of this standard is to outline a method to be implemented to support the issuance of Certificates of Competence to SAR East West Railway Safety Critical staff (Drivers) and define a Competence Management System (CMS) process for East West Railway Safety Critical staff (Drivers). This will ensure that the risks involved in the movement and operation of trains by SAR East West Railway Train Drivers with varying levels of experience and competence is managed to be as low as reasonably practical.

1. السبب

الغرض من هذا المعيار هو تحديد منهجية يتم تنفيذها لدعم اصدار شهادات الكفاءة لموظفي سار قطاع الشرق الغرب العاملين في وظائف حرجة تجاه السلامة (القائدين)، وانشاء نظام إدارة الكفاءة (CMS) لقطاع الشرق والغرب. حيث سيضمن ذلك أن تكون المخاطر التي تنطوي عليها حركة القطارات وتشغيلها من قبل قائدي قطارات سار الشرق الغرب ذوي المستويات المختلفة من الخبرة والكفاءة منخفضة المخاطر بقدر ماهي عملية بشكل معقول.

2 Objective

To provide the SAR Assessors with a standard format for monitoring, assessing and recording the competency of Train Drivers on the East West Railway.

2. الهدف

تزويد مقيمي (مفتش) سار بصيغة موحدة لمراقبة، تقييم وتسجيل كفاءة قائدي سكة الشرق والغرب.

3 Scope

This standard applies to all SAR East West Railway safety critical employees who perform the duties of a Train Driver, and Assessors who perform shunting duties and/or contribute to the Managing/Supervising, Assessing and Train Driving activities.
All Supervisors must ensure that persons who drive trains and are part of the on-board team or are involved with the movement of trains under their responsibility are aware of this process.

3. النطاق

هذا المعيار ينطبق على جميع موظفي سكة سار قطاع الشرق والغرب العاملين في وظائف حرجة تجاه السلامة ويقومون بتأدية عمل قائد القطار، والمفتشين الذي يأدون مهام المناورات أو يشاركون في إدارة\إشراف، تقييم مهام قائد القطار.
يجيب من جميع المفتشين التأكد من أن قائدي القطارات, انهم جزء من طاقم القطار وعلى علم بأن هذه الحركة تحت مسؤوليتهم وعلى علم بها.

4 Definitions / Abbreviations

4.1 Definitions

Term	Definition
Competence	Competence means the ability to undertake responsibilities and to perform activities to a recognised standard on a regular basis. Competence is a combination of practical abilities, thinking skills, experience and knowledge.
الكفاءة	الكفاءة تعني القدرة على تحمل المسؤوليات وأداء الأنشطة وفقا لمعيار معترف بها على أساس منتظم. الكفاءة هيا مزيج من القدرات العملية ومهارات التفكير و الخبرة والمعرفة.
Competence Management System (CMS)	A suitably resourced, logical and integrated cycle of activities within an organization used to assure competence of those who, through lack of competence, may have an adverse impact on the; a) safe operation and maintenance of SAR; b) occupational health and safety of workers on or about the SAR managed infrastructure. c) safety of other persons affected by their actions or inactions; and d) performance of SAR's business
نظام إدارة الكفاءة	دورة أنشطة مناسبة ومتكاملة ذات موارد معلوماتية داخل منظومة تستخدم بغرض ضمان وتطوير كفاءة من لديه افتقار في الكفاءة قد يكون لها تأثير سلبي على: 1- أمان التشغيل والصيانة في سار 2- الصحة والسلامة المهنية للعاملين لدى أو مع سار وبنيتها التحتية 3- سلامة الأشخاص الأخرين من تصرفاتهم اتجاه أنفسهم و 4- أداء أعمال سار.
Degraded Operation	An alternative operations program introduced when normal operations are not possible. A degraded operation could be caused by a technical failure, a human error, an external factor, an accident, a natural disaster etc.
التشغيل الغير اعتيادي	يتم تقديم برنامج عمليات بديل عند عدم القدرة على التشغيل الاعتيادي. التشغيل الغير اعتيادي قد يحدث بسبب عطل فني، خطأ بشري، عامل خارجي، حادث أو كارثة طبيعية إلخ.
Distant Signal	A signal that provides expected signal indication for the following main signal. A distant signal cannot show a stop aspect.
إشارة المسافة	الإشارة التي تشير دلالتها إلى دلالة الإشارة المتوقعة على الإشارة الرئيسية التالية. إشارة المسافة لا يمكن أن تدل بدلالة توقف.
Drag Shoe	Drag shoe is a metal device that is placed on the rail against the wheel of a rail vehicle to prevent its unintended movement.
دعامات عجلات القطار	هي قطعة معدنية يتم وضعها على سكة الحديد مقابل عجلة متحركات الخط الحديدي لمنع حركة غير مرغوب بها.
Emergency	A sudden and usually unforeseen event that calls for immediate measures to minimise its adverse consequences.
حالة طوارئ	حدث مفاجئ غير متوقع يتطلب إجراءات فورية للتقليل من عواقبه.
ETCS Cab Indication	Cab indication is an indication presented to the driver as a permitted target speed and target distance and is displayed in the driving cab.
إشارة كبينة القيادة	إشارة كبينة القيادة هي إشارة يتم تقديمها للقائد لتحديد السرعة والمسافة المستهدفة ويتم عرضها على الشاشة.
Hand Portable Radio	A hand-held radio transceiver which is connected with the train radio network.
جهاز الراديو المحمول	جهاز إرسال واستقبال لاسلكي محمول باليد متصل بشبكة راديو القطار
Incident	An unplanned, uncontrolled occurrence that has (or in differing circumstance could lead to) loss, damage, injury or death. This will typically include 'near misses'. For the purpose of this document, the term 'incident' also includes the rail industry definition of 'accident'.

حدث	حدث غير مخطط له (وفي ظروف مختلفة يمكن أن يؤدي الى) الخسارة، الضرر، الإصابة أو الوفاة. ويعرف ذلك مصلح "الأخطاء الوشيكة" لغرض هذا المستند ,مصطلح "الحادثة" الوشيكة يندرج تحت مصطلح "حادث"
Level Crossing	Level Crossings are areas where road traffic and railway traffic cross at the same coordinate level. They are “generally” protected by special installations.
تقاطع الطرق	تقاطعات الطرق هي المناطق التي تتقاطع فيها حركة المرور وحركة الخطوط الحديدية على نفس المستوى. وهي "بشكل عام" محمية بواسطة تجهيزات خاصة.
Line Manager/Supervisor	The Manager/Supervisor responsible for the performance of a staff member. This includes On-Board Supervisors and Operations Specialist.
المدير المباشر\المشرف المباشر	المدير\المشرف مسؤول عن أداء الموظف. ويشمل ذلك مشرفي مجلس الإدارة وأخصائي التشغيل
Monitoring	Observing the performance of someone working. This can be formal (e.g. planned in advance), informal (e.g. managing by inspections during walk about), and unannounced (e.g. planned monitoring, but the place and time are not announced beforehand). Unobtrusive through OTDR.
المراقبة	مراقبة أداء شخص يعمل. يمكن أن يكون هذا رسميا (على سبيل المثال مخطط له بشكل مسبق), غير رسمي (على سبيل المثال إدارة التفتيش اثناء التجول), بشكل غير معلن عنه (على سبيل المثال المراقبة المخطط لها ولكن لم يتم الإعلان عن المكان والزمان من قبل). غير مزعج من خلال OTDR
Movement Order	An issued order for each operating train. The movement order must be handed over to the train driver. All necessary information for the train movement must be mentioned in the movement order (e.g. temporary speed restrictions, construction areas, alterations to signalling, special movements, etc.).
أمر الحركة	أمر مصدر لكل قطار. أمر الحركة يجب ان يسلم لقائد القطار. جميع المعلومات الضرورية يجب ان تذكر في أمر الحركة (مثال لقيود السرعة المؤقتة, مناطق العمل, التعديلات على الإشارات, حركة خاصة إلخ ...).
Normal Train Operation	Normal train operation is the operation of trains to achieve the scheduled service without any interruption.
التشغيل الاعتيادي للقطارات	تشغيل القطارات الاعتيادي هو تشغيل القطارات لتحقيق الخدمة المجدولة دون انقطاع.
Not Yet Competent	The required standard for performing a specific task has not yet been achieved.
غير مؤهل بعد	المعيار المطلوب لتجاوز مهارة معينة لم يتم تحقيقه بعد.
On Call	A dedicated and defined member of the management team who is responsible for managing an incident or accident or provide guidance and support during the management of an incident or accident.
على الاستعداد	عضو مخصص ومحدد في فريق الإدارة يكون مسؤولا عن إدارة حادثة أو حادث, أو تقديم التوجيه والدعم أثناء إدارة حادث أو حادثة.
Operational Instruction Form (OIF)	An Operational Instruction Form is used to transmit standardized orders in abnormal situations.
نموذج التعليمات التشغيلية	نموذج تعليمات تشغيلية يستخدم لنقل أوامر محددة في ظروف غير اعتيادية.
Post Qualifying Period	The period following initial training, during which the candidate is re-assessed/monitored in practical competence more regularly.
فترة ما بعد التأهل	الفترة التي تلي التدريب الأولي, والتي يتم خلالها إعادة تقييم\مراقبة المرشح في أداء الكفاءة العملية بشكل أكثر انتظاما.
Rapid Brake	A rapid brake is applied by the marked rapid brake position of the driver’s brake valve or brake switch. Thereby the brake pipe pressure will be quickly reduced to 0 PSI.
الفرامل السريعة	يتم تفعيل الفرامل السريعة وذلك بتغير وضعية مقبض فرامل قائد القطار إلى الوضعية التي تشير إلى الفرامل السريعة. وبذلك ينخفض الضغط داخل أنابيب الفرامل بسرعة إلى 0 رطل لكل بوصة مربعة (PSI)
Review	Means examining the judgments about performance and the improvements resulting from verification and audit, determining the overall outcomes and objectives have been achieved and making recommendations for improving performance.

إعادة النظر	تعني فحص الأحكام المتعلقة بالأداء والتحسينات الناتجة من التحقق والتدقيق , وتحديد الأهداف والنتائج المحققة وتقديم توصيات لتحسين الأداء
Running on Sight and at Caution	“Running on Sight and at Caution” refers to the operation of a train at a low speed that allows the train driver to proceed based on line of sight and allows the train driver to stop the train short of any obstruction, signal at danger or considered at danger or a rail vehicle without exceeding the speed limit of 30KPH.
المسير عبر استخدام النظر وبحذر	يشير "المسير عبر استخدام النظر وبحذر" الى تشغيل القطار بسرعة منخفضة تسمح لقائد القطار بمتابعة المسير استنادا إلى مجال الرؤية وتسمح لقائد القطار بإيقاف القطار بعيداً عن أي عائق , إشارة الخطر أو قد تدل على خطر أو وجود متحركة على الخط الحديدي دون تجاوز السرعة المحددة 30 كم/الساعة.
Safety Critical Work	Work by a person (includes train driving and shunting) in which they control or affect the movement of a rail vehicle.
عمل حساس اتجاه السلامة	العمل الذي يقوم به شخص (بما في ذلك قيادة القطار والمناورات) الذي له تأثير أو تحكم على متحركة الخطوط الحديدية.
Signal Passed at Danger (SPaD)/Exceedance of Authority (EoA)	This refers to a situation in which signals have been passed when a ‘Stop’ aspect was displayed correctly, such a display must have been in sufficient time for the train to be stopped safely at the signal or end of in-cab movement authority or an end of in-cab movement authority was displayed correctly.
التجاوز الخطر لإشارة قف/ نهاية الصلاحية	يشير هذا الموقف الذي تم فيه تجاوز الإشارة بمدلول "قف" بشكل صحيح، يجب أن يكون المدلول عرض بتزامن مع اعتبار الوقت الكافي لإيقاف القطار بسلامة، أو تجاوز نهاية الصلاحية تم عرضها بشكل صحيح داخل كبينة القيادة.
Station Limits	Station limits includes the area defined as between the outermost entry signal in either direction. Station limits on lines without a signalling system is the outermost entry point in either direction.
حدود المحطة	تتضمن حدود المحطة المنطقة المحددة تقع بين الحد الأقصى الخارجي لإشارة الدخول في كلا التجاهين. حدود المحطة على الخطوط بدون أنظمة الإشارات هي أبعد محولة للدخول في كلا التجاهين.
Temporary Speed Restriction	A temporary speed restriction is put in place to limit the speed at which a train is allowed to travel between specified locations.
قيود السرعة المؤقتة	يتم وضع قيد سرعة مؤقت للحد من السرعة التي يسمح بها القطار بالسفر بين مواقع محددة.
Terminal Station	A station where trains end or terminate (e.g. Riyadh, Dammam).
المحطة النهائية	هي الوجهة المقصودة والتي ينهي القطار مساره فيها (على سبيل المثال: الرياض أو الدمام)
Train Conductor	A train conductor is a member of a train crew that is responsible for operational and safety duties on board that do not involve the actual driving of the train. The train conductor must train and instruct the train conductor assistants. Train conductors report for duty either on passenger or freight trains. The train conductor can also undertake the duties of a shunter.
مشرف القطار	مشرف القطار هو عضو من طاقم القطار مسؤول عن مهام التشغيل المتعلقة بالسلامة على متن القطار والتي لا تتضمن قيادة القطار. يجب على مشرف القطار تدريب وإرشاد مساعدي مشرفي القطارات. ويقوم مشرف القطار بمباشرة عمله سواء على قطارات الركاب أو البضائع. مشرف القطار يستطيع أن يتولى مهام المناور.
Train Conductor assistant	A train conductor assistant is a member of the train crew, who assists the train conductor who delegates responsibilities to him.
مساعد مشرف القطار	مساعد مشرف القطار هو عضو من طاقم القطار, وهو يساعد مشرف القطار الذي يفوضه بالمسؤوليات.
Train Driver	A train driver is a member of the operations personnel in charge of driving, checking and monitoring train status and carrying out minor troubleshooting. The train driver must train and instruct the train driver´s assistant.
قائد القطار	قائد القطار هو عضو من أعضاء طاقم التشغيل مسؤول عن عملية القيادة، والتحقق ورصد حالة القطار والقيام باستكشاف الأخطاء البسيطة وإصلاحها. يقوم قائد القطار بتدريب وتوجيه مساعد القائد.

Train Driver Assistant	A train driver´s assistant is a member of the operations personnel who assists the driver of a train with his duties. In this role, the train driver´s assistant learns the duties of the driver and passes the relevant tests and examinations to become a driver himself. The train driver´s assistant is allowed to drive a train under strict conditions and under supervision of a train driver.
مساعد قائد القطار	مساعد قائد القطار هو عضو من أعضاء طاقم التشغيل الذي يساعد قائد القطار على القيام بواجباته. في هذا الدور يتعلم مساعد قائد القطار على القيام بواجبات قائد القطار وعلى اجتياز الاختبارات والامتحانات ذات الصلة لكي يصبح قائد. يسمح لمساعد قائد القطار بقيادة القطار تحت شروط صارمة وإشراف قائد القطار.
Train End – Detection System (TED)	A Train End - Detection system (TED) transmits data concerning main air pipe conditions to the locomotive cab. This data informs the driver of any operating problems of the main air pipe or the separation of the train.
نظام الكشف عن نهاية القطار	ينقل نظام الكشف عن نهاية القطار البيانات المتعلقة بحالات أنبوب الهواء الرئيسية إلى كبينة القيادة. هذه البيانات تبلغ القائد عن أي مشاكل تشغيلية لأنابيب الهواء الرئيسية أو أي فصل في القطار.
Verification	Means the systematic monitoring of the assessment process in terms of how well the assessments are carried out, and how the process is applied e.g. the completeness and accuracy of the records. Completed by the Quality Assurance Manager.
التحقق	تعني المراقبة المنهجية لعملية التقييم من حيث مدى جودة تنفيذ التقييم، وكيف طبقت العملية، مثال, اكتمال السجلات ودقتها. تم الإكمال عن طريق مدير ضمان الجودة.
A comprehensive list of definitions can be found in; SAR East West Railway Operating Rules and Procedures – General يمكن العثور على قائمة شاملة من التعريفات في: القوانين والإجراءات التشغيلية- عام سكة حديد شرق غرب سار	

4.2 Abbreviations

Abbreviation/ Short-Form	Expanded / Full-Form
ERTMS	European Rail Traffic Management System. The system of train control and train signaling used on the SAR network.
	النظام الأوربي لإدارة حركة الخطوط الحديدية. نظام التحكم بالقطار وإشارات القطار المستخدم في شبكة سار
EWR	SAR East West Railway formerly known as Saudi Railway Organization (SRO) and is now under the control/ownership of SAR. It is named EWR for the benefits in this document only. (It may be noted as SER in some SAR documentation).
خطوط الشرق والغرب الحديدية	الخطوط الحديدية سار الشرق والغرب التي كانت تعرف سابقا باسم المؤسسة العامة للخطوط الحديدية وهي الأن تحت تحكم\ملكية سار. تم تسميتها الخطوط الحديدية الشرق والغرب لفوائد هذا المستند فقط. (قد يتم ذكرها في مستندات سار بمعرف سار الشرق للخطوط الحديدية)
FA	Formal Assessment. Assessor is present with the candidate whilst compiling their report.
التقييم الرسمي	التقييم الرسمي. يكون المفتش مع المرشح أثناء تجميع تقريره..
PPE	Personal Protective Equipment.
أدوات السلامة الشخصية	أدوات السلامة الشخصية
PTS	Personal Track Safety. This part of the training process and the candidate is issued with a certificate to prove they are competent to be on or near the railway.
السلامة الشخصية	السلامة الشخصية. هذا الجزء من العملية التدريبية يرشح المتدرب للحصول على شهادة توثق كفاءتهم ليكونوا على أو بالقرب من الخط الحديدي.
PQA	Post Qualified Assessment – a newly qualified driver who is classed as inexperienced so requires additional support.
تقييم ما بعد التأهل	تقييم ما بعد التأهل – يحتاج القائد المؤهل حديثا المصنف على انه قليل الخبرة إلى دعم إضافي.
SAR	Saudi Arabia Railways.

سار	الخطوط الحديدية السعودية
UA	Unobtrusive Assessment. This is done using either monitoring of radio communications, OTDR analysis or by observation from a point where the candidate is not aware the assessment is taking place.
تقييم غير واضح	تقييم غير واضح. يتم ذلك باستخدام إما مراقبة وتحليل أجهزة الاتصالات اللاسلكية, أو تحليل جهاز سجل معلومات القطار أو بواسطة تسجيل الملاحظات على المرشح دون علمه بأنه يخضع الأن للتقييم.

5 Responsibilities

The applicable Business Unit Operations Manager is responsible for ensuring that all staff with Line Manager/Supervisor and Assessor responsibilities are fully conversant with the requirements of the CMS and the requirements of this standard.

The applicable Business Unit Operations Manager is responsible for ensuring that all Train Driver portfolios are constructed correctly in line with this standard that all line managers are completing the documents correctly. The following grades are responsible and competent for the maintenance of driver portfolios.

- Assessors.
- Trainers.

Line Managers and Assessors are to ensure that all relevant sections of Train Driver portfolios are completed and maintained as per the instructions contained within the CMS. The Operations Compliance & Standards Manager is responsible for verifying the Train Driver portfolios.

5. المسؤوليات:

مدير إدارة وحدة أعمال التشغيل الذي تنطبق عليه المعايير مسؤول عن ضمان أن كل الموظفين الذين يحملون مسؤوليات المديرالمباشر/المشرف والمفتش مطلعون بشكل كامل على متطلبات نظام إدارة الكفاءة وجميع متطلبات هذه المعايير.

مدير إدارة وحدة أعمال التشغيل الذي تنطبق عليه المعايير مسؤول عن ضمان صحة ملفات قائد القطار، ويشمل هذا المعيار اكمال كل مدير مباشر للملفات بشكل صحيح. الدرجات التالية هي المسؤولة والمؤهلة لمتابعة ملف قائد القطار:

- المفتش; و
- المدرب.

يجب على كل من المدير المباشر والمفتش ضمان أن كل الأجزاء المهمة من ملف قائد القطار مكتملة ومحفوظة وفقاً للتعليمات المشار إليها في نظام إدارة الكفاءة. مدير تشغيل الإمتثال والمعايير مسؤول عن توثيق ملف قائد القطار.

6 CMS Modules-Train Driver

6. وحدة نظام إدارة الكفاءة - قائد القطار

6.1 Assessment Methodology

6.1 منهجية التقييم

Competence Standards for Train Operations معايير الكفاءة لتشغيل القطار

6.1.1 Assessment Methods طرق التقييم

To aid assessors in deciding realistic and achievable methods of assessment, each criterion has been given a code. These codes refer to the required method(s) of assessment. These assessment codes include:
لمساعده المقيمين في تحديد طرق التقييم الواقعية والقابلة للتحقيق، تم إعطاء رمز لكل معيار. وتستخدم هذه الرموز للإشارة إلى طريقة التقييم المطلوبة. ومن ضمن هذه الرموز:

U	**Unobtrusive monitoring رصد غير واضح**
O	**Observation of work ملاحظة العمل**
Q	**Questioning مساءلة**
D	**Documentary evidence of records produced مستند أدلة للبيانات المسجلة**
R	**Review item إعادة النظر**
S	**Simulation محاكاة**
T	**Testimony from other people (this must be credible, generated by a person within the company with operational experience and validated by an Assessor) شهادة من شخص آخر (يجب أن يوثقها شخص لديه خبرة في التشغيل من داخل الشركة ومصدقة من قبل مفتش)**

For example: على سبيل المثال :

'O' means the preferred method is by observation of work. This may include observation when a candidate is assessed driving on a train simulator for example.
أن الطريقة المتبعة للتقييم هي "ملاحظة العمل"، وقد تشمل الملاحظة اثناء تقييم قيادة المرشح في المحاكاة مثلًا O تعني.

Where more than one method is listed, e.g. D/S, this means the preferred method is by 'D' - reviewing documentary evidence (actual records of work done), but if this is not possible a simulation may be used as an alternative.
مثلًا، فهذا يعني أن الطريقة المتبعة هي مراجعة مستند الأدلة (لبيانات عمل فعلية)، لكن في حال استصعب الأمر، يمكن استبدال D/Sعندما يتم ذكر أكثر من طريقة تقييم، طريقة التقييم هذه بطريقة "لمحاكاة" كبديل.

6.1.2 Criteria and Underpinning Knowledge المعايير وتعزيز المعلومات

During an assessment cycle all competence criteria and knowledge requirements must be assessed at least once.
اثناء سلسلة دورة التقييم، يجب تقييم جميع معايير الكفاءة والمعلومات المتطلبة مرة واحدة على الأقل.

For the purposes of apportioning risk associated with the relevant criteria and its priority in training the "Assessment Method" column is coloured to represent the risk (see key below).
لغرض تصنيف الخطورة المعنية بالمعايير المطلوبة وأهميتها في التدريب، تم تلوين عمود "معايير التقييم" ليمثل مستوى الخطورة.

High عالية		Medium متوسطة		Low منخفضة	

6.1.3 Recording of evidence سجل الأدلة

Against the competence criteria the assessor enters the competence level attained during the assessment as defined below. The method used to assess the criteria must be circled.
مقابل معايير الكفاءة، يدخل المفتش مستوى الكفاءة الذي تم تحقيقه خلال التقييم كما حدد أدناه. يجب وضع دائرة حول الطريقة المستخدمة لتقييم المعايير.

- When referencing Formal Assessments these must be prefixed with FA i.e. FA1, FA2 etc
  - يشار للتقييمات الرسمية Formal Assessments برمز FA، مثلًا FA1, FA2 إلخ...
- When referencing Unobtrusive/OTDR assessments these must be prefixed with UA i.e. UA1, UA2 etc.
  - يشار للتقييم غير الواضح/ جهاز تسجيل بيانات القطار Unobtrusive/OTDR برمز UA، مثلًا UA1, UA2 إلخ...
- The Interim assessment must be prefixed with I
  - يشار للتقييم الانتقالي Interim Assessment برمز I
- The Summary assessment must be prefixed with S
  - يشار للتقييم الملخص Summary Assessment برمز S
- Additional assessment evidence must be referenced using an ADD i.e. ADD1, ADD2.
  - يشار لأدلة التقييمات الإضافية Additional Assessment Evidence برمز ADD، مثلًا ADD1, ADD2 إلخ..

6.1.4 Use of Questioning استخدام المساءلة

When it is not possible to assess competence by observation, when the assessment method of observation is the most effective means, then as a last resort, the Assessor can use questioning as a means of completing the assessment criteria.

في حال عد إمكانية تقييم الكفاءة باستخدام طريقة "الملاحظة" في حين أنها الطرقة المثلى، يلجأ المفتش إلى "الأسئلة" كحل أخير لإتمام التقييم.

6.1.5 Assessment Definitions for Assessing Levels of Competence تعريفات التقييمات المستخدمة في تقييم مستويات الكفاءة

In reaching a decision on the competence demonstrated by the Candidate, against the competence criteria listed in the units below, the assessor must record a rating in the column relating to the criteria being assessed according to the following scale:

للوصول إلى تقييم مناسب لكفاءة المتقدم، وفقًا لمعايير الأهلية المذكورة في الوحدات في الأسفل، يجب على المفتش تسجيل التقييم المناسب في العمود الملائم للمعيار وفقًا للمقياس التالي:

3 - Expert
Candidate meets technical competence requirements in a manner beyond expectations and could demonstrate an understanding and application of any associated Non-Technical Skills.

3- خبير
يستوفي المرشح لمتطلبات الكفاءة الفنية بشكل يتخطى التوقعات ويبدي فهمًا وتطبيقًا لأي مهارة غير تقنية.

2 - Proficient
Candidate meets technical competence requirements in the manner expected to indicate a good level of performance.

2- متمكن
يستوفي المرشح لمتطلبات الكفاءة التقنية بشكل يتوقع منه أن يبدي مستوى أداء جيد.

1 - Minor Improvement Required
Candidate meets technical competence requirements to a satisfactory level only after re-briefing or guidance.

3- يتطلب تحسينا بسيطا
يستوفي المرشح معايير الكفاءة الفنية إلى مستوى مُرضٍ فقط بعد إعادة إحاطة وتوجيه.

R – Major Improvement Required/ Not Yet Competent
Candidate did not meet the technical competence requirement, requires re-training and a review of competence in these criteria.

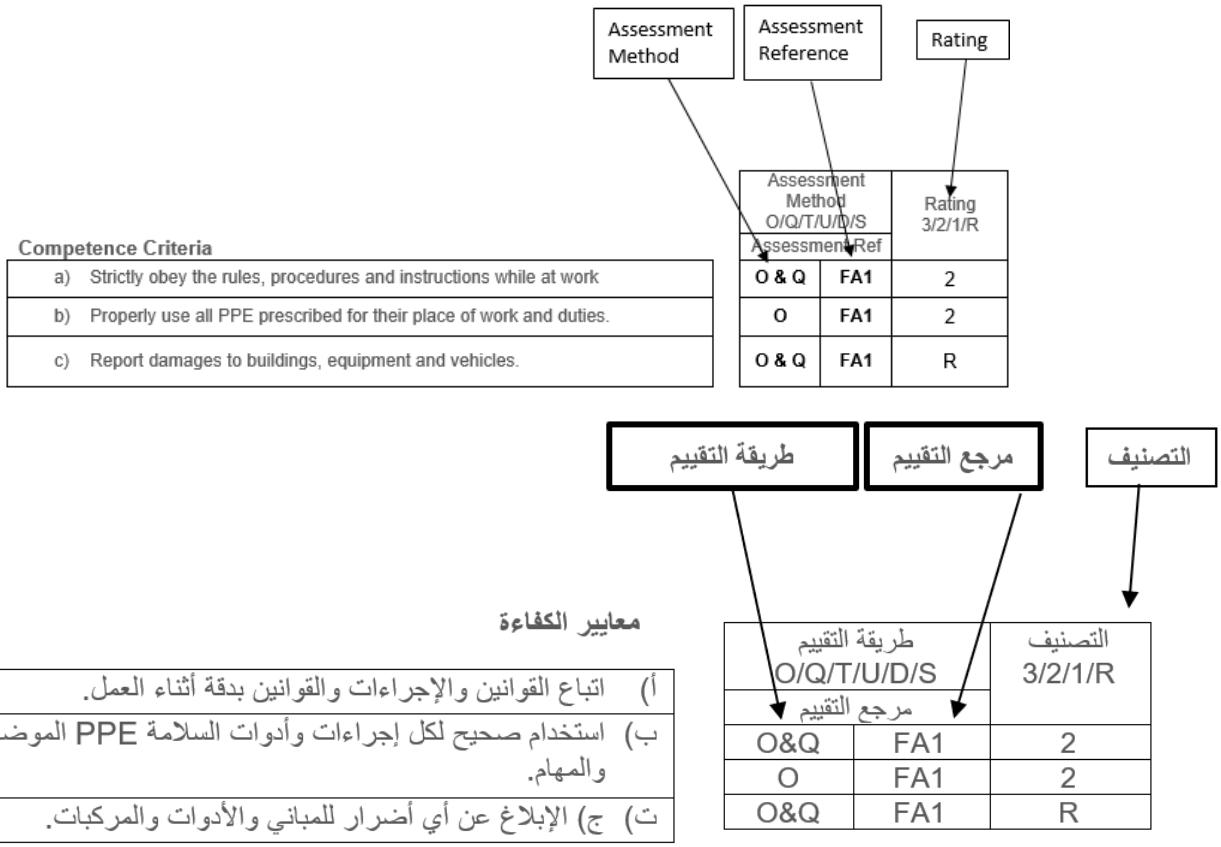
R- يتطلب مستواه تحسين مكثف/ غير مؤهل بعد
لم يستوفي المرشح متطلبات الكفاءة الفنية، ويستلزم إعادة تدريبه ومراجعة كفاءته في هذا المعيار

N/A - Criteria not applicable to the candidate's position.

N/A - المعيار لا ينطبق على منصب المرشح.

Any score of 1 or above constitutes a pass, however comments must be made on the assessment form where 1 or 2 have been scored on what the areas of prompting, briefing, guidance or development were.
يشكل الحصول على درجة 1 أو أكثر نجاحًا، لكن يجب توضيح التعليقات التي حصلت فيها المرشح على 1 أو 2 في ورقة التقييم، وتوضيح مواضع التحفيز، الإرشاد، التوجيه أو التحسين.

Marking up the Assessment Method, Reference and Rating ترميز طريقة التقييم والمرجع والتصنيف



6.2 Issuance of a Certificate of Competence (C of C)

6.2ب. إصدار شهادة الكفاءة (C of C)

Before any C of C's are to be issued to SAR East West Railway Train Drivers, an initial 3-day appraisal phase will be completed for each driver, this will consist of vocational briefings and assessments with a supporting Training Needs Analysis produced. The appraisals will provide SAR with assurance that each driver has been assessed and briefed before the issuance of the C of C. It will also enable SAR to advance the drivers onto an initial CMS ensuring continual monitoring and development of the drivers.
قبل إصدار أي شهادة كفاءة لقائدي قطار سكة حديد سارالشرق الغرب، لابد من إكمال فترة تقويم أولية مدتها ثلاثة أيام لكل قائد، تتضمن اجتماعات تدريبية وتقييمات مع إصدار تحليلٍ يسمى "تحليل احتياجات التدريب". ستساعد هذه التقييمات سار بضمان تقييم وتعليم كل قائد قبل اصدار شهادة الكفاءة. وستمكن سار أيضًا من دعم القائدين للحصول على "نظام الكفاءة" بشكل مبدئي، مما يضمن رصدًا وتطويرًا مستمراً للقائدين.

6.2.1 Days 1 & 2 اليوم الأول والثاني

Personal Track Safety (PTS) and general awareness

والوعي العام (PTS) السلامة الشخصية

It is proposed that each driver will undertake a more in-depth PTS re-certification and a general awareness briefing (distraction, etc.).
من المتوقع أن يمر كل قائد بتدريب مكثف في "السلامة الشخصية " لإعادة توثيق شهادته. وأن يعقد أيضًا اجتماعًا عن الوعي العام (الملهيات، إلخ...).

Operational Briefings

الإحاطات التشغيلية

A series of operational briefings will be undertaken, this will include a briefing on the CMS going forward.
Days 1 & 2 will be carried out under classroom conditions.

سيتم إجراء سلسلة من الإحاطات التشغيلية، وتشمل إحاطة بشأن نظام إدارة الكفاءة.
سيتم تنفيذها في اليوم الأول والثاني في فصول دراسية.

6.2.2 Day 3 اليوم الثالث

Practical Ride

الرحلة العملية

Each driver will undertake a practical ride assessment.

سيؤدي كل قائد رحلة عملية تقييمية.

6.2.3 Training Needs Analysis (TNA) تحليل احتياجات التدريب (TNA)

A TNA is to be completed for each driver after the 2 classroom days and updated (as required) after the practical ride. The TNA will provide a gap analysis for determining the individuals' needs and readiness for re-briefing or/and re-training plus give an initial understanding of the risk profile for each driver. The TNA will provide information on;

6.2.3.1 لابد من إكمال تحليل "احتياجات التدريب" لكل قائد بعد يومين من الفصل الدراسي وتحديث التحليل (حسب الحاجة) بعد الرحلة العملية. بين تحليل احتياج التدريب الفجوة لتحديد احتياجات الأفراد واستعدادهم لإعادة الاجتماع أو التدريب بالإضافة إلى إعطاء فهم أولي لملف تعريف المخاطر لكل قائد. يتضمن هذا التحليل معلومات تتعلق بـ:

- Performance deficiencies resulting from a lack of knowledge, skill, understanding or ability
- قصور الأداء الناتج عن نقص في المعلومات أو المهارة أو الفهم أو القدرة.
- Who needs re-briefing/re-training (if any)
- من يحتاج إلى إعادة الاطلاع أو التدريب إن وجد.
- And evidence if the staff are ready for training.
- توفير دليل على استعداد الكادر للتدريب.

6.2.4 Issuance of C of C إصدار شهادة الكفاءة

On successful completion of sections 6.2.1, 6.2.2 and 6.2.3, a C of C can be issued to the driver. On the instigation of the C of C the driver will enter into the CMS process. The level of the competency cycle a driver will be placed on will be determined from the outcome of the activities undertaken.

في حال إتمام النشاطات المذكورة في الفصول 6.2.1، 6.2.2، 6.2.3، يمكن إصدار شهادة الكفاءة للقائد. بعد إصدار الشهادة، سيدرج القائد في نظام إدارة الكفاءة. ويوضع القائد على مستوى دائرة كفاءة تبعًا لنتائج هذه النشاطات.

6.3 Ongoing Monitoring

6.3 المراقبة المستمرة

There will be an initial period of monitoring through the attached CMS until the SAR North South Railway's CMS is migrated over to SAR East West Railway incorporating a collective CMS fit for both elements of the SAR business. The initial period of monitoring will commence when the first group of drivers have successfully completed sections 6.2.1, 6.2.2 and 6.2.3.

سيمر كل قائد بفترة مراقبة مبدئية في نظام إدارة الكفاءة المدرج، إلى حين انتقال نظام إدارة الكفاءة لسار الشمال والجنوب للخطوط الحديدية إلى نظام إدارة الكفاءة لسار الشرق والغرب للخطوط الحديدية. وبذلك، دمج مجموعة من مؤهلي نظام إدارة الكفاءة لكلا القسمين من شركة سار. ستبدأ فترة الرصد المبدئية بعد إكمال أول مجموعة لفصول 6.2.1، 6.2.2، 6.2.3.

Dependent on the outcomes from the briefing day and ride assessments, will determine what assessment cycle a driver will be placed, e.g. PQA 1, 2nd Year PQA/New Entrant or Experienced.

تبعًا لنتائج يوم الاجتماعات وتقييم الرحلات، يتم تحديد مستوى دائرة الكفاءة الذي سيدرج تحته القائد. مثلًا، تقييم ما بعد التأهل 1, السنة الثانية ما بعد التأهل/مؤهل جديد أو ذو خبرة.

An Operations Specialist will be assigned to the group of drivers along with a Competent Development Specialist (CDS, North South Railway)) and an Assessor (East West Railway), who will take responsibility for the monitoring and assessing of each driver through the CMS.

يتم تعيين مختص عمليات لمجموعة من القائدين بالإضافة إلى مختص تطوير كفاءة (خطوط الشمال والجنوب) ومفتش (خطوط الشرق والغرب)، ويتحملون مسؤولية الرقابة والتقييم لكل قائد مدرج في نظام إدارة الكفاءة.

7 Attachments / Appendix

Ref No.	Title	Title
1	Appendix A	EWR Train Driver CMS
2	Appendix B	Safety Critical Staff Portfolio Template

8 Document History

Rev. No.	Date	Comments
00	5-Jul-21	First issue
02	1-Aug-24	Review, transfer onto new document format and minor grammatical/spelling changes

Appendix A: EWR Train Driver CMS

الملحقات أ: نظام إدارة كفاءة قائدي الشرق والغرب

Train Driver, Frequency of Assessments and Competency Criteria & Knowledge Requirements
قائد القطار، وتكرار التقييم، ومعيار الكفاءة، والمعلومات المطلوبة، وجدول التقييم

Table of assessment

جدول التقييم

The tables below detail the safety critical assessment cycle length and the planned competency assessment periods.
الجدول التالي يوضح مدة دائرة تقييمات السلامة ومدة تقييم الكفاءة المخطط له.

The application of the risk categories is as follows:

تطبيق اقسام الخطورة كالآتي:

- PQA 1 – 12 months, followed by
  - تقييم ما بعد التأهل من شهر الى 12 شهر، يتبع
- PQA 2/New Entry – 12 months, followed by
  - تقييم ما بعد التأهل 2/مدخول جديد – 12 شهر، يتبع
- Experienced – 2 years competency cycle
  - خبير – سنتان في دورة الكفاءة

Assessment Cycle by Grade and Risk

Grade - Train Driver

	Month Numbers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Risk Category	PQA	FA	OTDR		FA			OTDR			FA		SUM

	Month Numbers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Risk Category	2nd Year PQA/New Entry	FA			OTDR			FA			OTDR		SUM

	Month Numbers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Risk Category	Experienced		FA				OTDR						INT
	Month Numbers	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Risk Category	Experienced		FA				OTDR						SUM

FA	Formal Assessment	OTDR	On Train Data Recorder	SUM	Summary Assessment
INT	Interim Assessment				

المنصب – قائد قطار

	رقم الشهر	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
فنة الخطورة	PQA	FA	OTDR		FA			OTDR			FA		SUM

	رقم الشهر	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
فنة الخطورة	2nd Year PQA/New Entry	FA			OTDR			FA			OTDR		SUM

	رقم الشهر	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
فنة الخطورة	Experienced		FA				OTDR						INT
	رقم الشهر	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
فنة الخطورة	Experienced		FA				OTDR						SUM

FA	تقييم رسمي	OTDR	جهاز تسجيل معلومات الرحلة	SUM	ملخص التقييم
SU	تقييم انتقائي				

Train Driver, Competency Criteria.

UNIT	TITLE
Unit 1	**Staff Obligations إلتزام الموظفين**
1.1	General عام
1.2	ID Cards بطاقات الهوية
1.3	Obligations to Customers and the General Public مدى الإلتزام للركاب والعامة
1.4	Uniform and Personal Appearance الزي الرسمي والمظهر الشخصي
1.5	Address and Domicile العنوان ومكان الإقامة
1.6	Personal Telephone الهاتف الشخصي
1.7	Smoking التدخين
Unit 2	**Medical Fitness and Limitations** اللياقة الطبية وشروطها
2.1	General عام
2.2	Train Driver Unfit for Duty عدم جاهزية قائد القطار للعمل
2.3	Alcohol and Drugs الكحول والمخدرات
Unit 3	**Shunting** المناورة
3.1	General عام
3.2	Responsibility المسؤولية
3.3	Communication الاتصالات
3.4	Shunting Orders given verbally or Hand Portable Radio اوامر المناورة المعطاة شفويا عبر استخدام الراديو المحمول يدويا
3.5	Stop Signals in case of Danger إشارات التوقف في حالات الخطر
3.6	Conditions for Shunting Movements شروط حركات المناورة
3.7	Speed of Shunting Movements سرعات حركات المناورة
3.8	Shunting on the Mainline المناورة على الخطوط الرئيسية
Unit 4	**Train Formation** تشكيل القطار
4.1	Coupling and Uncoupling ربط و فصل متحركات السكة
Unit 5	**Regular Operation** لتشغيل الاعتيادي
5.1	Obligation during Sign-On for Duty الإلتزام أثناء تسجيل الدخول لتأدية الوظيفة
5.2	Route Knowledge of the Train Driver معرفة قائد القطار بالمسارات
5.3	Route Knowledge for Local Conditions معرفة المسار للظروف المحلية
5.4	Line Speed Guideline دليل سرعة الخط
5.5	Rules for Operating Staff قوانين موظفي التشغيل
5.6	Train Departure مغادرة القطار
5.7	Observation of Tracks and Signals مراقبة السكك والإشارات
5.8	Permitted Speed السرعة المسموح بها
5.9	Cursory Inspection of the Train الفحص السريع للقطار
5.10	Stabling of a Train or a Rail Vehicle اصطفاف القطار أو متحركة السكة
5.11	Train Integrity Check فحص إكتمال القطار
Unit 6	**Operating and Technical Irregularities** التشغيل والأمور التقنية غير الإعتيادية
6.1	Emergency Operation تشغيل الطوارئ
6.2	Operational Irregularities التشغيل غير الإعتيادي
6.3	Technical Irregularities and Failures on Trains الأمور التقنية غيرالإعتيادية وأعطال القطارات
6.4	Technical Irregularities and Failures on Infrastructure الامور التقنية غير الإعتيادية وأعطال البنية التحتية
6.5	Irregularities at Level Crossings الحالات غير الإعتيادية في تقاطعات الطرق مع السكة

Unit 7	**Signalling** كتاب الإشارات
7.1	General **عام**
7.2	Signal Marker and Post Sign **مؤشر الإشارة واللافتات**
7.3	Hand Signals **الإشارات اليدوية**
Unit 8	**Communication Rules** قوانين الاتصالات
8.1	Radio Communication Rules قوانين إتصالات الراديو
8.2	Principles for Verbal Instructions **مبادئ اعطاء التعليمات شفهيا**
8.3	Radio Voice Test **فحص الراديو الصوتي**
8.4	Radio Failure **عطل جهاز الراديو**
8.5	Radio Communication for the Train Driver **اتصالات الراديو لقائد القطار**
8.6	Emergency Call **مكالمة الطوارئ**
8.7	Emergency Stop Order **أمر التوقف لوجود طارئ**
8.8	Operating Instruction Form (OIF) **نموذج التعليمات التشغيلية**
Unit 9	**Braking Rules** قوانين الفرامل
9.1	Types of Braking/Brake **أنواع الفرملة/ الفرامل**
9.2	Brake Tests **فحوصات الفرامل**
9.3	Braking during Operation **الفرملة أثناء عملية التشغيل**
9.4	Shunting Movements **حركات المناورة**
9.5	Brake System Troubleshooting **آلية استكشاف الأخطاء في نظام الفرامل**
9.6	Secure Rail Vehicles, Trains or Wagon Groups against unintended Movements **تأمين المتحركات والقطارات ومجموعات العربات من أي حركة غير مقصودة**
Unit 10	**Train and Wagon Inspection فحص القطار والعربات**
10.1	General **عام**
Unit 11	**ETCS-Rules** قوانين النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات
11.1	Train operations in ETCS Level 1 1 تشغيل القطارات باستخدام النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات من المستوى
11.2	Normal Operation التشغيل الإعتيادي
11.3	ETCS Irregularities الحالات الغير نظامية في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات
11.4	Emergency brake application by OBU **تفعيل فرامل الطوارئ من خلال الوحدة على متن القطار**
11.5	Service Brake application by OBU **تفعيل فرامل الخدمة من قبل الوحدة على متن القطار**
11.6	Temporary Speed Restrictions (TSR) قيود السرعة المؤقتة
11.7	ETCS Track Failure **خلل في اجهزة السكة للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات**

Unit 1: - Staff Obligations إلتزام الموظفين

(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.3. Rev 3)

1.1: General عام

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Strictly obey the rules, procedures and instructions while at work اتباع القوانين والاجراءات والتعليمات بدقة أثناء العمل			
b) Properly use all PPE prescribed for their place of work and duties. الاستخدام الأمثل لجميع معدات الوقاية الشخصية حسب مكان العمل والمهام الموكلة لهم			
c) Report damages to buildings, equipment and vehicles. الإبلاغ عن أي أضرار للمباني، والمعدات، ومتحركات السكة			
d) Support supervisors in creating the maximum awareness of safety in the workplace. مساعدة ودعم المشرفين على نشر الوعي العام للعمل ضمن مفهوم السلامة.			
e) Report every incident, accident or unsafe practice to their supervisors. الإبلاغ عن الحوادث، الأحداث العرضية أو اي نشاطات غير امنة الى المشرفين المعنيين.			

1.2: ID Cards بطاقات الهوية

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Staff must wear their SAR ID card at all times with the photograph visible. يجب على جميع الموظفين ارتداء بطاقة الهوية التابعة للخطوط الحديدية السعودية في جميع الاوقات مع وضوح الصورة الشخصية على البطاقة.			
b) Staff must not allow any other person to use their SAR ID card. يجب على الموظف عدم السماح لأي شخص آخر بإستخدام بطاقة الهوية الخاصة به.			
c) Staff who lose their SAR ID card must report it to their supervisor/manager within 24hrs of the loss being identified. ويجب على الموظف الذي فقد بطاقة هويته أن يقدم تقرير بذلك إلى الرئيس/ المدير المباشر خلال 24 ساعة من فقدانها.			

1.3: Obligations to Customers and the General Public مدى الإلتزام للركاب والعامة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Staff must be prompt, courteous and obliging and provide accurate information. يجب على الموظفين أن يتميزوا بالكياسة واللباقة وان يكونوا خدومين وأن يقدموا المعلومات الدقيقة			
b) Staff must give their name and SAR ID number when requested by a member of the public. يجب على الموظفين إعطاء أسمائهم ورقم بطاقة الهوية الخاصة بهم عندما يقوم احد أفراد العامة بطلبها			
c) Disagreements with customers should be discussed in a friendly and courteous manner, irrespective of whether the customer is right or wrong. يجب مناقشة الخلافات مع العملاء بطريقة ودية ومهذبة و بصورة مُطَمئِنة، بغض النظر عن ما إذا كان العميل على صواب أو خطأ			

d) Staff must not solicit or accept any gift, gratuity or fee. لا يجب على الموظفين قبول أي هدية أو مكافأة أو نقود			
e) Staff shall be impartial in their dealings with members of the public and even their friends or relatives, in the course of performing their duties. يجب أن تكون معاملة الموظفين محايدة مع أفراد العامة وحتى لأصدقائهم وأقاربهم، في سياق أداء واجباتهم			
f) Staff must not sleep or appear to sleep on duty, commit any illegal or offensive act while in the service; play games, read books, newspapers, magazines and publications which are not related to their duties, and which could affect the proper performance of their duties; use electronic devices in the performance of their duties. يمنع الموظفين من النوم أو التظاهر بالنوم خلال أوقات العمل أو إرتكاب أي عمل غير قانوني أو هجومي أثناء وجوده في الخدمة، ولا يجوز تشغيل الألعاب وقراءة الكتب والصحف والمجلات والمنشورات التي لا علاقة لها بواجباتهم ويمكن أن تؤثر على أداء واجباتهم، وايضا استخدام الأجهزة الإلكترونية إلا في أداء واجباتهم.			

1.4: Uniform and Personal Appearance الزي الرسمي والمظهر الشخصي

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) When on duty, staff must wear their uniform (where provided) and SAR ID and maintain a neat and tidy appearance at all times. أثناء العمل، يجب على الموظفين إرتداء الزي الرسمي (الذي تم تزويده) وبطاقة الهوية والحفاظ على مظهر أنيق ومرتب.			
b) The same obligations apply as in a), to staff wearing uniform to and from the workplace. وتنطبق هذه التعليمات على الموظفين أثناء قدومهم/مغادرتهم مكان العمل.			
c) Staff wearing uniform must. • Take into account they represent the company • Display good manners at all times • Be properly dressed in the uniform provided • Wear all the parts of the uniform provided by SAR, and not replace any uniform item with a personal one • Accept uniform inspections carried out by supervisors to ensure the uniform is worn correctly يجب على الموظفين المرتدين الزي الرسمي التالي: أ. الاخذ بعين الاعتبار أنهم يمثلون المؤسسة ب. إظهار "الاخلاق الحسنة" خلال فترة وجودهم ت. ارتداء الزي الرسمي المزود بشكل صحيح ومناسب ث. ارتداء جميع أجزاء الزي الرسمي التي تقدمها المؤسسة، وعدم استبدال أي من اجزاء الزي الرسمي بجزء شخصي ج. قبول التفتيش على الزي الرسمي الذي يقوم به المشرف أو المفتش للتأكد من ان الموظفين مرتدين الزي بشكل مناسب			

1.5: Address and Domicile العنوان ومكان الإقامة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Name, address and telephone number of staff should be recorded at the office to which location the staff is assigned. Any change of address should be notified within 24 hrs of being made. يجب أن يسجل الموظف الاسم، والعنوان، ورقم الهاتف في المكتب أو الموقع الذي يتم تعيينه فيه. ويتعين عليه الإبلاغ عن أي تغيير في العنوان وذلك خلال الاربع وعشرون ساعة من تغير العنوان.			
b) When staff are On-Call, they must choose a domicile which allows them to report for duty within the time interval that may be set by SAR. عندما يكون الموظفون يعملون بنظام المناوبة على العمل فعليه يجب أن يكون مكان اقامتهم يسمح لهم بالحضور الى مكان العمل ضمن المدة الزمنية التي تحددها المؤسسة.			

1.6: Personal Telephone الهاتف الشخصي

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Train drivers while driving the train are not permitted to use their personal phone, unless in an emergency situation. لا يسمح لقائد القطار اثناء القيادة أو المتحكم بالقطار اثناء عملهم في استخدام الهاتف الشخصي إلا إذا تعطل نظام الراديو.			

1.7: Smoking التدخين

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Smoking is not permitted except in designated smoking areas. لا يسمح بالتدخين إلا في المواقع المحددة لذلك.			

Unit 2: - Medical Fitness and Limitations اللياقة الطبية وشروطها

(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.4. Rev 3)

2.1: General عام

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Must comply with any limitations in their medical fitness specified by a medical specialist. الإمتثال لأي قيود متعلقة باللياقة الطبية المحددة من قبل الطبيب المختص.			
b) Report any condition that reduces their normal fitness level to their supervisor before undertaking duty. أن يقوموا بالإبلاغ عن أي حالة تقلل من مستوى اللياقة البدنية الطبيعية إلى المشرف المسؤول وذلك قبل أداء الواجب.			
c) Declare that they are not able to carry out a task which requires a higher level of fitness from their own current physical condition. الإعلان عن أي حالة يكون فيها الموظف غير قادر على القيام بعمل ما يتطلب لياقة أعلى من حالته الجسدية.			
d) Staff whose eyesight requires the wearing of glasses must wear them whilst on duty. على الموظفين الذين يحتاجون نظارات طبية أن يستخدموها خلال أوقات دوامهم.			

2.2: Train Driver Unfit for Duty عدم جاهزية قائد القطار للعمل

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If a train driver is unfit to perform their duties while operating a train or rail vehicle, they must report to the train controller/dispatcher. اذا كان قائد القطار غير قادر على متابعة عمله أثناء قيادته للقطار أو متحرمات السكة، يجب على قائد القطار أن يقوم بالإبلاغ عن حالته إلى المتحكم بالقطار/ الدسباتشر.			
b) If a train is stopped with an activated AVD emergency brake, the driver must contact the train controller and report the driver's health status. إذا تم توقف القطار عن طريق فرامل الطوارئ من خلال جهاز التحقق من اليقضة المفعّل (جهاز رجل الميت) ، يجب على مساعد قائد القطار أو مشرف القطار إبلاغ المتحكم بالقطار حالة القائد الصحية.			
c) In the case the train driver is unable to continue the movement, the train controller will coordinate where medical assistance or relief will be provided. إذا كان القائد غير قادر ابدا على متابعة القيادة، يجب على المتحكم بالقطار/ الدسباتشر التنسيق مع رئيس وحدة التحكم بسير القطارات بخصوص مكان توقف القطار من أجل تزويده بالمساعدة اللازمة.			

2.3: Alcohol and Drugs الكحول والمخدرات

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Train drivers are obliged to inform a medical practitioner of their duties and to request what effect any prescribed drugs will have on their ability to perform those duties. يلتزم الموظف بإبلاغ الطبيب عن المهام الموكلة له وأن يستفسر من الطبيب عن مدى تأثير الأدوية على قدرته بالقيام بواجباته.			
b) Train drivers who are prescribed a medical drug that may affect the correct performance of their duties, must inform their supervisor of the prescribed medication and the limitations it may have on their ability to undertake their duties. يجب على الموظفين الذين تم وصـــف دواء طبي لهم من قبل طبيب والذي قد يؤثر على الأداء الصـــحيح للواجبات إبلاغ المشرف عن ذلك الدواء الموصوف والقيود التي قد تترتب عليها بخصوص قدرته على القيام بواجباته بشكل صحيح.			
c) Train drivers may be subject to random testing for alcohol and drugs. من الممكن إخضـاع الموظفين الذين يشـغلون مناصـب السـلامة الحرجة أو تلك التي تتطلب واجباتهم الإتصـال مع العامة لفحوصات عشوائية للكحول والمخدرات.			

Unit 3: - Shunting المناورة

(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.5. Rev 4)

3.1: General عام

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Shunting movements are always operated on sight and at caution. أ. تدار عمليات المناورة باستخدام النظر مع توخي الحذر.			
b) Shunting is moving shunting units (trains, rakes of rail vehicles or individual rail vehicles). • Arrange or rearrange a rail vehicle order in a consist • Attach or detach a rail vehicle to or from a train • Move trains or rail vehicles to, or from mainlines for other than through-movements • Move trains or rail vehicles within marshalling yards for other than through-movements ب. المناورة هي حركة وحدة المناورة (القطارات، مجموعة من متحركات السكة أو متحركة سكة واحدة) لـ: • ترتيب أو اعادة ترتيب متحركات السكة بشكل متناسق • ربط أو فصل متحركات السكة مع وعن القطار • تحريك القطارات أو متحركات السكة الى، وعلى، أو من الخطوط الرئيسية عدا عن حركات الجر • تحريك القطارات أو متحركات السكة ضمن ساحات الفرز عدا عن حركات الجر			

3.2: Responsibility المسؤولية

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The shunter is in charge of shunting movements and the train driver responds to their instructions. المناور هو المسؤول عن حركات المناورة.ويقوم قائد القطار بالاستجابة الى تعليمات المناور.			
b) The train driver must follow the instructions given by the shunter. They must also observe the tracks, points, signals and respect speed limits. يجب على قائد القطار اتباع التعليمات المعطاة من قبل المناور. ويجب عليه مراقبة السكك، والمحولات، والاشارات والتقيد بقيود السرعات			

3.3: Communication الاتصالات

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The driver and shunter must agree on the following. • Channel of communication if the shunting is to be carried out using radio/hand portable radio • Side of the visible contact (left or right) on the shunting unit if shunting is to be carried out using hand signals • All equipment to be used for communication purpose must be tested before it is deployed أ. يجب على قائد القطار والمناور اثناء عملية التحضير لحركات المناورة الإتفاق على مايلي: • قناة الإتصال المراد استخدامها اذا كانت المناورة تتم عن طريق الراديو/الراديو المحمول يدويا. • الجهة على وحدة المناورة والتي يمكن من خلالها التواصل عبر الرؤية (يمين او يسار) اذا كانت المناورة ستتم بالاشارات اليدوية. • يجب اختبار جميع المعدات التي ستستخدم للاتصال وذلك قبل البدء بعملية المناورة.			
b) The continuous communication with the shunter can be done by hand portable radio or hand signals. من الممكن أن يتم الاتصال المستمر مع قائد القطار عبر استخدام الراديو المحمول يدويا او الإشارات اليدوية.			
c) If the shunting commands are given by radio, then the driver must repeat back. يجب على قائد القطار اعادة قراءة التعليمات عبر نظام الراديو اذا تم اعطاء الاوامر عن طريق الراديو.			
d) All instructions for pushed shunting movements must be repeated back every 5 to 10 seconds whilst the movement is taking place. يجب تكرار التعليمات كل خمس إلى عشر ثواني لحركات الدفع في المناورة			
e) In case of the communication is lost for more than 10 seconds, or the driver loses sight of the shunter (hand signals) the driver must stop the shunting unit immediately. يجب ايقاف وحدة المناورة فورا إذا انقطع الإتصال لأكثر من عشر ثواني (لا يوجد ارسال او أن المناور خارج نطاق الرؤية).			
f) If shunting is done by fixed light signals for shunting, the train controller authorizes a shunting movement by setting a Signal to SH1. إذا تم استخدام نظام الاشارات الضوئية المثبته لاجراء عمليات المناورة فعليه يقوم المتحكم بالقطار باعطاء التصريح لحركة المناورة عن طريق وضع الاشارة الى حالة SH 1.			

3.4: Shunting Orders given verbally or Hand Portable Radio اوامر المناورة المعطاة شفويا عبر استخدام الراديو المحمول يدويا

Competence Criteria معايير الكفاءة		Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
Signal	**Verbal Order**			
SM1: Move Forward (Drive in the direction of the shunter) SM1 التحرك للامام (القيادة باتجاه المناور)	"Move, forward" repeated every 5 to 10 seconds during movement "تحرك إلى الامام" تكرر كل خمس لعشر ثواني اثناء الحركة			
SM2: Move Backwards (Drive in the direction away of the shunter) SM2 التحرك للخلف (القيادة بعكس اتجاه المناور)	"Move backwards" " تحرك إلى الخلف "			
SM3: Stop SM3 توقف	"Stop" announced by "Slowly, Slowly" 100 m before the stopping point. "توقف" تصرح " ببطء ، ببطء " وذلك قبل 100 متر من المكان المراد التوقف عنده			

SM4: Short press for decoupling (Stop movement immediately and without a separate order) SM4 ضغط خفيف لفصل الربط (وقف الحركة فورا بدون أمر اخر)	"Press for decoupling" "اضغط لفك الربط"			

3.5: Stop Signals In Case Of Danger إشارات التوقف في حالات الخطر

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Emergency Call (module 1.3.10 Communication Rules) مكالمة الطوارئ (راجع الوحدة 1.3.10 قوانين الاتصالات)			
b) Shunting hand signal for STOP, (SM3) اشارة مناورة يدوية للتوقف SM3			
c) Emergency hand stop signal إشارة طوارىء يدوية للتوقف TP0			
d) If the train driver or shunter have any doubt of the meaning of an undefined signal, they must stop the shunting unit immediately يجب على القائد او المناور ايقاف وحدة المناورة اذا كان لديهم اي شك في معنى الإشارة (مثل تلويح غريب بالأيدي).			

3.6: Conditions for Shunting Movements شروط حركات المناورة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) For shunting movements, a train driver and at least one shunter are mandatory. Exceptions will be permitted for remote controlled vehicles when the shunter himself is able to stop the movement at any time from his current position. يجب ان يتوفر قائد قطار وعلى الاقل مناور واحد في جميع حركات المناورة. تمنح إستثناءات لمتحركات السكة التي يتم التحكم بها عن بعد عندما يكون المناور قادر على ايقاف الحركة من موقعه الحالي في اي وقت.			
b) If the shunting unit moves, the shunter must: • Be at the leading end of the shunting unit. This means either on the platform of the locomotive or on the step of the vehicle if no platform is available and control the shunting movement from there or, • Control the movement from a safe place on the ground, ahead of the movement, where he is in contact with the train driver or where the train driver can see him and inform the train driver about the route ahead اذا تحركت وحدة المناورة يجب على المناور: • التواجد عند جهة وحدة المناورة التي في المقدمة وهذا يعني أما على منصة القاطرة أو على درج العربة إذا لم يتوفر أي درج والتحكم بحركات المناورة من هناك. • التحكم بالحركة من مكان آمن على الارض بحيث يكون متواجد في مقدمة الحركة حيث يكون على اتصال مع قائد القطار او من مكان يستطيع قائد القطار رؤيته ويقوم بإبلاغ قائد القطار عن المسار الذي امامه			
c) The train signal TS 2 must be activated on both sides of the locomotive during shunting يجب تفعيل اشارة **TS 2** على جانبي القاطرة أثناء حركة المناورة			
d) If shunting movements are carried out with several locomotives with more than one train driver, they must agree who respond to the shunter´s instructions اذا كانت حركة المناورة تتم بأكثر من قاطرة وبأكثر من قائد قطار يجب عليهم الإتفاق على الشخص الذي سيتحمل مسؤولية الاستجابة الى تعليمات المناور.			

e) During shunting movements, the train driver and the shunter must: • Keep a good lookout • Accept every stop-signal, even not given by the train controller (e.g. by wagon examiner) • Observe the tracks, points and signals • Obey all signals • Warn anyone on or near the track about the approaching shunting movement • Stop the movement within the distance that it can be seen that the track is clear if anyone on or near the track appears • Observe the level crossings within the shunting route • Observe other shunting units on adjacent tracks particularly in manually operated point areas يجب على قائد القطار والمناور خلال حركات المناورة أن: - يبقوا متيقظين - تقبل أي اشارة توقف، حتى ان لم تعطى من قبل المتحكم بالقطار. (مثال: معاين العربات) - مراقبة السكة، المحولات والاشارات - اطاعة جميع الاشارات - تحذير اي شخص على السكة او قريب منها عن حركة المناورة المقتربة من المكان. - ايقاف الحركة التي هي ضمن المسافة التي تبين ان السكة خالية اذا ظهر احد على السكة او بالقرب منها - مراقبة تقاطعات الطرق مع السكة التي تقع ضمن مسار المناورة - مراقبة وحدات المناورة المجاورة خاصة اذا كنت في المناطق التي يتم فيها تشغيل المحولات يدويا.		

3.7: Speed of Shunting Movements سرعات حركات المناورة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) In general, the maximum speed limit is 30 KPH. The driver must drive in a manner that the shunting unit can always stop safe in front of. • A signal • Any train or vehicle on the same track • An obstacle • Any person on the track area • Any dangerous situation بشكل عام السرعة القصوى لحركات المناورة هي 30 كم/ساعة. يجب على قائد القطار أن يقود القطار بطريقة تسمح له بالتوقف بطريقة آمنة أمام: أ. إشارة ب. اي قطار أو متحركة على السكة نفسها ت. أي عائق ث. أي شخص على السكة ج. أي حالة خطر		
b) The following speed restrictions are mandatory. يجب الالتزام بقيود السرعة التالية لعمليات مناورة : • Shunting of wagons with dangerous goods – 15 KPH مناورة عربات محملة ببضائع خطرة كم/ساعة 15 • Shunting in depot areas – 15 KPH المناورة بمنطقة مخازن القطارات كم/ساعة 15 • Shunting in workshops, buildings, sheds etc. – 5 KPH المناورة بمنطقة الورش ، المباني الخ.. كم/ساعة 5 • Shunting in tank tracks – 5 KPH المناورة عند مناطق محطات تعبئة وقود القطارات كم/ساعة 5 • Shunting on a sliding platform – 5 KPH المناورة على السكة المتحركة كم/ساعة 5		

c) Other speed restrictions may be indicated in local instructions بالاضافة الى ذلك، يمكن وضع قيود اخرى لسرعات المناورة وذلك عن طريق اصدار تعليمات محلية.			
d) Situations with low visibility, darkness etc. require an accordingly adapted speed تتطلب تعديل هذه السرعات حسب الحاجة.			

3.8: Shunting on the Mainline المناورة على الخطوط الرئيسية

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) In case of shunting beyond the Limit of Shunt Signal or the entry point, the train driver and the shunter must ensure that their train is complete and that no rail vehicle has been left behind. يجب على قائد القطار والمناور التأكد من أن القطار مكتمل وانه لم يتم ترك اية متحركة سكة اثناء حركة المناورة خارج حدود محولة الدخول او إشارة حدود السماح للمناورة		

Unit 4: - Train Formation تشكيل القطار

(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.6. Rev 4)

4.1: Coupling and Uncoupling ربط و فصل متحركات السكة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) During coupling or uncoupling nobody must ever go between rail vehicles or stand in between the rail vehicles unless there is assurance that they will not move. لا يجوز لأي شخص الدخول أو الوقوف بين متحركات السكة أثناء عملية الربط والفصل إلا إذا كان هنالك ضمان لعدم حركتها.			
b) If a train shunter / conductor has to go between rail vehicles he must: • Wait until the vehicles have stopped completely • Instruct the train driver not to move اذا لزم دخول المناور/مشرف القطار بين متحركات السكة ، يجب عليه : ○ الإنتظار حتى توقف المتحركات بشكل تام ○ إعطاء التعليمات لقائد القطار بعدم التحرك			
c) Rail vehicles or trains must be secured against unintended movements by air brake, handbrake or drag shoe. If there is any possibility that other rail vehicles might be shunted against those the shunter/conductor is going to work between, the shunter/conductor must instruct the other shunters/conductors not to make any movements towards them. يجب تأمين متحركات السكة من أي حركة غير مقصودة وذلك عبر استخدام الفرامل الهوائية او الفرامل اليدوية او دعامات عجلات القطار. إذا كان هنالك أي احتمالية من إجراء عملية المناورة لمتحركات السكة التي يعمل فيها المناور/ مشرف القطار، فعليه يقوم المناور/ مشرف القطار بإبلاغ المناورين/مشرفي القطارات الآخرين بعدم إجراء أي حركات باتجاههم.			
d) If a conductor/shunter has to go between vehicles to deal with couplers, he must first stop the vehicles at least 2 meters apart. أولا يجب ان يقوم المناور/مشرف القطار بإيقاف متحركات السكة وأن تكون المسافة البينية هي مترين (2 متر) بين المتحركتين اذا تتطلب الأمر بوجود مناور/مشرف القطار بين متحركات السكة للتعامل مع المقرنات (مخالب الربط)			
e) Before coupling, the train shunter / conductor must be sure that both coupling claws are unlocked and open. يجب على مشرف القطار التأكد أن مخالب الربط مفتوحة وغير مقفلة قبل ربط القطار.			
f) Immediately after locking the coupling claws, the shunter / conductor must prevent any movement of the vehicle by leaving the air brake pipe cocks open or using handbrakes or drag shoes. يجب على المناور/مشرف القطار فورا بعد الإنتهاء من قفل مخالب الربط ان يؤمن أي متحركة من الحركة وذلك من خلال ترك محابس أنابيب الفرامل مفتوحة أو عبر استخدام الفرامل اليدوية او دعامات عجلات القطار.			
g) All necessary connections must be coupled before connecting the air brake pipe. يجب ربط جميع الوصلات قبل ربط أنابيب فرامل الهواء .			
h) Before moving the train, used handbrakes must be released and drag shoes removed from the track. Drag shoes should be stored on the intended places. يجب تحرير الفرامل اليدوية وإزالة دعامات عجلات القطار من السكة قبل تحريك القطار. يجب وضع دعامات عجلات القطار في الأماكن المخصصة لذلك.			
i) Before uncoupling, the train conductor / shunter must first close the shut-off cocks of the main brake pipe before he divides any other connections such as electrical connections if used. Because of safety reason it is forbidden to divide the main brake pipe by hand under air pressure. The remaining part of the train must be secured by air brake, handbrake or drag shoe against unintended movements.			

			يجب على المناور/مشرف القطار قبل إجراء عملية فصل متحركات السكة أن يقوم أولا باغلاق محابس الهواء قبل فصل التوصيلات الأخرى كالوصلات الكهربائية في حال استعمالها. لأسباب تخص السلامة، يمنع فصل أنبوب فرامل الهواء الرئيسي باليد تحت ضغط الهواء. ويجب تأمين بقية أجزاء القطار من أي حركات غير مقصودة وذلك عبر استخدام الفرامل الهوائية، الفرامل اليدوية أو دعامات عجلات القطار.
			j) Burdened coupling claws should not be released. In this case the train driver should push for decoupling. Nobody must remain between vehicles during this movement. لا يجوز تحرير مخالب الربط المحمّلة. في مثل هذه الحالة يقوم قائد القطار بدفع القطار لفصل متحركات السكة. لايجوز بقاء أي شخص بين متحركات السكة أثناء إجراء هذه الحركة.

Unit 5: - Regular Operation لتشغيل الاعتيادي

(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.7. Rev 3)

5.1: Obligation During Sign-On for Duty الإلتزام أثناء تسجيل الدخول لتأدية الوظيفة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Be on time at the location planned by the schedule التواجد في مكان العمل والإلتزام بالوقت المخطط له في الجدول الزمني			
b) Contact the crew office staff at the beginning of the daily duty الاتصال بموظفي مكتب طاقم العاملين في بداية يوم العمل			
c) Check the time on their watch is consistent with the SAR time التحقق من أن وقت ساعة اليد متطابق مع وقت المؤسسة العامّة للخطوط الحديدية			
d) Get information regarding the possible modification(s) of the daily duty الحصول على معلومات بشأن أي تعديلات ممكنة على الواجبات اليومية			
e) Receive necessary documents (e.g. movement order or speed restriction) تلقي الوثائق اللازمة (على سبيل المثال: أمر الحركة أو قيود السرعة)			
f) Get the last information regarding the current operation and receive instruction or notice if issued الحصول على أحدث المعلومات بشأن التعديل/ات للمهام اليومية.			
g) Sign for the receipt of instructions and documents التوقيع على استلام التعليمات والمستندات			
h) Keep themselves informed at all times of notices and information displayed on the specified information boards إبقاء أنفسهم على علم في جميع الأوقات عن الإشعارات والمعلومات المعروضة على لوحات المعلومات المخصصة لذل			

5.2: Route Knowledge of the Train Driver معرفة قائد القطار بالمسارات

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Route knowledge includes: • Kind of main line (e.g. single track, double track) • Type and location of signals • Limits of station / sidings • Routes to special branch lines and yard tracks • Related information of the guideline speed and movement order • Appropriate information of the speed guideline and movement order معرفة المسار تشمل معرفة ما يلي: أ. نوع الخط الرئيسي (على سبيل المثال سكة واحدة أو سكة مزدوجة) ب. نوع وموقع الإشارات ت. حدود المحطة / التخزين ث. المسارات المؤدية إلى خطوط فرعية خاصة وسكك الساحات ج. المعلومات المتعلقة بدليل السرعة وأمر الحركة ح. المعلومات الملائمة لدليل السرعة وأمر الحركة			
b) To achieve the route knowledge, the train driver must demonstrate. • Assist a train movements per direction twice during the day and once during the darkness • Drive one train movement per direction under supervision • In complicated local conditions the train driver may also inspect the routes by foot			

لتحقيق معرفة المسار، على الأقل يجب على قائد القطار القيام بما يلي: أ. المساعدة في حركة القطارات مرّتين في كلا الإتجاهين خلال النهار وأثناء الظلام ب. قيادة حركة واحدة للقطار في كل اتجاه تحت الإشراف ت. في الظروف المحلية المعقدة من الممكن لقائد القطار فحص المسارات سيرا على الأقدام			
c) The train drivers' route knowledge must be refreshed at intervals of not more than 6 months. The refreshment can be done by using this route in regular train operation. يجب أن تتم اعادة تنشـيط معرفة قائدي القطارات للمسـارات على فترات لا تزيد عن 6 أشـهر. ويمكن أن يتم تنشيط المعرفة باستخدام هذا المسار اثناء عملية تشغيل القطارات الإعتيادية. يجب أن يتم التحقق منها من خلال الفحوصات ويشرف عليها مسؤول قائدي القطارات.			
d) If the train driver has to drive a train on a section where he has no route knowledge, a pilot with route knowledge must be provided. إذا كان على قائد القطار قيادة قطار في منطقة ليس لديه معرفة بمسارها، يجب أن يزوّد بمرشد يعرف المسار.			

5.3: Route Knowledge for Local Conditions معرفة المسار للظروف المحلية

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the train driver needs to perform a shunting movement in a section of the railway network, they must have route knowledge (station, siding, branch line etc.) إذا كان على قائد القطار أو مشرف القطار تنفيذ حركات المناورة في قسم من شبكة السكك الحديدية، يجب على واحد منهم على الأقل أن يمتلك معرفة بالمسار (المحطة والتخزين والخط الفرعي الخ).			
b) In case of an unscheduled shunting where nobody has route knowledge, the train driver must also request local information when he contacts the train controller. في حالة المناورة غير المجدولة، ولا أحد لديه معرفة بالمسـار، يجب على قائد القطار طلب المعلومات المحلية عند الإتصال بالمتحكم بالقطار.			

5.4: Line Speed Guideline دليل سرعة الخط

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The line speed guideline provides all necessary track information for the train driver in the direction of his movement. For each line and each direction of travel, the relevant speed guideline must be placed visible for the train driver in the driver's cab. يوفر دليل سرعة الخط كل معلومات السكة اللازمة لقائد القطار في اتجاه حركته. يجب ان يتم وضع دليل سرعة الخط ذو الصلة لكل خط وجميع اتجاهات السفر في حجرة (كابينة) القيادة وبشكل مرئي للقائد.			
b) No train is allowed to depart without valid speed guideline. لا يجوز لأي قطار أن يغادر من دون دليل سرعة الخط.			
c) In addition, movement orders with speed restriction, if applicable, must be followed during the movement. In case there is a lower speed stated in the movement order, the train driver must follow the lower speed restricted. بالإضـــافة إلى ذلك يجب أن تتبع اوامر الحركة مع قيود الســرعة أثناء الحركة ان وجدت، وفي حالة وجود أمر لتخفيض السرعة في أمر الحركة، يجب على قائد القطار اتباع حدود السرعة الأقل.			
d) The speed guidelines must be provided together with the train documents. It must be the current version regarding the train movement. يتم وضع أدلة سرعة الخط في القاطرة / وحدة القطار ويجب أن يتم تحديثها بشكل دائم.			
e) In case there is no speed guideline available with the train documents, the train driver must contact the train controller in the CTC and request to receive the newest speed guideline. The train controller must organize a valid speed guideline for the train driver before authorizing the departure of the train. إذا لم يتوفر دليل ســـرعة الخط مع وثائق القطار، يجب على قائد القطار الإتصـــال بالمتحكم بالقطار في مركز المراقبة والتحكم وطلب الحصول على دليل سرعة الخط الأجدد. يجب على المتحكم بالقطار توفير دليل سرعة الخط ساري المفعول لقائد القطار قبل إعطاءه الصلاحية بالمغادرة.			
f) Speed guidelines must be read from top to bottom. The train driver must follow the listed speed which is related to his line km. lower speed restriction must be reached when the first rail vehicle reaches the point where the lower speed is valid. Increasing of speed is allowed when the last axle of the last car has left the place with the lower speed. يجب أن تقرأ ادلة خط السـرعة من الأعلى إلى الأسـفل. يجب على قائد القطار أن يتبع السـرعة المدرجة والتي هي مرتبطة بكيلومتر الخط. يجب التوصل إلى أقل قيد للسرعة عندما تصل متحركة السكك الحديدية الأولى إلى نقطة بداية تخفيف السـرعة. زيادة السـرعة مسـموح بها عند ترك المحور الأخير من العربة الأخيرة للمكان ذو السرعة المخفضة.			
g) The position and the name of stations or sidings, the station limits and the position of speed changes (lower speed or higher speed) are stated in the speed guideline as well. يجب إدراج مكان واسم المحطات أو التخزين، وحدود المحطات، وأماكن تغير السرعة (السرعة الدنيا والسرعة القصوى) أيضا في دليل سرعة خط.			
h) Gradients higher than 0.50% are marked with a vertical zigzag line. In case trains or rail vehicles must be stabled in this area, the train driver must consider the number of hand brakes or drag shoes to be use يتم وضـــع علامة خط متعرج عامودي على الميلان الذي يزيد عن 0.50٪. وفي حالة ضـــرورة اصـــطفاف القطارات أو متحركات الســـكة ضـــمن هذه المنطقة، يجب على قائد القطار النظر في عدد الفرامل اليدوية أو دعامات عجلات القطار التي سيتم إستخدامها.			

5.5: Rules for Operating Staff قوانين موظفي التشغيل

5.5.1 Staffing of Trains موظفي القطارات

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) All train drivers must be accompanied by either a train driver´s assistant on passenger trains or a train conductor on freight trains. يجب أن يصاحب قائدي القطارات إما مساعد قائد القطار على قطارات الركاب أو مشرف القطار على قطارات الشحن.		
b) In principle freight and passenger trains must be staffed with a train assistant/conductor. Scheduled empty running passenger trains can be operated without a train assistant. The train driver and his assistant must be informed if the empty coaching stock is going to be operated without a train assistant. مبدأيا، يجب تزويد قطارات الشحن وقطارات الركاب بمشرف القطار. ويمكن تشغيل قطارات الركاب الفارغة المجدولة من دون مشرف القطار. ويجب إبلاغ قائد القطار ومساعده إذا كان سيتم تشغيل عربات الركاب الفارغة بدون مشرف القطار.		

5.5.2 Preparation of Locomotives and Trainsets تجهيز القاطرات ووحدات القطار

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Where there is a hand over of a locomotive or trainset, the train driver must prepare the locomotive according to the locomotive's manual. All safety devices must be sealed, tested and functioning correctly. عندما تكون هناك عملية تسليم للقاطرة أو وحدة القطار، يجب على قائد القطار تجهيز القاطرة وفقا لدليل القاطرات. يجب ختم واغلاق جميع أجهزة السلامة واختبارها أنها تعمل في حالة جيدة.		
b) No locomotive or trainset is allowed to go into service with unsealed, switched-off or non- working safety device (e.g. AVD, ETCS) or a non-working radio system. If one or more of the safety devices or the radio system is not in function properly, the train driver must contact the train controller in the CTC and request a replacement of the locomotive or trainset. لا يسمح لأي قاطرة أو وحدة القطار بمباشرة العمل في حالة وجود أجهزة للسلامة (مثا: جهاز التحقق من اليقظة/ رجل الميت، أو النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات) غير مفعلة أو غير مختومة ومغلقة أو في حالة وجود عطل في نظام الراديو. إذا كان واحد أو أكثر من أجهزة السلامة أو نظام الراديو لا يعمل، يجب على قائد القطار الإتصل بالمتحكم بالقطار في مركز المراقبة والتحكم وطلب استبدال القاطرة أو وحدة القطار.		
c) The train controller must coordinate with the relevant department and arrange the replacement of the locomotive/trainset يجب على المتحكم بالقطار الترتيب مع الإدارة المعنية وترتيب استبدال القاطرة أو وحدة القطار		
d) The train driver must follow the instructions in the respective manuals for the type of locomotive/trainset to perform the preparation check. يجب على قائد القطار اتباع التعليمات في الكتيبات الخاصة بنوع القاطرة / وحدة القطار لاجراء فحوصات التجهيز اللازمة.		

5.5.3 Train Preparation تجهيز القطار

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) In stations where a train begins or where it changes its formation or direction, the train must be reported 'prepared' to the train controller. The train controller must also be informed about the train length. يجب الإبلاغ عن القطار 'عند جاهزيته' إلى المتحكم بالقطار في المحطات التي يبدأ فيها القطار بالحركة أو التي تتم اعادة تشكيل القطار فيها أو تغير الاتجاه. ويجب أيضا أبلاغ المتحكم بالقطار حول طول القطار.			
b) The train conductor must report to the train controller that the train is prepared when the following conditions are fulfilled: • The train is formed and inspected by a wagon examiner according to the train formation rules • All cars have been coupled • The locomotive is coupled to the train and the main brake pipe is connected • A full brake test with the shunting locomotive or mainline locomotive has been completed. If the full brake test was performed with the shunting locomotive an additional partial brake test with the mainline locomotive is required before departure • The required brake performance force is achieved • The train driver has been informed about the train length, the train weight, the brake performance force and the maximum permitted speed • The train list is signed and handed over to the train driver of the leading locomotive • Dangerous goods are marked in the train list • All relevant documentation relating to the cargo are on board • Hand brakes have been released • Drag shoes has been removed يجب على مشرف القطار إبلاغ المتحكم بالقطار أن القطار جاهز عند استيفاء الشروط التالية: أ. يتشكل القطار ويتم فحصه من قبل معاين العربات (الكارمان) وفقا لقوانين تشكيل القطار (راجع الوحدة 1.3.6 - تشكيل القطار و1.3.12 فحص القطار والعربات) ب. تمت عملية ربط العربات ت. تربط القاطرة بالقطار ويتم توصيل أنبوب الفرامل الرئيسي ث. الانتهاء من فحص الفرامل الكامل مع قاطرة المناورة أو القاطرة التي ستستخدم على الخط الرئيسي. إذا تم إجراء فحص الفرامل الكامل مع قاطرة المناورة، يجب إجراء فحص فرامل جزئي إضافي مع القاطرة التي ستستخدم على الخط الرئيسي قبل المغادرة (راجع الوحدة 1.3.11 – قوانين الفرامل) ج. التأكد من القوة المطلوبة الفعالة للفرامل ح. انه تم ابلاغ قائد القطار عن طول القطار، ووزن القطار ، وأداء الفرامل والسرعة القصوى المسموح بها خ. تم التوقيع على لائحة العربات وتم تسليمها إلى قائد القطار في القاطرة الرائدة د. تم الاشارة الى البضائع الخطرة في لائحة العربات ذ. ان تكون جميع الأوراق الخاصة بالبضائع على متن القطار ر. لقد تم تحرير الفرامل اليدوية ز. تمت إزالة دعامات عجلات القطار			
c) If other working locomotives except the leading locomotive are on the train (multiple non controlled unit), the train driver from the leading locomotive must inform the other train driver about the weight, the length, the brake capacity and the speed limit of the train إذا كان هناك قاطرات مفعلة أخرى باستثناء القاطرة الرائدة (المتحكمة بالحركة) على متن القطار (وحدة متعددة غير متحكم بها)، يجب على قائد القطار من القاطرة المتحكمة بالحركة إبلاغ قائد القطار الأخر عن وزن، وطول، وقدرة الفرامل والحد والسرعة القصوى للقطار.			

5.5.4 Train Documents and Equipment وثائق ومعدات القطار

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The train driver of the leading locomotive of a train or in the leading driving cab of a trainset must have a printed timetable, the speed guideline, the movement order and the train list with the brake information visible on the driving desk يجب توفر جدول زمني مطبوع ودليل السرعة وأمر الحركة ولائحة العربات ومعلومات عن الفرامل على منصة القيادة وبشكل مرئي في حجرة (كابينة) القيادة الرئيسية في القطار، مع قائد القطار في القاطرة الرائدة التي في المقدمة أو في حجرة (كابينة) القيادة في وحدة القطار.			
b) The train driver of a working locomotive but not the leading locomotive of a train must check the timetable, the train list and movement order before departure يجب على قائد القطار الموجود في القاطرة المفعلة لكن ليست القاطرة الرائدة (المتحكمة بالحركة) التحقق من الجدول الزمني ولائحة العربات وأمر الحركة قبل المغادرة			
c) If applicable, the train driver and the train conductor must review the local rules for the section where they will operate the train اذا كان ذلك مطابقا للموقف، يجب على قائد القطار ومشرف القطار مراجعة القوانين المحلية للقسم الذي سيشغل فيه القطار.			
d) The train conductor must have a printed timetable for the train trip يجب تواجد جدول زمني مطبوع لرحلة القطار مع مشرف القطار			
e) The train conductor may have copy of the local rules for reference يجب تواجد نسخة من القوانين المحلية مع مشرف القطار كمرجع			
f) Each member of the train crew must have a lamp capable of displaying a red aspect يجب تواجد مصباح (أحمر) مع أفراد طاقم القطار.			

5.5.5 Operated Locomotives/Trainsets controlled by a Train Driver القاطرات /وحدات القطار المشغلة التي يتم التحكم بها من قبل قائد القطار

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The leading operated locomotive of a train or the leading operated driving cab of a trainset must be controlled by a train driver يجب أن يتم التحكم بالقاطرة المفعلة الموجودة في المقدمة أو حجرة (كابينة) القيادة الأولى لوحدة القطار المفعلة من قبل قائد القطار			
b) All working locomotives must be controlled by a train driver during the movement. In case of multiple controlled units or push pull trainsets they can be operated and controlled from the leading locomotive / driving cab of a trainset in the direction of the movement يجب أن يتم التحكم بجميع القاطرات الشغالة من قبل قائد القطار أثناء الحركة. في حال وجود قاطرات متعددة مربوطة للتحكم بالحركة أو وحدة القطار يمكن أن يتم تشغيلها والتحكم بها من القاطرة الموجودة في المقدمة/ حجرة (كابينة) القيادة في اتجاه الحركة			
c) Locomotives with two driving cabs must be controlled on the leading driving cab in the direction of the movement. For short reverse movement the train driver must not change the driving cab يجب أن يتم التحكم بالقطار من حجرة (كابينة) القيادة الموجدة في المقدمة في اتجاه الحركة في القاطرات ذات الحجرتان للقيادة. للتحركات القصيرة الى الخلف لا يجب على قائد القطار تغيير حجرة (كابينة) القيادة.			

5.5.6 Operated Locomotives / Trainsets controlled by a Train Driver Assistant القاطرات /وحدات القطار المشغلة التي يتم التحكم بها من قبل مساعد قائد القطار

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train driver´s assistant is allowed to drive a train under the supervision of a train driver only. The train driver is responsible when the train driver assistant drives the train بإمكان مساعد قائد القطار قيادة القطار تحت إشراف قائد القطار فقط. إن قائد القطار مسؤول عندما يقوم مساعد قائد القطار بقيادة القطار.			
b) The train driver assistant must be trained and qualified with the Operating Rules and Procedures يجب أن يتم تدريب وتأهيل مساعد قائد القطار من خلال القوانين والأنظمة التشغيلية			
c) The train driver assistant must have knowledge about the locomotive / trainset and must be trained how to operate and control it يجب على مســـاعد قائد القطار أن يكون على معرفة حول القاطرة/ وحدة القطارات وأن يكون مدرّب على كيفية تشغيلها والتحكم بها			
d) The train driver assistant is allowed to drive twice per shift for a maximum of one hour. In between the two hours driving under supervision must be a break from at least 2 hours يسمح لمساعد قائد القطار بقيادة القطار مرتين بالوردية الواحدة لمدة أقصاها ساعة. يجب أخذ ساعتين استراحة ما بين ساعتين القيادة تحت الإشراف.			

5.5.7 Relieving of Train Drivers الإعفاء عن قائدي القطار

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When a train driver is to be relieved by another train driver, he must communicate with him and provide all necessary information regarding the train status and the operation. في حالة إعفاء قائد القطار من قبل قائد قطار آخر، لا بد له من التواصـــل معه وتقديم جميع المعلومات اللازمة فيما يتعلق بوضع القطار والتشغيل.			
b) In preparation for relief, the relieving train driver must: • Stand by on the platform at the front side of the taking over train at least 5 minutes before the train arrival time • Pay attention to the trains exterior condition when the train is entering the station عندما يتم التجهيز للمبادلة، يجب على قائد القطار " المستلم الجديد ": أ. الوقوف على رصيف المحطة في الجانب الأمامي من القطار الذي سيتم استلامه قبل 5 دقائق على الأقل من وقت وصول القطار ب. إيلاء الاهتمام للحالة الخارجية للقطار عند دخوله المحطة			
c) In case of swapping at the rear end (trainsets), the relieving train driver must: • Stand by on the platform at the rear side of the relieving trainset at least 5 minutes before the trainset arrival time • Use the on-board radio (intercom) to call the train driver who is being relieved في حالة المبادلة من جهة نهاية (وحدة القطار)، يجب على القائد المستلم الجديد للقطار أ. الوقوف على رصيف المحطة في الجانب الخلفي من وحدة القطار الذي سيتم استلامه قبل 5 دقائق على الأقل من وقت وصول وحدة القطار ب. استخدام الراديو الذي على متن القطار (الإنتركوم) لاستدعاء قائد القطار"المعفى"			

d) For changing, the train drivers must: • Confirm the right train number • Hand over written orders which are in use or applicable beyond the relief location • Inform each other about the train status and other important operational information للتبديل، يجب على قائدي القطار: أ. تأكيد رقم القطار ب. تسليم الأوامر الخطية والتي هي ما زالت قيد التطبيق أو المنطبقة بعد موقع الاستلام ت. إبلاغ بعضهم بعضا عن حالة القطار والمعلومات التشغيلية الهامة الأخرى			

5.6: Train Departure مغادرة القطار

5.6.1 Condition for Departure شروط المغادرة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Before a train leaves the departure station, the following conditions must be fulfilled: The train driver has all necessarily documents such as: • Timetable for the train trip • Speed guideline • Movement order for the train trip • Train list with brake information (e.g. brake capacity, performed brake test) • Transportation documents including the corresponding safety advice قبل أن يغادر القطار المحطة، يجب تحقيق الشروط التالية: أ. قائد القطار لديه جميع الوثائق الضرورية مثل: - الجدول الزمني لرحلة القطار - دليل سرعة الخط - أمر الحركة لرحلة القطار - لائحة العربات مع معلومات الفرامل (على سبيل المثال قدرة الفرامل، و فحص الفرامل الذي تم اجراءه) - وثائق النقل بما في ذلك نصائح السلامة اللازمة		
b) ETCS test has been successfully completed and ETCS is functioning تم فحص النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات بنجاح والنظام بكامل وظيفته		
c) Correct ETCS data has been completed. The ETCS data required is: • The train number • Maximum speed • The maximum speed for a train is the minimum value of the following: ➢ The speed in the driver's timetable ➢ The certified maximum speeds of the rail vehicles and the locomotives • The train length • The brake type and the brake capacity تم الانتهاء من بيانات النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات الصحيحة. بيانات النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات المطلوبة هي: - رقم القطار - السرعة القصوى السرعة القصوى للقطار هي القيمة الدنيا لما يلي: • السرعة على جدول القائد الزمني • السرعة القصوى المصرح بها للقاطرات ومتحركات السكة		

- طول القطار - نوع الفرامل وقدرتها			
d) All required train personnel are on board جميع موظفين القطار المطلوبين على متن القطار			
e) Additional conditions for passenger trains: The train conductor of a passenger train must ensure before leaving the workshop that: • All air conditioners are in working order • The coaches are provided with drinking water • The copy of the delivery report of the train inspection (all checks have been completed) شروط إضافية لقطارات الركاب: قبل مغادرة الورشة ، يجب على مشرف قطار الركاب ضمان ما يلي: أ. جميع مكيفات الهواء تعمل بشكل جيد ب. تزويد عربات الركاب بمياه الشرب ت. نسخة من تقرير التسليم لفحص القطار (تم الانتهاء من جميع الفحوصات)			

5.6.2 Ready for Departure جاهز للمغادرة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) A train is ready to depart if: • It has been prepared in accordance with the rules • Loading and unloading work has been completed • Passengers have boarded and alighted the train • All doors are closed إن القطار مستعد للمغادرة إذا: أ. تم اعداده وفقا للقوانين ب. اكتملت أعمال التفريغ والتحميل ت. تم صعود ونزول الركاب من القطار ث. تم إغلاق جميع الأبواب			

5.6.3 Authorisation for Departure by the Train Controller تصريح المغادرة من قبل المتحكم بالقطار

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) No train is allowed to depart from a station before the train controller has given his authorisation. The train controller authorises a train to leave a station by: • Setting the main signal to a proceed indication • A written order (OIF) لا يسمح بمغادرة أي قطار من المحطة قبل أعطاء المتحكم بالقطار التصريح لذلك. يصرح المتحكم بالقطار القطار إلى ترك المحطة عبر: أ. وضع الإشارة الرئيسية للدلالة على متابعة المسير ب. أمر خطي (OIF نموذج التعليمات التشغيلية)			

5.6.4 Conditions for An Order to Depart to Be Given شروط أمر المغادرة المراد اعطاءها

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) For passenger trains, the train conductor is authorised to give the train driver the verbal order to depart if: • The train controller has given an authorisation for departure • The train is ready for departure • The departure time has been reached لقطارات الركاب، يصرح لمشرف القطار إعطاء قائد القطار الأمر الشفهي للمغادرة إذا: أ. تم أعطاء تصريح المغادرة من قبل المتحكم بالقطار (راجع 9.3) ب. القطار جاهز للمغادرة (راجع 9.2) ت. لقد حان وقت المغادرة			

5.6.5 Order to Depart أمر المغادرة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train conductor responsible for checking that the train is ready to depart will give an order to depart as soon as all conditions for the departure are fulfilled. يعطي مشـــرف القطار المســؤول عن التحقق من أن القطار جاهز للمغادرة أمر المغادرة حين يتم تحقيق جميع شروط المغادرة.			
b) A train must not start until the train conductor has given his permission verbally يمنع البدء بحركة القطار الا اذا تم اعطاء الاذن الشفهي من قبل مشرف القطار			
c) Special circumstances: • If a train driver´s assistant or conductor is on board and the order to depart is given on his side in the locomotive / driving cab, he must convey the order to depart to the train driver. **الحالات الإستثنائية:** يجب نقل أمر المغادرة إلى قائد القطار إذا كان مساعد قائد قطار أو المشرف على متن القطار ويتم إعطاء أمر المغادرة من جانبه من القاطرة /حجرة (كابينة) القيادة.			

5.6.6 Non-Requirement for the Order to Depart عدم الحاجة الى أمر المغادرة

Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
Assessment Ref	

Competence Criteria معايير الكفاءة

a) In case of freight trains or a train is operated without a train conductor (e.g. empty coaching stock), the train driver is responsible to check that the train is ready to depart. In this case, the order to depart is not necessary.

في حال قطارات الشـحن او قطارات التي تعمل بدون مشـرف القطار والذي هو المسـؤول عن التأكد من أن القطار جاهز للمغادرة (مثال: عربات الركاب خالية)، على قائد القطار التحقق من الجاهزية للمغادرة في هذه الحالة، أمر المغادرة غير ضروري (راجع 9.5).

5.6.7 Terms for Departure شروط المغادرة

Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
Assessment Ref	

Competence Criteria

a) The train driver is only authorised to depart if:
- The brake is in order
- They clearly understand the authorisation for departure by the train controller
- They receive the order to depart from the train conductor
- The door control indicator (if it exists) shows that all doors are closed

يصرح لقائد القطار بالمغادرة فقط في الحالات المذكورة أدناه:

أ. الفرامل تعمل بشكل جيد

ب. انه تلقى تصريح المغادرة بشكل مفهوم وواضح من قبل المتحكم بالقطار

ت. انه تلقى أمر المغادرة من مشرف القطار

ث. جهاز التحكم بابواب القطار (إن وجد) يبين أن جميع الأبواب مغلقة

5.6.8 Observing the Train while Departing مراقبة القطار اثناء المغادرة

Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
Assessment Ref	

Competence Criteria

a) The train driver, his assistant and the train conductor must observe the train during its departure. The train must be stopped immediately if something is observed that could affect the safe operation of the train

يجب على قائد القطار، ومساعده ومشرف القطار مراقبة القطار أثناء المغادرة.

يجب توقف القطار على الفور اذا تم رصد اي شيء قد يؤثر على السلامة التشغيلية للقطار.

5.7: Observation of Tracks and Signals مراقبة السكك والإشارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Train drivers and their assistants (train driver´s assistant, train conductor) must constantly observe the main line, position of points, signals and track conditions during the movement. In case of any irregularity such as signal failure or high sand level on the track etc. they must report to the train controller. يجب على قائدي القطار ومساعديهم (مساعد قائد القطار، ومشرف القطار) مراقبة الخط الرئيسي دائما، ووضعية المحولات والإشارات وظروف السكة أثناء الحركة بشكل مستمر. في الحالات غير النظامية مثل عطل الإشارة أو مستوى الرمل عالي على السكة الخ.، يجب إبلاغ المتحكم بالقطار.		
b) They must always be on the lookout for signals affecting the movement of the train. They must communicate with one another in a clear manner the name of each signal as soon as it becomes clearly visible. After the name of a signal has been communicated, they must observe it until the signal is passed. Any change in the signal must be communicated in the required manner. Special attention must be given to level crossings and irregularities. يجب أن يكونوا دائما على اطلاع على الإشارات التي تؤثر على حركة القطار. يجب عليهم التواصل مع بعضهم البعض بطريقة واضحة عن اسم كل إشارة في أقرب وقت تصبح فيه الأسماء واضحة. بعد أن يتم التواصل بشأن اسم الإشارة، يجب أن يراقبوها حتى يتم عبورها. يجب الإبلاغ بالطريقة المناسبة عن أي تغيير في الإشارة. ويجب إيلاء اهتمام خاص لتقاطع الطرق مع السكة والحالات غير النظامية.		
c) If a train is not operated in accordance with the requirements of a signal indication or the rules and regulations, the staff located in the driving cab (e.g. train driver assistant, pilot or train conductor) must communicate with the train driver immediately. If necessary, they must stop the train. إذا لم يتم تشغيل القطار وفقا لمتطلبات دلالة الإشارة أو القوانين والأنظمة، يجب على الموظفين في حجرة (كابينة) القيادة (على سبيل المثال: مساعد قائد القطار، أو المرشد أو المشرف) التواصل مع قائد القطار فورا. إذا لزم الأمر يجب أن يتوقف القطار.		

5.8: Permitted Speed السرعة المسموح بها

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Permissible speed for train categories: السرعة المسموحة لفئات القطارات: • Passenger trains 140 KPH/160 KPH قطار الركاب 160 / 140 كم/الساعة • Light running (single or multiple units) 100 KPH حركة خفيفة (وحدة واحدة أو مزدوجة) 100 كم/ الساعة • Assisting locomotives / train 100 KPH القطار/ القاطرة المساعدة 100 كم/ الساعة • Freight trains 60 KPH قطار الشحن 60 كم/ الساعة • Train of locomotives 60 KPH قطار من القاطرات 60 كم/ الساعة • Engineering trains 60 KPH قطارات الصيانة الهندسية 60 كم/ الساعة		
b) Limitations The maximum permissible speed can be limited by: • Signals • ETCS cab indication • Line speed guideline • Movement order • Maximum permitted speed of rail vehicle • Rules for specific operational situations or rule for irregularities		

• Written orders (OIF) • Regulation in case of troubleshooting for locomotives and trainsets The respective lowest speed of a vehicle on the train is the maximum permitted speed of the train movement. القيود يمكن تحديد السرعة القصوى المسموح بها من خلال: أ. الإشارات ب. مؤشر النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات داخل حجرة (كابينة) القيادة ت. دليل سرعة الخط ث. أمر الحركة ج. السرعة القصوى المسموح بها لمتحركة السكة ح. قوانين الحالات التشغيلية الخاصة أو القوانين في الحالات غير النظامية خ. الأوامر الخطية (OIF نموذج التعليمات التشغيلية) د. الانظمة في حالة استكشاف الأخطاء للقاطرات ووحدات القطار تعتبر السرعة الأقل لمتحركة السكة في القطار هي السرعة القصوى المسموح بها لحركة القطار.			
c) The train driver must always observe the speed limit of the train. He must adjust his driving behaviour according to the mainline, the gradient and weather condition without exceeding the permitted speed limit. يجب على قائد القطار أن يراقب حدود سرعة القطار دائما. ويجب ان يقوم بضبط اسلوبه في القيادة وفقا للخط الرئيسي، وميلان السكة وحالة الطقس دون تجاوز الحد الأقصى للسرعة المسموح بها.			
d) If there is a speed restriction listed in the movement order which is lower than the speed in the line speed guideline or the timetable, then the speed listed in the movement order is the maximum permitted speed. In case of doubt, the lower speed restriction must be applied at any time. إذا كان هناك قيد للسرعة المدرجة في أمر الحركة وهي أقل من السرعة في دليل سرعة الخط أو الجدول الزمني، تعتبر السرعة المدرجة في أمر الحركة هي السرعة القصوى المسموح بها. في حالة الشك، يجب تطبيق السرعة الأقل في أي وقت.			
e) Change of Permitted Speed • If the permitted speed reduces, the reduced speed must be reached when the front end of the train has approached the position where the reduced speed begins to be valid. • If the permitted speed increases, the higher speed is permitted only after the whole train (last axle) has passed the position where the higher speed begins to be valid. In the case of level crossings this is after the first vehicle has passed safely over the level crossing. تغيير السرعة المسموح بها إذا تم تخفيض السرعة المسموح بها، يجب التوصل إلى السرعة المخفضة عند إقترب الواجهة الأمامية للقطار من الموقع الذي سوف تبدأ فيه السرعة المخفضة. إذا زادت السرعة المسموح بها، يسمح بالتوصّل إلى السرعة الأعلى بعد مرور القطار كله (المحور الأخير لآخر عربة) من الموقع التي سوف تبدأ فيه السرعة الأعلى. في حالة وجود تقاطع الطرق مع السكة، يتم تطبيق ما ذكر بعد مرور العربة الأولى عن التقاطع.			

5.8.1 Movements within the Station Limits and on Sidings Tracks التحركات ضمن حدود المحطة وعلى سكك التخزين

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Movements within station limits and on a siding, tracks must be made at restricted speed as follow: يجب أن تتم الحركات ضمن حدود المحطة وعلى سكك التخزين بقيود السرعة على النحو التالي: • On lines without interlocking system: على الخطوط التي تعمل بدون نظام الربط الأوتوماتيكي: ➢ Point in straight position 40 KPH ➢ Point in diverting position 15 KPH - محولة في الوضعية المستقيمة 40 كم - محولة في وضعية التحويل 15 كم • On lines with interlocking system: على الخطوط التي تعمل عبر نظام الربط الأوتوماتيكي: ➢ Point in straight position 100 KPH ➢ Point in diverting position 30 KPH - محولة في الوضعية المستقيمة 100 كم - محولة في وضعية التحويل 30 كم		

5.9: Cursory Inspection of the Train الفحص السريع للقطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When the train driver walks along the train during his turn of duty, he must: • Pay attention to the train condition • Listen for the noise of any air leak, liquid, etc. • Pay attention to any smoke emission • Confirm in a general manner the visible condition of the train e.g.: ➢ Status of the windows ➢ General status of the doors ➢ General status of the vehicle body and vehicle frame ➢ General status of bogies and under frame (if visible) ➢ General status of the load ➢ General status of the pneumatic and electrical links between the rail vehicles عندما يمشي قائد القطار بجانب القطار أثناء الوظيفة، يجب عليه: أ. إيلاء الإهتمام لحالة القطار ب. الإنصات لأي صوت ناتج عن أي تسرب هواء أو سوائل، الخ ت. الانتباه إلى أي انبعاث دخان ث. التأكد بشكل عام عن حالة القطار: حالة النوافذ الوضع العام للأبواب الوضع العام لهيكل وإطار المتحركات الوضع العام لهيكل العربة المتحرك (البوجي) والإطار التحتي (إذا كان مرئيا) الوضع العام للحمولة الوضع العام للروابط الهوائية والكهربائية بين متحركات السكة الخ		

5.10: Stabling of a Train or a Rail Vehicle اصطفاف القطار أو متحركة السكة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Securing of Stabled Trains or Rail Vehicle Stabled trains or rail vehicle must be secured either by handbrakes or drag shoes. For the number of hand brakes or drag shoes to be used تأمين القطارات أو متحركات السكة المصطفة يجب تأمين القطارات أو عربات السكك الحديدية إما عن طريق الفرامل اليدوية أو دعامات عجلات القطار. لمعرفة عدد الفرامل اليدوية أو دعامات عجلات القطار التي يجب استخدامها، راجع الوحدة 1.3.11 قوانين الفرامل.		
b) Stabling of Rail Vehicles close to Level Crossings If rail vehicles have to be stabled close to a level crossing, the first rail vehicle in the direction of the level crossing must be secured by a handbrake or drag shoe. The stabling of rail vehicles within 20 meters of a level crossings is prohibited. تأمين متحركات السكة بالقرب من تقاطع الطرق مع السكة إذا وجب اصطفاف متحركات السكة بالقرب من تقاطع الطرق مع السكة، يجب تأمين العربة الأولى في اتجاه تقاطع الطرق مع السكة من خلال الفرامل اليدوية أو دعامات عجلات القطار. يمنع اصطفاف متحركات السكة بمسافة تقل عن 20 مترا من تقاطع الطرق مع السكة.		

5.11: Train Integrity Check فحص إكتمال القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) It is also described in local guidelines that the train conductor must also report in addition to the integrity of the train driver that: • Front and rear ends of the train are within the limits of the fouling point after release of the brakes b) In order to confirm the integrity of the train to the train controller, the train driver must use the following wording: • "Train (number) XXXX has arrived complete in XXXX (name of the station)" وبالإمكان العثور على الشـــرح في الدليل المحلي انه يجب على مشـــرف القطار التقرير لقائد القطار بالإضـــافة إلى تقرير إكتمال القطار أن: أ. مقدمة ومؤخرة القطار ضمن حدود الخلاص بعد تحرير الفرامل من أجل التأكيد على إكتمال القطار إلى المتحكم بالقطار، يجب على قائد القطار استخدام الصيغة التالية: أ. "لقد وصل القطار (رقم) XXXX كاملاً في XXXX (اسم المحطة)."			

Unit 6: - Operating and Technical Irregularities التشغيل والأمور التقنية غير الإعتيادية

(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.8. Rev 4)

6.1: Emergency Operation تشغيل الطوارئ

6.1.1 Stop Movements إيقاف الحركات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) An emergency call or GSMR emergency call (Group call) and an emergency stop order in order to stop other trains and shunting movements may be initiated. All movements in the affected area must be stopped immediately. يمكن الشـــروع في إجراء مكالمة طوارئ أو مكالمة الطوارئ من خلال النظام العالمي للمواصـــلات الجوالة لنظام السـكك الحديدية (GSMR) (المكالمة الجماعية) وأمر التوقف لوجود طارئ من أجل إيقاف القطارات الأخرى و حركات المناورة. يجب إيقاف جميع الحركات في المنطقة المتأثرة على الفور.		
b) When the train driver wants to stop other movements, he must: 1. If the train radio is operable: • Initiate the emergency call / emergency stop order • Report the situation to the train controller • Notify the train conductor of the situation if necessary (passenger train only) 2. If the train radio is not operable: • Implement any additional protection measures until it is confirmed that all trains in the affected area are stopped and remain stopped (e.g. use hand portable radio, mobile phone) • Use the emergency hand stop signal to stop other trains • Request, if applicable, the train conductor´s assistance • Report the situation to the train controller قائد القطار عندما يريد قائد القطار إيقاف الحركات الأخرى، يجب عليه القيام بما يلي: 1. في حال عمل راديو القطار: أ. إجراء مكالمة الطوارئ / الأمر بالتوقف لوجود طارئ ب. إبلاغ الوضع الراهن للمتحكم بالقطار. ت. إعلام مشرف القطار بالوضع إذا لزم الأمر. (فقط في حالة قطار الركاب). 2. في حال عدم عمل راديو القطار: أ. تنفيذ أي إجراءات وقائية إضـــافية حتى يتم التأكد بأن جميع القطارات في المنطقة المتأثرة قد تم إيقافها وستبقى متوقفة (على سبيل المثال استخدام جهاز الراديو المحمول أو الهاتف الجوال). ب. استخدام إشارة التوقف اليدوية للطوارئ (راجع 1.3.9 كتاب الإشارات) لإيقاف القطارات الأخرى. ت. طلب مساعدة مشرف القطار إذا أمكن ذلك. ث. إبلاغ المتحكم بالقطار عن الوضع.		

6.1.2 Handling after Signal Passed at Danger (SPAD) (SPAD)التعامل في حالة التجاوز الخطر لإشارة قف

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the train driver has passed a STOP Signal (signal at danger), They must: • Stop the train in emergency (rapid braking) • Report to the train controller which signal has been passed and the stopping location of the train • Follow the train controller's instructions • Receive a written order (OIF No. 2) from the train controller to continue the movement إذا تجاوز قائد القطار إشارة قف (التجاوز الخطر) يجب عليه القيام بما يلي: أ. إيقاف القطار في حالة الطوارئ (الفرامل السريعة). ب. إبلاغ المتحكم بالقطار عن أي إشارة قد تم إجتيازها وعن موقع توقف القطار. ت. إتباع تعليمات المتحكم بالقطار. ث. تلقي أمر خطي (نموذج التعليمات التشغيلية رقم 2) من المتحكم بالقطار لمتابعة الحركة.			
b) If the SPAD has been caused by an error on the part of the train driver, the train driver: • Will be replaced. If this is not possible, the train driver may be assisted by train driver´s assistant or train conductor. The train driver must not exceed a speed of 50 KPH in case of passenger trains and 30 KPH in case of freight trains up to the location where he will be replaced ▪ Must report the SPAD to his supervisor إذا تم التجاوز الخطر لإشارة قف بسبب خطأ من قائد القطار. يجب عليه القيام بما يلي: أ. يتم استبداله. وإذا لم يكن ذلك ممكناً تتم مساعدته من قبل مساعد قائد القطار أو مشرف القطار. ويجب على قائد القطار عدم تجاوز سرعة 50 كم/ساعة في حالة قطار الركاب.و30 كم/ساعة في حالة قطار الشحن لحد الموقع الذي سيتم استبداله فيه. ب. إبلاغ مشرفه عن التجاوز الخطر لإشارة قف			

6.1.3 Obstacles on the Line العقبات على الخط

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the train driver is faced with an obstacle located on their track, he must: • Stop in emergency (rapid braking) and attempt to stop the train before the obstacle • If applicable, request the train controller for track protection, for the adjacent track and try to remove the obstacle safely • Report the situation to the train controller and follow their instructions • Send immediately an emergency stop order if the train cannot stop before the obstacle • If applicable, request the train controller for track protection (cf. 7.6 Blocking of tracks), for the adjacent track • Request medical assistance and the internal recovery team (IRT) if applicable إذا واجه قائد القطار عقبة على سكته، عليه القيام بما يلي: أ. التوقف لوجود طارئ (الفرامل السريعة) ومحاولة إيقاف القطار قبل العقبة. - طلب تأمين السكة المجاورة من المتحكم بالقطار (راجع 7.6 حجز السكة)، ومحاولة إزالة العقبة بشكل آمن إذا كان هذا ممكنا. - إبلاغ المتحكم بالقطار عن الوضع وإتباع تعليماته. ب. إرسال أمر التوقف لوجود طارئ فوراً في حال عدم قدرة القطار التوقف أمام العقبة. - طلب تأمين السكة المجاورة من المتحكم (راجع 7.6 حجز السكة)، إذا كان ممكناً. - طلب المساعدة الطبية وفريق التعافي الداخلي، عند الضرورة.			

b) If the train driver is faced with an obstacle located on his and the adjacent track or only on the adjacent track, in addition he must: • Send an emergency stop order • Wait for confirmation from the train controller that all trains in the affected area have stopped. Until receiving the confirmation, he must try to stop other trains by using the emergency hand stop signal إذا واجه قائد القطار عقبة على سكته وعلى السكة المجاورة أو فقط على السكة المجاورة، يجب عليه بالاضافة الى ما ذكر اعلاه القيام بما يلي: أ. إرسال أمر التوقف لوجود طارئ (راجع 1.3.10 قوانين الإتصالات). ب. انتظار التأكيد من قبل المتحكم بالقطار على أن جميع القطارات في المنطقة المتأثرة قد تم إيقافها .إلى حين تلقي التأكيد، يجب عليه محاولة إيقاف القطارات الأخرى عن طريق اســتخدام الإشــارة اليدوية للتوقف لوجود طارئ.			

6.1.4 Trespassers or Animals Straying on the Line أشخاص وحيوانات شاردة على الخط

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver is observes a trespasser(s) or an animal(s) near the tracks, they must: • Report to the train controller as accurately as possible the location (siding area or line-km) and the situation إذا رأى قائد القطار شخص (أشخاص) أو حيوان (حيوانات) بالقرب من السكك يجب عليه القيام بما يلي: أ. إبلاغ المتحكم بالقطار بشكل دقيق عن الموقع (منطقة التخزين أو الكيلومتر على الخط) وعن الوضع.		
b) If the train driver is faced with trespasser(s) or animal(s) on the tracks, they must: • Stop in emergency (rapid braking) and send an emergency call and , if applicable, an emergency stop order • Use the warning signal (TS 1) immediately (at least 4 seconds) • Report to the train controller as accurately as possible the location (siding area or line-km) and the situation إذا واجه قائد القطار شخص (أشخاص) أو حيوان (حيوانات) على السكك عليه القيام بما يلي: أ. التوقف لوجود طارئ (الفرامل السريعة) وإرسال مكالمة طوارئ وإذا أمكن الأمر، إيعاز بأمر التوقف لوجود طارئ. ب. استخدام إشارة الإنذار(TS1) فوراً ت. إبلاغ المتحكم بالقطار بشكل دقيق عن الموقع (منطقة التخزين أو الكيلومتر على الخط) وعن الوضع.		
c) When the train driver has been notified of a trespasser or animal by a written order (OIF No. 5), he must: • Drive on sight and at caution and pay particular attention to the defined track section and stop the train if necessary • Report the result to the train controller إذا تم إبلاغ قائد القطار عن شــخص عابر أو حيوان بوســاطة أمر خطي (نموذج التعليمات التشــغيلية رقم 5) يجب عليه القيام بما يلي: أ. المســير عبر إســتخدام النظر وبحذر وإيلاء انتباه خاص لمقطع الســكة المعرف وإيقاف القطار عند الضرورة. ب. إبلاغ المتحكم بالقطار عن النتيجة.		

6.1.5 Injured Persons on the Track أشخاص مصابون على السكة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If a train driver notices an injured person in the track area or the train has hit a person, he must: • Stop in emergency (rapid brake application) • Send an emergency call and, if applicable, an emergency stop order • Report to the train controller and request, where applicable, that the adjacent track be protected • Notify the train conductor and request his assistance • Request the train controller to provide medical assistance, police and the incident officer • Check the condition of the person concerned • Carry out first aid in cooperation with the train conductor (but if it is apparent that the person is deceased the body should not be moved) إذا لاحظ قائد القطار شخصاً مصاباً في منطقة السكة أو في حال اصطدام القطار بشخص، عليه القيام بما يلي: أ. التوقف لوجد طارئ ب. إرسال مكالمة طوارئ وإذا امكن، الأمر بالتوقف لوجود طارئ. ت. إبلاغ المتحكم بالقطار وطلب تأمين السكة المجاورة إن وجدت. ث. إبلاغ مشرف القطار وطلب مساعدته. ج. الطلب من المتحكم بالقطار بتأمين المساعدات الطبية، والشرطة، وضابط الأحداث العرضية (راجع 1.14.1 خطة الطوارئ) ح. التأكد من حالة الشخص المعني خ. إجراء الإسعافات الأولية بالتعاون مع مشرف القطار (إذا كان من الواضح أنها حالة الوفاة لا يجب تحريك الشخص أبداً).		
b) If the train driver is involved in the accident or shocked, they must be replaced. If this is not possible, he could be authorized by the train controller to operate the train at a maximum speed of 50 KPH up to a point where they can be replaced. إذا كان قائد القطار هو المسبب في الحادث أو في حالة الصدمة، يجب أن يتم استبداله. إذا لم يكن ذلك ممكنا، فيصرّح المتحكم بالقطار بتشغيل القطار بسرعة أقصاها 50 كم/ ساعة حتى وصول المكان الذي يسمح عنده باستبداله.		

6.1.6 Derailment and/or Train Separation الجنوح عن السكة/ أو انفصال القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The Train driver must assume that their train is derailed in case of: • The TED send an alarm of the drag wheel detector (DRD, cf. TED manual) • Sluggish movement of the train • Abnormal heavy jerking of the train يجب أن يفترض قائد القطار أن قطاره جنح عن السكة عندما: - يرسل جهاز الكشف عن نهاية القطار انذار من جهاز انزلاق العجلات المثبت على الخط (DRD راجع كتيب جهاز الكشف عن نهاية القطار) - تكون حركة القطار بطيئة. - ارتجاج قوي غير طبيعي في القطار.		
b) The Train driver must presume that his train is separated and / or derailed when he observes an automatic emergency brake application together with a rapid loss of air pressure. يفترض قائد القطار بوجود انفصال و/ أو جنوح القطار عند ملاحظته للتفعيل التلقائي (الأتوماتيكي) لفرامل الطوارئ مع الفقدان السريع لضغط الهواء.		

6.1.7 Action after a Derailment and / or Train Separation الاجراءات المتبعة بعد الجنوح عن السكة و/ أو انفصال القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) In both cases, the train driver must: • Stop in emergency (rapid braking) • Send emergency call and emergency stop order • Check the situation on the adjacent track(s) • Report the situation to the train controller and inform the train conductor in case of a passenger train • Request for track protection, if applicable, for the adjacent track(s) • Request the train conductor to perform a train and track inspection, after the adjacent track(s) has been protected by the train controller في كلتا الحالتين، يجب على قائد القطار القيام بما يلي: أ. التوقف لوجود طارئ (الفرامل السريعة). ب. إرسال مكالمة الطوارئ وأمر التوقف لوجود طارئ. ت. التحقق من وضع السكك المجاورة. ث. إبلاغ المتحكم بالقطار عن الوضع وإعلام مشرف القطار إذا كان القطار قطار الركاب. ج. طلب تأمين السكة/ السكك المجاورة إن وجدت ح. الطلب من مشـــرف القطار بإجراء فحص القطار والســـكة ذلك عند تأمين الســـكة المجاورة من قبل المتحكم بالقطار.			
b) Afterwards the train conductor must: • Perform a train and track inspection • Report the result to the train driver بعد ذلك، يجب على مشرف القطار القيام بما يلي: أ. تنفيذ فحص للقطار والسكة (راجع 1.3.12 فحص القطار والعربات). ب. إبلاغ قائد القطار بالنتائج.			
c) If the train is not derailed and can be operated safely, the train driver must: • Report to the train controller and resume the train operation if authorised في حال عدم جنوح القطار عن السكة والذي يمكّنه من متابعة التشغيل الآمن، يجب على قائد القطار القيام بما يلي: أ. إبلاغ المتحكم بالقطار ومتابعة تشغيل القطار.			
d) If the train is derailed, the train driver must: • Report to the train controller and check if the adjacent track(s) is clear or not • Request assistance and follow the train controller´s instruction إذا جنح القطار عن السكة، يجب على قائد القطار القيام بما يلي: أ. - إبلاغ المتحكم بالقطار والتأكد من أن السكة المجاورة خالية أم لا ب. - طلب المساعدة واتباع تعليمات المتحكم بالقطار.			

6.2: Operational Irregularities التشغيل غير الإعتيادي

6.2.1 Running on Sight and at Caution المسير عبر إستخدام النظر وبحذر

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train driver must move the train carefully in a way that he can always stop short of: • A signal • Any train or vehicle on the same track • An obstruction • Any person in the track area • Any dangerous / hazardous situation هنالك متطلبات تشغيلية عند إعطاء المتحكم بالقطار تعليماته إلى قائد القطار بقيادة القطار عبر إستخدام النظر وبحذر من خلال أمر خطي (نموذج التعليمات التشغيلية رقم 5) أو إشارة (IS1). في هذه الحالة، يجب على قائد القطار قيادة القطار بحذر بحيث يتمكن من التوقف أمام: أ. الإشارة. ب. أي قطار أو عربة متواجدة على نفس السكة. ت. أي عقبة ث. أي شخص متواجد في منطقة السكة. ج. أي وضع خطر.		
b) The maximum permitted speed for running on sight and caution is 30 KPH السرعة القصوى المسموح بها عند المسير عبر إستخدام النظر وبحذر هي 30 كم/ الساعة		
c) In conditions of extremely poor visibility, the train driver can refuse to run on sight and at caution if he cannot guarantee the safe movement of the train. In this case, the train controller cannot enforce the requirement to run on sight and at caution. It has to be taken into account that some procedures or some conditions may specify a more restricted speed. في ظل ظروف تدني الرؤية الحاد، يمكن أن يرفض قائد القطار المسير عبر إستخدام النظر وبحذر إذا لم يكن بمقدوره ضمان سلامة تشغيل القطار. في هذه الحالة لايستطيع المتحكم بالقطار إجباره على المسير عبر إستخدام النظر وبحذر يجب الأخذ في الحسبان أن بعض الإجراءات أو الظروف قد تستوجب قيود أكثر للسرعة.		

6.2.2 Movements on Blocked Tracks الحركة على السكك المحجوزة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Movements on blocked tracks are to be considered as service movements, which is when trains run into an occupied section of the open mainline. The reasons for service movements are: • For track maintenance or other work on the open mainline • To clear the mainline after an accident or to give assistance to a broken-down train • Movements of track motor cars Service movements must always run on sight and at caution. تصنف الحركات على السكك المحجوزة على أنها حركات خدمة، حيث تسير القطارات على مقطع السكة المحجوز من الخط الرئيسي المفتوح. إن أسباب حركة الخدمة هي: أ. أعمال صيانة السكة أو أي عمل آخر على الخط الرئيسي المفتوح. ب. لإخلاء الخط الرئيسي بعد وقوع حادث أو لمساعدة القطار المعطل (راجع 4.4 التشغيل المساعد) ت. حركة آليات السكة.		

يجب السير بحركات الخدمة عبر إستخدام النظر وبحذر في جميع الأوقات.			
b) If the train driver has to carry out a service movement, he must follow this procedure: • Receive a written order (OIF) to enter the occupied track • Inform the train controller when he has arrived on the designated location • Report to the train controller that the train is complete (integrity of the train) • Request the permission from the train controller to continue the service movement or to return to the point of origin when the service has been finished • Report to the train controller that the train is complete (integrity of the train) when the service movement has arrived the station إذا توجّب على قائد القطار تنفيذ حركة الخدمة، يجب عليه اتباع الإجراءات التالية: 1. تلقي أمر خطي (نموذج التعليمات التشغيلية) لدخول السكة المحجوزة 2. إبلاغ المتحكم بالقطار عن وصوله إلى المكان المحدد. 3. إبلاغ المتحكم بالقطار أن القطار كاملا (اكتمال القطار) 4. طلب التصريح من المتحكم بالقطار بمتابعة حركة الخدمة أوالعودة إلى نقطة البداية، فور انتهاء الخدمة 5. إبلاغ المتحكم بالقطار عن اكتمال القطار عند وصول حركة الخدمة للمحطة			

6.2.3 Assisting Operation - Request for an Assisting Locomotive/Train التشغيل المساعد - طلب قاطرة/قطار المساعدة الاحتياطية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) When the train driver of a disabled train/locomotive wants to request for an assisting locomotive/train, they must notify the train controller about the: • Reason and the condition for the request (e.g. engine failure, brake failure) • Location of their train (e.g. line-km, station) • Coupling side of the train (head or rear end) • Protection of adjacent track(s) if applicable • Protection of his train يجب إبلاغ المتحكم بالقطار عندما يريد قائد القطار/القاطرة المعطلة طلب قاطرة المساعدة الإحتياطية بما يلي: أ- سبب وظرف هذا الطلب (مثال: عطل في المحرك، عطل في الفرامل) ب- مكان تواجد قطاره (مثال: كيلومتر الخط، المحطة) ت- جهة الربط مع القطار (مقدمة أو مؤخرة القطار) ث- تأمين السكة (السكك) المجاورة إن تطلب الأمر ج- تأمين قطاره			
b) After the request for an assisting locomotive, the train driver may not move the train without authorisation from the train controller. بعد طلب القاطرة المساعدة الإحتياطية، إنه من غير المسموح لقائد القطار بقيادة القطار من دون اخذ التصريح من قبل المتحكم بالقطار.			
c) The train driver must advise the train conductor to provide information to the passengers as required. يجب على قائد القطار إبلاغ مشرف القطار لكي يقوم بتوصيل المعلومات إلى الركاب، إذا لزم الأمر.			

d) Dependent on the coupling points and the train controller's decision from where the assisting locomotive / train will approach (front or rear end), the train driver must protect his train by flag protection. Therefore, he instructs the train conductor to: • Go out at least 1500 meters in the proper direction (front or rear end) • Display a red flag or a red light in case of train approaching • Give a stop signal to the approaching assisting locomotive/train • Inform the train driver when the assisting locomotive/train has been arrived وفقا لنقاط الإرتباط ولقرار المتحكم بالقطار حول أي جهة سيتم إرسال قطار/ قاطرة المساعدة الإحتياطية إليها (مقدمة أو مؤخرة القطار)، يجب على قائد القطار تأمين قطاره من خلال علم. ولذلك يقوم بإبلاغ مشـــرف القطار بالقيام بما يلي: أ. الإبتعاد لمسافة 1500 متر في الإتجاه الصحيح (المقدمة أو المؤخرة) ب. إبراز علم أحمر أو ضوء أحمر في حال إقتراب القطارات ت. إعطاء إشارةالتوقف لقطار/ قاطرة المساعدة الإحتياطية ث. إبلاغ قائد القطار عن وصول قطار/ قاطرة المساعدة الإحتياطية			
e) In case rail vehicles or a train must be left on the mainline, in addition to the blocking of tracks, it must be ensured that the left part will be adequately protected by flag holder(s) from any condition that may affect its safety and the safety of the approaching assistance locomotive/train if applicable. في حال لزم ترك متحركة السكة أو القطار على السكة، بالإضافة إلى حجز السكة (راجع 7.6 حجز السكة)، يجب التأكد أن الجزء الذي سيتم تركه على السكة مؤمن بحاملات الأعلام تحميه من أي حالة قد تؤثر على سلامته وسلامة قطار/ قاطرة المساعدة الإحتياطية المقترب، إن وجد.			
f) In case any rail vehicles or a train is left on the main line at nighttime or during weather conditions with low visibility, the left part shall be provided by fixed red lights on both sides if possible. If required, the same shall be protected by flag holder(s). في حال تم ترك متحركات السكة أو قطار على الخط الرئيسي في الليل أو خلال حالات الطقس التي تؤدي إلى تدني الرؤية،يجب تأمين الجزء الذي سيتم تركه على السكة بأضواء حمراء على الجهتين إذا أمكن الأمر، وإذا تطلب الأمر بحاملات الأعلام.			

6.2.4 Procedure for an Assisting Locomotive/Train الاجراءات لقطار/قاطرة المساعدة الإحتياطية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train driver of an assisting locomotive / train, must: • Receive the information regarding the situation and location of the disabled train or the left vehicles • Call the train controller when he has reached the STOP signal of the occupied section • Receive a written order (OIF) to enter the blocked section • Drive on sight and at caution • Stop the assisting locomotive / train at the position of the flag holder (about 1500 meters before the disabled train) • Request permission from the train driver of the disabled train to move slowly into the direction of the disabled train • Stop the assisting locomotive / train 5 meters distance in front of the disabled train • Request the train controller to block the adjacent track if applicable • Notify the train driver of the disabled train of the arrival of the assisting locomotive / train يجب على قائد القطار/قاطرة المساعدة الإحتياطية القيام بما يلي: أ- تلقي المعلومات بخصوص حالة وموقع القطار المعطل. ب- الإتصال بالمتحكم بالقطار فور وصوله إلى إشارة التوقف عند المقطع المحجوز. ت- تلقي أمر خطي (نموذج التعليمات التشـغيلية) للدخول إلى المقطع المحجوز (راجع 4.3 الحركات على السكة المحجوزة). ث- المسير عبر استخدام النظر وبحذر ج- إيقاف قطار/قاطرة المساعدة الإحتياطية عند حاملات الأعلام (قبل 1500 متر من القطار المعطل). ح- طلب الإذن من قائد القطار المعطل التحرك ببطئ بإتجاه القطار المعطل خ- إيقاف قطار/قاطرة المساعدة الإحتياطية على بعد 5 أمتارمن القطار المعطل. د- الطلب من المتحكم بالقطار بحجز السكة المجاورة، إن وجدت. ذ- إبلاغ قائد القطار المعطل عن وصول قطار/قاطرة المساعدة الإحتياطية.		

6.2.5 Coupling the Assisting Locomotive / Train ربط قطار/قاطرة المساعدة الإحتياطية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) For coupling with the disabled train, the train driver of the assisting locomotive / train must: • Be notified by the train controller that the adjacent track is blocked, if applicable • Perform the coupling in cooperation with the train conductor • Perform a brake test after coupling in cooperation with the train conductor • Perform a radio vocal test with the train driver of the disabled train if necessary • Notify the train controller when the coupling operation is completed • Receive the notification from the train controller and follow his instructions لربط القطار المعطل بقطار/قاطرة المساعدة الإحتياطية ، يجب على قائد قطار/قاطرة المساعدة الإحتياطية أن: أ- يتم إعلامه من قبل المتحكم بالقطار بأن السكة المجاورة قد تم حجزها، إن وجدت. ب- تنفيذ عملية الربط بالتعاون مع مشرف القطار. ت- إجراء فحص الفرامل بالتعاون مع مشرف القطار بعد القيام بعملية الربط. ث- إجراء فحص الراديو مع قائد القطار المعطل إذا تطلب الأمر ج- إبلاغ المتحكم بالقطار عند إنتهاء عملية الربط.		

ح- استقبال البلاغ من المتحكم بالقطار وإتباع تعليماته			

6.2.6 Movement of the Coupled Assisting Locomotive/Trainset حركة القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية التي تم ربطها

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The train number of the coupled assisting locomotive/trainset will be also the number of the disabled train. According to the direction of the movement, the train driver of the coupled assisting locomotive/trainset performs a pulled movement or a pushed movement. رقم القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية التي تم ربطها هو رقم القطار المعطل. وفقا لاتجاه الحركة، يقوم قائد القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية التي تم ربطها بحركة دفع أو سحب.			
b) Location of the train drivers during the movements of the coupled assisting locomotive/trainset. 1. If a pulled movement is implemented for the movement of the coupled assisting locomotive/trainset: • The train driver of the assisting locomotive/trainset must be in the front driving cab in the direction of the movement the train driver of the disabled train must be in the driving cab of the disabled which is the closest to the coupling point 2. If a pushed movement is implemented for the movement of the coupled assisting locomotive/trainset: • The train driver of the assisting locomotive/trainset must drive the assisting locomotive/trainset from the driving cab which is the closest to the coupling point the train driver of the disabled train must be in the front driving cab in the direction of movement and guide the movement موقع قائدي القطارات خلال تحركات القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية التي تم ربطها أ إذا نفذت حركة سحب لحركة القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية التي تم ربطها: - يجب على قائد القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية التواجد في حجرة (كابينة) القيادة الأمامية في اتجاه الحركة - يجب على قائد القطار المعطل أن يتواجد في حجرة (كابينة) القيادة من القطار المعطل والتي هي أقرب إلى نقطة الإرتباط ب إذا نفذت حركة دفع لحركة القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية التي تم ربطها: - يجب على قائد القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية قيادة القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية من حجرة القيادة (الكابينة) الأقرب إلى نقطة الربط - يجب على قائد القطار المعطل أن يتواجد في حجرة القيادة (الكابينة) في اتجاه الحركة لتوجيه الحركة			
c) Speed of the coupled locomotive/trainset and the disabled train 1. In case of pulled movement: • With maximum train speed if there are no technical restrictions which require a reduced speed (e.g. suspension failure, brake failure) • With restricted speed dependent on the circumstances (e.g. brakes have been switched-off) 2. In case of pushed movement: • With a maximum speed of 30 KPH سرعة القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية التي تم ربطها والقطار المعطل أ في حالة حركة السحب: - المسير بأقصى سرعة للقطار إذا لم يكن هناك أي قيود تقنية التي تتطلب سرعة منخفضة (على سبيل المثال فشل في نظام التعليق ، فشل الفرامل)			

- المسير بقيود السرعة والتي تعتمد على الظروف (على سبيل المثال عند ايقاف تشغيل الفرامل) ب في حالة حركة الدفع: - المسير بسرعة أقصاها 30 كم/ساعة			
d) Train driver of the disabled train in the front driving cab of the movement The train driver of the disabled train must: • Receive a written order (OIF) from the train controller • Report to the train driver from the assisting locomotive/trainset that a written order has been received • Instruct the driver from the assisting locomotive/trainset with the wording “Move forward” to start the movement and repeated “Forward, forward” as long there is no obstruction or anything to hinder the movement • Make a constant report of the conditions ahead of the movement • Apply emergency brake to stop the movement if something is obstructing or hinder the movement • Sound the horn (TS 1) if necessary (at least 4 seconds) • Notify the remaining distance where the train must be stopped to the train driver of the assisting locomotive/trainset • Stop the movement properly • Report to the train controller the completion of the movement and the stopping location قائد القطار المعطل في حجرة (كابينة) القيادة الأمامية للحركة يجب على قائد القطار المعطل القيام بما يلي: 1. الحصول على أمر خطي (نموذج التعليمات التشغيلية) من المتحكم بالقطار 2. إبلاغ قائد القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية أنه حصل على أمر خطي 3. توجيه قائد القطار الموحد/ قاطرة المســاعدة الإحتياطية بعبارة "تحرك الى الامام" لبدء الحركة وتكرار "إلى الأمام، إلى الأمام" طالما لا يوجد أي عائق أو أي شيء لعرقلة الحركة 4. تقديم تقارير بشكل دائم لوضع الحركة 5. تفعيل فرامل الطوارئ لوقف الحركة إذا وجد اي شيء يعيق أو يعرقل الحركة 6. استعمال الجرس الثقيل (TS 1) إذا لزم الأمر 7. إبلاغ قائد القطار الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية عن المسافة المتبقية للقطار للتوقف 8. توقف الحركة بشكل صحيح 9. إبلاغ المتحكم بالقطار عن الانتهاء من الحركة وموقع الوقوف			

6.2.7 Movement Of Coupled Assisting Trains/Trainsets With Passengers On Board At A Platform Track القطار حركة الموحد/ قاطرة المساعدة الإحتياطية المربوطة مع القطار المعطل ويوجد ركاب على متنه وحيث ان الحركة على سكة رصيف الركاب حركة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train driver must: • Stop the first train/trainset – in the direction of movement – at the normal stopping point on the platform • Wait for the end of passenger de-boarding • When authorised by the train controller to do so, perform a shunting movement to move the second train/trainset at the stopping point on the platform which allows the de-boarding of the passengers of the second train/trainset • When all passengers have de-boarded, report to the train controller the completion of the assisting operation أ) يجب على قائد القطار القيام بما يلي: 1. ايقاف القطار الأول / القطار الموحد - في اتجاه الحركة - عند نقطة التوقف الطبيعية على رصـــيف الركاب 2. انتظر نهاية عملية نزول الركاب 3. عند الحصـــول على التصـــريح من المتحكم بالقطار للقيام بإجراء حركة مناورة لتحريك القطار الثاني /القطار الموحد عند نقطة التوقف على الرصيف والتي تسمح بنزول الركاب من القطار الثاني / القطار الموحد، قم بذلك. 4. عند نزول جميع الركاب، يجب ابلاغ المتحكم بالقطارعن الانتهاء من عملية المساعدة		

6.2.8 Cancelation of an Assisting Locomotive/Trainset إلغاء قطار/ قاطرة المساعدة الإحتياطية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver disabled train/locomotive request for the cancellation of an assisting locomotive/trainset, he must: 1. If the cancelation is accepted by the train controller: • Be notified by the train controller that the cancellation has been accepted • Be authorised to restart by the train controller only 2. If the cancelation request is rejected: • Carry out the assisting operation إذا قام قائد القطار/ القاطرة المعطلة بطلب إلغاء قطار/ قاطرة المساعدة الإحتياطية، يجب عليه القيام بما يلي: 1. إذا تمت الموافقة على الإلغاء من قبل المتحكم بالقطار - يجب أن يتم إبلاغ قائد القطار المعطل أنه تم الموافقة على الإلغاء - التصريح لقائد القطار المعطل بإعادة تشغيل القطار من قبل المتحكم بالقطار فقط 2. إذا تم رفض الإلغاء - القيام بعملية المساعدة		

6.2.9 Reverse Movements الحركة العكسية (الرجوع إلى الخلف)

6.2.9.1 Reverse Movements on the Open Main Line الحركات العكسية على الخط الرئيسي

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The reverse movement must run on sight and at caution and must be able to stop short of any obstruction. In case of passenger train, the train conductor must be informed about the movement to be performed. All level crossing must be secured, and a qualified member of the train crew must control the movement from the leading vehicle. The maximum speed for a reverse movement is 30 KPH. يجب التصـريح لأي حركة عكسـية من قبل المتحكم بالقطار من خلال أمر خطي (نموذج التعليمات التشـغيلية رقم 3 ورقم 5) مع تحديد الوجهة المعنية. يجب القيام بالحركات العكسـية عبر اسـتخدام النظر وبحذر حيث يجب أن يكون بإمكان القطار التوقف قبل أي عقبة. في حالة قطار الركاب، يجب إبلاغ مشرف القطار عن الحركة التي سيتم تنفيذها. يجب تأمين جميع تقاطعات الطرق مع السـكة ويجب على موظف مؤهل من طاقم القطار التحكم بالحركة من العربة الرائدة. السرعة القصوى للحركات العكسية هي 30 كم/ الساعة.			
b) If a train driver has been authorised to perform a reverse movement and he can use the front driving cab according to the direction of travel (e.g. cab change on trainset CAF) he must: • Receive confirmation from the train controller that the route has been set • Receive a written order (OIF No. 3) • Notify the train conductor if applicable • Proceed 2 kilometre on sight and at caution with a maximum speed of 30 KPH • After passing 2 kilometres proceed with a maximum speed of 100 KPH until the designated destination • In case the train controller is not able to set the route for the reverse movement or the train driver cannot perform a cab change In order to travel at maximum speed of 100 KPH the train driver is allowed to change the national speed value of staff responsible mode. يجب التصـريح لأي حركة عكسـية من قبل المتحكم بالقطار من خلال أمر خطي (نموذج التعليمات التشـغيلية رقم 3 ورقم 5) مع تحديد الوجهة المعنية. يجب القيام بالحركات العكسـية عبر اسـتخدام النظر وبحذر حيث يجب أن يكون بإمكان القطار التوقف قبل أي عقبة. في حالة قطار الركاب، يجب إبلاغ مشرف القطار عن الحركة التي سيتم تنفيذها. يجب تأمين جميع تقاطعات الطرق مع السـكة ويجب على موظف مؤهل من طاقم القطار التحكم بالحركة من العربة الرائدة. السرعة القصوى للحركات العكسية هي 30 كم/ الساعة. للتمكن من القيادة بسـرعة أقصـاها 100 كم/ السـاعة، من الممكن لقائد القطار تغيير القيمة الوطنية للسـرعة لصـيغة مسؤولية الطاقم.			

6.2.9.2 Reverse Movements in Stations الحركات العكسية في المحطات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver has to perform a reverse movement in a station, he must apply module 1.3.5 Shunting and: • Be informed by the train controller about the reverse movement • Inform the train conductor if applicable • Perform cab change if applicable • Receive the authorisation from the train controller to perform the reverse movement إذا وجب على قائد القطار القيام بالحركة العكسية في المحطة، يجب عليه إتباع الوحدة 1.3.5 المناورة و: أ. أن يتم إبلاغه من قبل المتحكم بالقطار عن الحركة العكسية ب. إبلاغ مشرف القطار إن وجد ت. تغيير حجرة (كابينة) القيادة إن وجدت ث. تلقي التصريح من قبل المتحكم بالقطار للقيام بالحركة العكسية			

6.2.10 Stop Before Intended Position التوقف قبل المكان المقصود

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train comes to a stand before an intended position in a station, the train driver must contact the train conductor to keep all doors closed and request verbal permission from the train controller to restart the train. أ. إذا توقف القطار قبل المكان المقصود في المحطة، يجب على قائد القطار الإتصال بمشرف القطار لإبقاء جميع الأبواب مغلقة وطلب إذن شفهي من المتحكم بالقطار لإعادة تشغيل القطار			
b) Before restarting, the train driver must give the signal TS 1 أ. قبل إعادة تشغيل القطار، يجب على قائد القطار اعطاء إشارة TS 1			

6.2.11 Unscheduled Train Stop توقف القطار غير المجدول

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver must stop the train in front of a signal at danger, he should stop approximately 10 meters short of a signal at danger أ. إذا وجب على قائد القطار التوقف أمام إشارة لوجود خطر. يجب عليه التوقف حوالي 10 أمتار قبل الإشارة			
b) If the reason for the unscheduled stop is unknown, the train driver must contact the train controller not longer than 5 minutes after the unscheduled stop أ. إذا لم يكن سبب التوقف معروف، يجب على قائد القطار الإتصال بالمتحكم بالقطار بمدة لا تتجاوز 5 دقائق من التوقف غير المجدول			

6.2.12 Continuation of a Movement متابعة الحركة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver has had to stop the train on the mainline, he may continue the movement after receiving a verbal permission from the train controller. In this case he must proceed 2 kilometres on sight and at caution with a maximum speed of 30 KPH and observe all signals and level crossings. After passing the 2 kilometres he can proceed with the maximum permitted speed. إذا وجب على قائد القطار التوقف على الخط الرئيسي، بإمكانه متابعة الحركة بعد حصوله على الإذن الشفهي من المتحكم بالقطار. في هذه الحالة يجب عليه المتابعة لمسافة 2 كم باستخدام النظر وبحذر بسرعة أقصاها 30 كم/ الساعة ومراقبة جميع الإشارات وتقاطعات الطرق مع السكة. بعد مرور 2 كم إمكانه متابعة المسير بالسرعة القصوى المسموحة			
b) If the train has had to stop because of a signal at danger, the train driver may be authorised to continue the movement as soon as the signal displays a proceed indication or after receiving a written order (OIF) from the train controller إذا وجب على القطار التوقف بسبب إشارة في حالة الخطر، من الممكن التصريح لقائد القطار بمتابعة الحركة عند إشارة الإشارة لدلالة متابعة المسير أو عند تلقي الأمر الخطي (نموذج التعليمات التشغيلية من المتحكم بالقطار.			
c) If the train driver has had to stop the train because of an unlit signal with white-yellow-white post sign, he may continue the movement but must expect a STOP signal at the next signal إذا وجب على قائد القطار إيقاف القطار بسبب عدم إضاءة الإشارة التي تتضمن لافتة الإشارة باللون الأبيض والأصفر والأبيض، بإمكانه متابعة الحركة لكن يجب علية أن يتوقع إشارة قف عند الإشارة التالية			

6.2.13 Checking Vacancy of Tracks التحقق من خلو السكك

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) In order to confirm a track being vacant, the train driver must use the following wording: • "Tracks between … (defined limits to be repeated) are vacant" للتأكد من خلو السكة، يجب على قائد القطار استعمال الصيغة التالية: أ. السكك بين ... (يعاد تكرار الحدود المعرّفة) خالية.			

6.2.14 Incorrect Route Setting ضبط المسار الخاطئ

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver notices that his train is incorrectly routed, he must: • Attempt to stop the train before the point leading to the incorrect route • Report to the train controller and follow his instructions إذا لاحظ قائد القطار أن قطاره يسير على مسار خاطئ، يجب عليه القيام بما يلي: أ. محاولة إيقاف القطار قبل وصوله إلى المحولة التي تؤدي إلى المسار الخاطئ. ب. إبلاغ المتحكم بالقطار واتباع تعليماته.			

6.2.15 Operation in Conditions of Low Visibility التشغيل عند تدني مستوى الرؤية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver is faced with low visibility conditions, he must: • Reduce and adapt the train speed to take account of the poor visibility • Report the speed reduction to the train controller • Report to the train controller, if the low visibility is due to technical problems of the locomotive/trainset (e.g. wiper failure, cracked windshield) or external factors إذا واجه قائد القطار اثناء التشغيل ظروف تدني مستوى الرؤية، يجب عليه القيام بما يلي: أ. تخفيض وملائمة سرعة القطار بحسب ظروف الرؤية. ب. إبلاغ المتحكم بالقطار عن تخفيض السرعة. ت. إبلاغ المتحكم بالقطار في حال كان تدني مستوى الرؤية ناتج عن مشاكل تقنية في القاطرة أو القطار الموحد (مثال: تعطّل المساحة، تصدّع الزجاج الأمامي) أو عوامل خارجية.			

6.2.16 Measures to be Taken in Case of a Sandstorm الإجراءات المتخذة في حال وجود عاصفة رملية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When the train driver is faced with a sandstorm, he must: • Report to the train controller and inform him about the situation and his current position • Pay special attention to the track ahead and reduce the train speed if necessary • If the top of the rails are visible and out of the sand attempt to cross the affected area • Report the situation and the location to the train controller after passing the affected area • Stop the train in emergency by using the rapid brake, if the rail is not visible • Inform the train controller and request technical assistance عندما يواجه قائد القطار عاصفة رملية، عليه القيام بما يلي: أ- إبلاغ المتحكم بالقطار عن الوضع والموقع الحالي. ب- اعطاء اهتمام خاص بالسكة أمامه وتخفيض سرعة القطار إذا كان هذا ضرورياً. (راجع 4.10 التشغيل عند تدني مستوى الرؤية). ت- محاولة تجاوز المنطقة المتأثرة وذلك بشرط التمكن من رؤية سطح السكة. وايضا يجب خلو السكة من الرمال ث- إبلاغ المتحكم بالقطار عن الوضع والموقع بعد تجاوز المنطقة المتأثرة بالرمال. ج- إيقاف القطار لوجود طارئ عبر استخدام الفرامل السريعة، **في حال عدم التمكن من رؤية قضبان السكة**. ح- ابلاغ المتحكم بالقطار وطلب المساعدة التقنية			
b) When the train driver is notified by the train controller of a sandstorm, he must: • Reduce and adapt the train speed according to the visibility • Receive, if applicable, a written order OIF No. 5 and follow the instruction • Apply safe measurements if any abnormality (e.g. sand cover the rails; affected track section changed) which might impact the safe operation of the train and report the abnormalities to the train controller • Report the conditions and the location of the affected track section to the train controller after passing the area عند إبلاغ قائد القطار من قبل المتحكم بالقطار بوجود عاصفة رملية، يجب عليه القيام بما يلي: أ- تخفيض وملائمة سرعة القطار حسب ظروف الرؤية (راجع 4.10 التشغيل عند تدني مستوى الرؤية).			

ب- تلقي،عند الإمكانية، الأمر الخطي (نموذج التعليمات التشغيلية رقم 5) واتباع التعليمات. ت- تطبيق إجراءات السلامة في حالة الظروف غير الطبيعية (مثال: السكة مغطاة بالرمل، تم تغيير مقطع السكة المتأثر) والتي قد تؤثر على سلامة تشغيل القطار، ويجب عليه أيضاً إبلاغ المتحكم بالقطار عن تلط الظروف غير الطبيعية. ث- إبلاغ المتحكم بالقطار عن الأوضاع وموقع السكة المتأثرة بعد اجتيازه المنطقة المتأثرة.			

6.2.17 Poor Adhesion Between Track and Wheel التصاق ضعيف بين العجلة والسكة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When the train driver becomes aware of poor track / wheel adhesion conditioned, he must: • Report to the train controller the track status • Give accurate information about: ➢ Location ➢ Length of the affected area ➢ Gradient of the affected area • Adapt his driving behaviour accordingly in the affected area عندما يكتشف قائد القطار بوجود التصاق ضعيف بين العجلة والسكة، يجب عليه القيام بما يلي: أ- إبلاغ المتحكم بالقطار عن حالة السكة. ب- إعطاء معلومات دقيقة عن: - الموقع. - طول المنطقة المتأثرة. - ميلان المنطقة المتأثرة. ت- ملائمة اسلوب قيادته وفقا للوضع في المنطقة المتأثرة.		
b) When the train driver is notified by the train controller of the possibility of poor track / wheel adhesion conditions, he must: • Adapt his driving behaviour according to the information received, in the designated area • After passing the affected area, report the track status to the train controller يجب على قائد القطار القيام بما يلي إذا تم إبلاغه من قبل المتحكم بالقطار عن إحتمالية وجود التصاق ضعيف بين العجلة والسكة: أ- ملائمة اسلوب قيادته في المنطقة المعينة وفقا للمعلومات التي تلقاها. ب- إبلاغ المتحكم بالقطار عن حالة السكة بعد تجاوز المنطقة المتأثرة.		

6.3: Technical Irregularities and Failures on Trains الأمور التقنية غيرالإعتيادية وأعطال القطارات

6.3.1 Failures of Braking Equipment عطل في أجهزة الفرامل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When the train driver notices a failure of the brake system, he must: • Attempt to stop the train immediately if the brake failure may jeopardize the safety of operations • Inform the train controller عند ملاحظة قائد القطار بوجود عطل في نظام الفرامل، يجب عليه القيام بما يلي: أ- محاولة إيقاف القطار فوراً إذا كان العطل في الفرامل قد يعرض سلامة عملية التشغيل للخطر.		

		ب- إبلاغ المتحكم بالقطار
		b) If there has been a complete brake failure or there is insufficient brake force, the train driver must: • Send an emergency call if the train cannot stop within the normal braking distance • Attempt to stop in emergency (rapid braking). Try by using all the brakes operable (dynamic brake, pneumatic brake, hand brake etc.) • Use Warning Signals (series of TS 1) to alert other personnel • Notify the train conductor • When the train has been stopped, immobilise the train immediately with hand brakes and drag shoes if possible • Report the position of the train to the train controller and request for track protection, if applicable, for the adjacent track(s) • Request the train conductor to perform a train inspection and to troubleshooting • Perform a brake test in cooperation with the train conductor if appropriate • Update the new valid braking data in the ETCS before continuing the movement, if brakes must be switched off • Report the result of the troubleshooting to the train controller and inform him about any speed reduction of the train if necessary • Speed reduction is required if the troubleshooting was not successful and brakes are not in order (e.g. broken main brake pipe), or the train is operated without ETCS and the brake capacity is lower than required • Request the replacement, detachment or a change of any vehicles at the next station if necessary (e.g. last wagon without working brake) • Request authorisation to continue the movement from the train controller إذا كان هناك عطل كامل في الفرامل أو لا توجد قوة كافية في نظام الفرامل يجب على قائد القطار القيام بما يلي: أ- إجراء مكالمة طوارئ في حال عدم تمكن القطار من التوقف ضمن مسافة الفرملة العادية ب- محاولة التوقف لوجود طارئ (الفرامل السريعة) والمحاولة عبر استخدام جميع الفرامل القابلة للتشغيل (الفرامل الديناميكية، وفرامل ضغط الهواء، والفرامل اليدوية إلخ) ت- استخدام إشارات الإنذار (سلسلة من إشارات TS1) لتحذير بقية الموظفين ث- إبلاغ مشرف القطار ج- عند توقف القطار، يؤمن القطار مباشرة بواسطة الفرامل اليدوية ودعامات عجلات القطار إن امكن ذلك. ح- إبلاغ المتحكم بالقطار عن موقع القطار وطلب تأمين السكة ، للسكة (السكك) المجاورة ان وجدت. خ- الطلب من مشرف القطار بالقيام بفحص القطار واجراء آلية إستكشاف الأخطاء. د- إجراء فحص الفرامل بالتعاون مع مشرف القطار ان كان ذلك ملائما. ذ- تحديث بيانات الفرامل الجديدة في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات قبل متابعة الحركة، في حال الإضطرار لإغلاق الفرامل. ر- تقرير نتائج آلية استكشاف الأخطاء إلى المتحكم بالقطار وإبلاغه عن أي تخفيض في سرعة القطار عند الضرورة. تخفيض السرعة مطلوب إذا (راجع قوانين الفرامل 1.3.11): - لم تنجح آلية استكشاف الأخطاء والفرامل في حالة غير جيدة (مثال: كسر أنبوب الفرامل الرئيسي)، أو - القطار يعمل دون النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات وقدرة الفرامل منخفضة أكثر من المطلوب. ز- طلب إستبدال، فصل، أو تغيير أي عربة في المحطة التالية عند الضرورة (مثال: العربة الأخيرة فراملها لا تعمل). س- طلب تصريح بمتابعة الحركة من المتحكم بالقطار

6.3.2 Trains Without Traction Power القطارات بدون قوة جر

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If a train driver has noticed that his train has lost traction power or traction control, he must: • Inform the train controller • Try to coast to the next station/siding • Or stop immediately if the train has just departed from a station/siding اذا لاحظ قائد القطار بأن القطار فقد قوة الجر أو التحكم بالجر، يجب عليه القيام بالتالي: أ- إبلاغ المتحكم بالقطار. ب- محاولة الوصول إلى المحطة التالية / التخزين التالي. ت- أو التوقف فوراً في حال قام القطار بمغادرة المحطة / التخزين للتو.			
b) If the train has come to a standstill between stations the train driver must: • Inform the train controller about the situation and the location • Inform the train conductor • Perform troubleshooting • Decide within 10 minutes if a request for assistance necessary • Wait for further information from the train controller with regards to when the train will be pushed / pulled to the next station or evacuated in the case of passenger train • Advise the train conductor to provide information to the passengers as necessary إذا توقف القطار بين المحطات، يجب على قائد القطار القيام بما يلي: أ- إبلاغ المتحكم بالقطار عن الوضع والموقع. ب- إبلاغ مشرف القطار. ت- اجراء آلية استكشاف الأخطاء. ث- إتخاذ قرار في فترة أقصاها 10 دقائق إذا يتطلب الموقف مساعدة.اضافية ج- إنتظار تعليمات المتحكم بالقطار فيما يتعلق بدفع / جر القطار إلى المحطة التالية أو إخلاؤه إذا كان قطار ركاب. ح- توصية مشرف القطار لكي يقوم بإيصال المعلومات إلى الركاب كما يتطلب الأمر.			

6.3.3 Violation of the Loading Gauge مخالفة حدود سعة التحميل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) When the train driver has been notified that parts of his train are out of gauge, he must: • Stop the train immediately • Inform the train controller about the current position • Request, if applicable, track protection of the adjacent track(s) • Order the train conductor to perform a train inspection عند إبلاغ قائد القطار بأن أجزاء من قطاره خارج حدود سعة التحميل، فعليه القيام بما يلي: أ- إيقاف القطار مباشرة. ب- إبلاغ المتحكم بالقطار عن الموقع الحالي. ت- طلب تأمين السكة المجاورة إن وجدت. ث- أمر مشرف القطار بفحص القطار.			
b) The train driver must adjust his speed according to the circumstances. Special care needs to be taken in point areas or on tracks with lamps, signals, bridges etc. and the speed must be reduced. The train crew must observe the passage of the train. يجب على قائد القطار ضبط سرعته وفقا للظروف يجب ايلاء اهتمام خاص في أماكن المحولات أو على السكك المجهزة بالانارة، الإشارات، الجسور إلخ. يجب تخفيض السرعة يجب على طاقم القطار مراقبة مسير القطار.			
c) In the station, the train must be stabled with the affected train side (side with the gauge violation) to the far side of the adjacent track. في المحطة، يجب اصطفاف القطار بحيث يكون الجانب المتضرر (الجانب المخالف لحدود سعة التحميل) من الجهة الابعد للسكة المجاورة.			
d) Afterwards, the train driver must order the internal recovery team (IRT) from the train controller. بعد ذلك، يجب على قائد القطار طلب فريق التعافي الداخلي من المتحكم بالقطار.			

6.3.4 Hot Axle Box Detections جهاز كشف حرارة صندوق محاور العجلات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) When the train driver has been notified by the train controller about a HABD alarm, he must: • Stop the train smoothly by using service brake at the point designated by the train controller • Receive information about the detected axle box (e.g. WARM or HOT alarm, no. of axle, train side of the detection, temperature of the axle) • Receive confirmation from the train controller that adjacent track(s) are protected, if necessary • Order the train conductor to perform an inspection on the detected axle box إذا تم إبلاغ قائد القطار من قبل المتحكم بالقطار عن وجود إنذار في جهاز كشف حرارة صندوق محاور العجلات، يجب عليه القيام بما يلي: أ- إيقاف القطار بسلاسة عبر استخدام فرامل الخدمة في الموقع المحدد من قبل المتحكم بالقطار. ب- تلقي المعلومات المتعلقة بصندوق المحور المتأثر (مثال: إنذار **ساخن** أو **دافىء**، رقم المحور، جهة المحور المتأثر، درجة حرارة المحور). ت- طلب التأكيد من قبل المتحكم بالقطار أن السكة/ السكك المجاورة قد تم تأمينها. ث- الطلب من مشرف القطار بإجراء فحص صندوق المحور الذي تم كشفه.			

6.3.5 Automatic Vigilance Device (AVD) Failure عطل جهاز التحقق من اليقظة التلقائي (الأتوماتيكي)

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When the train driver notices an AVD failure during the train movement, he must: • Stop the train immediately • Report the AVD failure to the train controller إذا لاحظ قائد القطار عطل في جهاز اليقظة التلقائي (الأتوماتيكي) أثناء حركة القطار، يجب عليه القيام بما يلي: أ- إيقاف القطار فوراً. ب- إبلاغ المتحكم بالقطار عن العطل في جهاز التحقق من اليقظة التلقائي (الأتوماتيكي).		
b) When the train driver is going to continue the movement without a working AVD, a qualified member of staff must be in the active driving cab. The train driver must: • Brief the staff member about how to stop the train in an emergency (emergency or rapid braking) • Receive the written order (OIF) from the train controller to continue the train movement to the next station where the locomotive/trainset can be replaced, but no further than the terminal station • Switch off the AVD and continue the movement at a maximum speed of 100 KPH عندما يتوجب على قائد القطار متابعة الحركة من دون جهاز التحقق من اليقظة التلقائي (الأتوماتيكي)، فينبغي تواجد موظف مؤهل في حجرة (كابينة) القيادة الفعالة. وعلى قائد القطار القيام بما يلي: أ- إطلاع الموظف عن كيفية إيقاف القطار في لوجود طارئ (الفرامل السريعة أو الطارئة). ب- تلقي الأمر الخطي (نموذج التعليمات التشـغيلية) من المتحكم بالقطار لمتابعة الحركة إلى المحطة التالية حيث يتم استبدال القاطرة / القطار الموحد، لكن ليس أبعد من المحطة النهائية. ت- إغلاق جهاز التحقق من اليقظة التلقائي (الأتوماتيكي) ومتابعة الحركة بسـرعة أقصـاها 100 كم / الساعة (المؤسسة العامة للخطو الحديدية تريد 100 كم/ الساعة)		

6.3.6 Horn Failure عطل في جرس القطار الثقيل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When the train driver notices a horn failure on his locomotive/trainset, he must: • Reduce the train speed down to 80 KPH for passenger trains and 50 KPH for freight trains until to the next station where the locomotive/trainset can be replaced, but not further than the terminal station ▪ Report the horn failure to the train controller and request a replacement locomotive/trainset ▪ Stop the train in short of all level crossings with limited visibility conditions. If the level crossing is not secured by barriers and with a crossing keeper, the train conductor must the alert road users ▪ Observe the road traffic and enter the level crossing at a maximum speed of 5 KPH and increase the speed up to a maximum of 80 KPH for passenger trains and 50 KPH for freight trains after the first vehicle has passed through the level crossing ▪ Not hesitate to slow down the train in case of low visibility عندما يلاحظ قائد القطار عطلاً في جرس القطار الثقيل للقاطرة / القطار الموحد، يجب عليه القيام بما يلي: أ- تخفيض سرعة قطارات الركاب للوصول الى 80 كم / ساعة و 50 كم/ساعة لقطارات الشحن لغاية الوصـــول إلى المحطة التالية حيث يمكن تبديل القطارة / القطار الموحد، لكن ليس أبعد من المحطة النهائية. ب- إبلاغ المتحكم بالقطار عن عطل الجرس الثقيل وطلب إستبدال القاطرة/القطار الموحد.		

ت- إيقاف القطار الذي يعاني من ظروف الرؤية المحدودة قبل الوصـــول الى جميع تقاطعات الطرق مع السـكة. في حال لم يكن تقاطع الطرق مع السـكة مأمن بالحواجز وحراس التقاطع، يجب على مشـرف القطار تنبيه مستخدمي الشوارع. ث- مراقبة حركة المرور على الطريق ودخول تقاطع الطرق مع السـكة بسـرعة أقصـاها 5 كم / سـاعة وبعدها زيادة السرعة إلى سرعة أقصاها 80 كم / ساعة بعد إجتياز أول عربة للتقاطع. ج- عدم التردد بتخفيض السرعة عند إنخفاض مستوى الرؤية.		

6.3.7 The Failure of Train Signals Front and Rear عطل في إشارة القطار الأمامية والخلفية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When a train driver notices a failure of train signals (TS 2) on another train during darkness or low visibility, he must: • Report it to the train controller عند ملاحظة قائد القطار عطل في الإشـــارة الأمامية (TS2) لقطار آخر أثناء الظلام أو إنخفاض مســـتوى الرؤية، يجب عليه القيام بما يلي: أ- إبلاغ المتحكم بالقطار.		
b) When the train driver notices total failure of train signals on his train during darkness or low visibility, he must: • Stop the train immediately • Report the failure and the current train position to the train controller • Perform troubleshooting and try to repair the train light • Inform the train controller about the result of the troubleshooting عندما يلاحظ قائد القطار بوجود عطل كامل لإشـــارات القطار أثناء الظلام او إنخفاض مســـتوى الرؤية، يجب عليه القيام بما يلي: أ- إيقاف القطار فورا. ب- إبلاغ المتحكم بالقطار عن العطل وعن الموقع الحالي. ت- إجراء آلية استكشاف الأخطاء ومحاولة إصلاح ضوء القطار. ث- إبلاغ المتحكم بالقطار عن نتيجة آلية استكشاف الأخطاء.		

6.3.8 Speedometer Failure عطل في عداد السرعة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When the train driver is faced with a speedometer displaying no speed indication or wrong speed indication, he must: • If the sub-speedometer, if exist, displays a correct speed indication: • Pay a special attention to the monitoring of the speed by the sub-speedometer • Inform the train controller that the speedometer has failed • Carry on train operation في حال مواجهة قائد القطار بعداد سرعة لايعرض دلالة السرعة ودلالة خاطئة للسرعة، يجب عليه القيام بما يلي: إذا كان عداد السرعة الفرعي، إن وجد، يعرض السرعة الصحيحة - مراقبة السرعة وإيلاء الإهتمام إلى عداد السرعة الفرعي - إبلاغ المتحكم بالقطار عن عطل عداد السرعة - متابعة تشغيل القطار		

b) If the sub-speedometer has also failed or does not exist: • Reduce the speed to 50 KPH on the open mainline and 10 KPH in stations/sidings and attempt not to exceed the permit speed • Inform the train controller that the speedometer has failed totally and request to change the locomotive/trainset • Carry on train operation with reduce speed and use the table “Speed without speedometer” as a back up إذا كان عداد السرعة الفرعي عاطل أيضا أو غير موجود - تخفيض السرعة إلى 50 كم/ الساعة على الخط الرئيسي المفتوح وإلى 10 كم/ الساعة في المحطات/ التخزين ومحاولة عدم تخط السرعة المسموحة - إبلاغ المتحكم بالقطار عن العطل الكلي لعداد السرعة وطلب تغيير القاطرة/ وحدة القطار - متابعة تشغيل القطار بسرعة منخفضة واستخدام جدول "السرعة دون عداد السرعة" للدعم			

6.3.9 Procedure for Handling a Train Running in a Dangerous Condition الإجراءات للتعامل مع سير القطار في حالة خطرة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) A train is considered to be running in a dangerous condition if the continuation of its movement could jeopardise the safety of passengers or train operations. • Example of possible dangerous conditions: ➢ Loss of loads ➢ Open doors ➢ Parts of load or wagon are out of gauge ➢ Smoke or Fire on board ➢ Red hot axle boxes ➢ Flying sparks from the running gear, etc. ➢ The train must be stopped immediately by a rapid brake. In some cases, however, an emergency stop might increase the safety risk and, in such instances, a normal brake application should be considered (e.g. red or white hot axle box, open door of passenger car) يعتبر القطار سائراً في حالات خطرة، عندما تعرّض إستمرارية حركته سلامة المسافرين وعملية تشغيل القطار إلى الخطر. مثال على الحالات الخطيرة: أ- فقدان الحمولة. ب- أبواب مفتوحة. ت- أجزاء من الحمولة أو العربات خارج حدود سعة التحميل. ث- دخان أو نار على متن القطار. ج- صندوق محاور العجلات باللون أحمر. ح- تطاير شرر من التروس إلخ يجب إيقاف القطارات مباشرة عبر استخدام الفرامل السريعة. إلا ان في بعض الحالات، التوقف لوجود طارئ قد يزيد الخطر، وفي هذه الحالة، يجب أخذ الفرامل العادية بعين الإعتبار (مثال: صندوق المحاور لونه أحمر أو أبيض، باب مفتوح في عربة الركاب).		
b) If a train driver notices that another train is running in a dangerous condition, he must: • Send an emergency call and an emergency stop order unless the implementation of emergency stop order might increase the danger. In this case he should report the situation to the train controller after which the train controller requests the driver of the affected train to come to a stand as smoothly as possible عند يلاحظ قائد القطار أن قطاراً آخراً يسير في وضع خطر، يجب عليه القيام بما يلي: أ- إرسال مكالمة طوارئ وامر التوقف لوجود طارئ ما لم يكن تطبيق التوقف لوجود طارئ يزيد الوضع خطورة. في هذه الحالة عليه إبلاغ المتحكم بالقطار وبعدها يقوم المتحكم بالقطار بطلب توقف القطار باستخدام الفرامل بشكل سلس من قائد القطار المعني بالأمر.		

6.4 Technical Irregularities and Failures on Infrastructure الامور التقنية غير الإعتيادية وأعطال البنية التحتية

6.4.1 Signal Failures أعطال الإشارة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If a light signal is not lit or ambiguous, the train drivers must: • Obey the post signs • Stop short of the signal if necessary • Report to the train controller and follow his instructions إذا كان ضوء الإشارة مظلماً أو غير واضح، يجب على قادة القطارات القيام بما يلي: أ- التقيد بلافتة الاشارة (راجع وحدة 1.3.9 كتاب الإشارات). ب- التوقف قبل الإشارة بقليل إذا لزم الأمر. ت- إبلاغ المتحكم بالقطار وإتباع تعليماته.		

6.4.2 Authorisation to Pass a STOP Signal التصريح لعبور إشارة توقّف

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver has to make an unscheduled stop short of a STOP Signal with a white-red-white post sign, he must call the train controller not later than 5 minutes after stopping. He reports to the train controller his train number and the number on the Signal Identification Plate. If the main signal is not lit, defective or ambiguous, the train driver must inform the train controller immediately. إذا وجب على قائد القطار التوقف غير المجدول قبل اشـــارة توقف ذات اللافتة باللون ابيض- احمر- ابيض، يجب عليه الإتصال بالمتحكم بالقطار في وقت اقصاه 5 دقائق بعد توقفه. يقوم بإبلاغ المتحكم بالقطار عن رقم القطار ورقم لوحة تعريف الإشـارة. إذا لم تكن الإشـارة الرئيسـية مضـائة أو معطلة أو غير مفهومة، يجب على قائد القطار إبلاغ المتحكم بالقطار فورا.		
b) Passing a main signal, that indicates STOP or a faulty signal can be authorised through the Inviting Signal (IS 1) or a written order (OIF) by the train controller من الممكن اعطاء التصـريح لتجاوز إشـارة رئيسـية تشـير إلى التوقف أو إشـارة خاطئة، عبر اسـتخدام إشـارة الدعوة (IS1) أو امر خطي (نموذج التعليمات التشـــغيلية) من المتحكم بالقطار (راجع الوحدة 1.3.9 كتاب الإشـــارات و 1.3.10 قوانين الإتصالات).		
c) Before the train controller may authorize a train to pass a STOP signal by written order (OIF) or Inviting Signal (IS 1), he must check the vacancy of the relevant track section قبل إعطاء المتحكم بالقطار تصـريح لتجاوز إشـارة توقف عبر أمر خطي (نموذج التعليمات التشـغيلية) أو إشـارة دعوة (IS1)، يجب أن يتأكد من خلو مقطع السكة المعني (راجع 4.8 التحقق من خلو السكة).		
d) The permitted speed is 30 KPH inside the point zone and 100 KPH outside the point zone. السرعة المسموحة هي 30 كم/ الساعة داخل منطقة المحولات و100 كم/ الساعة خارج منطقة المحولات.		
e) In order to travel at maximum speed of 100 KPH the train driver is allowed to change the national speed value of staff responsible mode للمسير بأقصى سرعة وهي 100 كم/ الساعة، يجب على قائد القطار تغيير القيمة الوطنية للسرعة لصيغة مسؤولية الطاقم.		

6.4.3 Using an Inviting Signal (IS 1) (IS1) إستخدام إشارة الدعوة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Train Movements authorised by an inviting signal IS 1 must be carried out on sight and at caution يجب تنفيذ حركات القطار المصرّحة من خلال إشارة دعوة (IS1) عبر استخدام النظر وبحذر (وفقا لـ 4.1 وراجع الوحدة 1.3.9 كتاب الإشارات"إشارة الدعوة (IS1)")			
b) After passing an entry signal displaying STOP, the train driver must expect that the next main signal also shows STOP بعد تجاوز إشارة الدخول التي تشير الى **توقف**، يجب على قائد القطار التوقع بأن الإشارة الرئيسية التالية ستشير إلى **توقف** أيضاً.			

6.4.4 Using a Written Order (OIF) (استخدام الأمر الخطي (نموذج التعليمات التشغيلية)

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Train movements authorised by an OIF No. 1 may pass the main signal at maximum speed of 30 KPH until the end of the point zone يصرح بتجاوز الاشارة الرئيسية من خلال أمر خطي (نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1) بسرعة أقصاها 30 كم/ساعة حتى نهاية منطقة المحولة (راجع 1.3.9 كتاب الإشارات).			
b) In case the STOP Signal is a LC 0, in addition the train driver must receive the order OIF No. 4 to secure the level crossing if necessary. بالاضافة الى ذلك، يجب على قائد القطار تلقي الأمر الخطي (نموذج التعليمات التشغيلية رقم 4) في حال كانت إشارة التوقف هي (LC0)، لتأمين تقاطع الطرق مع السكة عند الضرورة.			
c) After passing an entry signal displaying STOP the train driver must expect that the next main signal also shows STOP. بعد تجاوز إشارة الدخول التي تشير الى **توقف**، يجب على قائد القطار التوقع بأن الإشارة الرئيسية التالية ستشير إلى **توقف** أيضاً.			
d) This also applies if a shunting movement must be authorised to pass a STOP signal which cannot display SH 1. ملاحظة: ينطبق هذا الأمر أيضا إذا وجب عبور حركة المناورة عن إشارة تشير إلى **توقف** وليس بإمكانها عرض (SH1)			

6.5 Irregularities at Level Crossings الحالات غير الإعتيادية في تقاطعات الطرق مع السكة

6.5.1 Securing of defect Level Crossings تأمين تقاطعات الطرق مع السكة المعطلة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) A level crossing must be secured by the train driver in the following situations: • If it is ordered by a written order OIF Nr. 4 from the train controller • If a Level Crossing Protection Signal displays LC 0 or it is not lit or ambiguous يجب تأمين تقاطع الطرق مع السكة من قبل قائد القطار في الحالات التالية: أ. إذا طلب المتحكم بالقطار عبر اصدار أمر خطي (نموذج التعليمات التشغيلية رقم 4). ب. إذا كانت إشارة حماية تقاطع الطرق مع السكة تشير الى (LC0) أو كانت غير مضاءة أو غير واضحة.			
b) If the train has travelled at a speed lower than 20 KPH or has stopped between the level crossing activation sign (LC 12) and the level crossing, the train driver can pass the level crossing at slow speed provided that the level crossing protection signal still displays LC 1 إذا سار القطار بسرعة أقل من 20 كم/ساعة أو توقف بين اشارة تفعيل تقاطع الطرق مع السكة (LC12) و تقاطع الطرق مع السكة، عندها يستطيع قائد القطار عبور تقاطع الطرق مع السكة بسرعة منخفضة مع التأكد من ان إشارة حماية تقاطع الطرق مع السكة لا تزال تشير إلى LC1.			
c) To secure a Level Crossing the train driver must: • Stop the train short of the level crossing • Warn road users by using the horn (TS 1) • Proceed at a speed not exceeding 5 KPH, when the road traffic has stopped • Increase the speed, after the first rail vehicle has passed the level crossing completely لتأمين تقاطع الطرق مع السكة، يجب على قائد القطار القيام بما يلي: أ. إيقاف القطار قبل تقاطع الطرق مع السكة. ب. تنبيه مستخدمي الشارع عبر استعمال الجرس الثقيل (TS1). ت. متابعة السير بشرط عدم تجاوز سرعة 5 كم/الساعة، عند توقف حركة المرور في الشارع. ث. زيادة السرعة وذلك بعد تجاوز العربة الاولى من القطار تقاطع الطرق مع السكة كلياً. يجب على الموظفين الوقف بشكل واضح للعيان على جانبي تقاطع الطرق مع السكة لتنبيه مستخدمي الشارع.			

Unit 7: - Signalling كتاب الإشارات

(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.9. Rev 4)

7.1 General عام

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the basic principles of how the ERTMS Level 1 system works and communicates between lineside equipment and on-train equipment concerning. • Operational principles for working the signals • Main signals • Track-side signals • Hand signals • Vehicle signals قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ أ. المبادئ التشغيلية للتعامل مع الإشارات ب. الإشارات الرئيسية ت. إشارات جانب السكة ث. إشارات اليد ج. إشارات متحركات السكة		

7.1.1 Specification and Category of Signals مواصفات وتصنيف الإشارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and category of. • Signal: A signal is a visible or audible sign with a well-defined meaning used to ensure the safe movement of rail vehicles. Signals can be light signals, signal plates, sound signals or signals given manually by hand, flags or lamps. They may only be used in the prescribed shapes, colours and sounds and for the specified purpose. If there is any doubt about the meaning or significance of a signal the movement must stop, and the responsible person must seek clarity. قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ الإشارة: الإشارة هي علامة مرئية أو مسموعة مع معنى واضح تستخدم لضمان الحركة الآمنة لمتحركات السكة. يمكن أن تكون الإشارات إشارات ضوئية أو لافتات الإشارات أو إشارات صوتية أو إشارات يدوية وأعلام أو مصابيح. أنها تستخدم فقط في الأشكال والألوان والأصوات المقررة للغرض المحدد. عند تلقي الإشارة بشكل غير واضح أو هناك شك عن معنى الإشارة، يجب التوقف ويجب على الشخص المسؤول متابعة الأمر		
b) The driver understands the specifications and category of. • Signal Name: The signal name is the name that use to call the signal (e.g. FP 1; SH 0). By some signals a designation is added (e.g. IS 1 – Inviting Signal) قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ اسم الإشارة: اسم الإشارة هو الإسم الذي يستعمل للدلالة إلى الإشارة (على سبيل المثال FP 1؛ SH 0). يتم إضافة تسمية إلى بعض الإشارات (على سبيل المثال IS 1 هي إشارة دعوة)		

c) The driver understands the specifications and category of. • Signal Aspect: The signal aspect is the appearance of a signal as viewed from the direction of an approaching train قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ دلالة الإشارة: دلالة الإشارة هي شكل الإشارة كما تتم رؤيتها من اتجاه القطار المقترب			
d) The driver understands the specifications and category of. • Signal Significance: The information that is given by a signal aspect قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ أهمية الإشارة: المعلومات المعطاة من قبل دلالة الإشارة			

7.1.2 Location of Signals مواقع الاشارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and category of; • Stationary signals and trackside signals are normally located on the right side of the track • Hand signals must be given from the right hand side of the line in the direction of movement unless otherwise agreed between the train driver and the person giving the hand signal قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ أ. غالبا، تثبت الاشارات الثابتة واشارة جانب السكة على الجانب الايمن من السكة ب. يجب ان تعطى الاشـــارات اليدوية من الجانب الايمن من الخط باتجاه الحركة الا اذا تم الاتفاق بين قائد القطار والشخص المعني باعطاء الاشارات اليدوية.		

7.1.3 Direction of Travel اتجاه السفر

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and category of. • When a train is running in the “DOWN” direction, it is running from West to East (Riyadh to Dammam) • When a train is running in “UP” direction, it is running from East to West. (Dammam to Riyadh) • Bi-directional travel: ➢ The signaling system can provide for bi-directional operations over the same track قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ أ. عند تشغيل القطار في اتجاه "إلى الأسفل"، يسير القطار من الغرب إلى الشرق (الرياض الى الدمام) ب. عند تشغيل القطار في الاتجاه "UP" "إلى الأعلى"، يسير القطار من الشرق إلى الغرب. (الدمام إلى الرياض) ت. ثنائية اتجاه السفر: يمكن ان يوفر نظام الإشارات التشغيل بكلا الاتجاهات على نفس السكة		

7.1.4 Begin and End of Signalised Speed Restrictions بداية ونهاية قيود السرعة عبر نظام الاشارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and category of. • If a signal requires a reduction in speed, the reduced speed must be reached, when the head end of the train or shunting unit has reached the signal concerned. • If a signal allows running at a higher speed, the higher speed is permitted only after the last axle from the last vehicle of the train or shunting unit has passed the point from which the higher speed is permitted. قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ إذا كانت دلالة الإشارة تشير الى تخفيض السرعة، يجب التوصل إلى السرعة المشار اليها، عند إقترب مقدمة القطار أو وحدة المناورة من الإشارة المعنية. إذا كانت دلالة الإشارة تسمح بزيادة السرعة، يُسمح بزيادة السرعة فقط في حالة تجاوز اخر محور من عجلات آخر متحركة سكة من القطار او وحدة المناورة النقطة المسموح فيها زيادة السرعة .		

7.1.5 Point Zone منطقة المحولة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and category of. The point zone is defined as follows: • The beginning of a point zone is the main signal that authorises the movement • The end of a point zone is located: at the next main signal in case of an entry / intermediate signal or at the last point of the station • If at the end of a point zone a higher speed is allowed, the higher speed is permitted only after the last axle from the last vehicle of the train has passed the next main signal or the last point of the station or a branch line. قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ تعرف منطقة المحولة على النحو التالي: أ. بداية منطقة المحولة هي الإشارة الرئيسية التي تصرح الحركة ب. تقع نهاية منطقة المحولة: - عند الإشارة الرئيسية التالية في حالة الدخول/ الإشارة الوسطية أو - عند المحولة الأخيرة من المحط اذا كان من المسموح زيادة السرعة بعد نهاية منطقة المحولة، يسمح بزيادة السرعة بعد مرور المحور الأخير من عجلات متحركة السكة الأخيرة من القطار عن الإشارة الرئيسية التالية أو المحولة الأخيرة من المحطة أو الخط الفرعي.		

7.2 Signal Marker and Post Sign مؤشر الإشارة واللافتات

7.2.1 Signal Identification Plate لافتة تعريف الإشارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and category of. • The signal identification plate is a reflecting white plate with black letters placed on the pole of light signals • It is the unique identifier for main, distant and shunting signals • Signal plates must be used to give the exact position in case of a written order or reports to the CTC قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ أ. لافتة تعريف الإشارات هي لافتة عاكسة بيضاء بأحرف سوداء يتم وضعها على عمود الإشارات الضوئية ب. هي المعرف الوحيد للإشارات الرئيسية وإشارة المسافة وإشارة المناورة ت. يجب استخدام لافتات الإشارات لإعطاء المكان الدقيق في حالة وجود أمر خطي أو تقارير إلى مركز المراقبة والتحكم		
b) Signal plates explanation: • The first line shows the station number • The second line consists of letters and a unique number • “S” means shunting signal • “D” means main signal in the direction towards Dammam (Down) • “DD” means distant signal in the direction towards Dammam (Distant Down) • “U” means main signal in the direction towards Riyadh (Up) • “DU” means distant signal in the direction towards Riyadh (Distant Up) **تفسير لافتات الإشارات:** **أ. يبين السطر الأول رقم المحطة** **ب. يتكون السطر الثاني من الحروف ورقم فريد من نوعه** - "S" تعني إشارة مناورة - "D" تعني إشارة رئيسية في الاتجاه نحو الدمام (أسفل) - "DD" تعني إشارة مسافة في الاتجاه نحو الدمام (اشارة المسافة أسفل) - "U" تعني إشارة رئيسية في الاتجاه نحو الرياض (إلى الأعلى) - "DU" تعني إشارة مسافة في الاتجاه نحو الرياض (اشارة مسافة ، إلى الأعلى)		

7.2.2 Allocation Marker

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and category of. Allocation Marker. • Signals which could be allocated to several tracks are fitted with an Allocation Marker. The arrow points to the track which is related to the signal • The arrow is placed below the related light signal or track-side signal قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ مؤشر التخصيص أ. يتم تثبيت الإشارات التي يمكن أن تخصص لعدة سكك من خلال مؤشر التخصيص. بحيث يشير السهم إلى السكة المرتبطة بالإشارة ب. يتم وضع السهم أسفل الإشارة الضوئية أو إشارة جانب السكة المعنية		

7.2.3 Post Signs لافتات عامود الاشارة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Post Signs. • A light signal at which a train must stop or if the signal is unlit or shows an undefined signal indication, is marked with a post sign • Depending on the light signal, the post sign specifies the behaviour required by the train driver if the signal is unlit or the aspect is undefined قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ أ. يتم تعليم الاشـــارة بلافتة معلقة على عمود الاشـــارة الضـــوئية التي يجب أن يتوقف عندها القطار او إذا كانت الإشارة غير مضيئة أو تظهر مؤشر إشارة غير معروف ب. اعتمادا على الإشارة الضوئية، تحدد اللافتة سلوك قائد القطار الذي يجب اتباعه إذا كانت الإشارة غير مضيئة أو الدلالة غير معرفة			
b) White-Red-White Post Sign • Aspect: A vertical, rectangular, reflecting white-red-white board, which is placed on the pole of the signal • Significance: STOP for all movements if the light signal is unlit or the aspect is undefined **الاسم : لافتة الأبيض والاحمر والابيض** **الدلالة :** لافتة عمودية مستطيلة عاكسة باللون الأبيض والاحمر والابيض يتم وضعها على عمود الإشارة **الأهمية :** إيقاف لجميع الحركات إذا كانت الإشارة الضوئية غير مضيئة أو الدلالة غير معرفة			
c) White-Yellow-White Post Sign • Aspect: A vertical, rectangular, reflecting white-yellow-white board, which is placed on the pole of the signal • Significance: If the light signal is unlit or the aspect is undefined, expect a STOP - Signal on the following signal **الاسم : لافتة الأبيض والأصفر والأبيض** **الدلالة :** لافتة عمودية مستطيلة عاكسة باللون الأبيض والاصفر والابيض، يتم وضعها على عمود الإشارة **الأهمية :** إذا كانت الإشارة الضوئية غير مضيئة أو الدلالة غير معرفة، توقع إشارة قف "STOP " على الإشارة التالية			
d) Yellow-Post Sign • Aspect: A vertical, rectangular, reflecting yellow board, which is placed on the pole of the signal • Significance: Repeater Signal – due to visibility conditions a repeater signal can be installed to repeat the signal aspect from the previous signal **الاسم : لافتة الاشارة الصفراء** **الدلالة :** لافتة عمودية مستطيلة عاكسة باللون الاصفر، يتم وضعها على عمود الإشارة **الأهمية :** اشارة تكرير - بسبب ظروف الرؤية يمكن تركيب مكرر الإشارة لتكرار دلالة الإشارة السابقة			
e) White-Blue-White Post Sign • Aspect: A vertical, rectangular, reflecting white–blue-white board, which is placed on the pole of the signal • Significance: Stop for shunting movements if the signal is unlit or the signal aspect is not defined **الاسم :** لافتة الأبيض والأزرق والأبيض **الدلالة :** لافتة عمودية مستطيلة عاكسة باللون الأبيض والأزرق والأبيض، يتم وضعها على عمود الإشارة **الأهمية :** توقف لحركات المناورة إذا كانت الإشارة غير مضيئة أو دلالة الإشارة غير معرفة			

f) White Cross
- A white cross in the form of an “X” which is placed over the signal aspect
- The signal is invalid (not in use)

الاسم : المصلب الأبيض

الدلالة : مصلب أبيض في شكل "X" يوضع على دلالة الإشارة

الأهمية : الإشارة ملغية

7.2.4 Main and Distant Signals (FP) (FP) الإشارات الرئيسية وإشارات المسافة

Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
Assessment Ref	

Competence Criteria

a) The driver understands the specifications and categories of.
Main and Distant Signals.
- Main signals indicate whether a train is authorised to enter the next track section
- Distant signals indicate which signal aspect is to be expected at the next main signal
- Main and distant signals apply to train movements
- The signal FP 0 (STOP) applies to all movements
- Main signals are used as entry signals, exit signals, intermediate signals and block signals
- Main signals can show at least the aspect “STOP” and are equipped with a White-Red-White Post Sign
- Stand-alone distant signals can show at least the aspect “Expect STOP”. They cannot show the aspect “STOP”. Stand-alone distant signals are equipped with a White-Yellow-White Post Sign
- Signals that combine the function of main and distant signals (combination signal) can at least show the aspects “STOP” and “Expect STOP”. They are equipped with a White-Red-White Post Sign plus a White-Yellow-White Post Sign
- Distant signals are generally installed in the braking distance in front of the applicable main signal
- For sighting purposes all trains, shunting units and maintenance vehicles should stop approximately 5 to 10 metres in front of a signal at danger

قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛
الإشارات الرئيسية وإشارات المسافة

أ. تبين الإشارات الرئيسية ما إذا كان مسموح للقطار دخول قطاع السكة التالي

ب. تشير إشارات المسافة إلى دلالة الإشارة المتوقعة على الإشارة الرئيسية التالية

ت. تسري الإشارات الرئيسية وإشارات المسافة على حركات القطار

ث. تسري إشارة FP 0 (قف) على جميع الحركات

ج. وتستخدم الإشارات الرئيسية كإشارات دخول، وإشارات الخروج، وإشارات وسطية وإشارات القطاع

ح. تشير الإشارات الرئيسية دلالة "قف" على الأقل وهي مجهزة بلافتة ذات اللون الابيض والاحمر والابيض

خ. تشير اشارات المسافة المستقلة "توقع التوقف" على الاقل. لا يمكن أن تشير الى "توقف". تم تجهيز اشارات المسافة المستقلة بلافتة باللون الأبيض والأصفر والابيض

د. يجب على الاشارات التي تجمع بين وظيفة الاشارة الرئيسية واشارة المسافة (اشارة الجمع) ان تشير الى "التوقف" و "توقع التوقف" على الاقل. تم تجهيز اشارات الجمع بلافتة باللون ابيض – احمر- ابيض و ابيض-اصفر-ابيض

ذ. بشكل عام، يتم تثبيت إشارات المسافة في مسافة الفرملة قبل الإشارة الرئيسية التابعة لها

ر. لأغراض الرؤية يجب أن تتوقف جميع القطارات ووحدات المناورة ومركبات الصيانة ما يقرب من 5 إلى 10 متر قبل إشارة رغم وجود الخطر

b) Signal FP • Signal aspect – 1 red Light • Signal significance – STOP for all movements **الاسم : FP 0** **الدلالة :** ضوء أحمر واحد **الأهمية :** توقف لجميع الحركات			
c) Signal FP 1 • Signal aspect – 1 green Light • Signal significance – Move at scheduled speed (for train movements only) **الاسم : FP 1** **الدلالة :** ضوء أخضر واحد **الأهمية :** التحرك بالسرعة المجدولة (لحركة القطار فقط)			
d) Signal FP 2 • Signal aspect – 1 green light vertical above 1 yellow light • Signal significance – Move at a maximum speed of 30 KPH in the point zone (for train movements only) **الاسم : FP 2** **الدلالة :** ضوء أخضر واحد عمودي فوق ضوء أصفر **الأهمية :** التحرك بسرعة أقصاها 30 كم / الساعة في منطقة المحولة (لحركة القطار فقط)			
e) Signal FP 10 • Signal aspect – 1 yellow light • Signal significance – Move at scheduled speed (for train movements only) but be prepared to STOP at the next main signal **الاسم : FP 10** **الدلالة :** ضوء أصفر واحد **الأهمية :** التحرك بالسرعة المجدولة (لحركة القطار فقط)، وتوقع التوقف على الإشارة الرئيسية التالية			
f) Signal FP 12 • Signal aspect – 1 flashing yellow light • Signal significance - Move at scheduled speed (for train movements only) but be prepared to have to reduce speed to 30 KPH at the next main signal **الاسم : FP 12** **الدلالة :** وميض واحد للضوء الأصفر **الأهمية :** التحرك بالسرعة المجدولة (لحركة القطار فقط)، وتوقع تخفيض السرعة إلى 30 كم الساعة على الإشارة الرئيسية التالية			
g) Signal FP 20 • Signal aspect – 2 yellow lights in vertical line • Signal significance - Move at a maximum of 30 KPH in the point zone (for train movement only) and expect STOP at the next main signal **الاسم : FP 20** **الدلالة :** ضوئان اصفران في خط عامودي **الأهمية :** التحرك بسرعة أقصاها 30 كم / الساعة في منطقة المحولة (لحركة القطار فقط)، وتوقع التوقف عند الإشارة الرئيسية التالية			

7.2.5 Inviting Signal (IS) (IS) إشارة الدعوة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Inviting Signals. • A train must stop in front of an unlit or red signal and the train driver must report his location to the train controller in the CTC • The train controller must not give an inviting signal before the train has stopped in front of the main signal • The train controller must inform the train driver that he will receive an inviting signal at his current main signal • The inviting signal is valid until the last axle of the last rail vehicle has passed the next main signal • If a train stops between the inviting signal and the next main signal the inviting signal is still valid after restart قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ إشارة الدعوة أ. يجب على القطار أن يتوقف أمام الإشـارة غير المضـيئة أو الحمراء ويجب على قائد القطار الإبلاغ عن مكان وجوده إلى المتحكم بالقطار في مركز المراقبة والتحكم ب. يجب على المتحكم بالقطار أن لا يعطي إشارة الدعوة الا بعد توقف القطار أمام الإشارة الرئيسية ت. يجب على المتحكم بالقطار إبلاغ قائد القطار انه سوف يتلقى إشارة دعوة عند الإشارة الرئيسية الحالية عنده ث. إشارة الدعوة صالحة حتى اجتياز المحور الأخير من متحركة السكة الأخيرة الإشارة الرئيسية التالية ج. إذا توقف القطار بين إشارة الدعوة والإشارة الرئيسية التالية تكون إشارة الدعوة لا تزال سارية المفعول بعد إعادة التشغيل		
b) IS 1 – Inviting Signal • Signal aspect – 1 white light on a separate signal arm on the right-hand side of the black rectangular signal plate of an entry signal • Signal significance - Permission to pass a red or unlit main signal with maximum 30 KPH and run “ON SIGHT AND AT CAUTION” (for train movement only) **الاسم : IS 1 إشارة الدعوة** **الدلالة :** ضـوء أبيض واحد على ذراع منفصـل للإشـارة، مثبتة على الجانب الأيمن من لوحة الإشـارة السـوداء المستطيلة الخاصة بإشارة الدخول **الأهمية :** تصريح لعبور إشارة حمراء أو إشارة غير مضيئة رئيسية بسرعة أقصاها 30 كم / الساعة والمسير عبر استخدام النظر مع توخي الحذر (لحركة القطار فقط)		

7.2.6 Light Signals for Shunting (SH) (SH) الإشارات الضوئية للمناورة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Light Signals for Shunting. • Light signals for shunting can stop or allow shunting movements. • Light signals for shunting that can show signal SH 0 “STOP for shunting movement” are equipped with a White-Blue-White Post Sign • When several shunting units stop in front of the shunting signal or approach it, the permission for shunting is only valid for the first unit with Signal SH 1. It must be indicated for each shunting unit separate • If the indication of a shunting signal changes to STOP before the front of the shunting unit has passed by it, this STOP aspect has to be obeyed قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ الإشارات الضوئية للمناورة أ. يمكن لإشارات المناورة الضوئية ايقاف أو السماح بحركات المناورة.		

ب. تم تجهيز إشارات المناورة الضوئية التي يمكن أن تظهر إشارة SH 0 "توقف لحركة المناورة" مزودة بلافتة باللون الأبيض والأزرق والأبيض ت. عند توقف أكثر من وحدة مناورة أمام إشارة المناورة أو الاقتراب منها، يكون تصريح المناورة صالح فقط لأول وحدة مناورة مع الإشارة SH1. وينبغي الإشارة إليها لكل وحدة مناورة منفصلة ث. إذا تحولت إشارة المناورة إلى إشارة قف قبل مرور الجزء الأمامي من وحدة المناورة، لابد من إطاعة هذه دلالة التوقف			
b) SH 0 – Inviting Signal • Signal aspect – 1 blue light with White-Blue-White Post Sign • Signal significance - STOP for shunting movement **الاسم : SH 0** **الدلالة :** ضوء أزرق واحد مع لافتة باللون الأبيض والأزرق والأبيض **الاهمية :** توقف لحركات المناورة			
c) SH 1 - on Shunting Signal • Signal aspect – 1 blue light with White-Blue-White Post Sign • Signal significance - Shunting movement is allowed to proceed **الاسم : SH 1** على إشارة المناورة **الدلالة :** ضوء أبيض واحد مع لافتة باللون الأبيض والأزرق الابيض **الأهمية :** يسمح بمتابعة حركة المناورة			
d) SH 1 on a Main Signal • Signal aspect – 1 red light and one white light in a vertical line combined with a White-Red-White Post Sign • Signal significance – 1. STOP for train movements 2. Shunting movement is allowed to proceed *On main signals, the SH 1 (white light) overrides the STOP aspect for shunting movements only **الاسم : SH 1** على الإشارة الرئيسية **الدلالة :** ضوء أحمر وضوء أبيض واحد في خط عمودي مع لافتة باللون الأبيض والاحمر والابيض **الأهمية :** 1. توقف حركات القطار 2. يسمح لحركات المناورة بمتابعة المسير عند الإشارات الرئيسية، إشارة SH 1 (الضوء الأبيض) يهيمن على اشارة التوقف وذلك لحركات المناورة فقط			

7.2.7 Signals for Level Crossing (LC) (LC) إشارات تقاطع الطرق مع السكة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories for. Signals for Level Crossing. • Signals for level crossings are positioned in front of level crossings equipped with barriers and road signals or only with road signals • Protection signals are situated directly in front of the level crossing. Protection signals are equipped with a White-Red-White Post Signs • Supervision signals are positioned in front of the protection signals at the beginning of the braking distance. Supervision signals are equipped with a White-Yellow-White Post Signs • Due to visibility conditions, a supervision repeater signal can be installed between the Level Crossing Supervision Signal and the Level Crossing Protection Signal. Supervision repeater signals are equipped with Yellow Post Signs • To pass signal LC 0 and, if applicable, to secure the level crossing, the train driver must receive a written order (OIF) from the train controller قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **إشارات تقاطع الطرق مع السكة**			

أ. يتم تثبيت إشارات تقاطع الطرق مع السكة أمام تقاطع الطرق مع السكة المجهزة بحواجز وإشارات الطرق أو بإشارات الطرق فقط ب. تثبت إشارات الحماية أمام تقاطع الطرق مع السكة مباشرة. إشارات الحماية مجهزة بلافتة باللون الأبيض والاحمر والابيض ت. تثبت إشارات الإشراف أمام إشارات الحماية في بداية مسافة الفرملة. إشارات الإشراف مجهزة بلافتة باللون الأبيض والأصفر والأبيض ث. ونظرا لظروف الرؤية، يمكن تركيب مكرر إشارة الإشراف بين إشارة الإشراف على تقاطع الطرق مع السكة وإشارة حماية تقاطع الطرق مع السكة. إشارة مكرر إشارة الإشراف مجهزة بلافتة باللون الأصفر ج. لعبور إشارة LC 0، إن وجد، يجب على قائد القطار الحصول على أمر خطي (نموذج التعليمات التشغيلية) من المتحكم بالقطار لتأمين تقاطع الطرق مع السكة، (راجع 1.3.8 التشغيل والأمور التقنية غير الإعتيادية)			
b) LC 0 – Level Crossing Protection Signal • **Signal aspect** – 1 red light in a yellow rectangular frame • **Signal significance** – STOP at the level crossing, receive a written order to pass the signal and, if applicable, to secure the level crossing **الاسم : LC 0** - إشارة حماية تقاطع الطرق مع السكة **الدلالة :** ضوء أحمر واحد في إطار مستطيل أصفر **الأهمية :** قف عند تقاطع الطرق مع السكة، تلقى أمر خطي لعبور الإشارة، وإن وجدت ،لتأمين تقاطع الطرق مع السكة			
c) LC 1 – Level Crossing Protection Signal • **Signal aspect** – 1 green light in a yellow rectangular frame • **Signal significance** – Proceed at scheduled speed – level crossing is secured **الاسم : LC 1 - إشارة حماية تقاطع الطرق مع السكة** **الدلالة :** ضوء أخضر واحد في إطار مستطيل أصفر **الأهمية :** المتابعة بالسرعة المقررة - تقاطع الطرق مع السكة مؤمن			
d) LC 10 – Level Crossing Supervision Signal • **Signal aspect** – 1 orange light in a yellow rectangular frame • **Signal significance** – Expect STOP (LC 0) at the next signal. Level crossing is not activated **الاسم : LC 10 - إشارة الإشراف على تقاطع الطرق مع السكة** **الدلالة :** ضوء برتقالي واحد في إطار مستطيل أصفر **الأهمية :** توقع الوقوف (LC 0) على الإشارة التالية. لم يتم تفعيل تقاطع الطرق مع السكة			
e) LC 11 – Level Crossing Supervision Signal • **Signal aspect** – 1 flashing orange light in a yellow rectangular frame • **Signal significance** – Expect STOP (LC 0) at the next signal. Level crossing is activated but not secured **الاسم :** LC 11 - **إشارة الإشراف على تقاطع الطرق مع السكة** **الدلالة :** وميض ضوء برتقالي واحد في إطار مستطيل أصفر **الأهمية :** توقع الوقوف (LC 0) على الإشارة التالية. تم تفعيل تقاطع الطرق مع السكة ولكن غير مؤمن			

7.2.8 Track-Side Signals اشارات جانب السكة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories for. Track-side Signals • Track-side signals always have one fixed indication to inform the train driver • Track-side signals are permanently or temporarily installed, and they are generally positioned beside the track. If a track needs to be protected, the track side signal must be positioned in the middle of the track قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **اشارات جانب السكة** أ. تدل اشارات جانب السكة الى مفهوم واحد فقط لابلاغ قائد القطار ب. تثبت إشارات جانب السكة بشكل دائم أو مؤقت وأنها عادة ما تكون بجانب السكة. إذا كانت السكة تحتاج إلى الحماية، يجب تثبيت إشارة جانب السكة في منتصف السكة			
b) Point Zone Speed Restriction Signal • Point zone speed restriction signals are for speed restrictions in the point zone only • The displayed speed restriction is valid for the point zone إشارة تقييد السرعة ضمن منطقة المحولة أ. إشارة تقييد السرعة ضمن منطقة المحولة هي قيود السرعة فقط في منطقة المحولة ب. تقييد السرعة المعروض صالح في منطقة المحولة			
c) Begin of Point Zone Speed Restriction • **Signal aspect** – A triangular black plate with the tip pointing upwards and with a reflecting white frame and a reflecting white number in the middle • **Signal significance** – Maximum speed of 30 KPH in the point zone **الاسم** : **بداية تقييد السرعة ضمن منطقة المحولة** **الدلالة** : لافتة سوداء بشكل مثلث اسود ذات رأس مدبب من الاعلى مع إطار أبيض عاكس ورقم أبيض عاكس في الوسط **الأهمية** : السرعة القصوى هي 30 كم في الساعة في منطقة المحولة			

7.2.9 Speed Restriction Signals (SR) (SR) إشارات تقييد السرعة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories for. Speed Restriction Signals (SR) • Speed restriction signals inform the train driver about a reduced maximum speed in a certain area of the mainline or in the station • Speed restriction caution signals are generally installed at the braking distance before the beginning of a speed restriction • In addition to the speed restriction signals, the train driver must be informed about the speed limits by line speed guideline (permanent speed restriction) or by written movement order (temporary speed restriction) • Shunting units must respect the speed restriction if the speed limit is below the maximum shunting speed of 30 KPH قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **إشارات تقييد السرعة** أ. تقوم إشارات تقييد السرعة بإبلاغ قائد القطار عن انخفاض السرعة القصوى في منطقة معينة على الخطوط الرئيسية أو في المحطة ب. عادة يتم تثبيت الإشارات التحذيرية لتقييد السرعة في مسافة الفرملة قبل بداية تقييد السرعة			

ت. بالإضافة إلى إشارات تقييد السرعة، يجب إبلاغ قائد القطار حول حدود السرعة عبر استخدام دليل سرعة الخط (سرعة الخط الدائمة) أو بأمر حركة خطي (تقييد سرعة مؤقت) ث. يجب على وحدات المناورة احترام تقييد السرعة إذا كان الحد الأقصى للسرعة هو أقل من الحد الأقصى لسرعة المناورة والتي هي 30 كم في الساعة			
b) SR 1 - Speed Restriction Caution Signal • **Signal aspect** – A rectangular yellow reflecting plate with a black frame and a black number in the middle • **Signal significance** – Expect a speed restriction at the next signal. Reduce the schedule speed according to the displayed speed **الاسم : SR 1- الإشارة التحذيرية لتحديد السرعة** **الدلالة :** لافتة صفراء مستطيلة الشكل عاكسة، بإطار أسود ورقم أسود في الوسط **الأهمية :** توقع تحديد للسرعة عند الإشارة المقبلة. تخفيض السرعة المجدولة وفقا للسرعة المشار إليها			
c) SR 2 - Beginning of Speed Restriction • **Signal aspect** – A rectangular black plate with a reflecting white frame and a reflecting white number in the middle • **Signal significance** – Maximum speed is valid until the end of the speed restriction signal (SR 3) or until another speed restriction signal (SR2) **الاسم : SR 2 - بداية قيود السرعة** **الدلالة :** لوحة سوداء مستطيلة الشكل مع إطار أبيض عاكس ورقم أبيض عاكس في الوسط **الأهمية :** السرعة القصوى المشار اليها في اللافتة سارية المفعول حتى نهاية إشارة قيود السرعة (SR 3) أو حتى إشارة قيود السرعة الأخرى (SR2)			
d) SR 3 - End of Speed Restriction • **Signal aspect** – A rectangular black plate with a reflecting white frame crossed by a reflecting diagonal white line • **Signal significance** – End of speed restriction, when the last axle of the train has passed the signal **الاسم : SR 3 - نهاية قيود السرعة** **الدلالة :** لافتة سوداء مستطيلة الشكل مع إطار أبيض عاكس يجتازها خط أبيض قطري عاكس **الأهمية :** نهاية حدود السرعة، عند اجتياز المحور الأخير من القطار للإشارة			

7.2.10 Track Protection Signal (TP) (TP) إشارة حماية السكة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Track Protection Signals (TP) • Protection signals are used to protect a certain track section against movements • The protection signals must be positioned in the middle of the track and placed at both ends of track section unless it is a dead-end track • On the main line, the TP must be installed approximately 100 meters before the related track section • The TP-signal is used: 1. As a temporary stop sign, which marks a point where trains or shunting units must stop 2. To mark the end of a dead-end track (e.g. at the buffer stop) قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **إشارة حماية السكة** أ. تستخدم إشارات حماية السكة لحماية قسم معين من السكة من الحركات ب. يجب تثبيت إشارات الحماية في منتصف السكة ووضعها على طرفي مقطع السكة إلا إذا كانت السكة بنهاية مسدودة. ت. يجب تثبيت إشارة حماية السكة (TP) على الخط الرئيسي، قبل 100 مترا من مقطع السكة المراد حمايته ث. يتم استخدام إشارة حماية السكة (TP): **1.** كإشارة قف مؤقتة، والتي تشير إلى النقطة التي يجب فيها وقوف القطارات أو وحدات المناورة **2.** للإشارة إلى سكة بنهاية مسدودة (مثال: عند مخفض الصدمات)		
b) TP – Track Protection Signal • **Signal aspect** – A reflecting rectangular red plate with a white frame • **Signal significance** – Stop for all movements **الاسم : TP - إشارة حماية السكة** **الدلالة :** لافتة حمراء مستطيلة عاكسة مع إطار أبيض **الأهمية :** إيقاف جميع الحركات		

7.2.11 Waiting Signal إشارة الإنتظار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Waiting Signals • The Waiting Signal is installed on tracks without interlocking system • The Waiting-Signal is used: 1. To protect the main line in a yard or station 2. To mark the boundary between the areas of two train controllers (e.g. CTC and marshalling yard) • Shunting units and incoming trains from the mainline must STOP in front of the signal and request verbal permission from the relevant train controller to pass the waiting signal • Before the train controller gives the permission to the train driver, he needs the agreement of the other train controller قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **إشارة الإنتظار** أ. يتم تثبيت إشارة الإنتظار على السكك دون نظام الربط الأوتوماتيكي للقطارات ب. تستخدم إشارة الإنتظار: **1.** لحماية الخط الرئيسي في الساحة أو المحطة **2.** لتشير الى الحدود بين منطقتين للمتحكمين بالقطار (مثال : مركز المراقبة والتحكم و ساحة الفرز)		

ت. يجب على وحدات المناورة والقطارات القادمة من الخط الرئيسي التوقف أمام الإشارة وطلب تصريح شفهي من المتحكم بالقطار ذات الصلة لعبور إشارة الإنتظار ث. قبل إعطاء المتحكم بالقطار الإذن لقائد القطار، فإنه يحتاج الى موافقة المتحكم بالقطار الآخر			
b) Waiting Signal • **Signal aspect** – A reflecting rectangular red plate with a reflecting white frame and a reflecting white letter "W" in the middle. • **Signal significance** – Stop for shunting movements and train movements. Wait for verbal permission from the train controller to continue the movement **الاسم :** إشارة الإنتظار **الدلالة :** لافتة حمراء مستطيلة عاكسة مع إطار أبيض عاكس وحرف "W" أبيض عاكس في الوسط. **الأهمية :** التوقف لحركات المناورة وحركات القطار. الإنتظار للحصـــول على إذن شـــفهي من المتحكم بالقطار لمتابعة الحركة			

7.2.12 Limit of Shunt Signal اشارة حدود المناورة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Limit of Shunt Signals • The limit of shunt signal is installed on the entrance track of a station in front the back side of the entry signal • Shunting beyond the limit of shunt signal is only allowed if the train controller has given a written order (OIF) قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **اشارة حدود المناورة** أ. تثبت إشارة حدود المناورة على سكة مدخل المحطة على الجانب الخلفي من إشارة الدخول ب. لا تسمح حركات المناورة بعد إشارة حدود المناورة إلا إذا أعطى المتحكم بالقطار أمر خطي (نموذج التعليمات التشغيلية)		
b) Limit Of Shunt Signal • **Signal aspect** – A half round white board with the black text "Stop for Shunting" • **Signal significance** – Shunting movements beyond this board are not allowed **الاسم : إشارة** حدود المناورة **الدلالة :** لافتة نصف دائرية بيضاء مع نص أسود "حدود المناورة" **الأهمية :** لا يسمح لحركات المناورة بعد هذه الافتة		

7.2.13 Level Crossing Track Side Signs إشارات جانب السكة لتقاطع الطرق مع السكة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Level Crossing Track Side Signs قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **إشارات جانب السكة لتقاطع الطرق مع السكة**		
b) LC 12 - Level Crossing Activation Sign • **Signal aspect** – A yellow reflecting triangular plate with the tip pointing upwards and with a black frame and the black letters “LC” • **Signal significance** – Indication of the location of activation elements for the level crossing **الاسم : LC 12 – إشارة تفعيل تقاطع الطرق مع السكة** **الدلالة :** لوحة ثلاثية الأطرف صفراء عاكسة مع طرف المثلث يشير إلى الأعلى ومع إطار أسود والحروف السوداء "LC" **الأهمية :** بيان موقع عناصر تفعيل تقاطع الطرق مع السكة		
c) LC 13 - Level Crossing Sign • **Signal aspect –** A rectangular yellow reflecting plate with a black frame and the black letters “LC” plus the level crossing number • **Signal significance –** Indication of the location of a level crossing with the related designation **الاسم : LC 13 – إشارة تقاطع الطرق مع السكة** **الدلالة :** لوحة صفراء مستطيلة الشكل عاكسة بإطار أسود والحروف السوداء "LC" بالإضافة إلى رقم تقاطع الطرق مع السكة **الأهمية :** بيان موقع تقاطع الطرق مع السكة مع التسمية ذات الصلة		

7.2.14 Horn Sign إشارة الجرس الثقيل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Horn Signs • The horn must be activated for at least 4 seconds • The horn must be activated one-time only unless in the case of an emergency قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **إشارة الجرس الثقيل** أ. يجب تشغيل الجرس الثقيل لمدة 4 ثوان على الأقل (راجع TS1) ب. يجب تشغيل الجرس الثقيل لمرة واحدة فقط إلا في حالة الطوارئ		
b) LC 12 - Horn Sign • **Signal aspect** – A rectangular black plate with a white horn and a white frame • **Signal significance** – Activate the horn **الاسم : إشارة الجرس الثقيل** **الدلالة :** لوحة سوداء مستطيلة الشكل مع بوق أبيض وإطار أبيض **الاهمية :** تشغيل الجرس الثقيل		

7.2.15 Fouling Point مؤشر السماحية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Fouling Point • Fouling point is located between two converging tracks • When rail vehicles must stop or must be stabled before the location of a point or intersection of a track, it must stop before the fouling point قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **مؤشر السماحية** أ. يقع مؤشر السماحية بين نقطة تلاقى السكك ب. اذا وجب على متحركات السكة الوقوف أو الإصطفاف قبل موقع أو نقطة تقاطع السكك، يجب أن تتوقف قبل مؤشر السماحية		
b) Fouling Point **Signal aspect –** A red-and-white striped bar located on the ground between the two tracks **Signal significance –** The point up to which a track may be occupied when tracks join each other **الاسم : مؤشر السماحية** **الدلالة :** شريط مقلم باللونين الأحمر والأبيض الموجود على الأرض بين السكتين **الاهمية :** النقطة التي يسمح لحدها إشغال السكة عند تلاقي السكك		

7.2.16 Kilometre Sign إشارة الكيلومتر

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Kilometre signs • Kilometre signs are positioned a distance of 1 Km beside the main line قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **إشارة الكيلومتر** يتم وضع إشارة الكيلومتر عند مسافة 1 كيلومتر بجانب الخط الرئيسي		
b) Kilometre Sign • **Aspect –** A white board with black numbers that mentions the current position • **Significance –** Indication of the line kilometre **الاسم : إشارة الكيلومتر** **الدلالة :** لوحة بيضاء مع أرقام سوداء التي تشير الى الموقع الحالي **الأهمية :** الاشارة الى الكيلومتر على الخط		

7.2.17 Point Position Signals إشارات وضعية المحولة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The driver understands the specifications and categories of. Point Position Signals قائدي القطار يفهم المواصفات والفئات من ؛ **إشارات وضعية المحولة**		
b) Point Straight On • **Aspect** – A white round disc and a blue or a green round reflector • **Significance** – Point is in straight on position **الاسم : المحولة بوضعية الاستقامة** **الدلالة :** قرص أبيض وعاكسة زرقاء أو خضراء مستديرة **الأهمية :** المحولة في وضعية الاستقامة		
c) Point in Diverting Position • **Aspect –** A red arrow indicating the direction of the diverting point position and a red round reflector • **Significance –** Point is in left/right diverting position **الاسم : المحولة بوضعية التفرع** **الدلالة :** سهم أحمر يشير إلى اتجاه التفرع وعاكسة حمراء مستديرة **الأهمية :** المحولة في وضعي التفرع اليسار / اليمين		

7.3 Hand Signals الإشارات اليدوية

7.3.1 Receiving and Giving Signals تلقي وارسال الاشارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Staff members who give or display signals must have the proper equipment which must be in good condition and ready to use (e.g. hand lamps) يجب ان يتم تزويد الموظفين المعنين لاعطاء اشارات او عرض الاشارات اليدوية بمعدات مناسبة تفي بالغرض و يجب ان تكون هذه المعدات بحالة جيدة وجاهزة للاستعمال (مثال: مصباح يدوي).		
b) Looking for signals • To recognize and follow signals correctly, staff members must: ➢ Always be on the lookout for signals ➢ Comply with the intent of the signal ➢ React on the safe side, if they are not definitely sure about the meaning of a signal or if the signal may be intended for other trains or locomotives (react to the safe side assumption of the signal aspect with the highest possible safety, usually: stop) النظر الى الاشارات للتعرف على الاشارة و اتباعها بشكل صحيح، يجب على الموظفين اتباع التالي : - الانتباه الدائم للاشارات - الالتزام بمعنى الاشارة - دائما اخذ منطلق السلامة عند ردة الفعل،اذا كان الموظفين غير متأكدين من معنى الاشارة أو كانت الاشارة المعطاة لقطار أخر او لقاطرة أخرى (اخذ منطلق السلامة لمفهوم الاشارة لاعلى احتمالية للسلامة، عادة ما تكون ردة الفعل هي: التوقف)		

c) Signals used by staff

To give clear signals during the day and at night, the staff must:

- During the day:
  - Use the correct hand signal and the correct colour of a flag or lights
  - Use day signals from sunrise to sunset
- At night:
  - Use the correct colour of reflective flags or lights
  - Use night signals from sunset to sunrise or when day signals cannot be seen clearly

الاشارات المستعملة من قبل الموظفين

يجب على الموظفين اتباع الآتي لكي يتمكنوا من اعطاء اشارات واضحة في النهار والليل:

(ب1) خلال النهار:

- استعمال الاشارة اليدوية الصحيحة واللون الصحيح من الأعلام أو الاضواء.
- استعمال اشارات النهار ابتداءا من شروق الشمس حتى غروبها

(ب2) اثناء الليل:

- استعمال الألوان الصحيحة من الاعلام العاكسة أو الاضواء
- استخدام اشارات الليل ابتداءا من غروب الشمس حتى شروقها او عند عدم استطاعة رؤية اشارات النهار بشكل واضح

7.3.2 Hand Signals for Shunting Movements (SM) (SM) الاشارات اليدوية لحركات المناورة

Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
Assessment Ref	

Competence Criteria

a) Hand Signals for Shunting Movements

- Hand signals for shunting are used where fixed shunting signals or the train radio are unavailable or impractical
- Hand signals for shunting can be performed by using the arms, coloured flags or signal lamps
- During night hours or during low visibility, a signal lamp must always be used. The signal lamp used to perform hand signals must be capable of displaying red and white lights clearly
- A hand signal must be displayed clearly and unambiguously to the train driver from:
- The trackside on the right-hand side in the direction of travel; or
- As agreed with the shunter
- The train driver must stop the movement if the hand signal is not clearly recognisable or ambiguous

الاشارات اليدوية لحركات المناورة

أ. تستخدم إشارات اليد للمناورة في حالة عدم وجود إشارات المناورة الثابتة أو راديو القطار غير متوفر أو عاطل عن العمل

ب. يمكن تأدية إشارات اليد للمناورة باستخدام الذراعين والأعلام الملونة أو المصابيح اليدوية

ت. خلال ساعات الليل أو عند انخفاض مستوى الرؤية، يجب دائما استخدام الإشارة الضوئية اليدوية. يجب أن تكون الإشارة الضوئية اليدوية المستخدمة لأداء الإشارات اليدوية قادرة على عرض أضواء حمراء وبيضاء بشكل واضح

ث. يجب أن يتم عرض الإشارة اليدوية بوضوح إلى قائد القطار من:

- على الجهة اليمنى على جانب السكة في اتجاه السفر، أو
- كما تم الإتفاق عليه مع المناور

ج. يجب على قائد القطار أن يوقف الحركة إذا كانت إشارة اليد غير معروفة أو غير واضحة

b) Signal Name: SM 1 - Move Forward • **Signal Aspect Day:** - Move your extended arm straight up and down • **Signal Aspect Night**: - Move your white lamp straight up and down • **Signal Significance:** - Drive in the direction of the shunter **الاسم : SM 1 - تحرك إلى الأمام** **الدلالة في النهار :** حرك ذراعك الممدودة بشكل مستقيم إلى الأعلى والأسفل **الدلالة في الليل :** حرك مصباحك الأبيض بشكل مستقيم إلى الأعلى والأسفل **الأهمية :** قم بالقيادة في اتجاه المناور			
c) Signal Name: SM 2 - Move Backwards • **Signal Aspect Day:** - Move your extended arm in several circles • **Signal Aspect Night**: - Move your white lamp in several circles • **Signal Significance:** - Drive in the direction away from the shunter **الاسم : SM 2 -** تحرك إلى وراء المناور **الدلالة في النهار :** حرك ذراعك الممتدة بشكل دائري لعدة مرات **الدلالة في الليل :** حرك مصباحك الأبيض بشكل دائري لعدة مرات **الأهمية :** قم بالقيادة في الإتجاه الآخر بعيدا عن المناور			
d) Signal Name: SM 3 - STOP • **Signal Aspect Day:** - Swing your extended hand from left to right over the ground • **Signal Aspect Night**: - Swing your white lamp from left to right over the ground • **Signal Significance:** - Stop the movement **الاسم : SM 3 - قف** **الدلالة في النهار :** أرجح يدك الممدودة من اليسار إلى اليمين فوق الأرض **الدلالة في الليل :** أرجح مصباحك الأبيض من اليسار إلى اليمين فوق الأرض **الأهمية :** إيقاف حركة			
e) Signal Name: SM 4 – Short press for decoupling • **Signal Aspect Day:** - Clap your hands with straight arms in front of your shoulder • **Signal Aspect Night**: - Clap your hands with a white lamp in one hand straight army in front of your shoulder • **Signal Significance:** - Push shortly for decoupling **الاسم : SM 4 -** ادفع لفصل الربط **الدلالة في النهار :** التصفيق بيديك مع الذراعين الممدودتان أمام كتفك **الدلالة في الليل :** التصفيق بيديك مع مصباح أبيض في اليد مع الذراعين الممدودتان أمام كتفك **الأهمية :** ادفع لفترة قصيرة لفصل الربط			
f) Signal Name: SM 5 – Slow Down • **Signal Aspect Day:** - Hold your arm straight up • **Signal Aspect Night**: - Hold your arm straight with a white lamp up in your hand • **Signal Significance:** - Slow down/reduce speed of the shunting movement **الاسم : SM 5 –** أبطئ الحركة **الدلالة في النهار :** إرفع ذراعك إلى الأعلى **الدلالة في الليل :** إرفع ذراعك إلى الأعلى مع مصباح أبيض في يدك **الأهمية :** قم بتخفيض السرعة/ بتخفيض سرعة حركة المناورة			

7.3.3 Hand Signals for Brake Test (BT) (BT) الإشارات اليدوية لفحص الفرامل

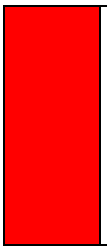
Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The BT Signals may be used for handling of the full or partial brake test يمكن استخدام إشارات فحص الفرامل (**BT**) للتعامل مع فحص الفرامل الكامل أو الجزئي			
b) Signal Name: BT 1 • **Signal Aspect Day:** - Swing both arms above your head • **Signal Aspect Night**: - Swing a lamp in a half circle several times • **Signal Significance:** - Apply the Brakes **الاسم : BT 1** **الدلالة في النهار :** ارجح ذراعيك فوق رأسك **الدلالة في الليل :** ارجح المصباح في شكل نصف دائرة عدة مرات **الأهمية :** تطبيق الفرامل			
c) Signal Name: BT 2 • **Signal Aspect Day:** - Swing one arm several times above your head • **Signal Aspect Night**: - Swing a lamp several times above your head • **Signal Significance:** - Release the Brakes **الاسم : BT 2** **الدلالة في النهار :** ارجح ذراع واحدة عدة مرات فوق رأسك **الدلالة في الليل :** ارجح مصباح عدة مرات فوق رأسك **الأهمية :** تسريح الفرامل			
d) Signal Name: BT 3 • **Signal Aspect Day:** - Hold your arm straight up • **Signal Aspect Night**: - Swing a lamp several times like a horizontal eight • **Signal Significance:** - Brakes in Order **الاسم : BT 3** **الدلالة في النهار :** ارفع ذراعك بشكل مستقيم إلى الأعلى **الدلالة في الليل :** ارجح مصباح عدة مرات وبشكل ثمانية أفقية (∞) **الأهمية :** الفرامل فعالة			

7.3.4 Emergency Hand Stop Signal الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Emergency Hand Stop Signal • An emergency hand stop signal must be given in case of danger to stop movements • The emergency hand stop signal should be given on mainline on the right-hand side of the track according to the direction of travel where it can be clearly seen • In the station, the emergency hand stop signal should be given on the platform side where it can be clearly seen • If necessary, the emergency hand stop signal can also be given from any other place in case of danger • When the train driver is faced with an emergency hand stop signal, he must: ➢ Attempt to stop before the emergency hand stop signal location and ask the staff displaying the emergency hand stop signal for the reason ➢ If it is not possible, the train driver must stop in emergency and report to the train controller his current stopping location **الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ** أ. يجب أن تعطى الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ في حال وجود خطر وذلك لايقاف الحركات ب. يجب أن تعطى الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ على الخط الرئيسي على الجانب الأيمن من السكة وفقا لاتجاه السفر حيث يمكن رؤيتها بوضوح ت. في المحطة، ينبغي اعطاء الإشـــارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ على رصـــيف المحطة حيث يمكن رؤيتها بوضوح ث. إذا لزم الأمر، يمكن اعطاء الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ من أي مكان آخر في حال وجود خطر ج. عندما يواجه قائد القطار الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ يجب عليه: - محاولة الوقوف قبل موقع الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ والإستفسار عن سبب الإشارة اليدوية - إذا لم يكن ذلك ممكنا، يجب على قائد القطار التوقف في حالات الطوارئ والتقرير للمتحكم بالقطار عن موقع توقفه الحالي			
e) Signal Name: Emergency Hand Stop Signal • **Signal Aspect Day:** - Raise and swing both arms side to side over the head quickly towards the incoming train • **Signal Aspect Night**: - Wave a red signal lamp or any other than a green one side to side over the head quickly towards the incoming train • **Signal Significance:** - Stop in emergency for all movements **الاسم : الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ** **الدلالة في النهار :** ارفع وارجح ذراعيك في كلا الجانبين فوق رأسك وبسرعة نحو القطار المقترب **الدلالة في الليل :** ارجح المصباح الأحمر أو اي لون اخر عدا اللون الاخضر في كلا الجانبين فوق رأسك وبسرعة نحو القطار المقترب **الأهمية :** إيقاف جميع الحركات لوجود طارئ			

7.3.5 Train Signals (TS) (TS) إشارات القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Train Signals (TS) • A TS 1 must be tested during the preparation. A locomotive/trainset with a defective horn is not authorised to go into operation • The head end of the train must be provided with TS 2 during darkness and under conditions of low visibility • The train end detection (TED) may replace the TS 3 of freight trains • Shunting locomotives must be provided with signal indication at all the time **إشارات القطار** أ. يجب أن يتم فحص (TS1) أثناء التجهيز. يمنع تحرك القاطرة / القطار الموحد اذا كان هنالك خلل في الجرس الثقيل ب. يجب توفير (TS 2) في نهاية مقدمة القطار أثناء الظلام وفي ظروف انخفاض مستوى الرؤية ت. يمكن لنظام الكشف عن نهاية القطار (TED) استبدال اشارة TS 3 في قطارات الشحن ث. يجب توفير اشارات لقاطرات المناورة في جميع الاوقات				
b) Signal Name: TS 1 – Warning Signal • **Signal Aspect Day:** - Sound of a horn for at least 4 seconds • **Signal Aspect Night**: - Alertness for other persons • **Signal Significance:** - one long sound **الاسم : TS 1 - إشارة تحذير** **الدلالة :** صوت الجرس الثقيل لمدة 4 ثوان على الأقل **الأهمية :** تنبيه للاشخاص				
c) Signal Name: TS 2 – Front Train Signal • **Signal Aspect Day:** - No indication • **Signal Aspect Night**: - One white light at the head end of the train • **Signal Significance:** - Train head end marker **الاسم : TS 2 - إشارة مقدمة القطار** **الدلالة في النهار :** لا دلالة **الدلالة في الليل :** ضوء أبيض واحد في نهاية مقدمة القطار **الأهمية :** مؤشر نهاية مقدمة القطار				
d) Signal Name: TS 3 - Rear End Train Signal • **Signal Aspect Day:** - No indication • **Signal Aspect Night**: - Passenger - Two red lights at day and night (CAF) • **Signal Aspect night**: - Freight - Train End Detection (TED) • **Signal Significance:** - Rear train end marker **الاسم : TS 3 - إشارة مؤخرة القطار** **الدلالة :** قطار الركاب : ضوئان باللون الاحمر في الليل والنهار (كاف) قطار الشحن : نظام الكشف عن نهاية القطار **الأهمية :** مؤشر مؤخرة القطار				
e) Signal Name: TS 4 - Shunting Locomotive Signal • **Signal Aspect:** - One white light at each end of a shunting locomotive by day and night • **Signal Significance:** - Train head end marker **الاسم : TS 4 - إشارة قاطرة المناورة** **الدلالة :** ضوء ابيض واحد على كلا طرفي قاطرة المناورة في النهار والليل **الأهمية :** مؤشر قاطرة المناورة				

f) Signal Name: TS 5 - Yellow Flag • **Signal Aspect:** - A yellow flag on all four end corners of the rail vehicle • **Signal Significance:** - Do not move or couple the rail vehicle **الاسم : TS 5 - العلم الأصفر** **الدلالة :** علم أصفر في جميع الزوايا الأربعة من متحركات السكة **الأهمية :** لا تحرك أو تربط متحركات السكة		

Unit 8: - Communication Rules قوانين الاتصالات

(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.10. Rev 4)

8.1 Radio Communication Rules قوانين إتصالات الراديو

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The following rules of conduct must be observed: • The initiator (sender) and the addressee (receiver) must be clearly identified • Speak clearly in a calm and controlled manner • Use short sentences and keep the conversation short • Words and numbers must be spelt if the quality of communication is poor • Instructions must be repeated and acknowledged to the sender by the receiver • An order must not be implemented if it is not understood properly and confirmed by the sender • Do not interrupt a communication in progress, except in case of emergency يجب إتباع قوانين السلوك التالية أ. يجب تحديد هوية طرفي الاتصال بشكل واضح (المرسل والمستقبل) ب. التحدث بشكل واضح و بأسلوب هادئ وبطريقة متحكم بها ت. استخدام الجمل القصيرة وجعل المحادثة قصيرة ث. يجب تهجئة الكلمات والارقام إذا كانت جودة الإتصال ضعيفة ج. يجب على المستقبل ان يعيد قراءة التعليمات للمرسل ويؤكد عليها ح. لا يجوز العمل بالأمر اذا لم يفهم بشكل تام أو لم يتم التأكيد عليه من قبل المرسل خ. لا يجوز مقاطعة أي عملية إتصال إلا في حالة الطوارئ		

8.1.1 Expression of Numbers التعبير عن الأرقام

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If numbers are used in a message, they must be expressed digit by digit as follows: • Train 3013 = Train – three – zero – one - three • To express a decimal number, the word “Point” will express the decimals as follows: 14.30 = One – four – point – three - zero • If one or several letters are associated to a number, the letter(s) must be spelt according to communication alphabet Signal 21D4 = Signal – two – one – delta – four أ. اذا تم استخدام الارقام في الرسالة يجب التعبير عن الارقام رقما رقما كما يلي: - القطار 3013 = قطار– ثلاثة – صفر– واحد– ثلاثة ب. للتعبير عن عدد عشري، "الفاصلة" ستعبر عن الاعداد العشرية كما يلي: - 14.30= واحد اربعة فاصلة ثلاثة صفر ت. اذا احتوى الرمز على حروف وارقام، يجب تهجئة الحروف حسب احرف الابجدية الخاصة لتوضيح الاتصال (انظر 7.1) كما يلي: - الإشارة (21D4)=		

8.1.2 Expression of Time, Date, Speed and Distance التعبير عن الوقت، التاريخ، السرعة والمسافة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Time must be expressed in local time. The 24-hours system must be used whenever stating the time. Do not use AM or PM. يجب التعبير عن الوقت باستخدام الوقت المحلي. كما يجب استخدام نظام الـــ 24 ساعة. لا يجوز استخدام نظام am أو pm			
b) Time is expressed either in hours and minutes, or digit by digit if the communication is of poor quality. Example: 00:05 o'clock = zero – zero – zero – five 12:05 o'clock = one – two – zero – five 23:05 o'clock = two – three – zero – five يعبر عن الوقت اما عن طريق الساعات والدقائق، أو كل خانة على سوى اذا كانت جودة الإتصال سيئة. مثال: أ. 00:05= صفر-صفر-صفر-خمسة. ب. 12:05= واحد-اثنان-صفر-خمسة ت. 23:05= اثنان-ثلاثة-صفر-خمسة			
c) Date must be expressed by the day and the month followed by the year (Hijri-calendar) or digit by digit if the communication is of poor quality. Example: 01.11.1434 = Zero – one – point – one – one – point – one – four – three – four يجب التعبير عن التاريخ باليوم والشهر ويتبع بالسنة (التقويم الهجري) أو كل خانة على سوى اذا كانت جودة الإتصال سيئة. مثال: • 1434/11/01 = صفر واحد نقطة واحد واحد نقطة واحد اربع ثلاث اربع.			
d) Speed is expressed in kilometre per hour. Example: 160 KPH = One – six – zero – k – p – h يجب التعبير عن السرعة بالكيلومتر بالساعة (كم/ساعة). مثال: • 160 كم/ساعة = واحد ستة صفر كم/ ساعة			
e) Distance is expressed in kilometre and meter. Example: Kilometre 101.6 = Kilometer – one – zero – one – point – six يجب التعبير عن المسافة بالكيلومتر. مثال: • 101.6 كم = واحد صفر واحد نقطة ستة كم			

8.1.3 Individual Names for Train Movements and Shunting Movements تسميات حركات القطارات وحركات المناورة:

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) To send a message, the train driver must be addressed clearly as follows: Trains with the word “Train” and the assigned train number Example: Train one - three - five - four - nine Shunting movements with the word “Shunting Movement” and the number of their locomotive Example: Shunting movement three – five - two – five يجب اعلام قائد القطار بشكل واضح عند ارسال الرسالة له كالتالي: أ. القطارات عبر استخدام كلمة "قطار" ورقم القطار المخصص مثال : - قطار: 49 345 1 ب. حركات المناورة عبر استخدام كلمة "حركة مناورة" و رقم القاطرة المستخدمة : مثال : - حركة مناورة : 3525		

8.1.4 Code Words for Radio Communication رموز إتصالات الراديو

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) In order to keep transmission time to a minimum, the following code words must be used: Go ahead — Proceed with your message Over — My transmission is finished and I expect a response Out — My transmission is finished, and no response is required Stand by — Wait, I will call back Roger — I have received and understood your message Negative — That is not correct - I do not agree Repeat — Repeat your last instruction or message to me ستستخدم الرموز التالية لتقليل وقت الاتصال: أ. **تابع** : واصل الإتصال ب. **حول** : انتهت الرسالة وانتظر رد ت. **انتهى** : انتهت الرسالة – لا داعي للرد ث. **انتظر** : انتظر سأعاود الاتصال ج. **علم** : تم تلقي واستيعاب الرسالة ح. **سلبي** : لم يمنح الاذن/غير صحيح/ لا أوافقك الرأي خ. **كرر** : كرر الرسالة أو التعليمات		

8.2 Principles for Verbal Instructions مبادئ اعطاء التعليمات شفهيا

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The sequence for issuing verbal instructions or dictating operational instructions by radio is as follows: • The train controller issues the complete instruction and should not be interrupted by the receiver • The receiver repeats the instruction back to the train controller • The train controller must confirm that the repeat is correct • In case of a wrong repeat the above process must be repeated إن تسلسل اصدار التعليمات الشفهية أو إملاء التعليمات الخطية عبر استخدام موجات الراديو على النحو التالي: أ. يُصدر المتحكم بالقطار التعليمات كاملة من غير اي مقاطعة من المستقبل. ب. يعيد المستقبل قراءة التعليمات للمتحكم بالقطار. ت. يجب ان يؤكد المتحكم بالقطار صحة الاعادة. ث. في حال كانت الاعادة خاطئة، تعاد نفس العملية من البداية.		
b) A call has to be started with the following information: • Salutation and identification (professional title, name, train number or shunting movement etc.) • Location (e.g. number of main signal) • Purpose for the call (e.g. signal failure) يجب بدء المكالمة بالمعلومات التالية: أ. التحية والإفصاح عن الهوية (المسمى الوظيفي، الإسم، رقم القطار أو حركة المناورة الخ). ب. الموقع (مثال: رقم الإشارة الرئيسية) ت. الهدف من المكالمة (مثال: عطل في الإشارة)		
c) Staff must not execute any instruction: • Which is not properly understood and confirmed by the receiver • Which is obviously does not comply with the rules, affecting safety and may lead to a risk • Which is given by unauthorised persons يمنع الموظفين تنفيذ أي تعليمات: أ. التي لم تفهم بشكل سليم ولم تؤكد من قبل المستقبل. ب. التي من الواضح انها ستؤثر على السلامة والتي قد تؤدي إلى وقوع حادث. ت. التي تعطى من قبل اشخاص غير مخولين.		
d) Phonetic Alphabet In case of a wrong repeat or poor communication quality, the important words of the instructions must be repeated by using the following alphabet for spelling: A Alpha J Juliet S Sierra B Bravo K Kilo T Tango C Charlie L Lima U Uniform D Delta M Mike V Victor E Echo N November W Whiskey F Foxtrot O Oscar X X-ray G Golf P Papa Y Yankee H Hotel Q Quebec Z Zulu I India R Romeo في حالة خطأ في الإعادة او في حالة جودة إتصال سيئة يجب إعادة الكلمات المهمة في التعليمات باستخدام الحروف التالية: غير مطبق		

8.3 Radio Voice Test فحص الراديو الصوتي

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Staff that deal with radio equipment (train on board radio and/or hand portable radio) must conduct a radio voice test with the relevant counterpart (e.g. train controller, train conductor) to verify the functionality يجب على الموظفين الذين يتعاملون مع أجهزة الراديو (جهاز الراديو في القطار أو جهاز الراديو المحمول باليد) اجراء فحص الراديو الصـوتي ويكون الفحص مع النظير المعني (مثل المتحكم بالقطار أو مشـرف القطار) وذلك للتأكد من عمله بـشكل سليم			
b) They must establish a contact with the relevant counterpart and perform a test dialogue. Example: • Train driver: “Train controller of marshalling yard, this is train driver of train 1 345 49, radio vocal test 1-2-3-3-2-1, how do you hear me? Over” • Train controller: “Train 1 345 49 this is train controller of marshalling yard, I hear you loud and clear. Over” • Train controller: Train 1 345 49 this is train controller of marshalling yard, radio vocal test 1- 2-3-3-2-1, how do you hear me? Over” • Train driver: “Train controller of marshalling yard, this is train driver of train 1 345 49, I hear you loud and clear. Over” • Train controller: “Out يجب التواصل مع النظير المعني وعمل محادثة تجريبية كالتالي: مثال: أ. قائد القطار: "المتحكم بـــالقطار في ساحات الفرز، هنا قائد القطار 49 345 1. فحص الراديو الصوتي 1 2 3 3 2 1. هل تسمعني؟ حول" ب. المتحكم بـــالقطار: "قطار49 345 1 هنا المتحكم بالقطار في ساحات الفرز. اسمعك بشكل عالٍ وواضح. حول" ت. المتحكم بـــالقطار: "قطار 49 345 1.هنا المتحكم بالقطار في ساحات الفرز. فحص الراديو الصوتي 1 2 3 3 2 1. هل تسمعني؟ حول" ث. قائد القطار: "المتحكم بالقطار في ساحات الفرز. هنا قائد القطار 49 345 1. اسمعك بشكل عالٍ وواضح. حول" ج. المتحكم بـالقطار: "إنتهى"			
c) The radio test must be done: • On commencing duty • During preparation of a locomotive or trainset • Prior to commencing shunting movements • After a battery change • When taking over a hand portable radio set whilst on duty يجب اجراء عملية فحص الراديو الصوتي: أ. قبل البدء بالعمل. ب. خلال عملية تحضير القاطرة أو القطار الموحد. ت. قبل البدء بعمليات المناورة. ث. بعد تَغيير بطارية الراديو. ج. عند استلام جهاز الراديو المحمول يدويا خلال العمل.			

8.4 Radio Failure عطل جهاز الراديو

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the radio test fails, the equipment must not be used and must be replaced. A locomotive or trainset whose train radio is not work properly may not leave the depot. The locomotive or trainset must be replaced before going into operation. لا يجوز استخدام معدات الراديو اذا حصل أي عطل في عملية فحص الراديو ويجب استبدالها. لا يجوز للقاطرات او القطارات الموحدة أن تغادر المخزن اذا كان نظام الراديو غير صـــالح للعمل. بل يجب اســتبدال القاطرات أو القطارات الموحدة قبل البدء بتشغيلها.		
b) If the train radio fails during operation, the train driver must: • Inform the train controller, that the train radio has failed and, where available, that the hand portable radio of the train conductor will be used • Perform a radio voice test with the train controller • Wait for further instruction from the train controller (see below) • In case of a total loss of radio (train radio and hand portable radio) do not exceed the speed of 80 KPH • Request to change the locomotive / trainset • Inform the train controller In case of total loss of radio system, the staff must use any other available communications device (e.g. mobile phone). يجب على قائد القطار في حال عطل الراديو اثناء التشغيل القيام بالتالي: أ. اعلام المتحكم بالقطار بإن جهاز الراديو على متن القطار قد تعطل وأن الجهاز اليدوي سيُستخدم عوضا عنه. ب. اجراء عملية الفحص الصوتي للراديو مع المتحكم بالقطار. ت. انتظار تعليمات اضافية من المتحكم بالقطار (راجع الفقرة التالية). ث. في حالة فقدان الاتصـال عبر نظام الراديو (راديو القطار و الراديو المحمول يدويا)، لا يجوز تجاوز سـرعة 80 كم/ساعة ج. طلب تغيير القاطرة /القطار الموحد ح. ابلاغ المتحكم بالقطار في حالة فقدان الاتصال عبر نظام الراديو، على الموظف المعني استخدام اي جهاز اتصالات آخر (مثال: الجوال)		

8.5 Radio Communication for the Train Driver اتصالات الراديو لقائد القطار

8.5.1 Use of Train Radio استعمال راديو القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train driver must set the train radio to the required channel and at a volume that ensures that it is always available. يجب على قائد القطار أن يضـع راديو القطار على الموجة ودرجة الصـوت المطلوبتان لضـمان ديمومة عمل راديو القطار بشكل فعال.		
b) Except in case of emergency, the train driver must not use the train radio when he has to perform a specific duty or pay attention to the driving such as: • During the braking (Stop in station/siding or in front of a signal, speed restriction etc.) • Leaving a station after a passenger stop (observing the platform) • When running on sight and with caution • While pass an Inviting-Signal (IS 1) • During coupling لا يجوز لقائد القطار (إلا في حالات الطوارئ) أن يسـتعمل راديو القطار عند قيامه بواجب معين او عند إنتباهه للقيادة مثل: أ. خلال الفرملة (التوقف في المحطة/التخزين او امام إشارة، حدود سرعة إلخ)		

ب. مغادرة محطة بعد التوقف لتحميل الركاب (مراقبة رصيف المحطة) ت. عند القيادة باستخدام النظر مع توخي الحذر ث. خلال عملية العبور من اشارة الدعوة IS 1 ج. خلال عملية الربط			
c) For all other cases, the train driver must always remain attentive to the train operation and obey the signals and speed limits while using the train radio. If the train driver is called at an unsuitable moment, the train driver may request not to be disturbed and say that he will call back. يجب على قائد القطار أن يبقى دائما على انتباه في جميع الحالات الأخرى وأن يلتزم بجميع الإشـــارات وحدود السرعات(قيود السرعة) خلال استعماله لراديو القطار. يمكن لقائد القطار أن يقطع المكالمة وان يقوم بطلب معاودة الاتصال لاحقا اذا تم طلبه في وقت غير مناسب.			

8.5.2 Identification التعريف

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train driver must clearly identify himself and establish the identity of the recipient to ensure that the message is given to the right person. Therefore, sender and receiver must identify themselves in the first instance. Example: “Train driver of train (No. xxxxxx) speaking, over يجب على قائد القطار أن يقوم بالتعريف عن نفسه بصورة واضحة وان يوضح هوية المستقبل للتأكد من ان الرسالة وصلت للشخص الصحيح المعني. لذلك يجب على المرسل والمستقبل أن يعرفوا عن أنفسهم بالبداية. مثال: "قائد قطار (قطار رقم xxx) يتكلم. حول"			

8.6 Emergency Call مكالمة الطوارئ

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Emergency calls have first priority and override other calls to and from the CTC. An emergency call is introduced by the wording “THIS IS AN EMERGENCY” An emergency call must be transmitted by the most expedient means of communication facilities available in order that the addressee (s) receive(s) the message immediately and clearly. If this method failed an alternative method must be immediately used (e.g. mobile phone). تملك المكالمات الطارئة الأولوية العظمى وتهيمن على جميع المكالمات الأخرى من وإلى مركز المراقبة والتحكم. المكالمة الطارئة تعرف بـافتتاح المكالمة بالعبارة: **"هذه حالة طوارئ".** يجب ان تنقل المكالمات الطارئة بــأفضل وسائل الإتصال المتاحة ليتلقى المستقبل الرسالة فورا وبوضوح. إذا فشلت هذه الطريقة يجب ايجاد بديل فورا (مثل الجوال).		
b) An emergency call must at least have the following content: • Leading word: “This is an emergency” • Identification • Who you are • Exact location • What has happened • Number of people injured if any • Nature of injuries to people • Immediate requirements يجب ان تحتوي المكالمة الطارئة على التالي: أ. كلمة افتتاحية: "هذه حالة طوارئ" ب. تعريف ت. من المتحدث ث. المكان بالتحديد ج. الأحداث التي حصلت ح. اعداد الإصابات (ان كان هنالك اصابات) خ. طبيعة الاصابات د. المتطلبات الفورية		
c) An emergency call must be implemented when an accident, incident or any other emergency occurs. The person initiating the emergency call must immediately contact the CTC and provide the reason and the circumstances for the emergency call. When the emergency call has been sent to the CTC, the CTC must ensure that medical and technical assistance is provided immediately if requested يجب اجراء مكالمة الطوارئ عند وقوع حادث، أو حدث عرضي أو أي حالة طوارئ. يتوجب على الشخص الذي قام بالاتصال بالافصاح على الفورعن سبب المكالمة والظروف الحالية لمركز المراقبة والتحكم. عند ايصال الرسالة الى مركز المراقبة، يتوجب على المركز توفير العناية والدعم الفني والطبي بـأسرع وقت إذا لزم الامر.		

8.7 Emergency Stop Order أمر التوقف لوجود طارئ

8.7.1 Emergency Stop Order Initiated by the Train Driver أمر التوقف للطوارئ الصادر عن قائد القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) In dangerous situations, the train driver must stop other movements unless stopping them increases the danger. يجب على قائد القطار أن يوقف الحركة في حالات الخطر الا اذا كانت عملية ايقاف القطار قد تفاقم الخطر.		
b) An Emergency Stop Order via the communication system has to be made in order to stop other trains and shunting movements and to inform the train controller. The following wording must be used: • "This is an emergency! Stop for all movements between … (station/siding) and … (station/siding)! I repeat: This is an emergency! Stop for all movements between … (station/siding) and … (station/siding)!" Here train … (number) or, • "This is an emergency! Stop for all shunting movements! I repeat: This is an emergency! Stop for all shunting movements!" Here shunting unit … (number) The train driver must stop in emergency (rapid braking), report to the train controller and follow his instructions. يجب اصدار أمر التوقف لوجود طارئ عبر استخدام نظام الإتصالات لايقاف القطارات الأخرى وعمليات المناورة ولإعلام المتحكم في القطار. يجب استخدام الجمل التالية للتحدث: أ. "هذه حالة طوارئ! يجب ايقاف جميع الحركات بين ... (محطة/تخزين) و ... (محطة/تخزين)! أكرر: هذه حالة طوارئ! يجب ايقاف جميع الحركات بين ... (محطة/تخزين) و... (محطة/تخزين)! هنا قطار ... (الرقم)" أو ب. "هذه حالة طوارئ! يجب ايقاف جميع حركات المناورة! أكرر: هذه حالة طوارئ! يجب ايقاف جميع حركات المناورة! هنا وحدة المناورة ... (رقم)" يجب على قائد القطار ان يتوقف في حالة الطوارئ (الفرامل السـريعة). وأن يبلغ المتحكم في القطار وأن يتبع تعليماته.		

8.8 Operating Instruction Form (OIF) نموذج التعليمات التشغيلية

8.8.1 Handling of Written Orders – Train Driver التعامل مع الأوامر الخطية – قائد القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Before the train driver receives a written order, he must be informed about the reason by the train controller. The train driver must stop the train before he fills in the OIF and advise the train controller of his train number and the location where he has stopped. يجب أن يتم إعلام قائد القطار بسـبب الامر الخطي من قبل المتحكم بالقطار قبل ان يقوم باسـتقبال الامر الخطي. يجب على قائد القطار أن يوقف القطار قبل أن يقوم بتعبئة النموذج وعليه أن يبلغ المتحكم بالقطار برقم وموقع توقف القطار الحالي.		
b) Each train driver must carry a number of 10 OIF-templates while on duty. If in exceptional cases the printed forms are not available, the train driver may use other kinds of paper, but he must use the same wording as in the original OIF يجب على كل قائد قطار أن يكون بحوزته 10 نماذج على الاقل اثناء عمله. في حالة عدم توفر نماذج مطبوعة وهي حالة إستثنائية يمكن للقائد أن يستخدم نوع آخر من الاوراق. لكن يجب عليه استخدام نفس الكلمات الموجودة في النموذج الأصلي.		

c) Way of Transmission:
- The train driver may receive a written order by train radio, telephone or by hand over
- If the train driver receives a hard copy of an OIF, he must read the instructions and acknowledge receipt with his name and employment number and time and signature on the last row of the OIF
- If the train driver receives the order via train radio or telephone, he must fill in the instruction on the OIF based on the train controller´s information

طريقة الارسال

1. يمكن أن يستقبل القائد التعليمات التشغيلية عن طريق راديو القطار أو الهاتف أو باليد
2. اذا استلم قائد القطار نسخة باليد من النموذج فعليه قرأته وتأكيد مفهومه وكتابة اسمه، والوقت ،والتوقيع عليه في آخر سطر في النموذج
3. إذا اســـتلم قائد القطار الامر عبر راديو القطار أو الهاتف فعليه تعبئة النموذج بالتعليمات بناءا على المعلومات المزودة من قبل المتحكم بالقطار

d) After Receiving a Written Order:
- The text of the written order must be repeated to the train controller
- The correctness of the written order must be confirmed by the train controller
- Receive the consecutive OIF number from the train controller
- Finally, the train driver and the train controller acknowledge the validity of the written order. Therefore, they exchange their names and employment number and write them down in the last row of the OIF with the current time
- The train driver must inform the train conductor in case the written order gives the authorisation to depart from a station

بعد استقبال الامر الخطي:

1. يجب على المستقبل أن يعيد قراءة الامر الخطي الى المتحكم بالقطار
2. بعد ذلك يجب التأكيد من قبل المتحكم بالقطار على صحة النص الذي تم قرائته
3. وضع واعلان رقم نموذج التعليمات التشغيلية المتوالي للأمر الخطي
4. يتم التأكيد على صـلاحية الأمر الخطي من قبل المتحكم بالقطار والمسـتقبل. لذلك يقوموا بكتابة اسـمائهم وأرقامهم الوظيفية، والوقت في آخر سطر في النموذج
5. يجب أن يكون نموذج التعليمات الفعال مرئيا على طاولة المتحكم بالقطار. وان يتم شـطبه بعد تنفيذه وتوثيقه في ملف نماذج التعليمات التشغيلية في مركز المراقبة والتحكم

e) Handling of a Written Order:
- The OIF must be visible in the driving cab for the train driver until the end of its validity
- If the leading locomotive changes or another train driver takes over before the operational instruction is fulfilled, the OIF must be handed over to the other train driver
- After executing, written orders must be crossed out, handed to the Track Crew Supervisor and archived in the Train Crew Office.

التعامل مع الأوامر الخطية

1. يجب أن يكون نموذج التعليمات الفعال مرئيا لقائد القطار في داخل حجرة (كابينة) القطار حتى نهاية صلاحيته
2. إذا تم تبديل القاطرة او قائد القطار قبل الانتهاء من التعليمات التشـغيلية يجب تسـليم النموذج إلى القائد الآخر
3. يجب شطب وتوثيق النموذج بعد تنفيذه في قسم قادة القطارات

f) Cancelation of a Written Order

- The train controller may cancel a written order as follows:
  - Before the train controller may cancel the written order, he must establish the current position of the relevant train
  - The written order is invalid if the train controller contacts the train driver via train radio and authorises the train driver to withdraw the written order by crossing it out
  - Afterwards the train driver must reconfirm to the train controller that he has crossed out the OIF
  - Finally, the train driver and train controller must note the invalidity of the OIF on the back of the form with the following wording:

Written order cancel: xxxx (name of the train controller)

Contact via train radio at: xxxx (date and time).

Name: xxxx (train driver / train controller)

الخطي إلغاء الامر

يمكن للمتحكم بالقطار إلغاء الامر الخطي كما يلي:

1. يجب على المتحكم بالقطار طلب موقع القطار المعني قبل إلغاء الامر الخطي
2. يعتبر الامر الخطي غير فعال إذا اتصل المتحكم بالقطار مع قائد القطارعن طريق راديو القطار وسمح له بشطب الامر
3. يجب على قائد القطار بعد ذلك تأكيد الامر للمتحكم بالقطار بأن الامر قد شطب
4. اخيرا، يجب على المتحكم بالقطار وقائد القطار أن يؤكدوا عدم الصلاحية للنموذج خلف الورقة بالكلمات التالية:

"الامر الخطي الملغي: xxxx (إسم المتحكم بالقطار)

"اتصال عن طريق راديو القطار عند: xxxx (التاريخ والوقت)

الإسم: xxxx (قائد القطار/ المتحكم بالقطار)

Unit 9: - Braking Rules قوانين الفرامل

(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.11. Rev 4)

9.1 Types of Braking/Brake أنواع الفرملة/ الفرامل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Rapid Braking Rapid braking is applied by the emergency position of the driver's brake valve. Thereby the brake pipe pressure will be quickly reduced to 0 psi/bar and the brakes are applied with maximum brake force in the shortest possible time **الفرملة السريعة** يتم تفعيل الفرملة السريعة من العلامة المحددة ضمن تدريج الفرامل السريعة (وضعية الخطر) في صمام فرامل القائد. ولذلك يتم انخفاض ضغط الهواء في أنبوب الفرامل سريعا إلى 0 باوند لكل انش مربع / بار عندها يتم تفعيل قوة الفرامل الى حدها الأقصى بأقل وقت ممكن.			
b) Emergency Braking The emergency brake is applied not by the operation of the driver's brake, but by emergency brake devices like emergency valves, emergency cocks or handles generally (referred to as the automatic brake). The brake force is the same as in rapid braking. **فرامل الطوارئ** لا يتم تفعيل فرامل الطوارئ عبر استخدام صمام فرامل القائد، بل عبر استخدام أجهزة فرامل الطوارىء مثل: صمامات الطوارئ، مقابض أو محابس الطوارئ (التي تسمى بالفرامل التلقائية (الأتوماتيكية)). تشبه قوة فرامل الطوارئ قوة الفرامل السريعة.			
c) Forced Service Braking Forced service braking is applied in case of exceeding the maximum train speed. A service brake is applied automatically by on-board safety systems (e.g. ETCS) to bring the speed down to the maximum allowed train speed. **فرامل الخدمة الإجبارية** يتم تفعيل فرامل الخدمة الإجبارية في حالة تجاوز سرعة القطار القصوى. يتم تفعيل فرامل الخدمة تلقائيا من قبل أنظمة السلامة على متن القطار(مثال: النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات) لتخفيض السرعة والوصول الى السرعة القصوى المسموح بها.			
c) Forced Braking d) Forced braking is a brake applied without driver's brake valve. It may be caused by: • On-board safety systems in certain rail vehicles (e.g. automatic vigilance device (AVD) • Separated brake hoses / pipes • Train separation The brake force applied is the same as in a rapid braking. **الفرامل الإجبارية** تفعل الفرملة الاجبارية دون صمام فرامل القائد. وقد تكون بسبب: أ. نظم السلامة على متن القطار في بعض متحركات السكة (مثال: جهاز التحقق من اليقظة التلقائي/ جهاز رجل الميت). ب. فصل في خراطيم/أنابيب الفرامل ت. فصل القطارات قوة الفرامل المفعلة هي نفسها كقوة الفرامل السريعة.			

e) Parking Brake A parking brake is a manually operated brake independent of the air brake system on rail vehicles used for stabling those vehicles in a safe manner. Parking brakes may be hand brakes or spring- loaded brakes. **فرامل الاصطفاف** هي فرامل تشغل يدويا مستقلة عن نظام فرامل الهواء الموجودة في متحركات السكة. تستخدم في عملية اصطفاف تلك المتحركات بطريقة آمنة. ممكن ان تكون هذه الفرامل يدوية او فرامل الاحمال الزنبركية			
f) Straight Air Brake When braking with the straight air brake (independent brake), the air brake of the operated vehicle is controlled directly. **الفرامل الهوائية المباشرة** يتم التحكم بفرامل الهواء للمتحركات الشغالة بشكل مباشر عبر استخدام الفرامل الهوائية المباشرة (الفرامل المستقلة).			
g) Dynamic Brake Dynamic brakes can be used separately from the air brakes or combined with the air brakes. **الفرامل المتحركة (الديناميكية)** يمكن استخدام الفرامل المتحركة (الديناميكية) بشكل منفصل عن فرامل الهواء أو بشكل مشترك معها.			
h) Direct-release Brake Direct-release brakes cannot gradually decrease the braking efficiency. Only a slight pressure increase in the main brake pipe after a preceding braking will move all control valves to the release position. All brakes of the respective vehicles release completely. The disadvantage of direct-release brake is that it is exhaustible and loses the brake performance. **الفرامل المحررة بشكل مباشر** لا يمكن للفرامل المحررة بشكل مباشر أن تقلل من فعالية الفرملة تدريجيا. زيادة الضغط الطفيف فقط في أنابيب الفرامل الرئيسية بعد الفرملة السابقة ستنقل كافة صمامات التحكم لوضعية التحرير. جميع الفرامل من متحركات السكة المعنية يتم تحريرها تماما. ومن سيئات الفرامل المحررة بشكل مباشر هو أنها تستنزف وتفقد أداء الفرامل.			
i) Brake with graduated Release Brakes with graduated release can gradually decrease the braking performance. This brake is not exhaustible and will not lose the brake efficiency. **فرامل التحرير المتدرج** يمكن للفرامل ذات التحرير المتدرج التقليل التدريجي من أداء الفرملة. هذه الفرامل لا تستنزف ولا تخسر فعالية الفرامل.			

9.2 Brake Tests فحوصات الفرامل

9.2.1 Types of Brake Tests انواع فحوصات الفرامل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) There are two main types of brake tests: • Full brake test • Partial brake test Special versions of partial brake tests are: ➢ Driver´s cab brake test ➢ Simplified brake test for passenger cars The circumstances where these are used and the needed test steps to perform the brake tests are described below. The sequence of work and testing steps are mandatory. Brake tests can be performed manually or with the help of testing equipment. هناك نوعان رئيسيان من فحوصات الفرامل: أ. فحص الفرامل الكلي ب. فحص الفرامل الجزئي. هناك أنواع خاصة لفحص الفرامل الجزئي وهي: - فحص فرامل حجرة (كابينة) القيادة - فحص الفرامل المبسط لعربات الركاب الظروف لإستخدام خطوات الفحص اللازمة لأداء فحص الفرامل مشروحة في الفقرة التالية. تسلسل الخطوات أثناء العمل والفحص إجبارية. يمكن إجراء فحص الفرامل يدويا أو عبر استخدام معدات الفحص.		
b) Manual brake test means: All necessary steps will be performed by hand and obviously checked during the status inspection فحص الفرامل اليدوي يعني: - سيتم البدء بإجراء جميع الخطوات اللازمة يدويا وفحصها بشكل واضح خلال فحص الحالة.		
c) Brake test using testing equipment means: All necessary steps will be performed by the train driver from his cab and the results of the checks are displayed on a monitor (e.g. CAF-trains) الفحص عبر استخدام معدات الفحص يعني: - سـيتم البدء بإجراء جميع الخطوات اللازمة من قبل قائد القطار في حجرة (كابينة) القيادة، ويتم عرض نتائج الفحوصات التي اجريت على الشاشة (مثال: قطارات كاف).		

9.2.2 Communication during Brake Tests الإتصلات أثناء فحص الفرامل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Communication during brake tests may be done by: • Verbal orders and messages • Voice communication via radio communication system • Brake test signals BT1, BT2 and BT3 The indications that result from the brake test must be clearly visible to the brake test examiner. يمكن إجراء الإتصلات أثناء فحص الفرامل عن طريق: أ. الأوامر والرسائل الشفهية ب. الإتصال الشفهي من خلال نظام اتصالات الراديو ت. الإشارات BT1 - BT2 - BT3 (راجع 1.3.9 كتاب الإشارات)		

يجب أن تكون الإشارات الناتجة عن فحص الفرامل واضحة لمنفذ فحص الفرامل.			
b) If radio communication system is used: • The brake test examiner (sender) must always use the train or shunting number to communicate with the brake test operator (usually the train driver) • The announcement of the message " Train number. XXXXXX Brake in Order" via radio communication systems is permitted only if the conditions are adequate for an unequivocal transmission • Each order or message must be repeated اذا تم استخدام نظام الراديو للاتصال: أ. يجب على فاحص الفرامل (المرسل) استخدام رقم القطار أو رقم المناورة للتواصل مع مشغل فحص الفرامل (عادة قائد القطار) ب. يسمح فقط إعلان الرسالة "الفرامل في الوضعية السليمة للقطار رقم xxxxxx" عبر استخدام الراديو، إذا كانت الظروف ملائمة تماما لتقديمها ت. يجب إعادة كل أمر أو رسالة			

9.2.3 Securing of Rail Vehicles During Brake Tests تأمين متحركات السكة أثناء فحوصات الفرامل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) During a brake test, rail vehicles must be secured with the straight air brake of the leading vehicle, drag shoes or hand brakes to prevent any unintended movements. If hand brakes are used to prevent the unintended movement of rail vehicles, the brake of those vehicles must be checked in a subsequent simplified brake test. يجب تأمين متحركات السكة أثناء فحص الفرامل عبر استخدام الفرامل الهوائية المباشرة والتي تتواجد في متحركة السكة الرائدة (التي في المقدمة)، ودعامات عجلات القطار أو الفرامل اليدوية لتجنب الحركات غير المقصودة. إذا تم استخدام الفرامل اليدوية لتجنب الحركات غير المقصودة في متحركات السكة، يجب فحص فرامل تلك المتحركات عبر فحص مبسط للفرامل لاحقا.			

9.3 Braking During Operation الفرملة أثناء عملية التشغيل

9.3.1 Vehicle Brake Preparation Prior to the Commencement of a Journey إعداد فرامل متحركات السكك قبل بدء الرحلة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The preparation must be performed during the normal technical preparation prior to the commencement of a journey according to the specific manuals of the vehicles concerned. يجب أن يتم تنفيذ أعمال الإعداد خلال الإعداد الفني العادي قبل البدء بالرحلة وفقا لأدلة متحركات السكة المعنية.			
b) The work must be performed by the train driver. He is responsible for its proper execution. يجب أن يتم تنفيذ العمل من قبل قائد القطار. انه مسؤول عن تنفيذ الاعمال بالطريقة الصحيحة.			
c) Before the first movement, the train driver must perform a functional test of the driver´s brake valve. During the functional test, he must check the function of the brake valve being used for the train or shunting operation by observing of the indicators in the driver's cab.			

قبل البدء بالحركة الأولى، يجب على قائد القطار إجراء فحص وظيفي لصـــمام فرامل قائد القطار. خلال الفحص الوظيفي، يجب عليه فحص وظيفة صـــمام الفرامل المســـتخدم لتشـــغيل القطار أو عمليات المناورة عبر مراقبة المؤشرات في حجرة (كابينة) القائد.			

9.3.2 Handling with Brakes التعامل مع الفرامل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The train driver monitors the brakes during operation while observing the pressure indicators and displays. The main brake pipe must have a regular pressure level of • Vehicle according to AAR standard ➢ 90 psi / 6.2 bar for passenger trains ➢ 80 psi / 5.5 bar for freight trains • Vehicle according to UIC standard 5 bars يقوم قائد القطار بمراقبة الفرامل أثناء التشغيل كما يقوم بمراقبة مؤشرات ضغط الهواء والشاشات. يجب أن يكون ضغط الهواء في أنبوب الفرامل الرئيسي المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأمريكية 90 باوند لكل إنش مربع / 6.2 بار لقطارات الركاب 80 باوند لكل إنش مربع / 5.5 بار لقطارات الشحن المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأوروبية 5 بار			
b) The pressure of the main air supply should be approximately • Vehicle according to AAR standard ➢ 140 psi / 9.7 bar • Vehicle according to UIC standard 10 bars وضغط الهواء في أنبوب تزويد الهواء الرئيسي بمستوى يقارب المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأمريكية 140 باوند لكل إنش مربع / 9.7 بار لقطارات الركاب المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأوروبية 10 بار			
c) All service and full-service braking during movements should be performed smoothly يجب اجراء عملية فرملة الخدمة وفرملة الخدمة القصوى أثناء الحركات بسلاسة.			
d) During the train operation the service brakes shall start with a brake pipe pressure reduction at the first brake step of • Vehicle according to AAR standard ➢ psi / 0.7 bar • Vehicle according to UIC standard 0.5 bar To fill the main brake pipe and release the brakes, the driver's brake valve must be placed in the release position يجب تفعيل فرامل الخدمة لقطارات الشحن وذلك بتخفيض ضغط الهواء في أول خطوة للفرملة بمقدار المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأمريكية 10 باوند لكل إنش مربع / 0.7 بار المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأوروبية 0.5 بار يجب استخدام وضع التحرير لصمام فرامل القائد من أجل تعبئة أنبوب الفرامل وتحرير الفرامل			

9.3.3 Use of Direct-release Brake استخدام التحرير المباشر للفرامل:

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) While operating trains with the direct-release brake, the train driver has to consider that only a slight pressure increase in the main brake pipe after a preceding brake application will release the brakes of the respective wagons completely. The releasing of the brakes can only be stopped by renewed braking. The brake performance will be reduced if the brakes are repeatedly applied and released over a short period. عندما تشغل القطارات بالتحرير المباشر للفرامل، يجب على قائد القطار أن يأخذ بالحسبان أن زيادة طفيفة في ضغط الهواء في أنبوب الفرامل الرئيسي.قبل تفعيل الفرامل ستحرر فرامل العربة التالية بالكامل. من الممكن ايقاف عملية تحرير الفرامل فقط عن طريق استئناف استعمال الفرامل من جديد. وسيحصل انخفاض في أداء الفرامل إذا تم تفعيل وتحرير الفرامل بشكل متكرر خلال فترة قصيرة.			
b) ATTENTION! The direct-release brake can exhaust the system and therefore the brake force will be lost. **تنبيه: التحرير المباشر للفرامل قد يفرغ الهواء من النظام، وبالتالي يمكن أن يفقد قوة الفرامل!**			
c) Unfavourable Circumstances: The train driver should expect a reduced friction coefficient between wheel and rail in case of: • Commencement of rainfall after extended dry periods • Moisture on track sections beside industrial plants • Dirty and oily rails In these cases, the train driver must consider extending his braking distance. The braking should be started earlier to avoid dangerous situations (e.g. signal passed at danger). الظروف غير المواتية: يجب على قائد القطار أن يتوقع انخفاض معامل الاحتكاك بين العجلات والسكك الحديدية في حالة: أ. بدء هطول الأمطار بعد فترات الجفاف الطويلة ب. الرطوبة على أجزاء السكة بجوار المنشآت الصناعية ت. سكك قذرة وزيتية في هذه الحالات، يجب على قائد القطار إطالة مسافة الفرملة. يجب البدأ في الفرملة مسبقا لتجنب المواقف الخطيرة (مثل: تجاوز خطر لإشارة توقف).			
d) If the train driver determines that the brake performance is too low to stop the train within the required distance, he must apply a rapid brake until the train stops. إذا قرر قائد القطار أن أداء الفرامل منخفض جدا لإيقاف القطار ضمن حدود المسافة المطلوبة، يجب عليه تفعيل الفرامل السريعة حتى يتوقف القطار.			
e) If the reason for the rapid braking is removed, the train driver should not release the rapid brake before all brakes are applied to avoid jerks in the train. إذا تم التخلص من سبب الفرملة السريعة ، يجب على قائد القطار ان لا يحرر الفرامل السريعة قبل أن يتم تفعيل جميع الفرامل لتفادي الهزات في القطار.			

9.3.4 Use of the Dynamic Brake استخدام الفرامل الديناميكية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) While braking to stop the train, the air brake and dynamic brake may be combined together. Thereby the train driver should start with a low braking level until all brakes within the train are applied. Afterwards he may increase the performance of the dynamic brake. أثناء الفرملة لإيقاف القطار، من الممكن دمج فرامل الهواء مع الفرامل الديناميكية. ولهذا، يجب على قائد القطار البدء بتدريج منخفض للفرملة حتى يتم تفعيل جميع الفرامل في القطار. بعد ذلك، من الممكن أن يزيد أداء الفرامل الديناميكية.			
b) To reduce the speed of the train the train driver should give the priority to the dynamic brake. لتخفيض سرعة القطار، يجب على قائد القطار إعطاء الأولوية للفرامل الديناميكية.			
c) If the train driver detects locomotive wheel slip, he must reduce the brake performance of the dynamic brake until the wheels of the locomotive rotate again. إذا لاحظ قائد القطار انزلاق في عجلات القاطرة، يجب عليه التقليل من أداء الفرامل الديناميكية حتى تدور عجلات القاطرة مرة أخرى.			

9.3.5 Use of the Straight Air Brake استخدام فرامل الهواء المباشرة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The straight air brake (independent brake) may be used: • During shunting movements • To secure stabled or parked trains on tracks with gradients • Running light locomotives. من الممكن استخدام فرامل الهواء المباشرة (الفرامل المستقلة): أ. أثناء حركات المناورة ب. لتأمين القطارات المصطفة على السكك ذات الميلان ت. حركة القاطرات الخفيفة			
b) The use of the straight air brake together with air brake of the train is not permitted. لا يسمح باستخدام الفرامل المباشرة مع فرامل الهواء في القطار.			

9.3.6 Driver´s Cab Change, Securing of Trains تغير حجرة (كابينة) القيادة، تأمين القطارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) When there is a change of driver's cab on trainsets, trains with driving trailer or multiple locomotive units, a full-service brake with the driver's brake valve which must be locked according to the vehicle manual afterwards is required to prevent unintended movements. عندما يكون هناك تغير لحجرة (كابينة) القيادة في القطارات الموحدة ، وقطارات ذي وحدات قيادة على الطرف الاخر، أو عدة قاطرات، يجب تفعيل فرامل الخدمة الى الحد الاقصى عبر استخدام صمام فرامل القائد الذي يجب أن يكون مغلق وفقا لدليل المركبة وذلك لتجنب الحركات غير المقصودة.			
b) Before the train driver leaves the driver´s cab, he must check the pressure-gauge needle to check that the brakes have been applied. In all other cases (e.g. for coupling, troubleshooting or brake test), the train must be secured additionally with the application of the parking brake or hand brake. قبل مغادرة قائد القطار حجرة (كابينة) القيادة، يجب عليه تفقد مؤشر ضغط الهواء للتأكد من أنه تم تفعيل الفرامل.			

في الحالات الأخرى (مثال: عمليات الربط، وآلية استكشاف الأخطاء، أو فحص الفرامل) يجب، تأمين القطار بشكل إضافي عبر تفعيل فرامل الإصطفاف والفرامل اليدوية.			
c) The manuals for the operation of these rail vehicles may have other or additional conditions included. من الممكن أن تتضمن كتيبات تشغيل متحركات السكة شروط أضافية.			

9.3.7 Trains with several Driver's Cabs القطارات متعددة حجرات القيادة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The brakes of a train must be operated by the driver's brake valve in the leading driver´s cab. The brake valves in the other cabs must be put in the neutral/handle-off position and locked according to the vehicle manual. يجب تفعيل فرامل القطار عبر استخدام صمام فراملالقائد في حجرة القيادة الرائدة (التي في المقدمة) أما صمامات الفرامل في الحجرات الأخرى يجب أن توضع في الوضعية المحايدة (الخمود) / الوضعية المغلقة والمقفلة وفقا لدليل المركبة.			
b) The brake valves of straight air brakes in the non-used driver´s cabs must be put in the release position to avoid the uncontrolled application of the brakes. يجب تحرير صمامات الفرامل المباشرة لحجرات القيادة غير المستعملة لتجنب تفعيل الفرامل غير المتحكم به.			
c) The manuals for the operation of these rail vehicles may have other or additional conditions included. من الممكن ان تحتوي كتيبات التشغيل لمتحركات السكك تلك على شروط أخرى			

9.3.8 Lines on falling Gradient الخطوط على الميلان (المنحدر)

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) On mainlines with falling gradients, the train driver should apply the brakes continuously without exceeding the permitted maximum speed. Although it should be noted that direct-release brakes will not reduce the braking capability. يجب على قائد القطار تفعيل الفرامل بشكل مستمر دون تجاوز السرعة القصوى المسموح بها على الخطوط الرئيسية ذات الميلان المنحدر. مع هذا، يجب لفت الإنتباه أن التحرير المباشر للفرامل لن يخفض قدرة الفرامل.			
b) Before entering longer falling gradients the train driver must check the functionality of the brakes by applying a service brake. If the train driver becomes aware that the brakes are not performing as they should, he must stop the train immediately and carry out a full brake test which is mandatory. قبل الدخول إلى الميلان المنحدر الأطول، يجب على قائد القطار التأكد من وظيفة الفرامل من خلال تفعيل فرامل الخدمة. إذا أدرك قائد القطار أن الفرامل لا تعمل كما يجب، يجب عليه ايقاف القطار فورا وإجراء فحص الفرامل الكلي وهذا إلزامي.			
c) At the end of the falling gradient, the train driver has to ensure that all the brakes on the train have been released. في نهاية المنحدر، يجب على قائد القطار التأكد من أن جميع الفرامل في القطار قد تم تحريرها.			

9.3.9 Braking in Case of an Emergency الفرملة في حالة الخطر

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) In case of an emergency, a train or a shunting movement must be stopped immediately by application of the rapid brake or an emergency brake. If possible, the train driver should use the dynamic brake to support the air brake application. If several drivers' cabs are occupied, all train drivers must react immediately. في حالة الطوارئ، يجب ايقاف جميع حركات القطارات وحركات المناورة عبر تفعيل الفرامل الســـريعة أو فرامل الطوارىء. إذا كان ذلك ممكنا، يجب على قائد القطار استخدام الفرامل الديناميكية لدعم تفعيل فرامل الهواء إذا كانت هناك عدة حجرات قيادة مشغولة، يجب على جميع قائدي القطارات التفاعل فورا.			
b) In running light movement, the train driver should use the straight air brake (independent brake), because it is normally faster. يجب إستخدام الفرامل المباشرة (المستقلة) في حالة الحركات الخفيفة لأنها اسرع.			
c) During emergency braking activated by the automatic train control system the train driver must support an emergency brake by rapid brake application في حالات تفعيل فرامل الطوارئ من قبل النظام التلقائي للتحكم بالقطار، يجب على قائد القطار دعم فرامل الطوارئ عبر تفعيل الفرامل السريعة.			
d) In cases where a loss of air pressure has been detected, the train driver must perform a leakage test. • He must therefore look the driver´s brake valve according to the vehicle manual for a short time (not more than 10 seconds). • If the brakes will apply or there is a strong speed reduction, the train driver must support the brake application by a rapid brake application. في حالات فقدان ضغط الهواء، يجب على قائد القطار إجراء فحص التسريب. لذلك، يجب عليه وضع مقبض صمام الفرامل في وضعية الاغلاق (لمدة لا تزيد عن 10 ثواني) وفقا لكتيب المتحركة. إذا كان سيتم تفعيل الفرامل أو كان هناك انخفاض قوي للسرعة، يجب على قائد القطار دعم تفعيل الفرامل من خلال تفعيل الفرامل السريعة.			
e) After stopping the train, the train driver should put the driver's brake valve in the release position so that any leaks can be detected by listening for the sounds of the air. صمام فرامل في وضعية التحرير كي يتم تحديد التسريب من خلال بعد إيقاف القطار، يجب وضع الاستماع إلى صوت الهواء المتدفق.			
f) The train should be secured against unintended movements by using the straight air brake or parking brake if necessary. يجب تأمين القطار من الحركات غير المقصودة عبر استخدام الفرامل المباشرة أو فرامل الإصطفاف إذا لزم الأمر.			

9.4 Shunting Movements حركات المناورة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Before using the air brake, a check must be made to ensure that is functioning correctly. The proper function must be checked. Newly coupled wagon or wagon groups need a partial brake test. قبل استعمال فرامل الهواء، يجب إجراء فحص للتأكد من عمل الفرامل بشكل صحيح. العربات التي تم ربطها جديدا تحتاج لفحص الفرامل الجزئي.			

b) To improve the quality of train handling and to avoid the impact of high longitudinal compressive forces during braking, the train driver must consider the following: • In principle the train driver should start braking as early as possible with a low brake force • If wagons are connected to the main brake pipe, the train driver must use the driver's brake valve for braking. After all connected brakes apply, the train driver can increase the brake force step by step • Small speed reductions can be done by using the straight air brake • The train driver should avoid rapid braking except in the case of an emergency. لتحســـين جودة التعامل مع القطارات ولتجنب تأثير القوى الضـــاغطة الطولية العالية أثناء الفرملة، يجب على قائد القطار: أ. البدء بفرامل الخدمة باسرع وقت ممكن بقوة فرامل قليلة ب. يجب على قائد القطارالفرملة عبر استخدام صمام فرامل القائد اذا كانت العربات متصلة بأنبوب الفرامل الرئيسي. بعد تفعيل جميع الفرامل المتصلة، يمكن زيادة قوة الفرملة خطوة - خطوة ت. من الممكن تقليل السرعة عبر استخدام الفرامل المباشرة. ث. يجب على قائد القطار تجنب الفرامل السريعة إلى حدها الأقصى إلا في حالات الطوارىء			
c) When connecting a shunting locomotive to a locomotive hauled train or trainset, the driver's brake valve of the inactive driver´s cab must be put in the neutral / handle-off position and locked. عند ربط قاطرة المناورة مع قاطرة اخرى مرتبطة بقطار او قطار موحد، يجب وضع صمام فرامل القائد في حجرة (كابينة) القيادة غير المفعلة في وضعية المحايدة /الخمود وإغلاقها.			
d) During shunting movements in track maintenance and construction areas all rail vehicles must be coupled with the main brake pipe and all usable brake must be available. خلال حركات المناورة داخل مناطق صيانة السكة وفي المناطق الانشائية يجب ربط جميع متحركات السكة بأنبوب الفرامل الرئيسي ويجب أن تكون جميع الفرامل صالحة للاستعمال.			
e) At least 80% of the brakes must be functioning. يجب أن تكون على الأقل 80٪ من الفرامل فعالة.			
f) It is mandatory that the first and the last rail vehicle is equipped with a working brake. أنه أمر إلزامي أن يتم تجهيز متحركة السكة الأولى والأخيرة بفرامل فعالة.			
g) Wagons loaded with dangerous goods must be always connected with the main brake pipe. يجب وصل العربات المحملة بالبضائع الخطرة بأنبوب الفرامل الرئيسي في جميع الأوقات.			

9.5 Brake System Troubleshooting آلية استكشاف الأخطاء في نظام الفرامل

9.5.1 Principle المبدأ

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver has to leave the cab of the leading vehicle unoccupied to perform troubleshooting on the brake system, he must secure the locomotive by a parking brake. إذا وجب على قائد القطار مغادرة حجرة (كابينة) متحركة السكة وتركها خالية لأداء آلية استكشاف الأخطاء لنظام الفرامل، يجب عليه تأمين القاطرة عبر استخدام فرامل الإصطفاف.		
b) In stations/sidings with gradients or on the mainline the train driver must secure the train with a full-service brake. يجب على قائد القطار تأمين القطار في المحطات / التخازين ذات الميلان عبر استخدام فرامل الخدمة لحدها الأقصى.		
c) If any members of the train personnel detect that there is a possible defect braking system, they must: • Switch-off and exhaust the offending brake/brake component if necessary • Recalculate the brake capacity taking account of the switched-off brakes إذا كشف أحد الموظفين أنه هناك خلل/عطل في نظام الفرامل، يجب عليهم القيام بما يلي:		

أ. عزل وتفريغ الفرامل المتضررة إذا لزم الأمر ب. إعادة حساب قدرة الفرامل مع مراعاة الفرامل التي تم اغلاقها			
d) Afterwards, the train driver has to determine that the new brake force capacity is within required limits. بعد ذلك، يجب على قائد القطار أن يحدد أن قدرة الفرامل الجديدة ضمن الحدود المطلوبة.			
e) All rail vehicles with defective or switched-off brakes must be labelled, and the circumstances have to be reported to CTC. يجب الإشارة إلى جميع متحركات السكة ذات الفرامل المتضررة أو المغلقة عبر استخدام الملصقات، ويجب الإبلاغ عن هذه الظروف لمركز المراقبة والتحكم.			

9.5.2 Air Compression ضغط الهواء

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If there is a break down in air compression during a train movement, the train driver must attempt to reach the next station, except when the air pressure in the main air reservoir goes below • Vehicle according to AAR standard ➢ 90 psi / 6.2 bar for passenger trains ➢ 80 psi / 5.5 bar for freight trains • Vehicle according to UIC standard ➢ 5 bars إذا كان هناك عطل في ضغط الهواء أثناء الحركة، يجب على قائد القطار محاولة الوصول إلى المحطة التالية، إلا اذا كان ضغط الهواء في خزان الهواء الرئيسي أقل من المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأمريكية 90 باوند لكل إنش مربع / 6.2 بار لقطارات الركاب 80 باوند لكل إنش مربع / 5.5 بار لقطارات الشحن المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأوروبية 5 بار			
b) If the pressure regulation of the compressor is damaged, the train driver should try to operate the system manually until arriving at the terminal station or to where he can change of the locomotive. في حالة تلف منظم ضغط ضاغط الهواء، يجب على قائد القطار محاولة تشغيل النظام يدويا حتى وصوله إلى المحطة النهائية أو إلى مكان يمكنه من تغيير القاطرة فيه.			
c) If the air compressor of the leading locomotive is defective and there is another working locomotive on the train, it may supply the main air reservoir. إذا كان ضاغط الهواء في القاطرة الرائدة (التي في المقدمة) معطل، وهناك قاطرة أخرى في القطار بإمكانها تزويد خزان الهواء الرئيسي.			
d) No countermeasures are necessary, when the train can be operated by the driver's brake valve of the leading locomotive. لا داعي للإجراءات المضادة، اذا كان يمكن تشغيل القطار بواسطة صمام فرامل القائد في القاطرة الرائدة (التي في المقدمة).			

9.5.3 Brake Performance أداء الفرامل

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver observes that the brakes are not performing correctly and that there is a risk of the train running out of control, he must initiate immediately a rapid brake and activate all available brakes (dynamic brake, straight air brake, handbrakes) and inform the train conductor. إذا لاحظ قائد القطار أن الفرامل لا تعمل بشكل جيد وأنه هناك خطورة من فقدان السيطرة على القطار، يجب عليه بدء تفعيل الفرامل السريعة على الفور وتفعيل جميع الفرامل الموجودة (الفرامل الديناميكية، والفرامل المباشرة، والفرامل اليدوية) وإبلاغ مشرف القطار.		
b) Afterwards, the train driver must carry out an emergency call to the CTC and give a series of horn signals (TS1). بعد ذلك، يجب على قائد القطار إجراء مكالمة الطوارىء مع مركز المراقبة والتحكم والقيام بتفعيل سلسلة من إشارات الأجراس (TS1)		
c) When other personnel on the train have been informed about the situation, they must apply all accessible hand brakes to support the stopping of the train. عند إبلاغ الموظفين الأخرين على متن القطار عن الوضع ، يجب عليهم تفعيل جميع الفرامل اليدوية الممكن الوصول إليها للمساهمة في إيقاف القطار.		
d) If the air brake is not usable, the stopped train must be secured by hand brakes and the reason for the braking problems must be investigated. إذا كانت فرامل الهواء غير صـــالحة للإســتعمال، يجب تأمين القطار الذي تم ايقافه من خلال الفرامل اليدوية ويجب التحقيق في سبب مشاكل الفرامل.		

9.5.4 Driver´s Brake Valve صمام فرامل القائد

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If there are two working locomotives (double headed) on the head end of the train and the driver's brake valve of the leading locomotive is inoperable, the train driver of the second locomotive may use his driver's brake valve to control the air brakes. إذا كان هناك قاطرتان تعملان (برئاسان) في مقدمة القطار وصمام فرامل القائد في القاطرة الأمامية لا يعمل، من الممكن لقائد قطار القاطرة الثانية استخدام صمام فرامله للتحكم بفرامل الهواء.		
b) The train may continue to the next station where the train drivers can change the locomotives around. In this case, the maximum speed is 30 KPH. قد يستمر القطار إلى المحطة التالية حيث يمكن لقائدي القطارات تبديل اماكن القاطرات. في هذه الحالة، الحد الأقصى للسرعة هو 30 كيلومترا في الساعة.		

9.5.5 Applied Brakes الفرامل المفعلة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If the train driver detects an uninitiated application of the brakes or supposes applied brakes during the train movement, he should try to release those by increasing the pressure in the main brake pipe up to maximum of; • Vehicle according to AAR standard ➢ 97 psi / 6.7 bar for passenger trains ➢ 87 psi / 6 bar for freight trains • Vehicle according to UIC standard ➢ 5.5 bar إذا قام قائد القطار بالكشف عن بدء تفعيل الفرامل غير المستهلة أو يفترض تفعيل القطار خلال حركة القطار، يجب عليه محاولة تحريرها من خلال زيادة الضغط في أنابيب الفرامل الرئيسية إلى حد أقصاه المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأمريكية 97 باوند لكل إنش مربع / 6.7 بار لقطارات الركاب 87 باوند لكل إنش مربع / 6 بار لقطارات الشحن المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأوروبية		

5.5 بار			
b) If this is not successful, the train driver must stop the train and investigate the reason and ensure that all hand brakes are released. إذا لم يتم هذا بنجاح، يجب على قائد القطار ايقاف القطار والتحقق من السبب وضمان تحرير جميع فرامل اليدوية.			

9.5.6 Overloaded Brakes الفرامل المثقلة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the pressure in the main brake pipe is higher than • Vehicle according to AAR standard ➢ 97 psi / 6.7 bar for passenger trains ➢ 87 psi / 6 bar for freight trains • Vehicle according to UIC standard ➢ 5.5 bar All brakes must be manually exhausted by using the rapid-valve release mechanisms. After releasing the brakes, a full brake test is mandatory إذا كان ضغط الهواء في أنبوب الفرامل الرئيسي أعلى من المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأمريكية 97 باوند لكل إنش مربع / 6.7 بار لقطارات الركاب 87 باوند لكل إنش مربع / 7 بار لقطارات الشحن المتحركة وفقا لمعايير منظمة السكك الحديدية الأوروبية 5.5 بار يجب تفريغ جميع الفرامل يدويا من خلال استخدام آلية الصمام للتحرير السريع. بعد تحرير الفرامل، فحص الفرامل الكلي إلزامي.			

9.5.7 Damaged Main Brake Pipe أنابيب الفرامل الرئيسية التالفة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Damaged or leaking air hoses must be changed immediately. يجب تغيير خراطيم الهواء التالفة أو التي يوجد فيها تسريب فورا.			
b) If the change is not possible or the pipeline is damaged, the train conductor has to close the air shut-off cock in the direction of the locomotive and exhaust all brakes in the opposite direction by the rapid-valve release mechanisms. إذا كان التغيير غير ممكن أو كان خط الأنابيب تالف ،يجب على مشرف القطار اغلاق محابس الهواء باتجاه القاطرة وتفريغ جميع الفرامل في الاتجاه المعاكس من خلال آلية الصمام للتحرير السريع.			
c) The train with a damaged main brake pipe may continue the movement but not further than to the next station/siding. من الممكن للقطار الذي يحتوي على خط الأنابيب التالف أن يستمر بالحركة ولكن ليس أبعد من إلى المحطة التالية /التخزين التالي.			
d) The train driver must be able to stop the train safety ahead of any obstacle, signal, rail vehicle etc قائد القطار أن يكون قادرا على ايقاف القطار بأمان قبل أي عقبة أو إشارة أو متحركة سكة الخ...			
e) After restarting, the train driver must check the performance of the brakes by applying a service brake. قائد القطار أن يكون قادرا على ايقاف القطار بأمان قبل أي عقبة أو إشارة أو متحركة سكة الخ...			
f) The maximum speed is 20 KPH if at least 50% of the train has working air brakes. In other case the maximum permitted speed is 5 KPH. بعد إعادة التشغيل، يجب على قائد القطار التحقق من أداء الفرامل عبر تفعيل فرامل الخدمة. السرعة القصوى هي 20 كم/ساعة إذا كان 50٪ من القطار على الأقل لديه فرامل هواء فعالة. في الحالات الأخرى، السرعة القصوى المسموح بها هي 5 كم/ساعة.			

9.5.8 A Defective Air Brake عطل في فرامل الهواء

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If an air brake on a vehicle is damaged, it must be switched off. في حالة تلف فرامل الهواء في متحركة السكة، يجب أن يتم اغلاقها.		
b) The train conductor must exhaust the brake completely by using the rapid-valve release mechanism and determine the release state of the brakes. يجب على مشرف القطار تفريغ الفرامل تماما باستخدام آلية الصمام للتحرير السريع وتحديد حالة تحرير الفرامل.		
c) He must modify the train list and label the relevant wagon with a brake switch-off label (BO). يجب عليه تعديل لائحة القطار والإشارة إلى العربة المعنية عبر استخدام ملصق "الفرامل مغلقة" (BO).		
d) The train driver must recalculate the brake force of the train and determine if there are any speed restrictions before moving his train. يجب على قائد القطار إعادة حساب قوة فرامل القطار وتحديد ما إذا كان هناك أي قيود سرعة قبل تحريك القطار.		
e) If the air brake of an occupied locomotive is damaged, the hand brakes must be used in case of need. The manuals for the operation of these rail vehicles may have other or additional conditions included. في حالة تلف فرامل الهواء في القاطرة المشـــغولة، يجب اســـتخدام الفرامل اليدوية عند الحاجة إليها. من الممكن ان تحتوي كتيبات تشغيل متحركات السكك هذه على شروط أخرى أو إضافية.		
f) If the brake of one of the last 3 rail vehicles becomes ineffective, the train may continue the movement but not further than to the next station/siding. There, the train crew must re-form the train and change the position of the last 3 rail vehicles. إذا كانت فرامل إحدى آخر ثلاث متحركات السكة الأخيرة غير فعالة، قد تستمر حركة القطار ولكن ليس أبعد من إلى المحطة التالية / التخزين التالي. هناك، يجب على طاقم القطار إعادة تشـــكيل القطار وتغيير موضـــع آخر ثلاث متحركات السكة الأخيرة.		
g) If the last vehicle with an ineffective air brake is a passenger car, the handbrake must be operated by train staff, or the train has to be re-marshalled إذا كانت آخر متحركة السكة التي في المؤخرة هي عربة ركاب وكانت ذات فرامل غير فعالة، يجب تفعيل الفرامل اليدوية من قبل موظفين القطار او يجب اعادة تشكيل القطار.		
h) If neither of these are possible, the passengers must be moved to another vehicle. إذا لم يكن أي من هذه الخيارات ممكنا، يجب أن يتم نقل الركاب إلى متحركة سكة أخرى.		

9.6 Secure Rail Vehicles, Trains or Wagon Groups Against Unintended Movements
تأمين المتحركات والقطارات ومجموعات العربات من أي حركة غير مقصودة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If a train, a part of a train, a locomotive or shunting unit has to stabled it must always be secured by air brakes, hand brakes / parking brakes or drag shoes. يجب تأمين القطار أو أي جزء من القطار أو أي قاطرة أو وحدة مناورة مصـطفة عبر اسـتخدام الفرامل الهوائية، والفرامل اليدوية/فرامل الاصطفاف أو دعامات عجلات القطار.		
b) Passenger cars occupied with passengers must not be stabled without locomotive(s) attached. In this case, the locomotive must not be unattended, and the engine must be kept running. يمنع اصـطفاف عربات الركاب الممتلئة بالركاب بدون قاطرة (قاطرات) متصـلة بها. في هذه الحالة يمنع أن تكون القاطرة غير مراقبة كما يجب أن يكون المحرك شغال.		
c) Before the locomotive is uncoupled, the train driver must secure the wagons by full-service brake. الخدمة. فرامل عبر استخدام تأمين العربات القطار قائد على القطار، يجب عن القاطرة فصل قبل		
d) Securing a stabled train by air brake is permitted for a maximum of 30 minutes and only on level tracks without gradient. يسمح بتأمين القطار المصطف بالفرامل الهوائية فقط لمدة30 دقيقة وفقط على السكة التي لا تحتوي على ميلان.		

e) During the disconnection of the air hoses the air shut-off cock next to the locomotive must be closed at first. خلال فصل خراطيم الهواء، يجب إغلاق محابس الهواء التي بجانب القاطرة أولا.			
f) If the air brakes have been used for stabling, after decoupling the air hoses, the air shut-off cock must be opened for a minimum of 10 seconds. اذا استخدمت الفرامل الهوائية لاصطفاف القطار يجب فتح المحابس لمدة 10 ثواني على الأقل، ويتم ذلك بعد فصل خراطيم الهواء			
g) Rail vehicles without working air brakes or on tracks with gradients must be secured additionally by using hand brakes or drag shoes. يجب تأمين المتحركات التي لا يوجد فيها فرامل هوائية فعالة أو المتحركات الموجودة على السكك المائلة إضافة إلى ذلك بالفرامل اليدوية أو بدعامات عجلات القطار.			
h) The gradient angle of the tracks is described either in the line speed instructions or in the local instructions. تم تعريف زاوية الميلان للسكك اما في تعليمات سرعة الخط او في التعليمات المحلية.			
i) Instead of 1 hand brake, 2 drag shoes can also be used if they block the bogie on the same rail and in both directions from outside. يمكن إستخدام دعامتي عجلات القطار بدلا من الفرامل اليدوية الواحدة إذا تم حجز حركة الهيكل المتحرك من العربة (البوجي) على نفس قضيب السكة بالاتجاهين من الخارج			
j) Drag shoes must be placed only on the first or last wheelset of a train or wagon group. يجب وضع دعامات عجلات القطار فقط في بداية او نهاية مجموعة العجلات للقطار او لمجموعة العربات.			
k) Deviations may be described in the local instructions. الاستثناءات مشروحة في التعليمات المحلية.			
l) For scheduled stabled rail vehicles, trains or wagon groups the local conditions must be applied. يجب تطبيق القوانين المحلية لمتحركات السكة المصطفة المجدولة، ومجموعة العربات او القطارات.			
m) For unplanned stabling the following conditions must be applied: **Stabling on gradients up to 0.25%** • The train or the wagon group must be secured by full-service brake and • 1 hand brake must be applied at the start of each 400 tons/4 vehicles section **Stabling on gradients greater than 0.25%** Gradient — 1 hand brake must be applied per • 0.26 – 0.50% — At the start of each 300 tons/3 vehicles section • 0.51 – 0.75% — At the start of each 200 tons/2 vehicles section • 0.76 – 1.00% — At the start of each 160 tons section/each vehicle للاصطفاف غير المجدول، تنطبق القوانين التالية: **(1) الاصطفاف لمدة 30 دقيقة لسكة ميلانها يصل إلى 0.25 %** أ. يجب تأمين القطار او مجموعة العربات من خلال تفعيل فرامل الخدمة إلى حدها الأقصى ب. اذا كانت الفرامل الهوائية غير فعالة، يجب تفعيل الفرامل اليدوية عدد واحد في بداية كل 600 طن/ لكل مقطع من 6 متحركات **(2) الاصطفاف على سكة ميلانها يصل إلى 0.25 %** أ. يجب تأمين القطار او مجموعة العربات من خلال تفعيل فرامل الخدمة إلى حدها الأقصى ب. يجب تفعيل الفرامل اليدوية عدد واحد في بداية كل 400 طن/ لكل مقطع من 4 مركبات **(3) الاصطفاف لسكة ميلانها اكثر من 0.25 %** أ. الجدول التالي يبين عدد الفرامل اليدوية التي يجب استخدامها كحد أدنى: – 0.50 % لكل تستخدم يدوية عدد واحد في بداية كل منطقة الـ300 طن/ لكل مقطع من 3 مركبات فرامل الميلان 0.26 – 0.75 % لكل تستخدم يدوية عدد واحد في بداية كل منطقة الـ 200 طن/ لكل مقطع من 2 مركبة فرامل الميلان 0.50 الميلان 0.76 – 1.00 % لكل في بداية كل منطقة الـ 160 طن/ لكل مركبة تستخدم يدوية عدد واحد فرامل			
n) In case of doubt all available handbrakes shall be applied. في حال الشك، يجب تفعيل جميع الفرامل اليدوية.			

Unit 10: - Train and Wagon Inspection فحص القطار والعربات
(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.12. Rev 4)

10.1 General عام

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) There is a distinction between freight train inspection and passenger train inspection. • Freight trains get the train inspections in the yards by the wagon examiner • Passenger trains get their train inspection either in the workshop by maintenance staff or at a station by the train conductor هناك فرق بين فحوصات قطار الشحن وفحوصات قطار الركاب. (أ) يتم فحص قطارات الشحن في الساحات من قبل معاين العربات (ب) يتم فحص قطارات الركاب إما في ورشـــة العمل من قبل موظفي الصـــيانة أو في المحطة من قبل مشـــرف القطار			
b) Passenger train inspections are undertaken: • In the workshop • By train conductor ويجري فحص قطارات الركاب: (أ) في ورش الصيانة (ب) بواسطة مشرف القطار			

Unit 11: - ETCS-Rules قوانين النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات
(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14. Rev 1)

11.1 Train operations in ETCS Level 1 (General) تشغيل القطارات باستخدام النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات من المستوى 1 (عام)

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) A train driver must at any time obey the indications of the track-side signals. يجب على قائد القطار اتباع دلالة الإشارات بجانب السكة.		
b) If the track is equipped with ETCS-Level 1, the OBU might receive MA from the track-side infrastructure via balises. • The DMI will indicate this MA to the train driver. • The OBU will monitor the maximum permitted speed of the train at any time while under Full Supervision. إذا كانت السكة مجهزة بالنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات من المستوى 1، قد تتلقى الوحدة على متن القطار صلاحية الحركة من قبل البنية التحتية بجانب السكة من خلال البالیزة. ويقوم جهاز التواصل مع قائد القطار بالإشارة إلى صلاحية الحركة لقائد القطار. وتقوم الوحدة على متن القطار بمتابعة السرعة القصوى المسموحة للقطار في جميع الأوقات تحت الإشراف التام.		
c) If the track-side signals allow a higher speed than the MA shown in the DMI. • The train driver must obey the lower speed shown in the DMI to prevent an intervention by the OBU • The train driver must report this defect immediately to the train controller. إذا كانت الإشارات بجانب السكة تسمح بسرعة أعلى من صلاحيات الحركة الظاهرة في جهاز التواصل مع قائد القطار، يجب على قائد القطار اتباع السرعة الأقل الظاهرة على جهاز التواصل مع قائد القطار لتجنب تدخل الوحدة على متن القطار. يجب على قائد القطار الإبلاغ عن هذا الخلل للمتحكم بالقطار على الفور.		
d) If the MA is 0 (zero) km/h and the track-side signals allow to proceed, the train driver must follow the rules described in 6.1.1 ETCS-Rules (Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14) إذا اشارات صلاحيات الحركة صفر كم/الساعة وإشارات جانب السكة تسمح بمواصلة المسير، يجب على قائد القطار اتباع القوانين في 6.1.1		
e) The DMI might show gradient information of the track ahead. The train driver must not rely on and must therefore not use this gradient information for operating his train. قد يُظهر جهاز التواصل مع قائد القطار معلومات عن ميلان السكة القادمة. يجب على قائد القطار عدم الإعتماد على هذه المعلومات أو استخدامها لتشغيل القطار.		

11.1.1 ETCS Messages رسائل النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The OBU will send messages to the train driver via the DMI. Some of these messages must be acknowledged by the train driver. تقوم الوحدة على متن القطار بإرسال الرسائل لقائد القطار من خلال جهاز التواصل مع قائد القطار.		
b) The train driver must read each message and, if required, acknowledge the message with the ETCS Acknowledgment Button on the driver console. يجب التأكيد على تلقي البعض من هذه الرسائل من قبل قائد القطار.		
c) The train driver must only acknowledge the messages if they are correct according to the operational context. يجب على قائد القطار تأكيد تلقي الرسالة فقط في حالة صحّتها وفقا لسياق التشغيل.		
d) If messages are incorrect, the train driver must stop the train and contact the train controller immediately and await the instructions from CTC before proceeding. إذا كانت الرسائل غير صحيحة، يجب على قائد القطار إيقاف القطار على الفور وانتظار التعليمات من مركز المراقبة والتحكم قبل المتابعة.		

11.1.2 On-Board Unit الوحدة على متن القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train driver must regularly observe the two columns in the clock indication, if a normal blinking occurs every second. If both columns are not blinking regularly, the DMI is in a frozen state and does not show correct information. يجب على قائد القطار مراقبة علامات الترقيم (النقطتين) على الساعة بانتظام والتأكد من أنها تومض كل ثانية. إذا لم تكن النقطتان تومضان بانتظام، فهذا يدل على أن جهاز التواصل مع قائد القطار عالق ولا يظهر معلومات صحيحة.		
b) The train driver must stop the train immediately and contact the train controller for instructions and act according to 5.2 ETCS-Rules (Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14. Rev 1) يجب على قائد القطار ايقاف القطار فورا والتواصل مع المتحكم بالقطار للحصول على التعليمات وفقا لـ 5.2		

11.1.3 Speed السرعة

a. Target Speed السرعة المستهدفة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) An MA can contain a lower speed ahead of the train than the Current Speed. The train driver must operate the train in such way, that the train will reach this Target Speed with normal brake forces. قد تتضمن صلاحية الحركة سرعة أقل للقطار عن السرعة الحالية. يجب على قائد القطار تشغيل القطار بطريقة تقوم بايصال القطار الى السرعة المستهدفة مع قوة الفرامل العادية.		
b) A Target Speed of 0 (zero) km/h indicates that the train must stop before the EoA. السرعة المستهدفة والتي هي (0) صفر كم/ساعة تشير أنه يجب على القطار التوقف قبل نهاية الصلاحية.		

b. Current Speed السرعة الحالية

c) The current speed is shown at any time on the DMI with numbers and as a graphical needle. If there is a difference between the indicated numbers and graphical needle, the train driver must not rely on the speed indication on the DMI and report this defect immediately to the train controller. تظهر السرعة الحالية في أي وقت على جهاز التواصل مع قائد القطار من خلال الأرقام والسهم الذي يشير إلى السرعة على مؤشر السرعة. إذا كان هناك فرق بين الأرقام المشار إليها والرقم على مؤشر السرعة، يجب على قائد القطار عدم الإعتماد على مؤشر السرعة على جهاز التواصل مع قائد القطار وإبلاغ هذا الخلل للمتحكم بالقطار على الفور.		
d) If the cab has no further speed indicator than the DMI, the ETCS must be considered defective and 5.2 ETCS-Rules (Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14. Rev 1) applies. إذا لم يكن هناك مؤشر سرعة آخر غير ذلك على جهاز التواصل مع قائد القطار في حجرة (كابينة) القيادة، يعتبر النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات عاطل وتطبق النقطة 5.2.		

11.1.4 National Values for ETCS القيم المحلية للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات

Competence Criteria		Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) Shunting mode speed limit حدود السرعة لصيغة المناورة	30 kph 30 كم/الساعة		
b) Staff responsible mode speed limit	By default, 30 kph, can be changed by the train driver		

	30 كم/ الساعة افتراضيا حيث يمكن تغيرها من قبل قائد القطار **حدود السرعة لصيغة مسؤولية الطاقم**			
c) Unfitted mode speed limit **حدود السرعة لصيغة "غير مجهز"**	100 kph 100 كم/ الساعة			
d) Release speed **السرعة المسموحة**	30 kph 30 كم/ الساعة			
e) Distance allowed in Roll Away Protection, Reverse Movement Protection and Standstill Supervision **المسافة المسموحة في حماية التدحرج وحماية حركات الرجوع إلى الخلف والإشراف على الوقوف التام**	2 m 2 م			
f) When override End of Authority function is active following values are applicable: • Maximum speed 30 Kph • Maximum distance 200 m • Maximum time 60 secs **تطبق القيم التالية عند تفعيل تجاوز وظيفة نهاية الصلاحيات:** **السرعة القصوى** 30 كم/الساعة **المسافة القصوى** 200 م **الحد الأقصى للوقت** 60 ثانية				
g) Maximum distance for reversing in Post Trip mode 200 m **المسافة القصوى للرجوع إلى الخلف في صيغة مابعد صيغة العرقلة** 200 م				

11.2 Normal Operation التشغيل الإعتيادي

11.2.1 ETCS Start Up بدء النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The train driver must power up, test and activate the ETCS OBU according to the vehicle operating instructions and ETCS Manual. يجب على قائد القطار بدء وفحص وتفعيل الوحدة على متن القطار التابعة للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات وفقا لتعليمات التشغيل ودليل النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات.			
b) Before the ETCS DMI can be used in a cab, the train driver must open the Operator's Control Desk in the cab. قبل استخدام جهاز التواصل مع قائد القطار للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات في حجرة (كابينة) القيادة ، يجب على قائد القطار بدء تشغيل لوحة التحكم للمُشغّل في الحجرة (الكابينة).			
c) The train driver must then choose the language of the DMI. وبعد ذلك، يجب على قائد القطار اختيار لغة جهاز التواصل مع قائد القطار.			

11.2.2 ETCS Availability توفر النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The ETCS OBU and DMI must be fully operational for a train equipped with ETCS on an ETCS equipped line. يجب أن تعمل الوحدة على متن القطار وجهاز التواصل مع قائد القطار في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات بشكل كامل للقطارات المزودة بالنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات التي تعمل على الخط المزود بالنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات.			

b) If the OBU or DMI tests or functionality fail, the driver must first perform normal troubleshooting according to the vehicle manual and technical instructions. If the tests still fail the driver must: • At the start of the train's journey: Request another traction vehicle from the controller • During the train's journey: Obtain an OIF number 6 with the instruction "isolate ETCS On Board Unit due to defect." from the train controller for written permission to isolate the ETCS OBU equipment and continue the journey. إذا لم تنجح فحوصات تشغيل الوحدة على متن القطار وجهاز التواصل مع قائد القطار، يجب على قائد القطار أداء عملية استكشاف الأخطاء وفقا لكتيّب المتحركة والتعليمات التقنية. إذا لم ينجح الفحص، يجب على قائد القطار: • في بداية رحلة القطار: طلب متحركة جر أخرى من المتحكم • خلال رحلة القطار: الحصول على نموذج التعليمات التشغيلية رقم 6 من المتحكم بالقطار لتصريح الخطّي "عزل معدات الوحدة على متن القطار التابعة للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات بسبب العطل" وذلك لعزل معدات الوحدة على متن القطار التابعة للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات ومتابعة الرحلة.			

11.2.3 Train Driver Identification تعريف قائد القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Each person that operates a traction vehicle equipped with ETCS OBU must. • Enter his Driver's Identification into the DMI as soon as the train driver opens the Operator's Control Desk in a cab. • Before any movement takes place with the vehicle. يجب على أي شخص يشغّل متحركة الجر المزودة بالوحدة على متن القطار التابعة للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات، إدخال رقم التعريف في جهاز التواصل مع قائد القطار عند بدء تشغيل قائد القطار لوحة التحكم بالتشغيل في الحجرة (الكابينة) وقبل البدء بأي حركة.			
b) If there is a train driver change while the traction vehicle is moving, the new train driver must immediately enter his identification into the DMI from the moment he operates the traction vehicle. إذا طرأ أي تغيير على قائد القطار أثناء تحريك عربة الجر، يجب على قائد القطار الجديد إدخال رقم التعريف على جهاز التواصل مع قائد القطار على الفور لحظة بدء تشغيل عربة الجر.			

11.2.4 Data Entry ادخال البيانات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train driver is responsible for the correct entry of the train driver's ID and the safety related Train Data into the DMI before Start of Mission. The Train Data contains: • Brake Type • Brake percentage • The lowest speed of whether the timetable or the vehicle in the train with the lowest permitted speed. (VMax) • Length of the train • If, during the mission, any of the Train Data changes, the driver must update the Train Data in the DMI. إن قائد القطار مسؤول عن الإدخال الصحيح لمعلومات قائد القطار وبيانات القطار المتعلقة بالسلامة في جهاز التواصل مع قائد القطار قبل البدء بالمهمة. تحتوي بيانات القطار على: • نوع الفرامل • نسبة الفرامل • السرعة الأدنى، اما حسب الجدول الزمني أو العربة في القطار مع السرعة الأدنى المسموحة. (VMax) • طول القطار إذا تغيرت بيانات القطار خلال التشغيل يجب على قائد القطار تحديث البيانات في جهاز التواصل مع قائد القطار.		
b) For moving the train as a shunting movement, the ETCS Mode SH must be chosen at any ETCS Level. No data entry is required for movements in SH Mode. لتحريك القطار كحركة مناورة، يجب اختيار صيغة المناورة في أي مستوى من مستويات النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات. لا يتوجب إدخال البيانات للحركات في صيغة المناورة.		

11.2.5 Start of Mission (SoM) بداية المهمة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The train driver must start a mission if the DMI shows that the train is in SB Mode and the train must do another movement than a shunt movement in SH Mode. يجب على قائد القطار البدء بالمهمة إذا كان جهاز التواصل مع قائد القطار يشير إلى أن القطار في صيغة الاستعداد حيث يجب على القطار التحرك بحركة غير حركة المناورة في صيغة المناورة.		
b) Depending on the previous mode, some ETCS Location and Balise data may be stored by the OBU that will be used to define the next ETCS Mode. وفقا للصيغة السابقة، بعض بيانات مواقع النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات وبيانات الباليزات قد تحفظ من قبل الوحدة على متن القطار والتي ستستخدم لتعريف الصيغة التالية للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات.		

11.2.6 ETCS Level مستوى النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The train driver is responsible for the correct entry of the ETCS Level at the SoM. إن قائد القطار مسؤول عن الإدخال الصحيح لمستوى النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات عند بداية المهمة.			
b) If the train is located on a Track equipped with ETCS Level 1, he must enter "Level 1". Otherwise, he must enter Level 0. إذا كان القطار متواجد على سكة تعمل على النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات من المستوى 1، يجب عليه إدخال "المستوى 1". إذا كان غير ذلك، يجب عليه إدخال المستوى (صفر).			
c) If the train driver does not know whether the track is equipped with ETCS or not, he must contact the CTC and ask for instructions. إذا لم يعلم قائد القطار ما إذا كانت السكة مزودة بالنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات أم لا، يجب عليه الإتصال بمركز المراقبة والتحكم والسؤال عن التعليمات.			

11.2.7 Unfitted (UN) غير مجهز

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) On tracks in areas not fitted with ETCS, Level 0 is used. للسكك في المناطق غير المجهزة بالنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات، يستخدم المستوى (صفر).			
b) In Level 0 the OBU will be in Unfitted (UN) Mode at all times. في المستوى (صفر) تعرف الوحدة على متن القطار في صيغة "غير مجهز" في جميع الأوقات.			
c) In UN Mode the OBU is only monitoring the maximum permitted speed according to the National Values. For UN Mode this is 100km/h. في الصيغة "غير مجهز"، تقوم الوحدة على متن القطار بمراقبة السرعة القصوى المسموحة وفقا للقيم المحلية. للصيغة "غير مجهز" السرعة هي 100 كم/ الساعة.			

11.2.8 DMI proposes SR at Start of Mission يقترح جهاز التواصل مع قائد القطار صيغة مسؤولية الطاقم عند بداية المهمة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the DMI proposes Staff Responsible (SR) Mode at the Start of Mission, the train driver must contact the train controller and inform about the train's ETCS Mode and the exact location. إذا قام جهاز التواصل مع قائد القطار بإقتراح صيغة مسؤولية الطاقم عند بدء المهمة، يجب على قائد القطار التواصل مع المتحكم بالقطار وإبلاغه عن صيغة النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات والموقع المحدد.			
b) The train controller must ensure that the train can proceed safely conform Module 1.3.8 and then issue OIF Number 4 and/or 5 for any speed instructions and then a OIF number 6 يجب على المتحكم بالقطار التأكد من إمكانية متابعة مسير القطار بأمان (راجع 1.3.8) وإصدار نموذج التعليمات التشغيلية رقم 4 و/أو 5 لأي تعليمات السرعة ومن ثم نموذج التعليمات التشغيلية رقم 6 مع التعليمات التالية: "الإذن لبدء الحركة في صيغة مسؤولية الطاقم في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات من الكيلومتر [الموقع] في اتجاه [اسم الإشارة أو موقع الكيلومتر]."			

11.2.9 Staff Responsible (SR) (SR) مسؤولية الطاقم

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The Staff Responsible (SR) Mode is activated if the ETCS System cannot issue an MA. تفعل صيغة مسؤولية الطاقم إذا لم تستطع اجهزة النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات بإصدار صلاحية الحركة.			
b) The SR Mode allows the train driver to move forward only with a maximum speed of 30 kph. The SR Mode can be obtained by: • Passing a signal showing the Inviting Signal (IS1) indication • After receiving a OIF number 1 to pass an EoA • After Overriding an EoA in PT mode • After a Start of Mission/Power Up تسمح صيغة مسؤولية الطاقم لقائد القطار بالتحرك إلى الأمام فقط بسرعة أقصاها 30 كم/الساعة. من الممكن الوصول الى صيغة مسؤولية الطاقم من خلال: • العبور عن الإشارة بدلالة إشارة الدعوة (IS1) • بعد تلقي نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1 لعبور نهاية الصلاحية • بعد تجاوز نهاية الصلاحية في صيغة "ما بعد صيغة العرقلة" • بعد بداية المهمة / البدء.			
c) In SR Mode the train driver is fully responsible for: • Stopping before any vehicle • Stopping before any obstacle • Correct position of the turnouts • Obeying any speed restrictions in the track ahead في صيغة مسؤولية الطاقم، قائد القطار مسؤول كليا عن: • التوقف قبل أي متحركة • التوقف قبل أي عائق • الوضعية الصحيحة للمحولات • الإلتزام بقيود السرعة على السكة القادمة			
d) In any case in SR Mode the train driver must operate his train as on Running on Sight and at Caution. في أي حالة في صيغة مسؤولية الطاقم، يجب على قائد القطار تشغيل القطار عبر استخدام النظر وبحذر (راجع 1.3.8)			
e) The default maximum speed for SR Mode is 30 kph. In the following circumstances, the train driver may change the speed value to a different value if the train controller has provided him with the instruction in OIF number 6 “special instructions” with the text: *“Train may proceed in SR over a distance of [distance in meters] meters”* إن السرعة القصوى لصيغة مسؤولية الطاقم هي 30 كم/الساعة. في الظروف التالية، من الممكن لقائد القطار تغيير قيمة السرعة إلى قيمة أخرى إذا قام المتحكم بالقطار بتزويده بنموذج تعليمات التشغيل رقم 6 "التعليمات الخاصة" بالصيغة التالية: "من الممكن للقطار المتابعة بصيغة مسؤولية الطاقم لمسافة [المسافة بالأمتار] متر"			
f) If required, the train controller may ask the train driver for the distance between the front of the train and the first Main Signal. This distance must be accurate up to 25 meters. If this is not possible, the speed of 30 kph may not be exceeded in SR Mode. إذا تطلب الأمر، من الممكن للمتحكم بالقطار سؤال قائد القطار عن المسافة ما بين مقدمة القطار والإشارة الرئيسية الأولى. يجب تحديد هذه المسافة بدقة لحد 25 متر. إن تعذر ذلك، لا يسمح بتجاوز السرعة (30 كم/الساعة) في صيغة مسؤولية الطاقم.			
g) After receiving the OIF Number 6 and before starting the movement, the train driver must enter the appropriate value in km/h conform Module 1.3.8 “Running on Sight and at Caution” and the instructions mentioned above. بعد تلقي نموذج التعليمات التشغيلية رقم 6 وقبل البدء بالحركة يجب على قائد القطار إدخال القيمة المناسبة بالكيلومترات/ بالساعة (راجع الوحدة 1.3.8) "المسير عبر استخدام النظر وبحذر" والتعليمات المذكورة أعلاه.			

h) The train driver may only increase his speed above 30 kph if: • The train is outside a station and all vehicles of the train are clear of any points AND • There are no points between the current location and the next main signal. يمكن لقائد القطار زيادة السرعة لأعلى من 30 كم/الساعة فقط في حالة: • إذا كان القطار خارج المحطة وكانت جميع العربات خارج منطقة المحولات و • لم يكن هناك محولات بين الموقع الحالي والإشارة الرئيسة التالية.			
i) If a balise contains the telegram “Stop in SR Mode”, this is considered the EoA. The train driver must stop the train before the balise and contact CTC to obtain permission to pass the balise with a OIF number 1 with the permission to pass the End of Authority. إذا كانت الباليزة تحتوي على رسالة "التوقف في صيغة مسؤولية الطاقم"، يعتبر هذا نهاية الصلاحية. يجب على قائد القطار إيقاف القطار قبل الباليزة والتواصل مع مركز المراقبة والتحكم للحصول على إذن العبور عن الباليزة باستخدام نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1 مع الإذن للعبور عن نهاية الصلاحية.			

11.2.10 Movement Authority (MA) (MA) صلاحية الحركة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) A Movement Authority (MA) is a telegram from the infrastructure to the train in ETCS Level 1 that contains the permitted speed, the Limit of Authority for those speeds as well as balise and gradient information. Normally a Movement Authority ends with the End of Authority (EoA). صلاحية الحركة هي رسالة من البنية التحتية للسكة موجهة الى للقطار الذي يعمل من خلال النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات من المستوى 1 والذي يحتوي على السرعة المسموحة، وحدود الصلاحيات لتلك السرعات بالإضافة إلى معلومات الباليزة والميلان. في الوضع العادي، تنتهي صلاحية الحركة مع انتهاء الصلاحية.		

11.2.11 Full Supervision (FS) (FS) الاشراف التام

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) A train driver that enters Full Supervision (FS) Mode and the message “ENTRY IN FULL SUPERVISION (273) is shown, the train driver must obey any speed restrictions that are valid from the front of the train until the last vehicle has passed the point where the FS Mode started. قائد القطار الذي يدخل صيغة الاشراف التام حيث تظهر الرسالة "الدخول مع الاشراف التام" (273)، يجب على قائد القطار الإمتثال لقيود السرعة والتي هي صالحة من أول القطار حتى مرور آخر عربة من نقطة ابتداء صيغة الاشراف التام.		
b) In Full Supervision (FS) Mode, the train speed is monitored by the OBU to not exceed the permitted speed at any time. If the train speed is higher than the permitted speed, an audible alarm will sound, and the train driver will be informed by indications on the DMI. في صيغة الاشراف التام، يتم مراقبة سرعة القطار من قبل الوحدة على متن القطار كي لا تتعدى السرعة المسموحة في أي وقت. إذا كانت سرعة القطار أعلى من السرعة المسموحة، سيبدأ التنبيه الصوتي وسيتم إبلاغ قائد القطار من خلال المؤشرات في جهاز التواصل مع قائد القطار.		
c) The train driver must take immediate action to adjust the speed to be under the permitted speed. If the OBU notices an exceedance of the permitted speed, it will use a Service Brake intervention to correct the speed automatically. يجب على قائد القطار اتخاذ إجراءات فورية لتعديل السرعة لتصبح أقل من السرعة المسموحة. إذا قامت الوحدة على متن القطار بملاحظة تجاوز السرعة المسموحة، ستستخدم تدخّل فرامل الخدمة لتصحيح السرعة تلقائيا.		
d) A train driver must avoid any audible alarm or exceeding the permitted speed by handling the train in such way that exceeding the permitted speed will not occur. يجب الإبلاغ عن أي تدخل لفرامل الخدمة لمركز المراقبة والتحكم ويتم تسجيلها في وحدة التسجيل القانونية.		

e) Any Service Brake intervention of the OBU must be reported to the CTC and will be recorded in the JRU. يجب الإبلاغ عن أي تدخل لفرامل الخدمة لمركز المراقبة والتحكم ويتم تسجيلها في وحدة التسجيل القانونية.			
f) On approach of an EoA, the train driver must operate his train carefully to avoid exceeding the permitted speed. To help the train driver to approach an EoA, a Release Speed might be given. عند الإقتراب من انتهاء الصلاحية، يجب على قائد القطار تشغيل القطار بحذر لتجنب تجاوز السرعة المسموحة. لمساعدة قائد القطار الوصول إلى نهاية الصلاحية، من الممكن إعطاء السرعة المسموحة.			
g) The train driver may approach the EoA with the Release Speed, but on the train driver's own responsibility. يمكن لقائد القطار الوصول إلى نهاية الصلاحية بالسرعة المسموحة لكن على مسؤوليته الخاصة.			
h) The train driver must stop before the EoA if the signal shows "stop". The train driver may continue with the Release Speed if the signal allows proceeding beyond the signal. يجب على قائد القطار التوقف قبل نهاية الصلاحية إذا كانت الإشارة تشير إلى "توقف". من الممكن لقائد القطار المتابعة بالسرعة المسموحة إذا كانت الإشارة تسمح بالمتابعة ما بعد الإشارة.			

11.2.12 Shunting (SH) (SH) المناورة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If any movements must take place with reversing directions, the Shunting (SH) Mode must be used. يجب استخدام صيغة المناورة إذا وجب الرجوع إلى الخلف.			
b) SH Mode only allows a maximum speed of 30 kph. The train driver selects the SH Mode in the DMI. This will automatically be the End of Mission (EoM). السرعة القصوى لحركات المناورة هي 30 كم/الساعة. يقوم قائد القطار باختيار صيغة المناورة في جهاز التواصل مع قائد القطار. سيكون هذا تلقائيا نهاية المهمة.			
c) In SH Mode the train driver is fully responsible for: • Stopping before any vehicle • Stopping before any obstacle • Correct position of the points • Obeying any speed restrictions in the track ahead • Stopping before and obeying any track-side signals indicating a stop aspect قائد القطار مسؤول كليا عن التالي في صيغة المناورة: • التوقف قبل أي عربة • التوقف قبل أي عائق • الوضعية الصحيحة للمحولات • الإلتزام بقيود السرعة على السكة القادمة • الإلتزام بـ/ والتوقف قبل الإشارات بجانب السكة التي تشير إلى دلالة "قف"			
d) When all shunting movements are ended, the driver must select "Exit Shunting" on the DMI. The ETCS Standby (SB) Mode will be automatically obtained. عند الإنتهاء من جميع حركات المناورة، يجب على قائد القطار اختيار "نهاية المناورة" على جهاز التواصل مع قائد القطار وسيتم الحصول على صيغة الاستعداد في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات تلقائيا.			

11.2.13 Non-Leading (NL) (NL) غير المقدمة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If there is more than one traction vehicle in a train, any traction vehicle not at the front of the train that is not in multiple or not remote controlled from the front, but operated by an additional train driver must be in Non-Leading (NL) Mode. إذا كان هناك أكثر من متحركة جر في القطار، أي عربة جر ليســت في مقدمة القطار وهي ليســت مزدوجة وغير متحكم فيها عن بعد من المقدمة لكنها مشغلة من قبل قائد القطار الإضافي، يجب أن تكون في صيغة "غير المقدمة".			
b) The NL Mode keeps the OBU activated and aware of its position, though it will not intervene in the operation neither issue MA's. تقوم الصيغة "غير المقدمة" بإبقاء الوحدة على متن القطار مُفعلّة وعلى إدراك بوضعيتها لكنها لا تتدخل بالتشغيل ولا تقوم بإصدار صلاحيات الحركة.			
c) To activate the NL mode, the additional train driver must choose the NL Mode on the DMI. لتفعيل الصيغة "غير المقدمة"، يجب على قائد القطار الإضافي اختيار الصيغة "غير المقدمة" على جهاز التواصل مع قائد القطار.			
d) To exit NL mode, the train driver must: • apply the brakes • confirm to the leading driver that his DMI will be out of NL mode. للخروج من الصيغة "غير المقدمة"، يجب على قائد القطار: • تفعيل الفرامل • التأكيد لقائد القطار (المقدمة) بأن جهاز التواصل مع قائد القطار سيكون خارج عن الصيغة "غير المقدمة".			

11.2.14 End of Authority (EoA) (EOA) نهاية الصلاحية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) An EoA is the point, where the movement authority of an ETCS train in FS Mode ends. نهاية الصـــلاحية هي النقطة التي تنتهي فيها صـــلاحية حركة القطار الذي يعمل على النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات بصيغة الاشراف التام.			
b) In SR Mode the EoA is always at a track-side signal showing a stop aspect. في صيغة "مسؤولية الطاقم"، نهاية الصلاحية هي دائما إشارة على جانب السكة تظهر دلالة قف.			
c) If a train is in a station and the train comes to a stop before the intended position, the train driver must contact the train controller and obtain permission to proceed before moving forward to the desired stopping point. إذا كان القطار في المحطة وتوقف بشكل تام قبل الوضعية المقصودة، يجب على قائد القطار التواصل مع المتحكم بالقطار والحصول على الإذن للمتابعة قبل التحرك قدماً لنقطة الوقوف المقصودة.			
d) If a train comes to a stop outside a station unintended and not known by the train controller, the train driver must obtain permission from the train controller to continue. إذا توقف القطار خارج المحطة بشـكل غير معتمد وغير معروف للمتحكم بالقطار، يجب على قائد القطار أخذ الإذن من المتحكم بالقطار للمتابعة.			

11.2.15 Trip (TR) (TR) صيغة العرقلة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) A Trip occurs if a train moves further than the EoA without permission from the CTC. تحصل صيغة العرقلة إذا تحرك القطار بعد نهاية الصلاحية دون الإذن من مركز المراقبة والتحكم.			
b) The train will come to a full stop by an emergency brake initiated by the OBU. يتم إيقاف القطار تماما من خلال فرامل الطوارئ التي يتم تفعليها من قبل الوحدة على متن القطار.			
c) The train driver must support the emergency brake intervention with the brake handle and acknowledge the ETCS message whan at a standstill. يجب على قائد القطار دعم فرامل الطوارئ من خلال مقبض الفرامل وإقرار رسائل النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات في الوقوف التام. يجب عليه إبلاغ مركز المراقبة والتحكم على الفور.			
d) The train driver must report immediately to the CTC. To proceed, the train driver and train controller must adhere to Chapter 4. ETCS-Rules (Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14) للمتابعة، يجب على قائد القطار والمتحكم بالقطار الإلتزام بالفصل رقم 6 من هذه الوحدة.			

11.2.16 Post Trip (PT) (PT) ما بعد صيغة العرقلة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) A Post Trip is an ETCS Mode that occurs after a TR (Trip) Mode and the Override EoA has been activated. "ما بعد صيغة العرقلة" هي صيغة في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات والذي يحصل بعد صيغة صيغة العرقلة وبعد تفعيل تجاوز نهاية الصلاحية.			
b) The train has come to a stop and the train driver has contacted the CTC and has received an OIF number 2 “Permission to continue the movement after passing an EoA” is required from the controller to continue. يتم ايقاف القطار ويقوم قائد القطار بالتواصل مع مركز المراقبة والتحكم والحصول على نموذج التعليمات التشغيلية رقم 2 "الإذن لمتابعة الحركة بعد تجاوز نهاية الصلاحية" من المتحكم للمتابعة.			
c) After 200 m, the ETCS Mode will change to SR. See 3.9 and 6.1.5 ETCS-Rules (Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14) for further instructions. بعد 200 متر، سيتم تغيير صيغة النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات إلى صيغة "مسؤولية الطاقم" راجع 3.9 و 6.1.5 للمزيد من التعليمات.			

11.2.17 End of Mission (EoM) (EOM) نهاية المهمة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) An End of Mission occurs when: • The OBU goes into SB Mode or SH Mode. • The train driver closes the Operator's Control Desk in the cab. • The train driver completes the Train Data entry. تحصل نهاية المهمة عند: • تحول صيغة الوحدة على متن القطار إلى "الاستعداد" أو "المناورة" • إغلاق لوحة التحكم للمُشغّل في الحجرة (الكابينة). • إكمال إدخال بيانات القطار من قبل قائد القطار			
b) No further movements are possible. الحركات الأخرى غير ممكنة بعد ذلك.			
c) The OBU will monitor any movement and, if needed apply an Emergency Brake via the OBU. ستقوم الوحدة على متن القطار بمراقبة أي حركات وإذا لزم الأمر بتفعيل فرامل الطوارئ من خلال الوحدة على متن القطار.			
d) If an Emergency Brake occurs, the train driver must contact the train controller and act according to 6.2 ETCS-Rules (Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14) إذا تم تفعيل فرامل الطوارئ، يجب على قائد القطار التواصل مع المتحكم بالقطار والتصرف وفقا لـ 6.2.			

11.3 ETCS Irregularities الحالات الغير نظامية في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات

11.3.1 Authorisation to pass the End of Authority الصلاحية لتجاوز نقطة نهاية الصلاحية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the train driver comes to a stop at an EoA and is not at the EoM, the train driver must inform the train controller. • that the train is in ETCS Level 1 • at the End of Authority • the current ETCS Mode and provide the train's exact location and wait for instructions from the train controller. إذا توقف قائد القطار عند نهاية الصلاحية وهو ليس في نهاية الحركة، يجب على قائد القطار إبلاغ المتحكم بالقطار أن القطار في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات المستوى 1 في نهاية الصلاحية، وعن الصيغة الحالية للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات، وإعطاء موقع القطار المحدد والإنتظار لتعليمات المتحكم بالقطار.			

11.3.2 The Main Signal Shows Proceed, Though ETCS OBU Has No MA

الإشارة الرئيسية تدل على المتابعة مع أن الوحدة على متن القطار في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات ليس لديها صلاحية الحركة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the DMI indicates that there is no MA, the train driver must receive an OIF Number 1 "Permission to pass ETCS-End of Authority" for the EoA to proceed. إذا كان جهاز التواصل مع قائد القطار لا يظهر دلالة صلاحية الحركة، يجب على قائد القطار تلقي نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1 "الإذن لعبور نهاية الصلاحية في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات" للمتابعة بنهاية الصلاحية.			
b) If there are any speed restrictions or special instructions, the OIF Number 4, 5, and 6 can be issued too. إذا كان هناك أي قيود سرعة أو تعليمات خاصة، من الممكن إصدار نماذج التعليمات التشغيلية 4، و5، و6.			

c) The OIF Number 4, 5, and 6 must be issued to the train driver first, before OIF Number 1 is issued or filled in. يجب إصـدار نماذج التعليمات التشـغيلية 4، و5، و6 لقائد القطار القطار أولا قبل إصـدار أو تعبئة نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1.			

11.3.3 The Main Signal Cannot Show a Proceed Aspect الإشارة الرئيسية لا تظهر دلالة المتابعة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The train controller must issue the train driver an OIF Number 1 “Permission to pass ETCS- End of Authority” for passing EoA. يجب على المتحكم بالقطار إصدار نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1 لقائد القطار "تصريح عبور نهاية الصلاحية في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات"			
b) If there are any speed restrictions or special instructions, the OIF Number 4, 5, and 6 can be issued too. لعبور نهاية الصـلاحية إذا كان هناك أي قيود سـرعة أو تعليمات خاصـة، من الممكن إصـدار نماذج التعليمات التشـغيلية 4، و5، و6.			
c) The OIF Number 4, 5, and 6 must be issued to the train driver first, before OIF Number 1 is issued or filled in. يجب إصدار نماذج التعليمات التشغيلية 4، و5، و6 لقائد القطار القطار أولا قبل إصدار أو تعبئة نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1.			

11.3.4 EoA At Any Other Location Other Than At A Signal نهاية الصلاحية في أي موقع آخر عدا عند الإشارة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) The train driver must immediately inform the train controller that the train is stopped at an EoA, the current ETCS Level and provide the train’s exact location. يجب على قائد القطار إبلاغ المتحكم بالقطار على الفور أن القطار قد توقف عند نهاية الصلاحية، وعن المستوى الحالي للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات ، وإعطاء موقع القطار المحدد يجب على المتحكم بالقطار اتخاذ جميع احتياطات السلامة اللاز			
a) After all conditions for the train movement are fulfilled, the train controller must issue the train driver an OIF Number 1 “Permission to pass ETCS-End of Authority” for passing the EoA. بعد استيفاء جميع الشروط لحركة القطار، يجب على المتحكم بالقطار إصدار نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1 لقائد القطار "التصريح لعبور نهاية الصلاحية في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات"			
b) If there are any speed restrictions or special instructions, the OIF Number 4, 5, and 6 can be issued too. إذا كان هناك أي قيود سرعة أو تعليمات خاصة، من الممكن إصدار نماذج التعليمات التشغيلية 4، و5، و6.			
c) The OIF Number 4, 5, and 6 must be issued to the train driver first, before OIF Number 1 is issued or filled in. يجب إصـدار نماذج التعليمات التشـغيلية 4، و5، و6 لقائد القطار القطار أولا قبل إصـدار أو تعبئة نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1.			

11.3.5 Pressing Override Eoa In DMI To Pass An EoA

الضغط على تجاوز نهاية الصلاحية في جهاز التواصل مع قائد القطار لعبور نهاية الصلاحية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) After the train driver has received an OIF number 1 “Permission to pass End of Authority” from the train controller to pass an EoA, the train driver must ensure he fully understood the purpose of the instruction, the expected new EoA and direction or target of the movement. بعد تلقي قائد القطار نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1 "التصريح لعبور نهاية الصلاحية في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات" من المتحكم بالقطار لعبور نهاية الصـــلاحية، يجب على قائد القطار التأكد من أنه فهم هدف التعليمات تماما، ونهاية الصلاحية الجديدة المتوقعة، وهدف/ اتجاه الحركة.			
b) If the train is departing at a platform, the train driver must inform the conductor before departure that the departure takes place with an OIF Number 1 “Permission to pass ETCS-End of Authority” and wait for the departure signal. إذا كان القطار سيغادر من الرصيف، يجب على قائد القطار إبلاغ مشرف القطار قبل المغادرة. يجب أن تتم المغادرة من خلال نموذج التعليمات التشغيلية رقم 1 لقائد القطار "التصريح لعبور نهاية الصلاحية في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات" ويجب الإنتظار لإشارة المغادرة.			
c) Only then he is allowed to press the Override EoA in the DMI and start the train movement. فقط في هذه الحالة بإمكانه ضغط زر تجاوز نهاية الصلاحية في جهاز التواصل مع قائد القطار وبدء حركة القطار.			

11.3.6 Exceedance of End of Authority or Unexpected Trip (TR) Mode تجاوز نهاية الصلاحية أو صيغة العرقلة الغير المتوقعة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If a train driver passed an EoA without permission, the train will be stopped by the OBU automatically (“tripped”) and the DMI will show the TR Mode. إذا قام قائد القطار بتجاوز نهاية الصلاحية دون الإذن لذلك، سيتم إيقاف القطار تلقائيا من قبل الوحدة على متن القطار وسيتم عرض صيغة "العرقلة" على جهاز التواصل مع قائد القطار.			
b) The train driver must immediately contact the train controller with an emergency call. يجب على قائد القطار الاتصال فورا بالمتحكم بالقطار من خلال إجراء مكالمة الطوارئ.			
c) The train controller then must ask the train driver the exact location and take those actions as described cf. 1.3.8 ETCS-Rules (Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14) and consider it the same as a SPAD. يجب على المتحكم بالقطار أن يســأل قائد القطار عن المكان المحدد واتخاذ تلك الإجراءات المذكورة في الوحدة رقم 1.3.8، قوانين النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات والوثيقة رقم 1.3.14 والتحديد ما إذا كانت شــبيهة لتجاوز الاشارة رغم وجود خطر.			
d) If the train can continue safely, the train controller must issue an OIF in following cases: • If the train has been tripped due to passing an EoA: OIF Number 2 “Permission to continue the movement after passing an ETCS-End of Authority” • In any other case: OIF Number 2 “Permission to continue the movement after ETCS-TRIP” إذا امكن للقطار أن يتابع بأمان، يجب على المتحكم بالقطار إصدار نموذج التعليمات التشغيلية في الحالات التالية: • إذا تجاوز القطار الشــارة بســبب تجاوز نهاية الصــلاحية: نموذج التعليمات التشــغيلية رقم 2 "الإذن لمتابعة الحركة بعد تجاوز نهاية الصلاحية في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات" • في أي حالة أخرى: نموذج التعليمات التشغيلية رقم 2 "الإذن لمتابعة الحركة بعد رحلة تجاوز الشارة في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات"			

e) After the train driver has received an OIF number 2 from the train controller to continue after a Trip, the train driver must ensure he fully understood the purpose of the instruction, the expected new EoA and direction or target of the movement. بعد تلقي قائد القطار نموذج التعليمات التشغيلية رقم 2 من المتحكم بالقطار لمتابعة حركة القطار ، يجب على قائد القطار التأكد من أنه فهم هدف التعليمات تماما، ونهاية الصلاحية الجديدة المتوقعة، وهدف/ اتجاه الحركة.			
f) If the train is departing at a platform, he must inform the conductor before departure that the departure takes place with an OIF Number 2 and wait for the departure signal. إذا كان القطار سيغادر من الرصيف، يجب على قائد القطار إبلاغ مشرف القطار قبل المغادرة. يجب أن تتم المغادرة من خلال نموذج التعليمات التشغيلية رقم 2 لقائد القطار ويجب الإنتظار لإشارة المغادرة.			
g) Only then he is allowed to press the Override EoA in the DMI and continue the train movement. فقط في هذه الحالة بإمكانه ضغط زر تجاوز نهاية الصلاحية في جهاز التواصل مع قائد القطار وبدء حركة القطار.			

11.3.7 Signal Put Back to Stop In Emergency Or Signal Drops To Stop
إعادة وضع الإشارة إلى التوقف في حالة الطوارئ أو تغير الإشارة إلى التوقف

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the train controller puts a signal to stop in an emergency case, or notices that a signal has dropped to stop unexpectedly, he must warn the train driver immediately. إذا قام المتحكم بالقطار بوضع الإشارة للتوقف في حالة الطوارئ، أو لاحظ أن الإشارة تغيرت بشكل غير متوقع للتوقف، يجب عليه تحذير قائد القطار على الفور.			
b) If the train driver sees a signal ahead of him at any distance that unexpectedly drops to stop and is not informed by the train controller, he must assume that there is an emergency situation. إذا رأى قائد القطار إشارة أمامه تتغير بشكل غير متوقع للتوقف ولم يتم إبلاغه من قبل المتحكم بالقطار، يجب عليه أن يفترض أن هناك حالة طوارئ.			
c) In all cases, the train driver must stop immediately with an Emergency Brake and contact the train controller. في جميع الحالات، يجب على قائد القطار التوقف على الفور من خلال استخدام فرامل الطوارئ والإتصال بالمتحكم بالقطار.			
d) If the train passes the signal, the Trip (TR) Mode will be activated by the OBU. To continue, the instructions according to 6.1.5 ETCS-Rules (Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14) إذا قام القطار بالعبور عن الإشارة، سيتم تفعيل صيغة صيغة العرقلة من قبل الوحدة على متن القطار. للمتابعة، راجع التعليمات في 6.1.5. قوانين النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات (بالقوانين التشغيلية) الوثيقة رقم 1.3.14			

11.4 Emergency Brake Application By OBU تفعيل فرامل الطوارئ من خلال الوحدة على متن القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) To prevent a dangerous situation, the OBU might use an Emergency Brake application to stop the train as soon as possible. لتجنب الموقف الخطر، من الممكن للوحدة على متن القطار استخدام فرامل الطوارئ لإيقاف القطار في أقرب وقت ممكن.			
b) A train driver that notices that the train unexpectedly starts braking, must observe the DMI immediately to make sure it is an Emergency Brake application initiated by the OBU/ETCS. If it is not the OBU/ETCS, the train driver must assume that the train has divided or derail and take appropriate action conform Module 1.3.8. ETCS-Rules (Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.14. Rev 1) إذا لاحظ قائد أن القطار قد بدء بالفرملة بشكل غير متوقع، يجب عليه مراقبة جهاز التواصل مع قائد القطار فورا للتأكد من أنه تم بدء تفعيل فرامل الطوارئ من قبل الوحدة على متن القطار في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات.			

إذا لم تكن الوحدة على متن القطار في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات هي التي اصدرت امر الفرملة، يجب على قائد القطار الإفتراض أنه تم فصل أو جنوح القطار ويجب عليه اتخاذ الإجراءات المناسبة (راجع الوحدة 1.3.8) قوانين النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات (القوانين التشغلية) الوثيقة رقم 1.3.14			
c) In any other case, the train driver must contact the train controller immediately and provide his exact location and current ETCS Mode. لإي حالة أخرى، يجب على قائد القطار الإتصال بالمتحكم بالقطار على الفور وإبلاغه عن موقعه المحدد وصيغة النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات الحالية.			

11.5 Service Brake Application By OBU تفعيل فرامل الخدمة من قبل الوحدة على متن القطار

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the OBU notices that the train is moving faster than allowed, the OBU will initiate a Service Brake application to reduce the speed. إذا قامت الوحدة على متن القطار بملاحظة أن حركة القطار أسرع مما هو مسموح، تقوم الوحدة على متن القطار بتفعيل فرامل الخدمة لتخفيض السرعة.			
b) At any time, the train driver must operate his train in such way, that a Service Brake application does not apply. في جميع الأوقات، يجب على قائد القطار تشغيل القطار في طريقة لا تتطلب تفعيل فرامل الخدمة.			
c) If a Service Brake application occurs, the train driver must assist the braking action with the brake valve. في حالة تفعيل فرامل الخدمة، يجب على قائد القطار مساعدة عملية الفرملة من خلال صمام الفرامل.			
d) If the OBU allows the brakes to be released, the train driver must ensure that releasing the brakes would not affect the train's safe operation. In normal situations, the train driver may continue the mission. إذا سمحت الوحدة على متن القطار بتحرير الفرامل، يجب على قائد القطار التأكد من أن تحرير الفرامل لن يؤثر على التشغيل الآمن للقطارات. في الحالات الإعتيادية، بإمكان قائد القطار إكمال المهمة.			
e) Any Service Brake application initiated by the OBU must be reported to the CTC and will be recorded in the JRU. يجب الإبلاغ عن أي تفعيل لفرامل الخدمة التي تم بدأها من قبل الوحدة على متن القطار لمركز المراقبة والتحكم والتي سيتم تسجيلها في وحدة التسجيل القانونية.			

11.6 Temporary Speed Restrictions (TSR) (TSR) قيود السرعة المؤقتة

11.6.1 Regular Temporary Speed Restriction قيود السرعة المؤقتة العادية

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) Normal Temporary Speed Restrictions must be protected with ETCS Balises. These Balises are located on such point that it allows the train driver to reduce the speed of the train according to the braking curve of ETCS in all cases. يجب حماية قيود السرعة المؤقتة العادية من خلال باليزات النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات. هذه الباليزات متواجدة في منطقة تسمح لقائد القطار بتخفيض سرعة القطار وفقا لمنحنى الفرامل للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات في جميع الحالات.			
b) If a TSR is lower than 30 km/h, the train driver must receive an OIF number 5 "Drive at reduced speed" with location specific instructions and the specified speed, if the train is not in Full Supervision Mode of ETCS. إذا كانت السرعة المؤقتة العادية أقل من 30 كم/الساعة، يجب على قائد القطار الحصول على نموذج التعليمات التشغيلية رقم 5 "القيادة بسرعة مخفضة" مع تعليمات مختصة بالمكان المحدد والسرعة المخصصة إذا لم يكن القطار تحت الاشراف التام في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات.			

11.6.2 Emergency Speed Restriction (ESR) (ESR) قيود السرعة الطارئة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) If a temporary speed restriction in ETCS Level 1 area is not protected with Balises, every ETCS equipped train must be stopped at the Main Signal covering the Temporary Speed Restriction zone and the train driver must be issued an OIF number 5 “Drive at reduced speed” with location specific instructions and the specified speed, to inform him about the Emergency Speed Restriction. إذا لم تتم حماية قيود السرعة المؤقتة في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات في المنطقة من المستوى 1 من خلال البالیزات، يجب توقف جميع القطارات المزودة بالنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات على الإشارة الرئيسية التي تغطي منطقة قيود السرعة المؤقتة. يجب على قائد القطار الحصول على نموذج التعليمات التشغيلية رقم 5 "القيادة بسرعة مخفضة" مع تعليمات مختصة بالمكان المحدد والسرعة المخصصة لإبلاغه عن قيود السرعة الطارئة.		

11.7 ETCS Track Failure خلل في اجهزة السكة للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات

11.7.1 A Longer Distance Has A Failure خلل في مسافة أطول

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S / Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) When the train controller becomes aware of an ETCS track failure, he can order that all trains between two points, defined by and limited by main signals, must isolate the ETCS OBU or put the OBU into UN (Unfitted) Mode. أ. عند معرفة المتحكم بالقطار عن أي خلل في اجهزة سكة النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات، بإمكانه أمر جميع القطارات بين محولتان، معرّفتان ومحدودتان بين الإشارات الرئيسية بعزل الوحدة على متن القطار في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات أو تعديلها إلى صيغة "غير مجهزة".		
b) A train that must pass the ETCS Track Failure zone must be stopped at the last main signal before the failure zone. The train controller must issue an OIF number 6 with the following instruction: • “Isolate ETCS from [this signal] and operate without ETCS until [location, signal] with a maximum speed of 100 km/h” or: • “Activate UN Mode from [this signal] and operate without ETCS until [location, signal] with a maximum speed of 100 km/h” ب. يجب إيقاف القطار الذي يجب عليه تجاوز منطقة الخلل عند آخر إشارة رئيسية قبل منطقة الخلل. يجب على المتحكم بالقطار إصدار نموذج التعليمات التشغيلية رقم 6 بالتعليمات التالية: • "عزل النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات من [هذه الإشارة] والتشغيل دون النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات لحد [الموقع، الإشارة] بسرعة أقصاها 100 كم/الساعة." أو: • "تفعيل الصيغة "غير مجهز" من [هذه الإشارة] والتشغيل دون النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات لحد [الموقع، الإشارة] بسرعة أقصاها 100 كم/الساعة."		
c) After the issuance of the OIF 6, the train controller can operate the signal normally, operate the Invite Signal to IS1 or issue an OIF 1 “Permission to pass the ETCS-End of Authority” to allow the train to proceed. بعد إصدار نموذج التعليمات التشغيلية رقم 6، بإمكان المتحكم بالقطار تشغيل الإشارة بشكل عادي، وتشغيل إشارة الدعوة IS1 أو إصدار نموذج التعليمات التشغيلية 1 "الإذن لعبور نهاية الصلاحية في النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات" للسماح للقطار بالمتابعة.		
d) Each train must be stopped at the end of the ETCS Track Failure zone, and the driver must be instructed to activate ETCS OBU again to normal operations. يجب إيقاف كل قطار عند نهاية منطقة الخلل ويجب إصدار التعليمات لقائد القطار لتفعيل الوحدة على متن القطار للنظام الأوروبي للتحكم بالقطارات مرة أخرى للتشغيل العادي.		

e) Track Failure zone may only be operated after the train driver confirmed that the ETCS is in full operation again. من الممكن تشغيل الإشارة عند نهاية منطقة الخلل فقط عند تأكيد قائد القطار أن النظام الأوروبي للتحكم بالقطارات يعمل بشكل كامل مجددا.			

11.7.2 The Track Failure Is On A Single Spot خلل السكة في نقطة واحدة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S Assessment Ref		Rating 3/2/1/R
a) If the track failure only affects a single location like a single balise, the train controller must issue a OIF Number 6 to stop before that location. إذا كان خلل الســكة يؤثر على نقطة واحدة مثل باليزة واحدة، يجب على المتحكم بالقطار إصــدار نموذج التعليمات التشغيلية رقم 6 للتوقف قبل تلك المنطقة.			
b) The train driver must stop short before reaching the location instructed by the train controller and immediately contact the train controller. يجب على قائد القطار التوقف قبل الوصــول إلى المنطقة وفق تعليمات المتحكم بالقطار والإتصــال بالمتحكم بالقطار فورا.			
c) The train controller must issue a OIF Number 1 to pass the affected location like passing a EoA, see 6.1.4. يجب على المتحكم بالقطار إصــدار نموذج التعليمات التشــغيلية 1 لعبور المنطقة المتأثرة كعبور نهاية الصــلاحية (راجع 6.1.4)			

Appendix B: Safety Critical Staff Portfolio Template

نموذج محظفة موظفي الوظائف الحرجة

Safety Critical Work عمل سلامة حرج

Personal Portfolio المحفظة الشخصية

NAME الإسم

Job Title المسمى الوظيفي

Photo صورة

Start Date: تاريخ البدء
Projected Completion Date: تاريخ الإنجاز المتوقع
Actual Completion Date: تاريخ الإنتهاء الفعلي
Responsible Manager: المدير المسؤول

File Index فهرسة الملف

Section	Title
1	Personal Details & Incident History التفاصيل الشخصية و تاريخ الحدث
2	Record of Safety Critical Medical Status سجل الحالة الطبية للوظائف الحرجة المتعلقة بالسلامة
3	Certificate of Competence شهادة الكفاءة
4	Candidate Assessment Agreement اتفاقية تقييم المرشح
5	Assessment Record and Trackerسجل التقييم والتتبع
6	Competency Development Programme برنامج تطوير الكفاءة
7	Route Knowledge Card (Train Driver only)(لقائدي القطارات فقط) بطاقة معرفة المسارات
8	Publication & Equipment Record سجل المطبوعات والمعدات
9	Assessment Templates نماذج التقييم
10	Previous Competency الكفاءة السابقة

Personal Details & Incident History التفاصيل الشخصية وتاريخ الحدث

Section 1

Date of Birth تاريخ الميلاد		**Location** الموقع	
Date Entered Service (SAR)(سار) تاريخ الإلتحاق بالخدمة		**ID No** رقم الهوية	
Iqama / Residency No رقم الإقامة		**Emergency Contact Details** تفاصيل التواصل في حالات الطوارئ	
Address العنوان		**Name** الإسم	
		Address العنوان	
		Relationship العلاقة	
Phone No رقم الجوال		**Phone No** رقم الجوال	

Medical Details التفاصيل الطبية

Medical Assessment التقييم الطبي	Reason السبب	Date التاريخ Due بسبب	Actual فعلي	Result النتيجة
Last Examination أخر اختبار	Periodic دوري			
Next Examination الإختبار القادم	Periodic دوري			
Corrective Vision Authority	Assessor Signature توقيع المفتش	Date التاريخ		
Distance المسافة				
Reading/Bifocal قراءة / ثنائي البؤرة				
Contact Lenses عدسات لاصقة				

Operational Incident History تاريخ الحادث التشغيلي

Description الوصف	Date التاريخ	Location الموقع

Operational Training التدريب التشغيلي

Course Attended حضر دورة	Date Attended تاريخ الحضور	Assessed Competent By تم تقييم كفاءة من قبل	Date التاريخ

Record of Safety Critical Medical Status
سجل الحالة الطبية للوظائف الحرجة المتعلقة بالسلامة

Section 2

Employee Name		**اسم الموظف**
Employee Number		**الرقم الوظيفي**
Date Of Birth		**تاريخ الميلاد**
Grade		**الدرجة الوظيفية**
Position		**المسمى الوظيفي**

Date of Examination			**تاريخ الفحص**
Date of Next Examination			**تاريخ موعد الفحص القادم**
Examination Type			**نوع الفحص**
Examination Result	F1/F2/U1/U2		**نتيجة الفحص**
Corrective Vision Required	None/Glasses/Contact Lenses	لأشيء /نظارات / عدسات لاصقة	**الحاجة لتصحيح النظر**
Type	Distance/Reading/Bifocal	للمسافات/للقراءة/ثنائية البؤرة	**النوع**
Comments			F1-Fit for normal duties F1- لائق للقيام بالمهام العادية F2-Fit for duties but with restrictions F2-لائق للقيام بالمهام لكن مع قيود U1-Temporarily unfit for duties U1-غير لائق مؤقتًا للقيام بالمهام U2-Permanently unfit for duties U2-غير لائق بشكل دائم للقيام بالمهام

This certificate is issued electronically based on the results of the medical examination approved by the Health Centre and must be retained in the employee's file.

Certificate of Competence شهادة الكفاءة

Section 3

CERTIFICATE OF COMPETENCE شهادة الكفاءة (GRADE)(الدرجة)	
Name الإسم	Location *الموقع*
Insert in the box on the right the assessment categorisation of the Candidate (Years PQA or experienced). The above named candidate has demonstrated competence as per the SAR CMS and is certified competent to operate on the SAR Railway Network within the candidate's grade. (ادخل في المربع الموجود على اليمين تصنيف تقييم المرشح (سنوات أو من ذوي الخبرة) أظهر المرشح المدون أسمه أعلاه الكفاءة وفقاً لنظام إدارة كفاءة وهو معتمد مؤهل للعمل على شبكة سكة حديد سار ضمن درجة المرشح	

Traction Type نوع الجر						
(Grade) Initials الأحرف (الدرجة) الأولى للإسم						
Assessor Initials: الأحرف الأولى للمفتش						
Date: التاريخ						

Additional competencies كفاءات إضافية		

Authorities صلاحيات			
SAR ID Number – رقم بطاقة سار			
Authorised By مصرح بواسطة	**Print Name** الإسم	**Signature** التوقيع	**Date** التاريخ
Assessor المفتش			
(Grade) الدرجة			
Internal Verificationالتحقق الداخلي			

THIS CERTIFICATE IS VALID هذه الشهادة صلاحة

From: من **To:** إلى

ASSESSMENT AGREEMENT / PERSONAL DEVELOPMENT OBJECTIVE

إتفاقية التقييم / هدف التطوير الشخصي

Candidate Name:إسم المرشح	
Assessor Name:إسم المفتش	
Date: التاريخ	

General Outline of Briefing الخطوط العريضة العامة للإحاطة	The SAR CMS was discussed with above named employee. I explained that the process of assessment will be carried out over the assessment cycle, commencing on the above date, during which time they will be assessed on all performance criteria on at least one occasion. The assessor considers that the assessment plan is sufficient to address the competence needs and safety risk profile of the above-named candidate. The appeal process was explained during this process in line with SAR CMS Policy. تمت مناقشة نظام ادارة الكفاءة مع الموظف المذكور أعلاه. أوضحت أن عملية التقييم ستتم على مدار دورة التقييم ، بدءًا من التاريخ أعلاه ، وخلال هذه الفترة سيتم تقييمها وفقًا لجميع معايير الأداء في مناسبة واحدة على الأقل. يرى المقيم أن خطة التقييم كافية لتلبية احتياجات الكفاءة وملف مخاطر السلامة للمرشح المذكور أعلاه. تم شرح عملية الاستئناف خلال هذه العملية بما يتماشى مع سياسة نظام ادارة الكفاءة (CMS).
General Assessment Plan خطة التقييم العامة	You will be assessed using various methods. These will include observation and / or simulation of tasks, questioning of underpinning knowledge, acquisition of evidence of prior learning knowledge and witness testimony. Unobtrusive Assessments (UA) will be evaluated as relevant means of assessment. Formal Assessments (FA) will be carried out under various environmental conditions. Feedback as to performance will be provided at each stage of the assessment. Where the employee was deemed to be 'not yet competent', additional assessments will be carried out, once adequate instruction has been received. سيتم تقييمك باستخدام طرق مختلفة. وستشمل هذه المراقبة و / أو محاكاة المهام ، والتشكيك في المعرفة الداعمة ، واكتساب أدلة على معرفة التعلم السابقة وشهادة الشهود. سيتم تقييم التقييمات غير الواضحة (UA) كوسائل تقييم ذات صلة. سيتم إجراء التقييمات الرسمية (FA) في ظل ظروف بيئية مختلفة. سيتم تقديم التعليقات المتعلقة بالأداء في كل مرحلة من مراحل التقييم. عندما يُعتبر الموظف "غير مؤهل بعد" ، سيتم إجراء تقييمات إضافية ، بمجرد تلقي التعليمات المناسبة.
Personal Development Plan خطة التنمية الشخصية	The assessment delivery plan for this member of staff has been designed to manage the risk presented by the infrastructure, and the experience and the previous operational risk profile of the member of staff. Below is listed any additional development needs that are required for the candidate: تم تصميم خطة تنفيذ التقييم لهذا العضو من الموظفين لإدارة المخاطر التي تمثلها البنية التحتية والخبرة وملف المخاطر التشغيلية السابقة للموظف. فيما يلي قائمة بأي احتياجات تطوير إضافية مطلوبة للمرشح:

Signed: Assessor توقيع المفتش		Signed: Candidate توقيع المرشح	

Assessment Record and Tracker Section 5

Risk Level and Grade مستوى الخطر و الدرجة

Name: الإسم		**Location:** الموقع	

Assessment Reference مرجع التقييم	Type النوع	Start Date تاريخ البدء	End Date تاريخ النهاية	Date Completed تاريخ الإنتهاء	Acknowledgement of Delivery and Feed-Back. The Assessor must sign this document for all assessment activities إقرار التسليم وردود الفعل. يجب على المقيم التوقيع على هذه الوثيقة لجميع أنشطة التقييم

Assessment Cycle Completed: دورة التقييم المنتهية	**Print Name** الإسم	**Signature** التوقيع	**Date** التاريخ
Assessor المفتش			
(Grade) الدرجة			

Note: The number of planned assessments is to be adjusted dependent on Risk Classification i.e. PQA
ملاحظة: يجب تعديل عدد التقييمات المخطط لها اعتمادًا على تصنيف المخاطر ، مثل PQA

Route Knowledge Card (*Train Driver/Shunter only*) بطاقة معرفة المسارات(قائد القطار/ المناور فقط) Section 6

Route Knowledge معرفة المسارات

Name الإسم:	**Location** الموقع:

Route Code رمز المسار	Route From من مسار	Route To إلى مسار	Driver/Shunter Signature توقيع القائد/ المناور	Date Signed تاريخ التوقيع	Date Cancelled تاريخ الإلغاء

Location Code رمز الموقع	Location الموقع	Driver/Shunter Signature توقيع القائد/ المناور	Date Signed تاريخ التوقيع	Date Cancelled تاريخ الإلغاء

Initial Certification Declaration تصريح الشهادة الأولي

I certify that I have thorough knowledge of the track geography, all permanent speed restrictions, gradients, and high-risk block marker boards, ERTMS shunting areas, ERTMS RBC areas, high risk sand incursion sites, and radio black spots for the entire area covered by this certificate. This also includes the knowledge and understanding of each locations working instructions.

أقرر أن لدي معرفة كاملة بجغرافيا المسار ، وجميع قيود السرعة الدائمة ، والتدرجات ، والعلامات اللوحية ذات الخطورة العالية، ومناطق تحويل ERTMS ، ومناطق ERTMS RBC ، ومواقع الرمال عالية الخطورة ، والنقاط العمياء للراديو للمنطقة بأكملها التي تغطيها هذه الشهادة. وهذا يشمل أيضًا معرفة وفهم تعليمات العمل الخاصة بكل مواقع.

Name: الإسم		Signature التوقيع:		Date التاريخ:	
Assessor Name إسم المفتش:		Grade الدرجة:			
Signatureالتوقيع:		Date التاريخ:			

Route Knowledge Signature Sheet ورقة توقيع معرفة المسارات *(Train Driver/Shunter Only)* *(قائد قطار/ والمناور فق)*

Section 7

Certification

Re-certification should take place when performing a Summary Review and additionally when a new route or location is added/cancelled to the individuals' portfolio.
يجب أن تتم إعادة الاعتماد عند إجراء مراجعة موجزة وأيضًا عند إضافة / إلغاء مسار أو موقع جديد إلى محفظة الأفراد.

	Driver/Shunter Signature توقيع القائد/ المناور	Assessor Signature توقيع المفتش	Date التاريخ	Cancelled Assessor Signature الغاء توقيع المقيم
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				
Re-Certified إعادة التصديق				

Certificate Completed – New Certificate Required
اكتملت الشهادة - مطلوب شهادة جديدة

Driver/Shunter Signature توقيع القائد / المناور	Line Manager Signature توقيع المدير المباشر	Date التاريخ

Publication & Equipment Record Section 8

Publication & Equipment Record سجل المعدات والنشر

Name: الاسم :	**Location:** الموقع :

Equipment الأدوات	**Date Issued** تاريخ الاصدار	**Staff Signature** توقيع الموظفين	**Line Manager Signature** توقيع المدير المباشر
Appropriate Keys المفاتيح مناسبة			
Ear Defenders واقي الأذن			
Hard Hat قبعة قوي			
Hi Visibility Vest / Clothing السترة العاكسة/ الملاب			
Paper Face Mask قناع الوجه الورق			
Protective Gloves قفازات واقي			
Safety Boots أحذية السلام			
Safety Glasses نظارات حماي			
Snake Gator حذاء الحماية من الثعابين			
Torch المصباح			

Publications المنشورات	**Date Issued** تاريخ الاصدار	**Staff Signature** توقيع الموظفين	**Line Manager Signature** توقيع المدير المباشر
Applicable Method of Works طريقة العمل المطبقة			
Dangerous Goods Briefs ملخصات البضائع الخطرة			
ERTMS Operating Instructionsتعليمات تشغيل النظام الأوروبي			
SAR Operational Rule Book كتاب القواعد التشغيلية SAR			
Traction Manualsكتيبات الجر			
Route Maps خرائط الطريق			
Driver Handbook دليل القائد			

Initial Certification Declaration

I certify that I am in possession of required equipment and publication as required for my role. I understand it is my responsibility to ensure that all equipment is good working order and all publications must be kept up to date. I have been briefed and fully understand how to replace any lost or defective/damaged equipment or publications.
أقر أنني أمتلك المعدات المطلوبة والنشر كما هو مطلوب لدوري. أفهم أنه من مسؤوليتي التأكد من أن جميع المعدات تعمل بشكل جيد ويجب تحديث جميع المنشورات. لقد تم إطلاعي وفهمي تمامًا كيفية استبدال أي معدات أو منشورات مفقودة أو معطلة / تالفة.

Name: الاسم		Signature: التوقيع		Date: التاريخ	

Publication and Equipment Record Signature Sheet

Certification

Equipment, publication checks, and Re-certification should take place at the Summary Review. All equipment and publications are deemed to be fit for purpose and up to date.
يجب أن تتم مراجعة المعدات وفحص النشر وإعادة التصديق في المراجعة الموجزة. تعتبر جميع المعدات والمنشورات مناسبة للغرض ومحدثة.

	Staff Signature توقيع الموظفين	Assessor Signature توقيع المفتش	Date التاريخ
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			
Re-Certified إعادة التصديق			

Certificate Completed – New Certificate Required اكتملت الشهادة - مطلوب شهادة جديدة

Staff Signature توقيع الموظفين	Line Manager Signature توقيع المدير المباشر	Date التاريخ

Assessments Templates نماذج التقييمات Section 9

Formal Assessment Record سجل التقييم الرسمي

ASSESSMENT REF No مرجع التقييم رقم		**ASSESSMENT FEEDBACK - LIVE NOTES** ملاحظات التقييم - ملاحظات مباشرة							
Name: الاسم		Location: الموقع				Date: التاريخ			
Equipment Checks فحص المعدات	Glasses النظارات		PPE معدات الوقاية الشخصية		Publications المنشورات		GSMR/Phone جهاز الاتصال		Keys المفاتيح

Train Details(if applicable) تفاصيل القطار (إن وجدت)

Time الوقت	**From** من	**To** الى	**Headcode** الرمز	**Formation** التكوين	**Weather** الطقس	**Darkness (H:M)** الليل (س: دق)	**Duration (H:M)** المدة (س : دق)

Live Notes

الملاحظات المباشرة:

Details of items for Review/Feedback

تفاصيل العناصر للمراجعة / التعليقات

Assessor Name اسم المفتش		Rating تقييم		Total Assessment Time إجمالي وقت التقييم	
Assessor Signature توقيع المفتش		Employee Signature توقيع الموظف			

OTDR Assessment Record *(Train Driver Only)*

OTDR MONITORING ASSESSMENT RECORD					
Driver's Name اسم القائد	ID number رقم البطاقة	Unit No. رقم الوحدة	Date التاريخ	Headcode الرمز	Train Details تفاصيل القطار

Type of Assessment (Tick) نوع التقييم ( )	OTDR			Assessment Ref No. رقم مرجع التقييم :	
Route Covered on Assessment الطريق مغطى عند التقييم				Duration of Assessment (Min hr mins) مدة التقييم (س : دق)	

Details (Specific) التفاصيل (محددة)	✓ Satisfactory مرضي	Remarks/Reason for discrepancy ملاحظات / سبب التناقض
Personal I.D. number inserted تم ادخال المعرف الشخصي		
Brake Test / Brake Continuity Test اختبار الفرامل / اختبار استمرارية الفرامل		
Train departure on time مغادرة القطار على المواعيد		
Power applied in accordance with instructions قوة العزم مطبقة وفقا للتعليمات		
No Speeding غير مسرعة		
Running brake test carried out تم عمل فحص الفرامل		
Braking technique correct for locations تقنية استخدام الفرامل صحيح في المواقع		
Deadman operated in accordance with instructions تشغيل الرجل الميت وفقا للتعليمات		
Correct actions taken in the event of wheel slip/slide لإجراءات الصحيحة المتخذة في حالة انزلاق / انزلاق العجلة		
Train driven with regard to conditions قيادة القطار وفقا للظروف		
Horn sounded when required استخدام الجرس حسب الحاجة		
Approach to dead-end platforms/stopping points الاقتراب من نهاية الرصيف / نقاط التوقف		
Approach to speed restrictions الاقتراب من قيود السرعة		
Driving from correct driving cab القيادة من كابينة القيادة الصحيحة		
Safety systems interventions تدخلات أنظمة السلامة		
Any safety systems isolated عزل أي أنظمة السلامة		
Compliant with driving policiesمتوافق مع سياسات القيادة		
Misc., insert details		
Misc., insert details		

COMMENTS

التعليقات:

A printed annotated copy of the Data taken from OTDR should be filed with this record as part of assessment process. The journey **must** also be discussed with the Driver and feedback given.

يجب حفظ نسخة مطبوعة مشروحة من البيانات المأخوذة من OTDR مع هذا السجل كجزء من عملية التقييم. يجب أيضًا مناقشة الرحلة مع السائق وتقديم الملاحظات.

Signed: وقعت	القائد Driver	Date: التاريخ	Signed: وقعت	المفتش Assessor	Date: التاريخ

Unobtrusive Assessment تقييم غير واضح

UNOBTRUSIVE MONITORING ASSESSMENT RECORD المراقبة غير الواضحة سجل التقييم					
Name الاسم	ID number الرقم الوظيفي	Date التاريخ	Headcode الرمز	Train Details/Activity تفاصيل القطار / النشاط	
Type of Assessment (Tick) نوعية التقييم ( )		Unobtrusive غير واضح		Assessment Reference. مرجع التقييم	

Details (Specific) التفاصيل (محددة)	✓ Satisfactory التفاصيل (محددة)	Remarks/Reason for discrepancy ملاحظات / سبب التناقض
Booked on Duty/Uniform/On Time/Fit for Duty محجوزة في الخدمة / الزي الرسمي / في الوقت المحدد / صالح للخدمة		
Read Notices قراءة الإخطارات		
Platform Duties (TC/PH) واجبات المنصة (TC / PH)		
Positioned at Passenger Door (TC/PH) موضوعة عند باب الركاب (TC / PH)		
Assisted with Boarding (TC/PH) المساعدة في الصعود على القطار (TC / PH)		
Customer Service (TC/PH) خدمة العملاء (TC / PH)		
Boarded the Train (TC/PH) صعود القطار (TC / PH)		
PPE معدات الوقاية الشخصية		
Correct Hand Signals (GS) إشارات اليد الصحيحة (GS)		
Position of Safety (GS) موقع السلامة		
Route Setting (GS) اعداد المسار		
Use of LFOP (GS) استخدام		
Safe Position of Train (Not fouling(GS)) الوضع الآمن للقطار		

COMMENTS (TC/PH=Train Crew - GS=Ground Staff)

التعليقات :

Previous Competency الكفاءة السابقة

This page is left intentionally blank
تم ترك هذه الصفحة فارغة عمدا