



Function: Passenger Business Unit

Dept.: Operations Management

Doc.

SAR East West Railway CMS Modules Train Captain / Shunter

Doc. No.: SAR-PBU-EWR-002

Rev. No.: 0.0

Effective Date: 27 September 2021

Document information

Information	
Document Owner	Passenger Business Unit Operations Director
Document Language	/ <input checked="" type="checkbox"/> English / <input type="checkbox"/> other Click here to enter text.

Distribution list

Name	Dept.
Stuart Cheshire	PBU – Train Operations
Stewart Langridge	PBU – Assurance & Standards

Document Approvals

Description	Job Title	Name	Signature	Date
Initiated by	Operational Standards Expert	Paul O'Brien		9.11.2021
Reviewed by	Operations Manager NSR	Terry Oliver		9.11.2021
Reviewed by	Operations Manager EWR	Yazeed Y Gaari		9.11.2021
Approved by	PBU Operations Standards & Assurance Manager	Stewart Langbridge		9.11.2021

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 Railways Company (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 endeavor to correct the effects thereof and to prevent any further inadvertent disclosure Saudi Railways Company (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 UNLESS OTHERWISE INDICATED BY CCD

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021
 Saudi Arabia Railways P.O. Box 7032 Riyadh 13422 Kingdom of Saudi Arabia		
		

CONTENTS:

1. PURPOSE:	4
أ. الغرض:	4
2. OBJECTIVE:	4
ب. الهدف:	4
3. SCOPE:	4
3. النطاق:	4
4. DEFINITIONS / ABBREVIATIONS:	5
4. التعاريف والمصطلحات:	5
5. RESPONSIBILITIES:	9
5. المسؤوليات:	10
6. DOCUMENT DESCRIPTION:	11
6. وصف الوثيقة:	11
6.1 Assessment Methodology:	11
6.1 منهجية التقييم:	11
6.1.1 Assessment Methods طرق التقييم:	11
6.1.2 Criteria and Underpinning Knowledge المعايير وتعزيز المعلومات:	12
6.1.3 Recording of evidence سجل الأدلة:	12
6.1.4 Use of Questioning استخدام المساءلة:	12
6.1.5 Assessment Definitions for Assessing Levels of Competence تعريفات التقييمات المستخدمة في تقييم مستويات الكفاءة:	12
6.2 Issuance of a Certificate of Competence (C of C):	15
6.2 بـ إصدار شهادة الكفاءة (C of C):	15
6.2.1 Days 1 & 2 اليوم الأول والثاني:	15
6.2.2 Day 3 اليوم الثالث:	15
6.2.3 Training Needs Analysis (TNA) حلول احتياجات التدريب (TNA):	15
6.2.4 Issuance of C of C إصدار شهادة الكفاءة C of C:	16
6.3 Ongoing monitoring:	16
7. RECORDS:	17
7. المستندات:	17
8. REFERENCES:	17
8. المراجع:	17
9. DOCUMENT HISTORY:	17
9. تاريخ المستند:	17
Appendix A: EWR TRAIN CAPTAIN/SHUNTER CMS	18
Appendix B: SAFETY CRITICAL STAFF PORTFOLIO TEMPLATE	62

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021



نموذج محظفة موظفي الوظائف الحرجة 62

Document No.:

SAR-PBU-EWR-002

Rev. No.:

0.0

Effective Date:

27 September 2021



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 (Train captains), and, define a Competence Management System (CMS) process for East West Railway Safety Critical staff (Train Captains). This will ensure that the risks involved in the movement and operation of trains by SAR East West Railway Train Captains, with varying levels of experience and competence, is managed to be as low as reasonably practical.

أ. الغرض

الغرض من هذا المعيار هو تحديد منهجية يتم تطبيقها لدعم اصدار شهادات الكفاءة لموظفي سار قطاع الشرق الغرب العاملين في وظائف حرجية تجاه السلامة (قطب قطار)، وانشاء نظام إدارة الكفاءة (CMS) لقطاع الشرق والغرب. حيث سيضمن ذلك أن تكون المخاطر التي تنتطوي عليها حركة القطارات وتشغيلها من قبل قبطان قطارات سار الشرق الغرب ذوي المستويات المختلفة من الخبرة والكفاءة منخفضة المخاطر بقدر ما هي عملية بشكل معقول.

2. OBJECTIVE:

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

ب. الهدف

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

3. SCOPE:

This standard applies to all SAR East West Railway safety critical employees who perform the duties of a Train Captain, and Assessors who perform Train Captain duties and/or contribute in the Managing/Supervising, Assessing of Train Captain activities.

All Supervisors must ensure that Train captains, are aware of this process.

Train Captains includes staff designated as shunter/groundstaff / terminal operator.

3. النطاق

هذا المعيار ينطبق على جميع موظفي سكة سار قطاع الشرق والغرب العاملين في وظائف حرجية تجاه السلامة ويقومون بتأدية عمل قبطان القطار، والمفتشين الذي يأدون مهام المتنورات أو يشاركون في إدارة إشراف، تقييم مهام قبطان القطار.
يجب من جميع المفتشين التأكد من أن قبطان القطارات، على علم بهذه العملية.
وظيفية قطار قطار تشمل الموظف الذي يعمل بصفة متنور/ موظف أرضي/ مشغل محطة.

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:	Page 4
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021	



4. DEFINITIONS / ABBREVIATIONS:

4. التعريفات والمصطلحات

Term	Definition
Accident	An abnormal event which results in: Injury to person(s), fatality, damage to property and / or equipment (including environmental damage).
Hadetha	حدث غير طبيعي ينبع عنه: إصابات للأشخاص، وفيات. ضرر للممتلكات وأو المعدات (بما في ذلك الأضرار البيئية)
Assessment	Means the process of collecting and judging evidence of a person's performance against a standard in order to determine whether the person has demonstrated competence. Evidence can include direct and indirect observation, written reports, log books, practical and written tests, and answers to questions. The assessment should be based on performance in the workplace.
التقييم	تعني عملية الجمع والحكم على الأدلة لأداء شخص مقابل معيار محدد لهدف تحديد إذا كان الشخص أظهر كفاءة. الدليل قد يحتوي على ملاحظة مباشرة أو غير مباشرة، تقرير خطى، دفاتر السجلات، اختبار عملى وخطى، وأجوبة لأسئلة. يجب أن يعتمد التقييم على الأداء في مكان العمل.
Assessor	A person who is occupationally competent and qualified to assess the competence of others in the performance of their work.
المفتش	شخص مؤهل مهنياً لتقييم كفاءة الآخرين في أداء عملهم.
Automatic Vigilance Device (AVD)	Automatic vigilance device is the combination of systems that monitors the train driver's active presence. If the timer period is allowed to expire, a warning (visual and audible) is given by the warning device. If the Train Captain/Shunter fails to acknowledge the warning, a forced brake application will be applied
جهاز التحقق من البقاء الآوتوماتيكي (الرجل الميت) AVD	جهاز التتحقق من البقاء الآوتوماتيكي هو مزيج من الأنظمة التي تراقب التواجد النشط لقائد القطار. إذا قاربت فترة المؤقت على الانتهاء، فسيتم إرسال تنبيه (مرئي وسموع) من جهاز التنبيه. إذا فشل قائد القطار في إدراك التنبيه، يتم تفعيل الفرامل الإلزامية الآوتوماتيكية.
Candidate	The person who is being assessed against the relevant competence standards.
مرشح	الشخص الذي يتم تقييمه وفقاً لمعايير الكفاءة ذات الصلة
CDP	Competence Development Programme.
برنامج تطوير الكفاءات	برنامج تطوير الكفاءات
Centralized Traffic Control (CTC)	A control system by which the local interlocking is remotely-controlled by a train controller and the train movements are governed by signal indication. The CTC is the control centre from which the overall operation is controlled and monitored. In the case of an accident, the CTC has the role of the emergency control centre.



Term	Definition
مركز المراقبة والتحكم	هو نظام تحكم عن بعد بحيث يتم الربط التلقائي للقطار من قبل المتحكم بالقطار ويتم التحكم بالقطار بحركات القطار بدلاًلة الإشارات. يقوم المركز بالتحكم ومراقبة جميع عمليات التشغيل. في حالة الحادث يقوم المركز بدور مركز الطوارئ.
Competence	Competence means the ability to undertake responsibilities and to perform activities to a recognized 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 وفقاً لمعايير معترف بها على أساس منظم. الكفاءة هي مزيج من القدرات العملية ومهارات التفكير والخبرة 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 بغضض 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 الآخرين من تصرفاتهم اتجاه أنفسهم و 4- أداء أعمال سار.
Degraded Operation	An alternative operations programme 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.
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 متحركة منع 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.
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).



Term	Definition
خطوط الشرق والغرب الحديدية	الخطوط الحديدية سار الشرق والغرب التي كانت تعرف سابقا باسم المؤسسة العامة للخطوط الحديدية وهي الأن تحت حكم إمكية سار. تم تسميتها الخطوط الحديدية الشرق والغرب لفائد 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.
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 إلى) الخسارة، الضرر، الإصابة أو الوفاة. ويعرف ذلك مصطلح "الأخطاء الوشيكية" لغرض هذا المستند، مصطلح "الحادثة" الوشيكية يندرج تحت مصطلح "حدث"
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 "يشكل 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	المدير المشرف مسؤول عن أداء الموظف. ويشمل ذلك مشرف في 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 يشكل مسبق)، غير رسمي (على سبيل المثال إدارة التفتيش أثناء التجول)، يشكل غير معن عنه (على سبيل المثال المراقبة المخطط لها ولكن لم يتم الإعلان عن المكان والزمان من قبل). غير مزعج من خلال OTDR
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.
OCC	Operations Control Centre.
مركز التشغيل والتحكم	مركز التشغيل والتحكم



Term	Definition
PPE	Personal Protective Equipment.
أدوات السلامة الشخصية	أدوات السلامة الشخصية
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 المرشح في أداء الكفاءة العملية بشكل أكثر انتظاما.
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 train captain who is classed as inexperienced so requires additional support.
تقييم ما بعد التأهل	بعد التقييم المؤهل - قبطان قطار مؤهل حديثاً يتم تضمينه على أنه عديم الخبرة ، لذلك يتطلب دعماً إضافياً
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
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.
SAR	Saudi Arabia Railways.
سار	الخطوط الحديدية السعودية
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 Captain	A train captain 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. Train Captain report for duty either on passenger (or freight trains). The train conductor can also undertake the duties of a shunter (sometimes referred to as groundstaff / terminal operator). Grades to be confirmed post transition to SAR.
قطبان القطار	قطبان القطار هو عضو من طاقم قطار مسؤول عن واجبات التشغيل والسلامة على متن القطار والتي لا تتضمن القيادة الفعلية للقطار. تقرير تدريب الكابتن للواجب سواء على الركاب (أو قطارات الشحن). يمكن لقطبان القطار أيضًا القيام بواجبات المناور (يشار إليها أحيانًا باسم طاقم العمل الأرضي / مشغل المحطة). سيتم تأكيد الدرجات بعد الانتقال إلى سار.
Train Controller (CTC)	A CTC train controller is a member of the team in the OCC room responsible for the control of train movements with interlocking system. He is in charge of operating the traffic control system



Term	Definition
	including all related elements such as signals, points, derailer etc. Under certain circumstances, the train controller issues verbal or written orders for train drivers and crossing keepers. The train controller must report to the dispatcher.
المتحكم بالقطار	المتحكم بالقطار هو عضو في الفريق الموجود في غرفة التشغيل والتحكم مسؤول عن التحكم في حركات القطارات مع النظم المتداخلة. هو مسؤول عن تشغيل نظام التحكم في حركة المرور بما في ذلك جميع العناصر ذات الصلة مثل إشارات، محولات ، وخطوط السكة الحديد وما إلى ذلك. في ظل ظروف معينة، يصدر المتحكم بالقطار أوامر شفهية أو كتابية لقادة القطارات وحراس التفاصيل. يجب على المتحكم بالقطار إبلاغ المرسل.
Train Controller (Local)	A local train controller is in charge of the overall operation of a yard, depot, area, etc. He directs shunting and train movements in the yard tracks and on the main line within the yard limits.
المتحكم بالقطار (المحلي)	المتحكم المحلي بالقطار هو المسؤول عن التشغيل العام للساحة ، والورش ، والمنطقة ، وما إلى ذلك. وهو يوجه حركات النقل والقطارات في مسارات الساحة وعلى الخط الرئيسي داخل حدود الساحة.
Train Crew	Train crew refers to the staff assigned for on-board train operations including the train driver, train driver's assistant, train conductor's and train conductor assistant(s).
طاقم القطار	يشير طاقم القطار إلى الموظفين المعينين لعمليات القطار على متن القطار بما في ذلك قائد القطار ومساعد قائد القطار ومشرف القطار ومساعد مشرف القطار.
Train Crew Office	The office where the train crew has to sign-on or sign-off the shift and where the train crew can find any documents or devices necessary to perform his duty.
مكتب ملابس القطار	هو المكتب الذي يتعين على طاقم القطار فيه تسجيل الدخول أو الخروج من المناوبة وحيث يمكن لطاقم القطار العثور على أي مستندات أو أجهزة ضرورية لأداء واجبه ومهامه.
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 للتقييم.
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، مثل، 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	

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 Captain 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 portfolios;

- Assessors; and
- Trainers.

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

5. المسؤوليات:

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

مدير إدارة وحدة أعمال التشغيل الذي تطبق عليه المعايير مسؤول عن ضمان صحة ملفات قبطان القطار، ويشتمل هذا المعيار اكمال كل مدير مباشر للملفات بشكل صحيح. الدرجات التالية هي المسئولة والمهلة لمتابعة الملفات:

- المفتش؛ و
- المدرب.

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



6. DOCUMENT DESCRIPTION:

6. وصف الوثيقة

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: لمساعد 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 مساعدة
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.

تعني 'O' أن الطريقة المتبعة للتقييم هي "ملاحظة العمل"، وقد تشمل الملاحظة إثبات تقييم قيادة المرشح في المحاكاة مثلاً.

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.

عندما يتم ذكر أكثر من طريقة تقييم، D/S مثلاً، فهذا يعني أن الطريقة المتبعة هي مراجعة مستند الأدلة (بيانات عمل فعلية)، لكن في حال استصعب الأمر، يمكن استبدال طريقة التقييم هذه بطريقة "المحاكاة" كبديل.

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:	Page 11
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021	



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.

انشاء سلسلة دورة التقييم، يجب تقييم جميع معايير الكفاءة والمعلومات المطلوبة مرة واحدة على الأقل.

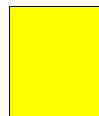
For the purposes of apportioning risk associated with the relevant criteria and its priority in training the **“Assessment Method”** column is colored to represent the risk (see key below).

لعرض 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، مثل 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، مثل UA1, UA2 إلخ...
- The Interim assessment must be prefixed with I;
يشار للتقييم الانتحالي Interim Assessment برمز I
- The Summary assessment must be prefixed with S; and
يشار للتقييم الملخص Summary Assessment برمز S
- Additional assessment evidence must be referenced using an ADD i.e. ADD1, ADD2.
يشار لأدلة التقييمات الإضافية ADD1, ADD2، مثل ADD برمز ADD، إلخ..

6.1.4 Use of Questioning استخدام المسائلة

When it is not been 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 عدم إمكانية تقييم الكفاءة باستخدام طريقة “اللإلاحة” في حين أنها الطريقة المثلث، يلجأ المفتش إلى “الأسئلة” كحل آخر 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 للكفاءة المتقدم، وفقاً لمعايير الأهلية المذكورة في الوحدات في الأسفل، يجب على المفتش تسجيل التقييم المناسب في العمود الملائم للمعيار وفقاً للمقياس التالي:

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:	Page 12
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021	



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

يسأل المرشح لمتطلبات الكفاءة الفنية بشكل ينطوي التوقعات ويبدي فهماً وتطبيقاً لأي مهارة غير تقنية.

2 - Proficient

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

2- متمكن

يسأل المرشح لمتطلبات الكفاءة التقنية بشكل ينبع 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.

1- يتطلب تحسيناً بسيطاً

يسأل المرشح معايير الكفاءة الفنية إلى مستوى مرضي فقط بعد إعادة إحاطة وتجهيزه.

R – Major Improvement Required/ Not Yet Competent

Candidate did not meet the technical competence requirement, requires re-training and a review of competence in this criteria.

R- يتطلب مستوى تحسين مكتمل/ غير موزه بعد

لم يسأل المرشح لمتطلبات 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.**

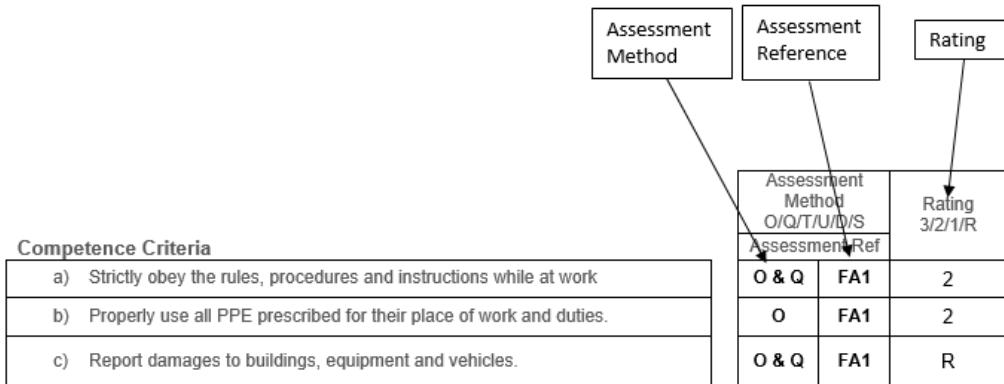
Any score of 1 or above constitutes a pass, however comments must be made on the assessment form where 1 or 2 have been scored on what the areas of prompting, briefing, guidance or development were.

يشكل الحصول على درجة 1 أو أكثر نجاحاً، 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)

6.2 ب. إصدار شهادة الكفاءة (C of C)

Before any C of C's are to be issued to SAR East West Railway Train Captains and Shunters, an initial 2 day appraisal phase will be completed for each staff member, this will consist of vocational briefings and assessments with a supporting Training Needs Analysis produced. The appraisals will provide SAR with assurance that each Train Captain or Shunter has been assessed and briefed before the issuance of the C of C. It will also enable SAR to advance the Train Captains and Shunters onto an initial CMS ensuring continual monitoring and development of the staff.

قبل إصدار أي شهادة كفاءة لقبطان ومناور قطار سكة حديد سار الشرق الغرب، لابد من إكمال فترة تقويم أولية مدتها يومين لكل قبطان، تتضمن اجتماعات تدريبية وتقديرات مع إصدار تحليل يسمى "تحليل احتياجات التدريب". ستساعد هذه التقييمات سار بضمان تقييم وتعليم كل قبطان ومناور قبل إصدار شهادة الكفاءة. وستتمكن سار أيضاً من دعم القبطانة للحصول على "نظام الكفاءة" بشكل مبدئي، مما يضمن رصدًا وتطويرًا مستمراً للموظفين.

6.2.1 اليوم الأول والثاني 1 & 2

6.2.1.1 Personal Track Safety (PTS) and general awareness.

6.2.1.1.1 السلامة الشخصية (PTS) والوعي العام

It is proposed that each Train Captain and Shunter will undertake a more in-depth PTS and Train Captain and/or Shunter rules assessment.

من المتوقع أن يمر كل قبطان قطار ومناور بتدريب مكثف في "السلامة الشخصية" وتقدير على قوانين المناورة.

6.2.1.2 Operational Briefings

6.2.1.2.1 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 اليوم الثالث Day 3

6.2.2.1 Practical Assessment

6.2.2.1.1 الرحلة العملية

Each will undertake a practical ride assessment.

سيؤدي كل موظف رحلة عملية تقييمية.

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

6.2.3.1 A TNA is to be completed for each Train Captain during the 2 day appraisal, and updated (as required) after the practical assessment. 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 Train Captain or Shunter.

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

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:	Page 15
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021	



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

6.2.4 Issuance of C of C شهادة الكفاءة

6.2.3.1 On the successful completion of the 2 day appraisal, a C of C can be issued to the Train Captain and/or Shunter. On the instigation of the C of C the Train Captain and/or Shunter will enter into the CMS process. The level of the competency cycle the Train Captain and/or Shunter will be placed on will be determined from the outcomes of the activities undertaken.

6.2.3.1 عند الانتهاء بنجاح من التقييم لمدة يومين ، يمكن إصدار C من C إلى قبطان القطار و / أو المناور. بناءً على تجربة C ، سيدخل قبطان القطار و / أو المناور في عملية نظام تطوير الكفاءة. سيتم تحديد مستوى دورة الكفاءة التي سيوضع عليها قبطان القطار و / أو المناور من نتائج الأنشطة المنفذة.

6.3 Ongoing monitoring

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 Train Captains and/or Shunters have successfully completed the 2 day appraisal.

سيكون هناك فترة مراقبة أولية لنظام إدارة الكفاءة التابع لسكة سار الشمال والجنوب سكة حديد سار الشرق والغرب. الذي يتضمن نظام إدارة محتوى جماعي مناسب لكل القطاعين، سبتمبر الفترة الأولى للمراقبة عندما تجتاز المجموعة الأولى من قبطان القطار والمناور بنجاح التقييم الذي سوف يتضمن يومين.

Dependent on the outcomes from the 2 day appraisal, it will determine what assessment cycle the Train Captain and/or Shunter will be placed in, e.g. PQA 1, 2nd Year PQA/New Entrant or Experienced.

اعتماداً على نتائج التقييم الذي يستغرق يومين، فإنه سيحدد دورة التقييم التي سيتم وضع قبطان القطار و / أو المناور فيها ، على سبيل المثال ، 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 Train Captains and/or Shunters 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 Train Captain and/or Shunter through the CMS cycle.

يتم تعيين مختصات لعمليات لمجموعة من القباطنة/و أو المناورين بالإضافة إلى مختص تطوير كفاءة (خطوط الشمال والجنوب) ومفتش (خطوط الشرق والغرب)، ويتحملون مسؤولية الرقابة والتقييم لكل قبطان مدرج في نظام إدارة الكفاءة.

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:	Page 16
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021	



7. RECORDS:

المستندات 7.

Document Reference No رقم مراجعة المستند	Document Name اسم المستند	Document Revision No الرقم المرجعي للمستند

8. REFERENCES:

المراجع 8.

Document Reference No رقم مراجعة المستند	Document Name اسم المستند

9. DOCUMENT HISTORY:

تاريخ المستند 9.

Rev. No. رقم المرجعي	Date التاريخ	Comments الملحوظات
1.0	05/07/21	First issue

Document No.: SAR-PBU-EWR-002	Rev. No.: 0.0	Effective Date: 27 September 2021	Page 17
----------------------------------	------------------	--------------------------------------	---------



Appendix A: EWR TRAIN CAPTAIN/SHUNTER CMS

1. Train Captain, Frequency of Assessments and Competency Criteria & Knowledge Requirements

قبطان 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 كالاتي:

- PQA 1 – 12 month, followed by
- PQA 2/New Entry – 12 month, followed by
- Experienced – 2 years competency cycle

-

-

-

-

-

-

تقدير ما بعد التأهل من شهر الى 12 شهر، يتبع
تقدير ما بعد التأهل 2/دخول جديد – 12 شهر، يتبع
خبير – سنتان في دورة الكفاءة

Assessment Cycle by Grade and Risk

Grade – Train Captain/Passenger Host

	Month Numbers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Risk Category	PQA	FA	UA		FA			UA			FA		SUM
	Month Numbers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Risk Category	2 nd Year PQA/New Entry		FA			UA			FA			UA	SUM
	Month Numbers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Risk Category	Experienced				FA			UA					INT
	Month Numbers	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Risk Category	Experienced				FA			UA					SUM
FA	Formal Assessment	UA	Unobtrusive Assessment	SUM	Summary Assessment								
INT	Interim Assessment												

Document No.:

SAR-PBU-EWR-002

Rev. No.:

0.0

Effective Date:

27 September 2021

Page 18



المنصب - قبطان قطار

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

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

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

FA	تقييم رسمي	UA	تقييم غير واضح	SUM	ملخص التقييم
SU	تقييم انتقائي				



Train Captain/Shunter, Competency Criteria.

UNIT	TITLE
Unit 1	Staff Obligations التزام الموظفين
1.1	عام General
1.2	بطاقات الهوية ID Cards
1.3	مدى الالتزام للركاب والعامة Obligations to Customers and the General Public
1.4	الزي الرسمي والمظهر الشخصي Uniform and Personal Appearance
1.5	العنوان ومكان الإقامة Address and Domicile
1.6	الهاتف الشخصي Personal Telephone
1.7	التدخين Smoking
Unit 2	Medical Fitness and Limitations اللياقة الطبية وشروطها
2.1	عام General
2.2	عدم جاهزية قائد القطار للعمل Train Driver Unfit for Duty
2.3	الكحول والمخدرات Alcohol and Drugs
Unit 3	Shunting المناورة
3.1	عام General
3.2	المصطلحات والمفاهيم Terms and Definitions
3.3	المسؤولية Responsibility
3.4	المناور Shunter
3.5	الاتصالات Communication
3.6	اوامر المناورة المعطاة شفويا عبر استخدام الراديو المحمول Shunting Orders given verbally or Hand Portable Radio
3.7	إشارات التوقف في حالات الخطر Stop Signals in case of Danger
3.8	معرفة المسار Route Knowledge
3.9	شروط حركات المناورة Conditions for Shunting Movements
3.10	المعلومات والتحضير لحركات المناورة Information and Preparation for Shunting Movements
3.11	اكتمال عملية المناورة Shunting complete
3.12	استخدام الفرامل Use of Brakes
3.13	تشغيل المغولات Operation of Points
Unit 4	Train Formation تشكيل القطار
4.1	ربط و فصل متحركات السكة Coupling and Uncoupling
4.2	التعامل مع الوصلات الكهربائية للقطارات المزودة بذلك Dealing with the Electrical Train Supply Connections
Unit 5	Regular Operation لتشغيل الاعتيادي
5.1	الالتزام أثناء تسجيل الدخول لتأدية الوظيفة Obligation during Sign-On for Duty
5.2	معرفة المسار للظروف المحلية Route Knowledge for Local Conditions
5.3	مغادرة القطار Train Departure
5.4	تشغيل قطارات الركاب Operation of Passenger Trains
5.5	اصطفاف القطار أو متحركة السكة Stabling of a Train or a Rail Vehicle
5.6	تأمين القطارات أو متحركات السكة المصطفة Securing of Stabled Trains or Rail Vehicle
5.7	تأمين متحركات السكة بالقرب من تقاطع الطرق مع السكة Stabling of Rail Vehicles close to Level Crossings
Unit 6	Signalling كتاب الإشارات
6.1	الإشارات اليدوية لفحص الفرامل Hand Signals for Brake Test (BT) (BT)
6.2	الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارى Emergency Hand Stop Signal



UNIT	TITLE
Unit 7	قوانين الاتصالات
7.1	Radio Communication Rules
7.2	مبادئ اعطاء التعليمات شفهيا
7.3	فحص الراديو الصوتي
7.4	مكالمة الطوارئ
7.5	أمر التوقف لوجود طارئ



Unit 1: - Staff Obligations

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

1.1: General

Competence Criteria	Assessment Method	Rating
	O/Q/T/U/D/S	3/2/1/R
a) Strictly obey the rules, procedures and instructions while at work اتباع القوانين والإجراءات 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، ومحركات السكة		
d) Support supervisors in creating the maximum awareness of safety in the work place. 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 أي نشاطات غير آمنة إلى المشرفين المعنيين.		

1.2: ID Cards

Competence Criteria	Assessment Method	Rating
	O/Q/T/U/D/S	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 الأوقات 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 باستخدام 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

Competence Criteria	Assessment Method	Rating
	O/Q/T/U/D/S	3/2/1/R
a) Staff must be prompt, courteous and obliging and provide accurate information. يجب على الموظفين أن يتميزوا بالكفاءة 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 أحد أفراد العامة بطلبيها		



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 ومهنية وبصورة مُطمئنة، 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 محاباة 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 النظاهر 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، وأيضا 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	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 ارتداء الزي الرسمي (الذى 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 قيومهم/مغادرتهم مكان العمل.		
c) Staff wearing uniform must: <ul style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> الأخذ بعين الاعتبار أنهم يمثلون المؤسسة إظهار "الأخلاق الحسنة" خلال فترة وجودهم ارتداء الزي الرسمي المزود بشكل صحيح و المناسب ارتداء جميع أجزاء الزي الرسمي التي تقدمها المؤسسة، وعدم استبدال أي من أجزاء الزي الرسمي بجزء شخصي قبول التفتيش على الزي الرسمي الذي يقوم به المشرف أو المفتش للتأكد من ان الموظفين مرتدين الزي بشكل مناسب 		



Document No.:
SAR-PBU-EWR-002

Rev. No.:
0.0

Effective Date:
27 September 2021

Page 24



1.5: Address and Domicile العنوان ومكان الإقامة

Competence Criteria معايير الكفاءة

- 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 24hrs of being made.
يجب أن يسجل الموظف الاسم، العنوان، ورقم الهاتف في المكتب أو الموقع الذي يتم تعيينه فيه. ويتعين عليه الإبلاغ عن أي تغيير في العنوان وذلك خلال الأربع وعشرون ساعة من تغيير 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 إقامتهم يسمح لهم بالحضور إلى مكان العمل ضمن المدة الزمنية التي تحددها المؤسسة.

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

1.6: Personal Telephone الهاتف الشخصي

Competence Criteria معايير الكفاءة

- a) Train drivers while driving the train are not permitted to use their personal phone, unless in an emergency situation.
لا يسمح لقائد القطار أثناء القيادة أو المحكم بالقطار أثناء عملهم في استخدام الهاتف الشخصي إلا إذا تعطل نظام الراديو.

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

1.7: Smoking التدخين

Competence Criteria معايير الكفاءة

- a) Smoking is not permitted except in designated smoking areas.
لا يسمح بالتدخين إلا في المواقع المحددة لذلك.

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



اللياقة الطبية وشروطها

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

2.1: General عام

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method	Rating
		O/Q/T/U/D/S	3/2/1/R
a)	Must comply with any limitations in their medical fitness specified by a medical specialist. الإمتنال 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 Captain; Unfit for Duty

قطبان القطار؛ غير مؤهل للخدمة

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method	Rating
		O/Q/T/U/D/S	3/2/1/R
a)	If the Train Captain is unfit to perform his duties, he must report to the train controller / dispatcher. أ) إذا كان قبطان القطار غير لائق لأداء واجباته ، فيجب عليه تقديم تقرير إلى المتحكم بالقطار / مرسل القطار		
b)	The chief traffic controller must authorize the Train Captain's assistant to take over the Train Captain's on-board duties up to the station where another Train Captain or qualified staff member will board the train. أ) يجب أن يصرح رئيس حركة التحكم لقطبان القطار بترك مهام قبطان القطار حتى المحطة حيث سيصعد قطبان قطار آخر أو موظف مؤهل إلى القطار.		
c)	The Train Captain's assistant must reconfirm that he is able to perform the duties of the Train Captain. أ) يجب أن يؤكد مساعد قبطان القطار قدر على أداء واجبات قبطان القطار.		

2.3: Alcohol and Drugs الكحول والمخدرات

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method	Rating
		O/Q/T/U/D/S	3/2/1/R



a) Train Captains 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. (أ) يلتزم على قبطان القطار بإبلاغ الممارس الطبي بواجباتهم وطلب مايأثر عليه من أدوية موصوفة على قدرتهم على أداء تلك الواجبات.		
b) Train Captains 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. (أ) قبطان القطار هم الذين يصفون دواء طبيا قد يؤثر على الأداء الصحيح لواجباتهم ، يجب عليهم إبلاغ مشرفهم بالأدوية الموصوفة والقيود التي قد تفرضها على قدرتهم على القيام بواجباتهم.		
c) Train Captains may be subject to random testing for alcohol and drugs. (أ) قد يخضع قبطان القطار لاختبارات 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	Rating 3/2/1/R
		O/Q/T/U/D/S	
a) Shunting is moving shunting units (trains, rakes of rail vehicles or individual rail vehicles);	<ul style="list-style-type: none"> 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 <p>أ. المناورة هي حركة وحدة المناورة (القطارات، مجموعات من متحركات السكة أو متحركة سكة واحدة) لـ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ترتيب أو إعادة ترتيب متحركات السكة بشكل متناسب 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: Terms and Definitions المصطلحات والمفاهيم

Competence Criteria	معايير التقييم	Assessment Method	Rating 3/2/1/R
		O/Q/T/U/D/S	
a) Communication during shunting can be done:	<ul style="list-style-type: none"> Verbally by radio By hand signal By shunting orders given verbally and / or via hand portable radio <p>The communication will be done before any movement takes place between the shunter and the relevant train controller (where applicable) and also between the shunter and the train driver.</p> <p>أ. الاتصال يمكن إتمام عملية الاتصال خلال عمليات المناورة عن طريق:</p> <ul style="list-style-type: none"> - شفهيا عن طريق الراديو - الإشارات اليدوية - اوامر المناورة المعطاة شفهيا و/أو عن طريق الراديو المحمول يدويا (راجع 4.1) <p>سيتم الإتصال بشكل مسبق بين المناور والمتحكم بالقطار المعنى (إذا ينطبق الأمر) وأيضاً بين المناور وقائد القطار.</p>		
b) If a shunting unit moves:	<ul style="list-style-type: none"> Forward, it means it is a movement in the direction of the shunter 		



<ul style="list-style-type: none"> Backward, it means it is a movement in the direction away from the shunter <p>ب. إذا تحركت وحدة المناورة إلى:</p> <ul style="list-style-type: none"> - الامام، ذلك يعني أن الحركة باتجاه المناور - الخلف، ذلك يعني أن الحركة عكس اتجاه المناور 		
<p>c) Local Train Controller:</p> <ul style="list-style-type: none"> If shunting areas like yards, customers sidings etc. are separated from the mainline, a local train controller must be placed there to control all shunting movements within this area In such cases all communication has to be done with this local train controller before any shunting movement takes place <p>ت. المتحكم بالقطارات المحلي</p> <p>إذا كانت مناطق المناورة منفصلة عن الخط الرئيسي كالساحات أو تخازين العلاء الخ...، يتم تعين المتحكم بالقطارات المحلي ليقوم بالتحكم بجميع حركات المناورة في تلك المنطقة. في هذه الحالة، يجب أن يتم اجراء عملية الاتصال مسبقاً مع المتحكم بالقطارات المحلي قبل القيام بأي حركة مناورة.</p>		
<p>d) Shunting Movements</p> <ul style="list-style-type: none"> Shunting movements mean pulling and pushing complete trains, rake of wagons, single wagons and non-operated locomotives, pressing wagons or moving wagons by hand and movements of single locomotive(s). In detail it means: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pulling and pushing are regular movements within stations, sidings and yards ➤ Push together means moving separated wagons or wagon groups towards a locomotive, a train or another rake of wagons for coupling purposes ➤ Pressing means to press the locomotive / wagons together to release burdened coupling claws for decoupling purpose <p>Local movements of single wagons by hand or a machine inside the workshop are not shunting movements</p> <p>ث. حركات المناورة</p> <p>حركات المناورة تعني سحب (جر) ودفع القاطرات الكاملة، عربية واحدة أو مجموعة من العربات والقطارات الخارجة عن الخدمة والعربات التي يتم تحريكها عن طريق اليد، وضغط العربات. ايضاً حركات القاطرات المنفردة. وتعني بالتفصيل:</p> <ul style="list-style-type: none"> - السحب (الجر) والنفع هي حركات نظامية متكررة داخل المحطات، والتخازين والساحات. - النفع معناه تحريك العربات المنفصلة أو مجموعة العربات إلى القاطرة أو القطار أو إلى مجموعة أخرى من العربات لغايات الربط. - الضغط يعني ضغط القاطرة أو العربة معها لتحرير مخالب الربط المبنية لغايات الفصل. <p>لا تعتبر الحركات المحلية لعربة واحدة تحرك باليد أو بآلة داخل الورش حركات مناورة</p>		

3.3: Responsibility

معايير الكفاءة

- a) The shunter/ train captain is in charge of shunting movements and the Train driver responds to their instructions
- المناور/قبطان القطار هو المسؤول عن حركات المناورة. ويقوم قائد القطار بالاستجابة إلى تعليمات المناور/ قبطان القطار.

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

3.4: Shunter

المناور
Document No.: SAR-PBU-EWR-002

Rev. No.: 0.0

Effective Date:
27 September 2021

Page 29



Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method	Rating
		O/Q/T/U/D/S	3/2/1/R
a)	<p>A shunter is in charge of all shunting movements and is responsible for observing the tracks, points and signals and for the working of manually operated points, if necessary</p> <p>هو المسئول عن جميع حركات المناورة ومراقبة السكك، والمحولات، والإشارات وتعامله مع المحولات اليدوية إذا دعت الحاجة.</p>		
b)	<p>Shunting commands are given verbally by using the hand portable radio or visually by using shunting signals</p> <p>يقوم بإعطاء اوامر المناورة شفهيا عن طريق استخدام الراديو المحمول يدويا او عبر استخدام النظر وذلك عن طريق اعطاء اشارات المناورة اليدوية.</p>		

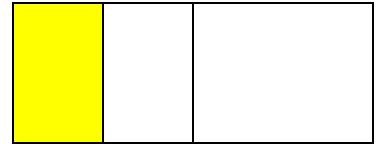
3.5: Communication

الاتصالات

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method	Rating
		O/Q/T/U/D/S	3/2/1/R
a)	<p>The driver and shunter must agree on the following;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>أ. يجب على قائد القطار والمناور اثناء عملية التحضير لحركات المناورة الاتفاق على ما يلي:</p> <ul style="list-style-type: none"> • قناة الاتصال 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)	<p>The continuous communication with the shunter can be done by hand portable radio or hand signals.</p> <p>من الممكن أن يتم الاتصال المستمر مع المناور عبر استخدام الراديو المحمول يدويا او الإشارات اليدوية.</p>		
c)	<p>If the shunting commands are given by radio, then the driver must repeat back.</p> <p>يجب على قائد القطار اعادة قراءة التعليمات عبر نظام الراديو اذا تم اعطاء الاوامر عن طريق الراديو.</p>		
d)	<p>All instructions for pushed shunting movements must be repeated back every 5 to 10 seconds whilst the movement is taking place.</p> <p>يجب تكرار التعليمات كل خمس إلى عشر ثواني لحركات الدفع في المناورة</p>		
e)	<p>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.</p> <p>يجب ايقاف وحدة المناورة فورا إذا انقطع الاتصال لأكثر من عشر ثواني (لا يوجد ارسال او أن المناور خارج نطاق الرؤية).</p>		



- 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 المثبتة لاجراء عمليات المناورة فعليه يقوم المتحكم بالقطار باعطاء التصريح لحركة المناورة عن طريق وضع الاشارة الى حالة 1 SH1.



3.6: Shunting Orders given verbally or Hand Portable Radio اوامر المناورة المعططة شفهيًا عبر استخدام الراديو المحمول يدويا

Competence Criteria معايير الكفاءة

Signal	Verbal Order
SM1: Move Forward (Drive in the direction of the shunter) القيادة للأمام SM1 (القيادة باتجاه المناور)	"Move, forward" repeated every 5 to 10 seconds during movement "تحرك إلى الأمام" تكرر كل خمس لعشرين ثانية أثناء الحركة
SM2: Move Backwards (Drive in the direction away of the shunter) القيادة للخلف SM2 (القيادة بعكس اتجاه المناور)	"Move backwards" " تحرك إلى الخلف "
SM3: Stop	"Stop" announced by "Slowly, Slowly" 100 m before the stopping point. "توقف" تصرح "بطء ، ببطء " وذلك قبل 100 متر من المكان المراد التوقف عنده
SM4: Short press for decoupling (Stop movement immediately and without separate order) SM4 ضغط خفيف لفصل الربط (وقف الحركة فوراً بدون أمر آخر)	"Press for decoupling" "اضغط لفك الربط"

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

3.7: Stop Signals in case of Danger إشارات التوقف في حالات الخطر

Competence Criteria معايير الكفاءة

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) إشارة مناورة يدوية للتوقف SM3	
c) Emergency hand stop signal إشارة طوارئ 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 بالايدي).	

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



3.8: Route Knowledge معرفة المسار

Competence Criteria معايير الكفاءة

- a) Shunters must know all local conditions of the stations / sidings and yards that prevail at the locations where they are going to operate:
- Tracks for arriving trains
 - Tracks for departing trains
 - Tracks for customers
 - Tracks assigned for explosives or hazardous goods
 - Tracks assigned for maintenance and stabling
 - Gradients of tracks
 - Places to store drag shoes
 - Restrictions of tracks by infrastructure or rail vehicles
 - Local places for reports and documents
 - Manually controlled level crossings
- يجب على المناورين معرفة جميع الظروف المحلية للمحطات/النخازين، والمساحات الموجودة في الموقع والتي سيقومون بإجراء عمليات المناورة فيها:
- سكك القطارات القادمة
 - سكك القطارات المغادرة
 - سكك العملاء
 - سكك المواد الخطرة أو المتفجرة
 - السكك المعدة للصيانة والاصطفاف
 - ميلان السكك
 - أماكن حفظ دعامات عجلات القطار
 - قيود السكك عن طريق البنية التحتية أو متحركات السكك
 - المناطق المحلية للتقارير والوثائق
 - تقاطعات الطرق مع السكة التي يتم التحكم بها بدروبا
- b) To achieve the route knowledge, at least the shunter must:
- Accompany a qualified shunter during shunting movements in the designated location twice during the day and once during the darkness
 - Perform shunting in the designated location under supervision
- لتحقيق معرفة المسارات، يجب على المناور القيام بما يلي على الأقل:
- أ. مرافقة مناور مؤهل خلال حركات المناورة في المنطقة المعينة مرتين خلال النهار ومرتين خلال الظلام
- ب. أداء المناورة في المنطقة المعينة تحت الإشراف
- c) The shunters' route knowledge must be refreshed at intervals of not more than ten (10) months. The refresh can be done during shunting within the regular duty in the designated location.
- يجب تحديث معرفة المسار لدى المناور على فترات لا تزيد عن 10 أشهر. من الممكن إجراء التحديث خلال المناورة ضمن ساعات الدوام في المنطقة المعينة.

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



d) The validity of the route knowledge must be checked by the responsible supervisor يجب التأكد من صحة معرفة المسار من قبل المشرف المسؤول.		
e) In the event that a member of staff does not work at a specific location within a ten (10) month period the route knowledge will be lost and he needs to be refreshed before he can undertake duties there يفقد الموظف معرفة المسار اذا لم يعمل في موقع معين خلال (10) عشر أشهر وعندها يكون الموظف بحاجة الى تحديث معرفته وذلك قبل السماح له ب مباشرة عمله ضمن الموقع المعين.		

3.9: 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 يتتوفر قائد قطار وعلى الاقل مناور واحد في جميع حركات المناورة. تمنح إستثناءات لمحركات 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: <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> التواجد عند جهة وحدة المناورة التي في المقدمة وهذا يعني اما على منصة القاطرة او على درج العربة إذا لم يتتوفر أي درج والتحكم بحركات المناورة من هناك. التحكم بالحركة من مكان آمن على الأرض 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 نفعيل 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: <ul style="list-style-type: none"> 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 			



<ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>يجب على قائد القطار والمناور خلال حركات المناورة أن:</p> <ul style="list-style-type: none"> - يبقوا متقيظين - 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. 		
---	--	--

3.10: Information and Preparation for Shunting Movements المعلومات والتحضير لحركات المناورة

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
<p>معايير الكفاءة</p> <p>a) Before carrying out a shunting movement the train controller must be notified about:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Start and destination of the shunting movement • Route of the shunting movement • Reason for shunting movement • Tracks and points within the shunting route • Length of shunting unit • Special features (e.g. unusual length of shunting unit) <p>يجب ابلاغ المتحكم بالقطار قبل البدء بحركة المناورة بما يلي:</p> <p>أ. بداية ووجهة حركة المناورة</p> <p>ب. مسار حركة المناورة</p> <p>ت. سبب حركة المناورة</p> <p>ث. السكك والمحولات ضمن حركة المناورة</p> <p>ج. طول وحدة المناورة</p> <p>ح. مزايا خاصة (مثال: طول غير معتاد لوحدة المناور)</p>			



<p>b) In return, the shunter must be informed about special features such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Level crossings related issues • Signals related issues • Special route • Temporary speed restrictions • Etc <p>في المقابل يجب إبلاغ المناور عن المزايا الخاصة مثل:</p> <ol style="list-style-type: none"> الامور المتعلقة بقطاعات الطرق مع السكك الامور المتعلقة بالإشارات المسارات الخاصة قيود (تحفيف) السرعات المؤقتة الخ 		
<p>c) In preparation of shunting movements, the shunter and the Train Captain/Shunter must ensure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nobody is working on or in the wagons, which require to be moved • Loading and unloading works is finished or suspended in a safe manner • No rail vehicle is labeled as unfit to move SFR 5 (cf. module 1.3.12 Train and wagon inspection) • All doors and moveable parts are properly secured • All air brakes and hand brakes are released • Drag shoes are removed • The number of wagons without working brakes (cf. 1.3.11 Braking Rules) • Brake hoses of rail vehicles that are not in use are secured to avoid damages during movements <p>يجب على قائد القطار والمناور عند التحضير لحركة مناورة التأكيد من:</p> <ol style="list-style-type: none"> انه لا أحد يعمل على/او داخل العربات المراد تحريكها أن تتم عمليات التحميل والتنزيل بطريقة آمنة عدم وجود متحركات سكة مصنفة بملصق غير صالح للحركة SFR5 (راجع الوحدة 1.3.12 فحص القوارط والعربات) أن جميع الأبواب والاجزاء المتحركة مؤمنة بطريقة ملائمة أن جميع الفرامل الهوائية والفرامل اليدوية غير مفعلة أن دعامات عجلات القطار تم إزالتها عدد العربات التي يوجد فيها عطل في الفرامل (راجع وحدة 1.3.11 فوائين الفرامل) أن أنابيب الفرامل غير المستخدمة مؤمنة حتى لا تتعرض للضرر أثناء الحركة 		
<p>d) Before shunting with freight wagons, the shunter and the Train Captain/Shunter must ensure that:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No parts of a load or part of a wagon is out of the clearance gauge of the track • No wagons conveying dangerous goods are leaking • There are no obstructions on the track caused by the loading or unloading of wagons • Any cranes have their booms lowered and secured <p>يجب على قبطان القطار والمناور قبل اجراء عملية المناورة لعربات الشحن التأكيد من:</p> <ol style="list-style-type: none"> عدم وجود اي جزء من الحمولة او العربة خارج سماحة إطار عرض السكة 		



<p>ب. عدم وجود تسريب لمواد خطيرة من العربات</p> <p>ت. عدم وجود عوائق على السكة نتيجة عملية التحميل او التنزيل من العربات</p> <p>ث. انه تم انزال وتأمين اذرعة الركاب</p>	
<p>e) The only circumstances for shunting with wagons with explosives goods together with other wagons with flammable goods or locomotives is when there is at least one safety wagon (barrier wagon) in between.</p> <p>الحالة الوحيدة التي يسمح بها مناورة عربات المواد المفجرة مع عربات المواد سريعة الاشتعال هي عندما يكون هناك عربة امان (عربة فاصلة) بين هاتان العربان.</p>	
<p>f) Before shunting with passenger vehicles, the Train Captain/Shunter and the shunter must ensure that:</p> <ul style="list-style-type: none"> Where possible, the shunting of an occupied passenger train is avoided. If it is necessary to shunt a train occupied with passengers, the train conductor must ensure that all doors are properly secured Deboarding of passengers has finished All loading / unloading of luggage is finished and luggage carts are removed from the train If an occupied passenger wagon must be decoupled, all passengers must be relocated to the adjacent vehicles or to a platform. Before decoupling the wagon, the adjacent passages must be secured and locked. All electrical connections are decoupled and secured <p>يجب على قبطان القطار والمناورة بعربات الركاب التأكد من:</p> <p>تجنب المناورة بعربات فيها ركاب إذا امكن. اذا دعت الحاجة لاجراء عملية المناورة لقطار فيه ركاب عندها يجب على مشرف القطار التأكد من أن الابواب تم تأمينها بشكل صحيح.</p> <p>أنه تم الانتهاء من انزال الركاب</p> <ul style="list-style-type: none"> أن جميع عمليات تحميل وتنزيل الحقائب تمت بشكل كامل وانه تمت ازالة عربات جر الحقائب من القطار. اذا لزم فصل عربة فيها ركاب يجب أن يتم نقل الركاب إلى عربات المجاورة او إلى رصيف المحطة. يجب تأمين وقفل الممرات المجاورة. انه تم فصل وتأمين جميع الوصلات الكهربائية 	

3.11: Shunting complete

معايير الكفاءة

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



<p>a. When shunting has been completed the shunter must ensure that:</p> <ul style="list-style-type: none"> • All leaving vehicles are within the limits of the fouling points • No vehicles are stabled short of level crossings • All vehicles and locomotives are secured against unintended movements • No vehicles or locomotives has been left on mainlines • The main line is clear for train movements <p>After shunting movements the shunter must inform the train controller / yard controller that shunting has been completed</p> <p>عند اكتمال عملية المناورة، يجب على المناور التأكيد من التالي :</p> <ol style="list-style-type: none"> أ. من ترك جميع متحركات السكة المتبقية ضمن حدود الخلاص ب. لا يوجد متحركات مصطفة بالقرب من تقاطعات الطرق ت. تم تأمين جميع متحركات السكة أو القاطرات ضد أي حركة غير مقصودة ث. عدم ترك متحركات السكة أو القاطرات على الخطوط الرئيسية ج. خلو الخطوط الرئيسية وجاهزيتها لحركة القطارات <p>عند الإنتهاء من حركات المناورة يجب على المناور إبلاغ المتحكم بالقطار / المتحكم بالساحة أنه تم إتمام المناورة.</p>		
---	--	--

3.12: Use of Brakes استخدام الفرامل

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
a) During shunting, the Train Captain/Shunter and the shunter shall follow the braking rules (cf. module 1.3.11 Braking Rules).	يجب على قبطان القطار والمناور اتباع قوانين الفرامل خلال المناورة (راجع وحدة قوانين الفرامل 1.3.11)		
b) The shunting locomotive and all wagons / rail vehicles shall be connected to the main brake pipe.	يجب ربط قاطرة المناورة وجميع العربات / متحركات السكة بأنبوب الفرامل الرئيسي.		
c) If it becomes necessary to shunt wagons / rail vehicles with damaged main brake pipe the shunting unit can proceed at a maximum speed of 20 kph if at least 50% of the brakes are working properly. In other case the maximum permitted speed is 5 kph. This applies for the transfer to the workshop only.	إذا دعت الحاجة لقيام بحركات مناورة لعربات / متحركات سكة ذات أنابيب فرامل رئيسية متضررة فإنه من المسموح القيادة بسرعة لا تتجاوز 20 كم/ ساعة إذا كان 50% فقط من الفرامل تعمل بشكل جيد. في حالات أخرى السرعة القصوى هي 5 كم/ ساعة. هذا ينطبق فقط للنقل إلى الورش.		
d) During shunting in track maintenance areas and construction areas, all rail vehicles shall be coupled with the main brake pipe operative and all available brake must be operative. At least 85 percent of the brakes must functioning. It is mandatory that the first and the last rail vehicle is equipped with a working brake.	يجب ربط كل متحركات السكة بأنبوب الفرامل الرئيسي كما يجب تفعيل كل الفرامل الموجودة خلال عملية المناورة في مناطق الصيانة أو الاعمال الانشائية. يجب أن تكون 85% من الفرامل تعمل. ومن الاجباري أن تكون أول وأخر متحرك سككية مزودة بفرامل تعمل.		

3.13: Operation of Points تشغيل المحولات

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method	Rating 3/2/1/R
---------------------	----------------	-------------------	-------------------

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:	Page 38
---------------	-----------	-----------------	---------

SAR-PBU-EWR-002 0.0 27 September 2021



O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref

a) Before a shunting unit passes over a hand-operated point, the Train Captain/Shunter or shunter must ensure that the point is in end position, looked and that no other shunting unit will use this point at the same time. If there is any doubt, the shunting unit must stop short of the point and check the end position and the looking.

b) Electrically operated points are interlocked and have to be operated by the train controller. In case of point failure cf. module 1.3.8.5.3

أ. يجب على قبطان القطار أو المناور التأكد من أن المحولة في وضعيتها النهائية ومؤمنة ولا يوجد وحدة مناورة أخرى ستقوم باستخدام المحولة في نفس الوقت وذلك قبل أن تقوم وحدة المناورة بعبور المحولة المشغلة يدويا. يجب ايقاف وحدة المناورة أمام المحولة والتأكد من وضعها الصحيح و أنها مؤمنة اذا كان هناك أي شك.

ب. إن المحولات الكهربائية مرتبطة بنظام الربط الآوتوماتيكي و يتم تشغيلها من قبل المتحكم بالقطار.

في حال وجود عطل في المحولة راجع وحدة رقم 1.3.8.5.3



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

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.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">Assessment Method</td><td style="width: 90%;">Rating</td></tr> <tr> <td>O/Q/T/U/D/S</td><td>3/2/1/R</td></tr> <tr> <td>Assessment Ref</td><td></td></tr> <tr> <td style="background-color: red;"> </td><td></td></tr> </table>	Assessment Method	Rating	O/Q/T/U/D/S	3/2/1/R	Assessment Ref													
Assessment Method	Rating																		
O/Q/T/U/D/S	3/2/1/R																		
Assessment Ref																			
b) If a train shunter / conductor has to go between rail vehicles he must: <ul style="list-style-type: none"> • 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 : <ul style="list-style-type: none"> ◦ الانتظار 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 اجراء عملية المناورة لمتحركات السكة التي يعمل فيها المناور/مشرف القطار، فعليه يقوم المناور/مشرف القطار بإبلاغ المناورين/مشرفين القطار الآخرين بعدم إجراء اي 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. أولاً يجب ان يقوم المناور/مشرف القطار بيقاف متحركات السكة وأن تكون المسافة البينية هي مترين (2 متر) بين المتحركتين اذا تتطلب الأمر بوجود مناور/مشرف القطار بين متحركات السكة للتعامل مع المفرقات (مخالب الربط)																			
e) Before coupling, the train shunter / conductor must be sure that both coupling claws are unlocked and open. يجب على مناور القطار التأكد أن مخالب الربط مفتوحة وغير مقلدة 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 فوراً بعد الإنتهاء من قفل مخالب الربط ان يؤمن اي متحركة من الحركة وذلك من خلال ترك مابس الأنابيب الفرامل مفتوحة او 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 .																			



<p>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.</p> <p>يجب تحرير الفرامل اليدوية وإزالة دعامت دعامت عجلات القطار من السكة قبل تحريك القطار. يجب وضع دعامت عجلات القطار في الأماكن المخصصة لذلك.</p>		
<p>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.</p> <p>يجب على المناور/مشرف القطار قبل إجراء عملية فصل متحرّكات السكة أن يقوم أولاً باغلاق محابس الهواء قبل فصل التوصيلات الأخرى كالوصلات الكهربائية في حال استعمالها. لأسباب تخصّ 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 دعامت عجلات القطار.</p>		
<p>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.</p> <p>لا يجوز تحرير مخالب الربط المحمّلة. في مثل هذه الحالة يقوم قائد القطار بدفع القطار لفصل متحرّكات السكة.</p> <p>لا يجوز بقاء أي شخص بين متحرّكات السكة أثناء إجراء هذه الحركة.</p>		

4.2: Dealing with the Electrical Train Supply Connections التعامل مع الوصلات الكهربائية للقطارات المزودة بذلك

Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
Assessment Ref	
<p>Competence Criteria معايير الكفاءة</p> <p>a) The shunter / conductor must make sure the electrical train supply is switched off or the store supply is disconnected before:</p> <ul style="list-style-type: none"> Opening the dust caps on cable sockets Coupling or uncoupling the electrical train supply <p>أ. يجب على المناور/مشرف القطار التأكد من إيقاف تشغيل مزودات الطاقة الكهربائية في القطار قبل:</p> <ul style="list-style-type: none"> - فتح أغطية الغبار على مقابس الكابل - ربط وفصل مزودات الطاقة للقطار. 	
<p>b) If the shunter / conductor can safely reach the connections from alongside the vehicle, the shunter / conductor must couple or uncouple them before dealing with the brake pipe.</p> <p>ب. إذا تمكن المناور/مشرف القطار من الوصول إلى مزودات الطاقة للقطار من جانب القطار، يجب على المناور/مشرف القطار ربط أو فصل مزودات الطاقة قبل التعامل مع أنابيب الفرامل.</p>	
<p>c) When coupling or uncoupling the electrical train supply the shunter / conductor must make sure that the cables do not trail on the ground</p> <p>ت. يجب على المناور/مشرف القطار التأكد من أن الكوابل الكهربائية غير مجرورة على السكة وذلك بعد الانتهاء من عملية الربط أو الفصل.</p>	



Unit 5: - Regular Operation التسغيل 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 العامة 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) تلقى الوثائق الازمة (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 التعديلات 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 الإشارات والمعلومات المعروضة على لوحات المعلومات المخصصة			

5.2: 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 Captain / Shunter 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 قبطان 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 الفرعى الخ..)			

5.3: Train Departure مغادرة القطار

5.3.1 Condition for Departure شروط المغادرة

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
------------------------------------	-------------------------------	----------------	----------------

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021

Page 42



a) All required train personnel are on board جميع موظفين القطار المطلوبين على متن القطار		
b) Additional conditions for passenger trains: The train conductor of a passenger train must ensure before leaving the workshop that: <ul style="list-style-type: none"> • 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) <p>شروط إضافية لقطارات الركاب: قبل مغادرة الورشة، يجب على مشرف قطار الركاب ضمان ما يلي:</p> <p>أ. جميع مكيفات الهواء تعمل بشكل جيد</p> <p>ب. تزويد عربات الركاب بمياه الشرب</p> <p>ت. نسخة من تقرير التسليم لفحص القطار (تم الانتهاء من جميع الفحوصات)</p>		

5.3.2 Ready for Departure جاهز للمغادرة

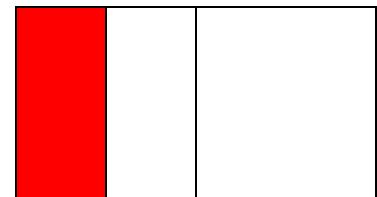
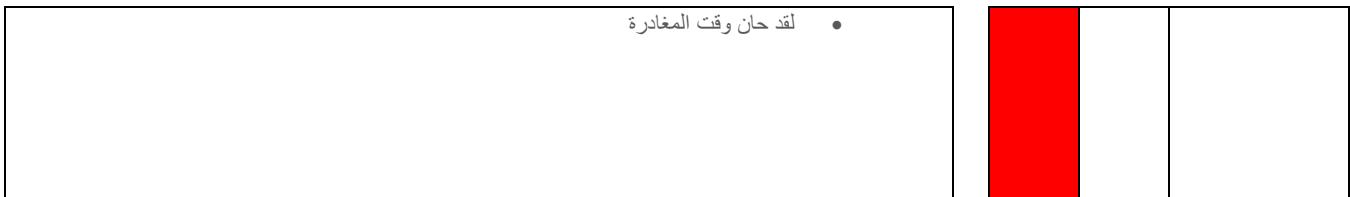
Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
a) A train is ready to depart if: <ul style="list-style-type: none"> • It has been prepared in accordance with the rules • Loading and unloading work has been completed • Passengers have boarded and alighted the train • All doors are closed <p>إن القطار مستعد للمغادرة إذا:</p> <p>أ. تم اعداده وفقاً للقوانين</p> <p>ب. اكتملت أعمال التفريغ والتحميل</p> <p>ت. تم صعود ونزول الركاب من القطار</p> <p>ث. تم إغلاق جميع الأبواب</p>		
Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R

5.3.3 Conditions for an Order to Depart to be given شروط أمر المغادرة المراد اعطاؤها

Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
a) For passenger trains, the train conductor is authorized to give the train driver the verbal order to depart if: <ul style="list-style-type: none"> • The train controller has given an authorization for departure • The train is ready for departure • The departure time has been reached <p>لقطارات الركاب، يصرح لمشرف القطار بإعطاء قائد القطار الأمر الشفهي للمغادرة إذا:</p> <p>تم إعطاء تصريح المغادرة من قبل المتحكم بالقطار (راجع 9.3)</p> <p>قطار جاهز للمغادرة (راجع 9.2)</p>		
Competence Criteria معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R



لقد حان وقت المغادرة •



5.3.4 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. يعطى مشرف القطار المسؤول 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 الاستثنائية: 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.			

5.3.5 Observing the Train while Departing مراقبة القطار أثناء المغادرة

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
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.			

5.4: Operation of Passenger Trains تشغيل قطارات الركاب

5.4.1 Responsibilities المسووليات

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a)	The Train Captain is responsible for the safety of the passengers قبطان القطار هو المسؤول عن سلامة الركاب.			
b)	He must work in accordance with the rules and regulations and follow the instructions given to him يجب عليه العمل وفقاً للقوانين والأنظمة والتعليمات المعطاة له.			
c)	He also shall inform the passengers about irregularities and train delays يجب على مشرف القطار إبلاغ الركاب عن الحالات غير النظامية وعن التأخيرات.			



d) The Train Captain is also responsible for the alertness of the other staff in the train and their behavior قبطان القطار أيضاً المسئول عن يقظة الموظفين الآخرين في القطار وسلوكهم. ويجب عليه الإبلاغ عن أي إهمال أو انتهاك.		
e) He must report any negligence or violation. The Train Captain must be qualified to carry out brake tests يجب على قبطان القطار أن يكون مؤهلاً لإجراء فحص الفرامل.		

5.4.2 Reliving of Train Conductor الإعفاء عن مشرف القطار

Competence Criteria معايير الكفاءة

a) When a train conductor is to be relieved by another train conductor, he must communicate with him and provide all necessary information regarding the duty في حالة إعفاء مشرف القطار من قبل مشرف قطار آخر، لا بد له من التواصل معه وتقديم جميع المعلومات الازمة فيما يتعلق بوضع القطار والتشغيل.		
b) In preparation for relief, the relieving train conductor must: <ul style="list-style-type: none"> Stand by on the platform 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 مشرف القطار "المستلم الجديد": <ol style="list-style-type: none"> الوقوف على رصيف قيل 5 دقائق على الأقل من وقت وصول القطار إلاء الاهتمام للحالة الخارجية للقطار عند دخوله المحطة 		
c) For taking over the duty, the train conductors must: <ul style="list-style-type: none"> 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 عند استلام الوظيفة، يجب على مشرف القطار: <ol style="list-style-type: none"> تأكيد رقم القطار تسليم الأوامر الخطية والتي هي ما زالت قيد التطبيق أو المنطبقه بعد موقع الاستلام إبلاغ بعضهم ببعض عن حالة القطار والمعلومات التشغيلية الهامة الأخرى 		

5.4.3 Boarding and Alighting of Passengers صعود ونزول الركاب

Competence Criteria معايير الكفاءة

a) The Train Captain is responsible for the safety of the passenger and must ensure that passenger only use particular doors on the correct side of the train for boarding and alighting when the train has stopped قبطان القطار هو المسئول عن سلامة الركاب ويجب عليه الانتهاء على استخدام الركاب الأنابيب المخصصة فقط وعلى الجانب الصحيح من القطار عند الصعود والنزول عند توقف القطار.		
--	--	--

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

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



5.4.4 Close external Doors إغلاق الأبواب الخارجية

Competence Criteria معايير الكفاءة

a) The Train Captain must close all external doors after the boarding and alighting of passengers	يجب على قبطان القطار إغلاق جميع الأبواب الخارجية بعد صعود ونزول الركاب.
b) External open doors which are not used for boarding and alighting must be locked or secured by the train crew to avoid unauthorized use or danger to passengers	يجب أن تكون جميع الأبواب الخارجية التي لا تستخدم لصعود ونزول الركاب مؤمنة ومغلقة من قبل طاقم القطار لتجنب الاستخدام غير المصرح به أو الخطورة على الركاب.

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

5.4.5 Locking of Passenger Cars تأمين عربات الركاب

Competence Criteria معايير الكفاءة

a) If passenger cars are out of use, the Train Captain must close and lock all external and internal doors of those cars and ensure that no passenger can board this vehicle	إذا كانت عربات الركاب عاطلة عن العمل، يجب على قبطان القطار إغلاق وحكم جميع الأبواب الخارجية والداخلية لـ تلك العربات لضمان عدم صعود الركاب لـ تلك العربة.
b) Passengers who attempt to board this passenger vehicle must be informed that the vehicle is out of use and be guided to another passenger vehicle	يجب إعلام الركاب الذين يحاولون ركوب العربة أنها عاطلة عن العمل وتوجيههم إلى عربة ركاب أخرى.

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

5.4.6 Checking of Doors فحص الأبواب

Competence Criteria معايير الكفاءة

a) When the Train Captain walks through the train, he must always ensure that all doors are closed	عندما يقوم مشرف القطار بجولات تفقيمة داخل القطار، يجب عليه أن يتأكد دائمًا على أن جميع الأبواب مغلقة.
--	---

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

5.4.7 Unauthorized Boarding and Alighting الصعود والنزول غير المصرح بهما

Competence Criteria معايير الكفاءة

a) If a passenger attempts to board or alight a moving train, they must be warned by verbally but force must not be used to stop them	إذا حاول أحد الركاب الصعود أو النزول من قطار متحرك، يجب تحذيرهم شفهياً ولكن لا يتم منعهم بالقوة.
---	--

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



5.5: Stabling of a Train or a Rail Vehicle

Competence Criteria

- 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 ,refer to module 1.3.11 Braking Rules.

تأمين القطارات أو متحركات السكة المصففة
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.

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

5.6: Securing of Stabled Trains or Rail Vehicle

Competence Criteria

- a) 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, refer to module 1.3.11 Braking Rules

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.

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

5.7: Stabling of Rail Vehicles close to Level Crossings

Competence Criteria

- a) 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

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.

- b) The stabling of rail vehicles within 20 meters of a level crossings is prohibited

يمنع اصطفاف متحركات السكة بمسافة تقل عن 20 مترا من تقاطع الطرق مع السكة.

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



Document No.:
SAR-PBU-EWR-002

Rev. No.:
0.0

Effective Date:
27 September 2021

Page 49



Unit 6: - Signalling كتاب الإشارات

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

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

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

Competence Criteria معايير الكفاءة

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
الدالة في النهار : ارجح ذراعيك فوق رأسك
الدالة 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
الدالة في النهار : ارجح ذراع واحد عدة مرات فوق رأسك
الدالة 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 an horizontal eight
- Signal Significance:** - Brakes in Order

الاسم : BT 3
الدالة في النهار : ارفع ذراعك بشكل مستقيم إلى الأعلى
الدالة في الليل : ارجح مصباح عدة مرات وبشكل ثمانية أفقية ()
الأهمية : الفرامل فعالة



6.2 Emergency Hand Stop Signal

Competence Criteria

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
<p>a) Emergency Hand Stop Signal</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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: <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ</p> <p>يجب أن تعطى الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ في حال وجود خطر وذلك لايقاف الحركات</p> <p>يجب أن تعطى الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ على الخط الرئيسي على الجانب الأيمن من السكة وفقاً لاتجاه السفر حيث يمكن رؤيتها بوضوح</p> <p>في المحطة، ينبغي اعطاء الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ على رصيف المحطة حيث يمكن رؤيتها بوضوح</p> <p>إذا لزم الأمر، يمكن اعطاء الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ من أي مكان آخر في حال وجود خطر</p> <p>عندما يواجه قائد القطار الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ يجب عليه:</p> <p>- محاولة الوقوف قبل موقع الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ والإستفسار عن سبب الإشارة اليدوية</p> <p>- إذا لم يكن ذلك ممكناً، يجب على قائد القطار التوقف في حالات الطوارئ والتقرير للمتحكم بالقطار عن موقع توقفه الحالى</p>			
<p>b) Signal Name: Emergency Hand Stop Signal</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 incomming train Signal Significance: - Stop in emergency for all movements <p>الاسم : الإشارة اليدوية للتوقف في حالات الطوارئ</p> <p>الدالة في النهار : ارفع وارجح ذراعيك في كلا الجانبين فوق رأسك وبسرعة نحو القطار المقترب</p> <p>الدالة في الليل : ارجح المصباح الأحمر أو اي لون اخر عدا اللون الأخضر في كلا الجانبين فوق رأسك وبسرعة نحو القطار المقترب</p>			



الأهمية : إيقاف جميع الحركات لوجود طارى			
---	--	--	--

Unit 7: - Communication Rules قوانين الاتصالات
(Operational Rules and Procedures. Doc No 1.3.10. Rev 4)

7.1 Radio Communication Rules قوانين إتصالات الراديو

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref	Rating 3/2/1/R
a) The following rules of conduct have to be observed:	<ul style="list-style-type: none"> • 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 <p style="text-align: right;">يجب اتباع قوانين السلوك التالية</p> <ul style="list-style-type: none"> • يجب تحديد هوية طرفي الاتصال بشكل واضح (المرسل والمستقبل) • التحدث بشكل واضح وبأسلوب هادئ وبطريقة متحكم بها • استخدام الجمل القصيرة وجعل المحادثة قصيرة • يجب تهجئة الكلمات والارقام إذا كانت جودة الاتصال ضعيفة • يجب على المستقبل ان يعيد قراءة التتعليمات للمرسل ويؤكد عليها • لا يجوز العمل بالأمر اذا لم يفهم بشكل تام أو لم يتم التأكيد عليه من قبل المرسل • لا يجوز مقاطعة اي عملية إتصال إلا في حالة الطوارى 			

7.1.1 Expression of Numbers التعبير عن الأرقام

Competence Criteria	معايير الكفاءة	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
---------------------	----------------	----------------------------------	-------------------

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021

Page 52



Assessment Ref	
<p>a) If numbers are used in a message, they must be expressed digit by digit as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 اذا تم استخدام الارقام في الرسالة يجب التعبير عن الارقام رقم رقما كما يلي: <p style="text-align: center;">- القطار 3013 = قطار- ثلاثة- صفر- واحد- ثلاثة</p> <p>للتعبير عن عدد عشري، “الفاصلة” ستعبر عن الاعداد العشرية كما يلي:</p> <p style="text-align: center;">- 14.30 = واحد اربعة فاصلة ثلاثة صفر</p> <p>اذا احتوى الرمز على حروف وارقام، يجب تهجئة الحروف حسب احرف الابجدية الخاصة لتوضيح الاتصال (انظر 7.1) كما يلي:</p> <p style="text-align: center;">- الإشارة (21D4) = (21D4)</p>	

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

Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R
Assessment Ref	
Competence Criteria معايير الكفاءة	
<p>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 الـ 24 ساعة. لا يجوز استخدام نظام am أو pm</p>	
<p>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 الاتصال سيئة. مثال: 00:05 = صفر- صفر- صفر- خمسة. 12:05 = واحد- اثنان- صفر- خمسة 23:05 = اثنان- ثلاثة- صفر- خمسة</p>	
<p>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 الاتصال سيئة.</p>	



	<p>مثال: ١٤٣٤/١١/٠١ = صفر واحد نقطة واحد واحد نقطة واحد اربع ثلاث اربع.</p>	
d) Speed is expressed in kilometer per hour. Example: 160 Kph = One – six – zero – k – p – h	<p>يجب التعبير عن السرعة بالكيلومتر بالساعة (كم/ساعة).</p> <p>مثال: ١٦٠ كم/ساعة = واحد ستة صفر كم / ساعة</p>	
e) Distance is expressed in kilometer and meter. Example: Kilometer 101.6 = Kilometer – one – zero – one – point – six	<p>يجب التعبير عن المسافة بالكيلومتر.</p> <p>مثال: ١٠١.٦ كم = واحد صفر واحد نقطة ستة كم</p>	



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

Competence Criteria معايير الكفاءة

- 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
أ. يجب اعلام قائد القطار بشكل واضح عند ارسال الرسالة له كالتالي:

القطارات عبر استخدام كلمة "قطار" ورقم القطار المخصص

مثال :
قطار: 49 - 1 345

حركات المناورة عبر استخدام كلمة "حركة مناورة" و رقم القاطرة المستخدمة :

مثال :
حركة مناورة : 3525 -

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

7.1.4 Code Words for Radio Communication رموز اتصالات الراديو

Competence Criteria معايير الكفاءة

- 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 لتفعيل وقت الاتصال:

تابع : واصل الاتصال •

حول : انتهت الرسالة وانتظر رد •

انتهى : انتهت الرسالة - لا داعي للرد •

انتظر : انتظر ساعاً وعود الاتصال •

علم : تم تلقي واستيعاب الرسالة •

سلبي : لم يمنح الاذن/غير صحيح/ لا اوافق الرأي •

كرر : كرر الرسالة أو التعليمات •

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



7.2 Principles for Verbal Instructions مبادئ اعطاء التعليمات شفهيا

Competence Criteria معايير الكفاءة

<p>a) The sequence for issuing verbal instructions or dictating operational instructions by radio is as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>إن تسلسل اصدار التعليمات الشفهية أو إملاء التعليمات الخطية عبر استخدام موجات الراديو على النحو التالي:</p> <ul style="list-style-type: none"> يُصدر المتحكم بالقطار التعليمات كاملة من غير أي مقاطعة من المستقبل. يعيد المستقبل قراءة التعليمات للمتحكم بالقطار. يجب ان يؤكد المتحكم بالقطار صحة الاعادة. في حال كانت الاعادة خطأ، تعاد نفس العملية من البداية. 	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Assessment Method O/Q/T/U/D/S</th><th>Rating 3/2/1/R</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: red;"></td><td></td></tr> </tbody> </table>	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R		
Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R				
<p>b) A call has to be started with the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p>يجب بدء المكالمة بالمعلومات التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> التحية والإفصاح عن الهوية (الاسم الوظيفي، الاسم، رقم القطار أو حركة المناورة الخ). الموقع (مثال: رقم الإشارة الرئيسية) الهدف من المكالمة (مثال: عطل في الإشارة) 	<table border="1"> <tbody> <tr> <td style="background-color: red;"></td><td></td></tr> </tbody> </table>				
<p>c) Staff must not execute any instruction:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 unauthorized persons <p>يمنع الموظفين تنفيذ أي تعليمات:</p> <ul style="list-style-type: none"> أ. التي لم تفهم بشكل سليم ولم تتأكد من قبل المستقبل. ب. التي من الواضح أنها ستؤثر على السلامة والتي قد تؤدي إلى وقوع حادث. ت. التي تعطى من قبل اشخاص غير مخولين. 	<table border="1"> <tbody> <tr> <td style="background-color: red;"></td><td></td></tr> </tbody> </table>				



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

7.3 Radio Voice Test

Competence Criteria

- 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) إجراء فحص الراديو الصوتي ويكون الفحص مع النظير المعنى (مثل المتحكم بالقطار أو مشرف القطار) وذلك للتأكد من عمله بشكل 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 here 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 المعنى وعمل محاولة تجريبية كالتالي:
- مثال:
- أ. قائد القطار: "المتحكم بالقطار في ساحات الفرز، هنا قائد القطار 49 345 1. فحص الراديو الصوتي 1 2 3 3 1. هل تسمعني؟ حول"
- ب. المتحكم بالقطار: "قطار 49 345 1 هنا المتحكم بالقطار في ساحات الفرز. اسمعك بشكل عالٍ وواضح. حول"

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



3 2 1. المتحكم بالقطار: "قطار 49 1345 هنا المتحكم بالقطار في ساحات الفرز. فحص الراديو الصوتي" حول "1 2 3. هل تسمعني؟ حول"

ث. قائد القطار: "المتحكم بالقطار في ساحات الفرز. هنا قائد القطار 1345 49. اسمعك بشكل عالي وواضح. حول"

ج. المتحكم بالقطار: "إنتهی"

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:

قبل البدء بالعمل.

خلال عملية تحضير القاطرة أو القطار الموحد.

قبل البدء بعمليات المناورة.

بعد تغيير بطارية الراديو.

عند استلام جهاز الراديو المحمول يدويا خلال العمل.



7.4 Emergency Call

معايير الكفاءة

<p>a) Emergency calls have first priority and override other calls to and from the CTC. An emergency call is introduced by the wording</p> <p>“THIS IS AN EMERGENCY”</p> <p>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).</p> <p>تمكّن المكالمات الطارئة الأولوية العظمى وتهيّئن على جميع المكالمات الأخرى من وإلى مركز المراقبة والتحكم.</p> <p>المكالمة الطارئة تعرف بافتتاح المكالمة بالعبارة: “هذه حالة طوارى”.</p> <p>يجب ان تنقل المكالمات الطارئة بأفضل وسائل الاتصال المتاحة ليتلقى المستقبل الرسالة فوراً وبوضوح. إذا فشلت هذه الطريقة يجب ايجاد بديل فوراً (مثل الجوال).</p> <p>b) An emergency call must at least have the following content:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>يجب ان تحتوي المكالمة الطارئة على التالي:</p> <p>كلمة افتتاحية: “هذه حالة طوارى”</p> <ul style="list-style-type: none"> • تعریف • من المتحدث • المکان بالتحديد • الأحداث التي حصلت • اعداد الإصابات (ان كان هناك اصابات) • طبيعة الإصابات • المتطلبات الفورية <p>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</p> <p>يجب اجراء مكالمة الطوارى عند وقوع حادث، او حدث عرضي او اي حالة طوارى. يتوجب على الشخص الذي قام بالاتصال بالافصاح على الفور عن سبب المكالمة والظروف الحالية لمركز المراقبة والتحكم. عند ايصال الرسالة الى مركز المراقبة، يتوجب على المركز توفير العناية والدعم الغني والطبي بأسرع وقت إذا لزم الامر.</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; padding: 5px;">Assessment Method O/Q/T/U/D/S</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">Rating 3/2/1/R</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; background-color: red; width: 50px; height: 150px;"></td> <td style="text-align: center; width: 50px; height: 150px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; background-color: red; width: 50px; height: 150px;"></td> <td style="text-align: center; width: 50px; height: 150px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; background-color: red; width: 50px; height: 150px;"></td> <td style="text-align: center; width: 50px; height: 150px;"></td> </tr> </tbody> </table>	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R						
Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Rating 3/2/1/R								



Document No.:

SAR-PBU-EWR-002

Rev. No.:

0.0

Effective Date:

27 September 2021

Page 60



7.5 Emergency Stop Order

7.5.1 Emergency Stop Order initiated by the Train Driver

Competence Criteria	Assessment Method O/Q/T/U/D/S	Assessment Ref Rating 3/2/1/R
<p>معايير الكفاءة</p> <p>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 إلا إذا كانت عملية إيقاف القطار قد تفاقم الخطر.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "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) <p>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 لإيقاف القطارات الأخرى وعمليات المناورة ولإعلام المتحكم في النطاف. يجب استخدام الجمل التالية للتحذير: أ. "هذه حالة طوارئ! يجب إيقاف جميع الحركات بين ... (محطة/تخزين) و ... (محطة/تخزين)! أكرر: هذه حالة طوارئ! يجب إيقاف جميع الحركات بين ... (محطة/تخزين) و ... (محطة/تخزين)! هنا قطار ... (الرقم)" أو ب. "هذه حالة طوارئ! يجب إيقاف جميع حركات المناورة! أكرر: هذه حالة طوارئ! يجب إيقاف جميع حركات المناورة! هنا وحدة المناورة ... (رقم)" يجب على قائد القطار أن يتوقف في حالة الطوارئ (الفرامل السريعة). وأن يبلغ المتحكم في القطار وأن يتبع تعليماته.</p>		

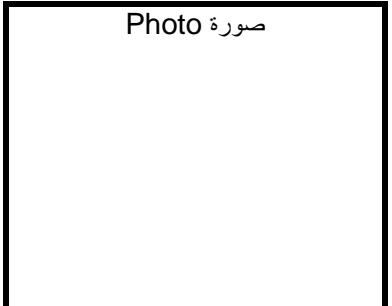


Appendix B: SAFETY CRITICAL STAFF PORTFOLIO TEMPLATE

نموذج محفظة موظفي الوظائف الحرجية



Safety Critical Work Personal Portfolio

الإسم
NAMEالمسمى الوظيفي
Job Titleصورة


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

File Index

Section	Title
1	التفاصيل الشخصية و تاريخ الحدث Personal Details & Incident History
2	شهادة الكفاءة Certificate of Competence
3	اتفاقية تقييم المرشح Candidate Assessment Agreement
4	سجل التقييم والتتبع Assessment Record and Tracker
5	برنامج تطوير الكفاءة Competency Development Programme
6	بطاقة معرفة المسارات (Train Captain / Shunter only) (???) Route Knowledge Card (Train Captain / Shunter only) (???)
7	سجل المطبوعات والمعدات Publication & Equipment Record
8	نماذج التقييم Assessment Templates
9	الكفاءة السابقة Previous Competency



التفاصيل الشخصية وتاريخ الحدث

Section 1

PERSONAL DETAILS AND OPERATIONAL INCIDENT HISTORY

Name الإسم		Job title المسمى الوظيفي	
Date of Birth تاريخ الميلاد		Location الموقع	
Date Entered Service (SAR) تاريخ الالتحاق بالخدمة (سار) (SAR)		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	
Last Examination	دوري	Due بسديب	Actual فطلي
Next Examination	دوري		
Corrective Vision Authority	Assessor Signature توقيع المفتش	Date التاريخ	
Distance			
Reading/Bifocal			
Contact Lenses			

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



شهادة الكفاءة Certificate of Competence

Section 2

CERTIFICATE OF COMPETENCE شهادة الكفاءة
(GRADE) (الدرجة)

Name الإسم	Location الموقع		
Insert in the box on the right the assessment categorization 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 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 الأولى للإسم) Assessor Initials: الأحرف الأولى للمفتش			
Date: التاريخ			
Additional competencies كفاءات إضافية			
صلاحيات Authorities			
SAR ID Number – رقم بطاقة سار			
Authorised By مصرح بواسطة	Print Name الإسم	Signature التوقيع	Date التاريخ
Assessor المفتش			
(Grade) الدرجة			
Internal Verification التحقق الداخلي			



THIS CERTIFICATE IS VALID هذه الشهادة صلحة

From: من إلى: To:



اتفاقية تقييم المرشح

Section 3

ASSESSMENT AGREEMENT / PERSONAL DEVELOPMENT OBJECTIVE

اتفاقية التقييم / هدف التطوير الشخصي

Candidate Name:	إسم المرشح
Assessor Name:	اسم المفتش
Date:	التاريخ
General Outline of Briefing الخطوط العربية العامة للإحاطة	<p>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.</p> <p>تمت مناقشة نظام ادارة الكفاءة مع الموظف المذكور أعلاه. أوضحت أن عملية التقييم ستتم على مدار دورة التقييم، بدءاً من التاريخ أعلاه، وخلال هذه الفترة سيتم تقييمها وفقاً لجميع معايير الأداء في مناسبة واحدة على الأقل. يرى المقيم أن خطة التقييم كافية للتلبية احتياجات الكفاءة وملف مخاطر السلامة للمرشح المذكور أعلاه. تم شرح عملية الاستئناف خلال هذه العملية بما يتماشى مع سياسة نظام ادارة الكفاءة (CMS).</p>
General Assessment Plan خطة التقييم العامة	<p>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.</p> <p>سيتم تقييمك باستخدام طرق مختلفة. وستشمل هذه المراقبة / أو محاكاة المهام ، والتشكك 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 تقييم العلاقات المتعلقة بالاداء في كل مرحلة من مراحل التقييم. عندما يعتبر الموظف "غير مؤهل بعد" ، سيتم إجراء تقييمات إضافية ، بمجرد تلقي التعليمات المناسبة.</p>
Personal Development Plan خطة التنمية الشخصية	<p>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:</p> <p>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:</p>



Signed: Assessor	توقيع المفتش	Signed: Candidate	توقيع المرشح



Assessment Record and Tracker

Section 4

مستوى الخطر و الدرجة Risk Level and Grade

Document No.:

Rev. No.:

Effective Date:

SAR-PBU-EWR-002

0.0

27 September 2021

Page 69



(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 اعتماداً على تصنيف المخاطر ، مثل PQA



معرفة المسارات Route Knowledge

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					
I certify that I have thorough knowledge of each locations local working arrangements and regulations relevant to all train movements within these locations.					
أقر بأنني على علم وإطلاع بجميع موقع العمل المحلية والوائح التشغيلية ذات العلاقة لجميع القطارات المتحركة بهذه المواقع.					
Name: الإسم		Signature: التوقيع		Date: التاريخ	
Assessor Name: اسم المفتش		Grade: الدرجة			
Signature: التوقيع		Date: التاريخ			



Route Knowledge Card (*Train Captain/Shunter only*) (??) (??) بطاقة معرفة المسارات(??) (??)

Section 6

Document No.: SAR-PBU-EWR-002

Rev. No.: 0.0

Effective Date:
27 September 2021

Page 72



ورقة توقيع معرفة المسارات (Train Driver/Shunter Only) (قائد قطار/ المناور فق) Section 6

Section 6

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 موصلة وأيضاً عند إضافة / إلغاء مسار أو موقع جديد إلى محفظة الأفراد.

Certificate Completed – New Certificate Required

اكتملت الشهادة - مطلوب شهادة جديدة

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

Document No.:

Rev. No.:

Effective Date:

Page 73

SAR-PBU-EWR-002

0.0

27 September 2021





Document No.:

SAR-PBU-EWR-002

Rev. No.:

0.0

Effective Date:

27 September 2021

Page 74



Publication & Equipment Record

Section 7

Publication & Equipment Record

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 فهازات وافي			
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 الخطيرة			
ERTMS Operating Instructions تعليمات تشغيل النظام الأوروبي			
SAR Operational Rule Book SAR كتاب القواعد التشغيلية			
Traction Manuals كتيبات 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 اطلاعي وفهمي تماماً كيفية استبدال أي معدات أو منشورات مفقودة أو معطلة / تالفة.			



Name: الاسم		Signature: التوقيع		Date: التاريخ
----------------	--	-----------------------	--	------------------

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.



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	

Publication and Equipment Record Signature Sheet

Section 7

Assessments Templates نماذج التقييمات

Section 8

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 الواقية الشخصية		Publications المنشورات		GSMR/Phone جهاز الاتصال		Keys المف اتيح	
تفاصيل القطار (إن وجدت) <i>(Train Details(if applicable))</i>											
Time الوقت	From من	To إلى	Headcode الرمز	Formation التكوين	Weather الطقس	Darkness (H:M) الليل (س: دق)	Duration (H:M) المدة (س : دق)				
Live Notes <u>الملاحظات المباشرة:</u>											



Details of items for Review/Feedbackتفاصيل العناصر للمراجعة / التعليقات

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

تقييم غير واضح

**UNOBTURSIVE 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				
Positioned at Passenger Door (TC/PH) موضوعة عند باب الركاب				
Assisted with Boarding (TC/PH) المساعدة في الصعود على القطار				
Customer Service (TC/PH) خدمة العملاء				
Boarded the Train (TC/PH) صعود القطار				

Document No.:

Rev. No.:

Effective Date:

SAR-PBU-EWR-002

0.0

27 September 2021

Page 78



معدات الوقاية الشخصية (PPE)		
Correct Hand Signals (GS) إشارات اليد الصحيحة (GS)		
Position of Safety (GS) موقع السلامة (GS)		
Route Setting (GS) اعداد المسار (GS)		
Use of LFOP (GS) استخدام (GS)		
Safe Position of Train (Not fouling(GS)) الوضع الآمن للقطار		

COMMENTS (TC/PH=Train Captain/Passenger Host - GS=Ground Staff)

التعليقات :

Document No.:	Rev. No.:	Effective Date:	Page 79
SAR-PBU-EWR-002	0.0	27 September 2021	



Contact Us

Kingdom of Saudi Arabia
P.O Box 64447, Riyadh 11536
Tel. +966 1 250 1111
Fax. +966 1 480 7517
www.sar.com.sa