

دور تطوير التدريب في مدارس تعليم القيادة في ضمان السلامة المرورية

د. عبد الكريم رحالي

جامعة الجزائر 2- ابو القاسم سعدالله

الملخص

تعرف حركة المرور بالجزائر تعاضما في عدد المركبات، وتغييرا في السلوك القيادي للجيل الجديد من السائقين مما جعل الحظيرة الوطنية تشهد مجموعة من المشكلات المتداخلة، وأخطرها الحوادث التي تكون وراء تسجيل حالات من الوفيات والتي بلغت في السنوات الأخيرة معدلا غير مسبوق، ما يستدعي دراستها من جميع جوانبها ورسم الاستراتيجيات الكفيلة بتكوين سائقين على قدر الحال من الثقافة المرورية، باعتبار العنصر البشري له الدور الأكبر في السلامة المرورية ومنه فإن تعليمه وتدريبه السلوكيات الوقائية يصبح من أولويات مدارس تعليم القيادة ومن واجباتها.

مع العلم أن الجهود المبذولة من طرف الدولة من حملات توعية لا تكفي لوحدها، ويعتبر السائق هو المحور الرئيسي الذي تدور حوله حوادث السير، وقد دلت الإحصائيات أن 85% من هذه الحوادث تقع بسبب السائق، إذ أن قيادة المركبة فن له أصوله وعلم له قواعده، لهذا نجد كثيرا من الحوادث ترجع إلى عدم اتباع السائق لأصول القيادة أو عدم إلمامه بقواعد وآداب المرور كمدلول اللوحات والإشارات الضوئية والخطوط الأرضية.

وللكشف عن المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور ونسبة المشاركة فيها من خلال التركيز على بعض المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور كالإنسان ينبغي الرجوع إلى النظريات المختلفة في تفسيرها لهذه الظاهرة لإطلاق حملات تحسين مستوى السلامة المرورية لأهميتها في زيادة الوعي بمخاطر الحوادث وصوغ الاستراتيجيات على النحو المناسب للحد من أعداد الضحايا، مما يتطلب إعادة النظر في أساليب التدريب النظرية والعملية، والوقوف على سلباتها بهدف تطوير أساليب حديثة تضاهي المعايير العالمية الخاصة بالسلامة المرورية، وشروط فتح مدارس تعليم القيادة، ومضمون برامجها، ومدى امتلاكها للوسائط التعليمية الحديثة.

ومما سبق الإشارة إليه تأتي الضرورة الملحة لطرق هذه المواضيع ودراستها دراسة وافية سواء تعلق الأمر بواقع ومستوى البرامج التدريبية في مدارس تعليم القيادة، أو مدى الحرص على السلامة المرورية أثناء فترة التدريب.

الكلمات المفتاحية:

التدريب، مدارس تعليم القيادة، حوادث المرور، السلامة المرورية.

Summary

The training in Driving Schools has extremely important to trainers to get on the theoretical knowledge and Sensorimotor skills needed to drive a vehicle on the one hand, and traffic safety for road users on the other hand, so that the driving art form has its origins and taught him the rules, and as the human race has played a major role in traffic safety the educated and trained preventive behaviors become a priority for schools and driving duties.

And Algeria occupies fourth rank in the world in terms of number of the traffic accidents, as it recorded the highest rate in the world in terms of number of accidents, according to the report published by the Algerian Ministry of Transport, which reported that the number of traffic accidents recorded in Algeria more than 12 times as recorded in Italy and 13 times what records in the United States and 10 times that recorded in France, which poses a threat to life and property, which requires examination of all aspects and draw strategies to configure drivers as much as the case of traffic culture through the development of training programs and the system of granting driver's licenses in the schools of driving.

From the above mentioned comes the urgency of these issues and ways to study and thoroughly study whether it is by the level of training programs in the driving Schools, or how to ensure traffic safety during the training period.

Key words:

Training, driving schools, traffic accidents, traffic safety.

مقدمة

تأتي أهمية التركيز على تدريب الراغبين في الحصول على رخص السياقة في مدارس تعليم السياقة من الهدف منه، حيث يسعى التدريب إلى إكساب المتربص معارف ومهارات حسية وحركية يصبح من خلالها المعني بالتدريب قادرا على ضمان أداء ناجح عند القيام بمهام وعمليات أدائية محددة إذ أن قيادة المركبة فن له أصوله وعلم له قواعده، ويشترط أن يكون الطابع العملي هو السائد، مما سيرفع قدرات المتدرب ومهاراته، وتساهم دراسة وتطوير الاستراتيجية الوطنية ممثلة في السياسات والأهداف والغايات المتعلقة بالسلامة المرورية في تحسين النظم الوطنية الخاصة بها وكذلك عملية إدارتها وتطبيقها، وتوفير التكوين الفعال وبناء برامج التدريب الحالية والمستقبلية في مدارس تعليم السياقة بما يضمن السلامة على الطرق.

وباعتبار العنصر البشري له الدور الأكبر في السلامة المرورية فإن تعليمه وتدريبه السلوكيات الوقائية يصبح من أولويات مدارس تعليم السياقة ومن واجباتها، وقد أوضحت نتائج دراسة أجريت لتقويم مدارس قيادة السيارات بالمملكة على أن منهج مدارس تعليم قيادة السيارات في المملكة لا يحتوي على مقررات تفي بالسلامة المرورية كأنظمة ولوائح المرور، وتعليمات وآداب السير والمخالفات الشائعة والعقوبات المتعلقة بها، كما جاء في نتائج الدراسة أن المدارس تركز على المهارات الحركية المتعلقة بإتقان القيادة عند إجراء الاختبار العملي ولا يشمل ذلك أي أسلوب لكشف العادات السلوكية الخاطئة المتعلقة بمهارة القيادة (السيف خالد وآخرون، 1414 هـ).

ومما سبق الإشارة إليه تأتي الضرورة الملحة للتطرق إلى مثل هذه المواضيع ودراستها دراسة وافية سواء تعلق الأمر بواقع ومستوى البرامج التدريبية في مدارس تعليم السياقة أو بنظم الامتحانات للحصول على رخص السياقة، ومدى الحرص على السلامة المرورية أثناء فترة التكوين.

1- نظرة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر:

تعرف حركة المرور بالجزائر تعاظما في عدد المركبات، وتغيرا في السلوك القيادي للجيل الجديد من السائقين مما جعل الخطيرة الوطنية تشهد مجموعة من المشكلات المتداخلة يعتبر فيها العامل البشري الأساس المحرك، وأخطرها الحوادث التي تكون وراء تسجيل حالات من الوفيات والتي بلغت في السنوات الأخيرة معدلا غير مسبوق، مما يشكل خطرا على الأرواح والممتلكات ما يستدعي دراستها من جميع جوانبها ورسم الاستراتيجيات الكفيلة بتكوين سائقين على قدر الحال من الثقافة المرورية، ومن ثم فإن المقال يركز على مقارنة سيكو اجتماعية تستهدف الوقوف عند أبعاد واتجاهات السائقين المعرفية والانفعالية و السلوكية.

حيث تخلف حوادث السير في الجزائر 13 قتيلا و173 جرحا كل يوم في المتوسط، أي بمعدل 4500 قتيلا سنوياً و3500 مصاب بعاهات مستديمة، ويشير المؤشر الزمني للحوادث المرورية عام 2004 إلى أن:

- كل 7.5 دقيقة يقع حادث مروري.

- كل 36 ساعة يقتل طفل في حادث مروري.

- كل ساعتين يسقط شخص جريح أو مصاب في حادث مروري.

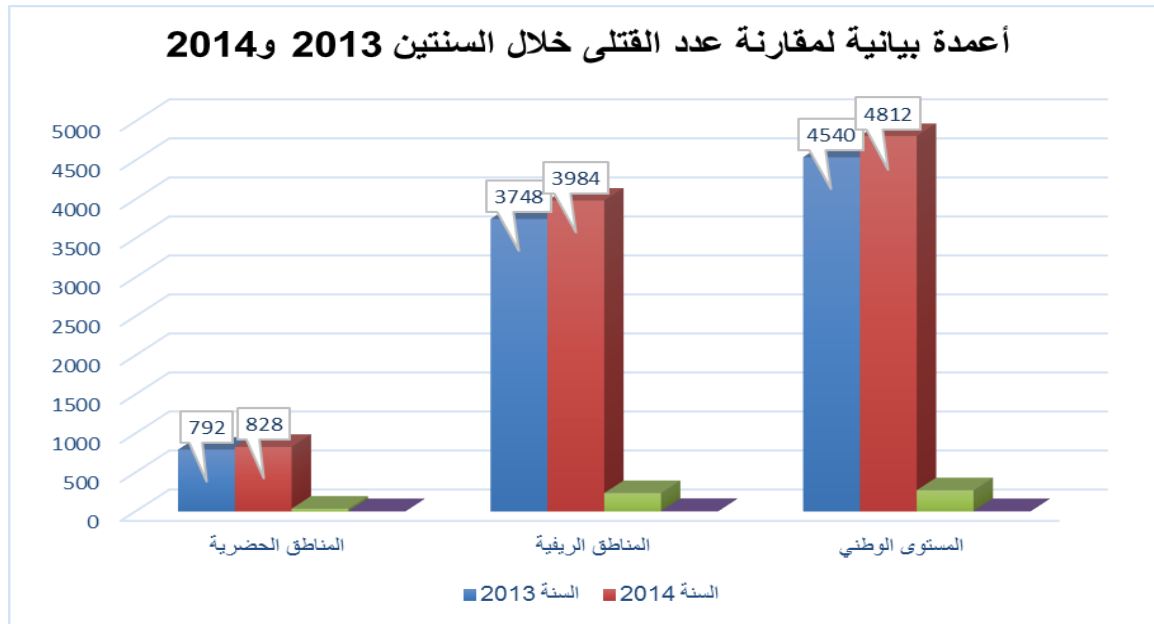
- كل 11 ساعة يقتل شخص في حادث مروري.

(موقع المعهد المروري على الأنترنت: www.jti.jo).

ويمكننا أن نستدل عما ينتج من أضرار وخسائر خاصة في الأرواح من جراء هذه الحوادث بما يوضحه الجدول التالي:

جدول رقم (01): مقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2013 و2014

المستوى الوطني	المناطق الريفية	المناطق الحضرية	
4540	3748	792	السنة 2013
4812	3984	828	السنة 2014
272	236	36	الفارق
5.99	6.3	4.55	النسبة (%)



الشكل رقم (01): التمثيل البياني لعدد القتلى خلال السنتين 2013 و 2014.

المصدر: إحصاءات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (2014)، وزارة النقل، الجزائر

يلاحظ من خلال المعطيات الموضحة في الجدول رقم (01) أن عدد قتلى حوادث المرور خلال السنة 2013 بلغ 4540 قتيلا، منها 792 قتيلا داخل المناطق الحضرية، و3748 قتيلا في المناطق الريفية، وبلغ عدد قتلى حوادث المرور خلال السنة 2014: 4812 قتيلا، منها 828 قتيلا داخل المناطق الحضرية، و3984 قتيلا في المناطق الريفية.

1-1- موقع الجزائر في حوادث المرور:

تحتل الجزائر المرتبة الرابعة في العالم من حيث عدد حوادث المرور، إذ سجلت الجزائر أعلى نسبة في العالم من حيث حوادث المرور وفقا للتقرير الذي نشرته وزارة النقل الجزائرية والذي أفاد أن عدد حوادث المرور المسجلة في الجزائر يفوق 12 مرة ما يسجل في إيطاليا و13 مرة ما يسجل في الولايات المتحدة الأمريكية و10 مرات ما يسجل في فرنسا، كما أن أثرها لا يقتصر على الفرد وحده فقط وإنما يمتد إلى عائلته، ولهذا فقد سميت بالحوادث الاجتماعية وخاصة أنها بصورتها الحالية جديدة على المجتمعات الحديثة ولم تظهر إلا نتيجة لتقدم وتطور الحياة في المجتمع وخدمته، ولقد أثبتت الدراسات الإحصائية في الوطن ارتفاع نسبة حوادث المرور في الجزائر بحيث أصبحت تشكل في ذاتها مشكلة جسيمة لا يستهان بها ولا تقتصر خطورتها على الازدياد الكبير والمخيف في عددها وإنما فيما يترتب عليها من نتائج سلبية وغير مرغوبة.

وتؤكد كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث الطرق هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفاة بين سكان العالم، خاصة بين المرحلة العمرية من (5-29) سنة، كما أنها السبب الرئيس الثالث للوفاة بين سكان العالم في المرحلة العمرية من (30-44) سنة، وتقتل حوادث الطرق حوالي 1,2 مليون نسمة سنوياً، وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين 20 مليون إلى 50 مليون نسمة على مستوى العالم، وبحلول عام 2020 يتوقع أن تزيد نسبة الوفيات بسبب حوادث

الممرور حوالي 80% في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط، وتقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق في البلدان النامية بموالي 65 مليار دولار سنوياً، وهذا المبلغ يفوق ما تحصل عليه هذه البلدان من معونات إنمائية (تقرير منظمة الصحة العالمية، 2004: 2).

1-2- الجهود المبذولة للحد من حوادث الممرور:

مع العلم أن الجهود المبذولة من طرف الدولة من حملات توعية لا تكفي لوحدها بل يجب القضاء على كل ما يعترض تسهيل حركة الممرور وهذا بتوسيع شبكة الطرقات وتعليمها بالعلامات اللازمة لذلك وفرض عقوبات صارمة على كل من يخالف القوانين المنصوص عليها، لأن العمل هنا متكامل فلا بد من القضاء على كل المشكلات التي تعترض السير الحسن للانتقال السريع والأمن نذكر على سبيل المثال:

- توسيع شبكات الطرق داخل وخارج المدن؛
- جعل الطرق الواصلة بين أطراف المدينة بعيدة عن الوسط الداخلي؛
- تجهيز الطرقات بالعلامات والإشارات الضوئية؛
- تصليح الطرقات وهذا بتعبيدها؛
- إنشاء ممرات أرضية للراجلين في النقاط التي تكثر فيها حركة الممرور؛
- إنشاء مجلس أعلى للممرور يضم ممثلين من وزارات الداخلية والنقل والمواصلات والتربية والإعلام والقضاء والصحة تكون مهمته وضع الحلول لمشكلة الممرور والوقاية من حوادث الممرور في الجزائر الطرق والتخفيف من أثارها الضارة؛
- القضاء على العمليات غير القانونية في الحصول على رخص السياقة وهذا بالوقاية المشددة، لأنّ كثيراً من السائقين الذين تحصلوا على رخص السياقة مجهلون قوانين الممرور وهذا عامل سلمي تعاني منه معظم الدول خاصة النامية منها.
- أما فيما يخص الحلول التي يمكن تقديمها في هذا الخصوص فنذكر:
- تصميم إشارات و لافتات الممرور ووضعها على الطرق حسب المواصفات والمقاييس العالمية للمساعدة في تنظيم حركة الممرور والتقليل من الحوادث.
- اتباع الأساليب الهندسية الحديثة في عملية تنظيم حركة الممرور والحد من سرعة السيارات.
- استحداث إدارة جديدة لتحليل إحصائيات وبيانات حوادث الممرور لمعرفة أسباب الحوادث وتحديد الأماكن التي تتكرر فيها وقوع حوادث الممرور والعمل على إزالة الأسباب المؤدية إليها.
- العناية بخطوط عبور المشاة ووضع سياج جديد على جانبي الطريق التي تشهد ازدحاما في الحركة لمنع المشاة من العبور عليها.

2- أسباب حوادث الممرور:

من واقع الدراسات والأبحاث المستمرة لعدد كبير من تقارير الحوادث والمخالفات وفي فترات مختلفة ومجتمعات متعددة وجد أن هناك عوامل تسهم إسهاماً فعلياً في وقوع الحوادث وسميت هذه العوامل بالأسباب المباشرة مثل عدم تقدير

السائق للموقف المروري، وعدم وجود خلفية كافية لديه عن الطريق وعن المركبة التي يقودها والزمن، وقلة المهارة والخبرة التي يتمتع بها السائق، سوء الحالة الصحية للسائق، وسوء الحالة العامة للسيارة، زيادة السرعة، نقص في معلومات السائق المرورية (عبد الجليل، 1410هـ: 141).

وخلاصة القول أنّ هناك أسباب مباشرة لحوادث المرور وهي:

2-1-1- أسباب مباشرة (بشرية):

2-1-1-2- التعليم والتدريب غير الكافيين:

يقتضي التعليم النظري والتدريب التطبيقي على القيادة أن يكون سائق السيارة قادرًا على قيادة السيارة واستخدامها استخدامًا سليمًا وآمنًا وألا يلحق الضرر بنفسه أو بغيره من مستخدمي الطرق، لكن واقع الحال يبيّن أن الذين تورطوا في حوادث المرور لم يكونوا حاصلين على تدريب وتأهيل كاف أو رخص القيادة التي تحصلوا عليها حديثة ومازالت في المرحلة التحضيرية، وهذا ما يدعو إلى ضرورة تعديل قوانين الحصول على رخص القيادة بما يتماشى والمعطيات الميدانية بما يخدم تحجيم مشكلة حوادث المرور (Laapotti & Keskinen, 1998).

2-1-2- عدم المعرفة بأصول القيادة:

يعتبر السائق هو المحور الرئيسي الذي تدور حوله حوادث السير، وقد دلّت الإحصائيات أنّ 85 % من هذه الحوادث تقع بسبب السائق، إذ أن قيادة المركبة فن له أصوله وعلم له قواعده، لهذا نجد كثيرًا من الحوادث ترجع إلى عدم اتباع السائق لأصول القيادة أو عدم إلمامه بقواعد وآداب المرور كمدلول اللوحات والإشارات الضوئية والخطوط الأرضية ومن مظاهر اهتمام بعض الدول بتأهيل السائقين أنها تشترط للحصول على رخصة السياقة ليس فقط اجتياز الاختبار المعدّ لذلك وإنما الخضوع لدورة تدريبية بإحدى مدارس تعليم قيادة المركبات يشرف عليها مختصون بشؤون التدريب والتعليم، كما تشترط بعض الأنظمة إجراء اختبار نفسي للمتقدمين الراغبين في الحصول على رخصة السياقة.

2-1-3- اللامبالاة:

وهي ظاهرة سلبية تدفع بالسائق إلى سلوك غير سوي له تأثيره كبير في عدم احترام قواعد المرور، ومن هذه السلوكيات تصرف السائق الأناني الذي يعتبر أن الطريق ملك له ولا يراعي ما لغيره من حقوق ولا يحترم ما يفرض عليه من قواعد، والسائق المتهور الذي تغلب على سلوكه أنانية الطفولة ويظهر نفاذ صبره بسرعة من خلال مزاحمة السائقين واستعمال المنبه بشكل مستمر ويعبر عن غضبه بالقيادة المستهترة (Gregersen, 1996).

لذا يفترض توفر بعض الصفات في السائق منها:

2-1-3-1- الإحساس بالمسؤولية:

وذلك اتجاه نفسه ومن معه من مستعملي الطريق فإذا ما شعر بها وأحس بالمسؤولية كانت تصرفاته إيجابية.

2-3-1-2- حسن الحكم على الأمور:

تكتسب بالتعليم والتدريب والخبرة العملية سواء في حياته العامة أو عند قيادة للسيارة، وتظهر بصفة خاصة عند السائق الذي يتمتع ببعيد النظر ويكون دائما مسيطرا متحكما في سلوكاته حتى في مواطن الخطر.

2-3-1-3- تركيز الانتباه:

فالسّعة مع شروء الذهن ولو للحظّات قليلة تؤدّي إلى نتائج بالغة الخطورة، لذلك وجب على السائق أن يركّز اهتمامه أثناء القيادة آخذاً في الاعتبار حركة المرور وحالة الطريق ومتنبها لما يدور حوله وما يحتمل أن يحدث من مفاجآت وخاصة أثناء الليل.

2-3-1-4- أخلاقيات القيادة:

وذلك بالتعاون مع سائر مستعملي الطريق، ذلك أنّ لكل سائق حقوق وعليه واجبات ولا يمكن لأي سائق الحصول على حقوقه دون مساهمة السائقين الآخرين بتنفيذ ما عليه من واجبات ويظهر هذا التعاون بصفة خاصة عند ازدحام الطرق والساحات في المدن، وفي حالة التجاوز فإذا أصرّ كل سائق على وجهة نظره واتسمت بالعناد أدى ذلك إلى إعاقة حركة المرور وتعطيلها.

(Journal of Engineering Sciences, Assiut University: 483-505)

2-2- أسباب غير مباشرة:

2-2-1- إجراءات منح رخص السياقة:

ينبغي عدم التساهل في إجراءات منح رخص السياقة وإخضاع طالبي الحصول على الرخص إلى شرطين أساسيين:

2-2-1-1- شرط اللياقة البدنية:

ويشمل الحد الأدنى (صحة الجسم وسلامة النظر مع تمييز الألوان وسلامة السمع والأعصاب والخلو من العاهات)، التي تؤثر تأثيراً مباشراً على قدرة السائق في القيادة الآمنة وذلك طبقاً للاشتراطات الصحية اللازمة بالنسبة لرخص السياقة حسب فنياتها المختلفة ومتطلبات السلامة والأمن اللازمة لكل منها.

2-2-1-2- شرط اللياقة الفنية:

بحيث يفحص طالبوا الحصول على رخص السياقة فنياً ولمدة كافية وفقاً لأحداث الأساليب الفنية والعلمية الحديثة وخاصة بالنسبة لطالبي الحصول على رخص السياقة للوزن الثقيل ونقل المسافرين وكحد أدنى يجب على طالب رخص السياقة أن يكون قادراً على إجراء العمليات التالية وبشكل يتفق مع قواعد وآداب المرور العامة:

- إدارة المحرك بطريقة جيدة وسير بالسيارة على خط مستقيم ومتعرج.
- تحطى مركبة أخرى وملاقاها على الطريق واحد ومتقاطعة.
- الدوران الصحيح إلى اليمين وإلى اليسار والرجوع إلى الورا وإدخالها إلى مكان محدود.
- السير والتوقف على الطرق المنحدرة.
- الاستجابة بشكل سريع إلى توجيه الشاحصات وإشارات شرطي المرور وإشارات السائقين الآخرين.
- استدارة السيارة على طريق محددة العرض.
- التوقف في الحالات العادية والطارئة.

– اجتياز مفترق الطرق وملتقياتها.

3- النظريات المفسرة لحوادث المرور:

تهدف هذه الجزئية إلى الكشف عن المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور ونسبة المشاركة فيها من خلال التركيز على بعض المتغيرات المؤثرة في حوادث المرور كالإنسان (سلوكات السائق، المكان الزمان) وتحديد أكثر المتغيرات ارتباطا و تعلقا بالوقوع في حوادث المرور، وضع مجموعة من التوصيات لكي يستفاد منها في رسم السياسات التي تساعد على التقليل من حوادث المرور، وتقليل الهدر البشري و الاقتصادي الناجم عنها.

3-1- نظرية التحليل النفسي:

تعتبر هذه النظرية الشخصية عامل من عوامل الحادث، والحوادث على أنها أفعال مقصودة لاشعورية، وهي تشبه الهفوات ويعتقد أصحاب هذه الدراسة التحليلية أن الإصابة الجسدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات، ويعتبر فرويد أن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية أو عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث، وترى مدرسة التحليل النفسي أن سبب معظم الحوادث إنما هي الدافعية اللاشعورية (عوض: 31). فبعض الحوادث تحدث نتيجة الإحساس بالذنب أو الشعور بالاضطهاد أو التمرد على السلطة الأبوية أو الغيظ والحقد، أو عرض من أعراض القلق المرضي، ومن المعلوم أن التحليل النفسي يعتمد على افتراض وجود غريزي العدوان وهما الهدم والبناء في النفس البشرية، رغم أن ما قدمته هذه النظرية من تفسيرات لا يقابله في الواقع دلائل تجريبية وإن وجدت فمحض الصدفة وليس بدافع السبب والنتيجة.

3-2- نظرية الضغط والتكيف:

حسب رواد هذه النظرية فإن الفرد الذي يقع تحت طائل الضغط والتوتر يكون في الواقع الأكثر تعرضا للحوادث، وتؤكد هذه النظرية على أهمية بيئة وظروف العمل كعامل أساسي محدد لحوادث العمل وأن تكيف الفرد مع مصادر الضغوط هو الحل الأنسب لعدم الوقوع في الحوادث، ويؤكد أصحابها على أثر العوامل المتمثلة في بيئة العمل ومناخه في وقوع الحوادث، وترتكز على الظروف الفيزيائية المحيطة بالعامل مع العلم أنّ السائق معرض لمثل هذه الضغوط في بيئة الطريق وما يحيط بها. ومن الانتقادات التي وجهت لهذه النظرية أن افتراضها يتميز بالعمومية وعدم الضبط، ذلك أن الضغوط والمواقف الضاغطة لا تؤثر على الجوانب الانفعالية والنفسية للفرد فقط بل تشمل الجوانب الصحية والاجتماعية (يوسف: 193).

3-3- نظرية الحرية والأهداف واليقظة:

من مبادئ هذه النظرية الدور الذي تلعبه البيئة من الناحية النفسية إما إيجابا أو سلبا فإذا كانت سلبية لن تكون هناك حرية ولا يقظة ويصعب تحديد الأهداف ويزيد احتمال الوقوع في الحوادث التي من بينها حوادث المرور، في حين أن البيئة التي تكون من الناحية النفسية إيجابية تسمح للفرد بالحرية وتحديد الأهداف وتجعله يتسم باليقظة لبلوغ هذه الأهداف (العيسوي: 126).

ومن الانتقادات الموجهة لهذه النظرية هي طبيعة الأهداف من حيث العمومية والخصوصية، وهل تبقى البيقطة والحرية في حال تعارض أهداف الفرد مع محيطه؟، كما أننا نجد بعض الحالات من العمال الذين يقعون في الحوادث رغم توافقه مع محيط عملهم، وتفترض هذه النظرية أن الحادث هو سلوك عملي رديء مصدره بيئة العمل غير الملائمة للعامل أي التي لا تحتم برأي العامل، ومنه فإن إشراك الفرد وضع الأهداف وإيجاد الحلول يساهم في زيادة الحيطة والحذر لديه، وقد توصلت نتائج العديد من الدراسات إلى وجود علاقة ارتباطية ذات دلالة بين المناخ السيكولوجي والحوادث وهو ما يزيد من صدقية هذه النظرية.

3-4- نظرية الميل لاستهداف الحوادث:

تعد من أقدم النظريات التي وضعت تفسيراً بيولوجياً للحوادث، وترى أن الأفراد الذين يقعون في الحوادث بصفة متكررة يسمون مستهدفي الحوادث، ويعود السبب إلى وجود سمات وراثية وطبيعة تكوينية خاصة تجعلهم يقحمون أنفسهم في الحوادث والسلوك الخطير، ويرى أصحابها أن الميل المؤقت لارتكاب الحوادث لا يصنف ضمن الاستهداف الوراثي للحوادث وإنما هو احتمال حدوث أو مسؤولية قانونية فقط (عوض: 30-31).

وتنص هذه النظرية على أنه لتقليل وقوع الأفراد في الحوادث لا بد من قياس صفات أولئك الذين ارتكبوا عدداً من الحوادث ومن ثم استعمال النتائج كوسيلة أو أداة تنبؤية، وتبعاً لذلك نستطيع معرفة من تكون درجاتهم عالية على مقياس النزوع لاستهداف الحوادث، كما يرى أصحابها أن هذه الفئة ستقع في الحوادث مهما كان العمل الذي يؤديه (بوني، 1987).

وما يعاب على هذه النظرية إهمالها للعوامل الخارجية كأحد الأسباب في الحوادث.

3-5- نظرية العزو:

قدمت نظرية العزو تفسيرات لكيفية عزو المسؤولية في حوادث المرور، وقد أثارَت هذه التفسيرات العديد من البحوث في هذا المجال، ويمكن تفسير قيام الأفراد بتقييم أخلاقي لحادث ما من خلال تركيزهم على مفهوم الواجبات، وتعد الواجبات معايير غير شخصية تشير إلى تحديد السلوك المناسب في موقف ما، ولكي يتم ذلك لا بد من تحقيق شرطين هما:

- أن يدرك الأفراد على اختلافهم نفس معايير الواجبات (تشارك الفهم في المجتمع) في موقف ما.

- ظهور معايير الواجبات خلال المواقف المتعددة (الاتساق العرضي):

يرى أتباع هذه النظرية أن درجة تحمل الفرد للمسؤولية ترتبط عكسياً مع درجة إدراك العناصر الخارجية كمحددات لذلك السلوك، أي أنه بمقدار ما تكون أسباب السلوك خارجية بمقدار ما يقل تحمل الفرد للمسؤولية (البدائية، 1993).

3-6- النظرية التجريبية:

وجدت هذه النظرية قبولاً سهلاً لدى خبراء النقل والمواصلات وتشير إلى أن للحوادث أسباب متعددة وكثيرة، فالسائق مثلاً يكون تحت تأثيرات متغيرة وعديدة فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فعلها وأثرها على الوظائف النفسية والفسولوجية للسائق مثل الإدراك الحسي والذاكرة والتفكير، وبالتالي فهذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل

الداخلية للإنسان والخارجة عن نطاقه وحدوده وذلك كي تفسر الحوادث وما ينتج عنها من إصابات (السيف وآخرون، 1990).

كما ترى أيضا أن هناك دوافع متعددة، فقد يكون الدافع للحوادث هو الرغبة في الحصول على تعويضات مالية (الضمانات الاجتماعية) أو تعويضات معنوية (زيارة الأهل إذا كانوا بعيدا عن مكان العمل أو الرغبة في جلب الاهتمام من طرف الأفراد الآخرين أو لأجل التخفيف من المسؤولية)، ويعنى هذا أن هناك أسباب خارجية وداخلية بالنسبة للحوادث بالنسبة لهذه النظرية ولكن رغم التركيز على الجوانب الخارجية والداخلية إلا أنها لم تبين ما هو الجانب الذي له القدر الكبير في التأثير في وقوع الحادثة.

3-7- النظرية الوظيفية:

ما يلاحظ على هذه النظرية هو اتسامها بالشمولية والتكامل في تفسيرها للحوادث، حيث أرجعت جميع النظريات السابقة الحوادث لسبب واحد، في حين ترى هذه النظرية أن الحادث له أسباب متعددة ومتداخلة فيما بينها وبالتالي تفسيره بناءً على مجموع العوامل الإنسانية والمادية.

وقد أدت هذه الرؤية إلى تغير جذري في تفسير الحوادث بالبحث عن العوامل وليس عن الأسباب فقط لفهم المشكلة والتنبؤ بها وبالتالي التحكم فيها وضبطها، وتوصلت الدراسات المرتبطة بهذه النظرية أن:

- 88% من الحوادث تعود للعوامل الإنسانية.

- 12% من الحوادث تعود للظروف البيئية.

وفي دراسة قام بها (منصور، 2009) بعنوان العوامل المساهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية، وهدفت الدراسة إلى الوقوف على العلاقة بين بعض العوامل المساهمة في حوادث المرور وبعض متغيرات الشخصية في المجتمع البحريني، تكونت عينة الدراسة من 85 طالبا من الذكور من مختلف كليات جامعة البحرين الذين سبق لهم الوقوع في الحوادث المرورية لقياس العوامل المساهمة في الوقوع في الحوادث، استخدمت قائمة أسباب التعرض للحوادث ولقياس متغيرات الشخصية استخدم اختبار أيزنك ويلسون للشخصية، واختبار مركز الضبط ومقياس سرعة الغضب.

استخدم المنهج الوصفي الارتباطي كما تم تحليل البيانات لحساب مصفوفة معاملات الارتباط بين Spss بواسطة البرنامج الإحصائي متغيرات الدراسة وتحليل الانحدار المتعدد التدريجي وقد توصلت الدراسة إلى إمكانية التنبؤ بالعوامل المساهمة في الوقوع في الحوادث المرور (تقدير الفرد لحالته الصحية والإجهاد النفسي، وتششت الانتباه، والسرعة في الأداء مركز الضبط، سرعة الغضب، سهولة الاستثارة العدوانية) لدى أفراد العينة بناء على متغيرات الشخصية. وقد تبين من نتائج الدراسة إمكانية توظيف بعض متغيرات الشخصية في التعرف على المعرضين للوقوع في حوادث المرور ومن ثم توظيفها في الحملات الوقائية والإرشادية وتعديلات القانون للتقليل من أخطار تلك الحوادث.

4- السلامة المرورية:

يُشكّل تقييم مشكلة حوادث المرور من خلال الإحصاءات والدراسات المبنيّة على نظم معلومات صحيحة ومفصّلة خطوة أساسية لإطلاق حملات تحسين مستوى السلامة المرورية لأهميتها في زيادة الوعي بمخاطر الحوادث وصوغ الاستراتيجيات على النحو المناسب للحد من أعداد الضحايا، وتفتقد نظم معلومات حوادث المرور في الجزائر الدقة اللازمة، ما يعيق عملية رصد عوامل الخطر وتقويمها وتحديد المؤشرات الحقيقية، وذلك بسبب عدم وجود نظام وطني موحد لجمع المعلومات وتحليلها وإصدار الأرقام الدقيقة والموثوقة ولا يتضمّن هذا التقرير سوى معلومات إحصائية عامة، من دون احتساب أيّ مؤشرات تسمح بتحديد العوامل الرئيسة لحصول الحوادث، وتحديد المشكلات، وإيجاد الحلول.

4-1- السياقة كسلوك متعلم:

يعد نشاط السياقة من بين السلوكيات المتعلقة بالسلامة والأمن والتي تتطلب تفاعل مجموعة من السلوكيات التي يقوم بها السائق من قبيل صيانة السيارة واحترام إشارات المرور والسرعة الآمنة وربط حزام الأمان والقيادة السليمة أثناء الأحوال الجوية السيئة، كما يرتبط سلوك السائق أيضا بتحكمه في حالته النفسية كالغضب والتهور، ناهيك عن الحفاظ على وضع جسمي مستقر وانتباه وكفاءة في العمليات المعرفية والتي من شأنها أن تحافظ على قيادة آمنة تحول دون التعرض أو تعريض الآخرين للخطر، وذلك باعتبار أن السياقة فعل يتطلب مستوى عال من التركيز والانتباه. (الطاهر وسميرة، 2014، ص222).

كما تعتبر الخبرة أهم العوامل الإنسانية المساعدة على تجنب الحوادث، نظرا للمهارة التي يكون قد اكتسبها الأفراد نتيجة تعاملهم الطويل مع سياراتهم ومع السائقين الآخرين ومع شتى الظروف المحيطة بالطريق، كما أن التدريب الجيد يجعل السائق يكتسب خبرة سليمة في التكيف مع المواقف الخارجية مثل اجتياز الظروف السيئة والمخاطر (Bailet, 2006).

ومن أشكال سلوك السياقة الصحي:

- الحفاظ على سرعة آمنة؛
- القيادة أثناء الأحوال الجوية السيئة؛
- تجنب القيادة تحت تأثيرات الكحول والمخدرات والأدوية؛
- ربط حزام الأمان؛
- الخصائص السيكوفيزيولوجية للسائق؛
- الخصائص المعرفية للسائق؛
- الجانب النفسي والاجتماعي (زعابطة، 2010، ص41).

4-2- التصميم الأرنغومي للطرق والسلامة المرورية:

يشكّل تصميم الطرق وتنظيم حركة المرور عاملين أساسيين في السلامة المرورية وهما عاملان حاسمان في حوادث المرور، فهما يشكّلان إحدى الركائز الأساسية لما يعرف بثلاثية العوامل المتعلقة من جهة ببيئة الطريق، ومن جهة ثانية بالمركبات، ومن جهة ثالثة بسلوك مستخدمي الطريق والتي يؤدي التفاعل بين عناصرها إمّا إلى السلامة على الطرق والوقاية

من الحوادث وإمّا إلى حصول حوادث مرور مع تفاقم نتائجها، وتشمل مقاربات بيئة الطريق، على وجه الخصوص وتصميم مختلف العناصر المعنوية بما على غرار:

- عرض الطريق وجوانبها؛

- الأرصفة؛

- مجال الرؤية؛

- مهمات الأمان.

وذلك لكي تؤمن الطرق التي يتم إنشاؤها أو إعادة تأهيلها، بمختلف فئاتها ووظائفها، أكبر قدر ممكن من الأمان لمختلف مستخدميها (مشاة؛ ركاب دراجات هوائية أو آلية؛ سائقو وركاب مركبات مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع؛ ذوو احتياجات خاصة؛ مستنون).

ويأتي تنظيم حركة المرور حسب إيلي (2014) كعنصر أساسي مكمل لتصميم الطرق، حيث أنه يسعى إلى تنظيم سلوك مستخدمي الطريق بشكل علمي مدروس ولا يترك لهم التصرف في بيئة الطريق كل على هواه، كما أنه يرشدهم إلى السلوك الذي يتعين اعتماده لتأمين سلامتهم وسلامة سائر مستخدمي الطريق.

4-3- أثر رفع سن الحصول على رخصة السياقة على السلامة المرورية:

أكد مختصون في علم النفس والاجتماع ضرورة رفع سن الحصول على رخصة القيادة لما لذلك من آثار ايجابية وعلل هؤلاء المختصون مطالباتهم برفع سن الحصول على رخصة القيادة للأسباب التالية:

- العلاقة الطردية بين العمر والإدراك العاطفي والعقلي، وضبط النفس والسيطرة على الذات واحترام العادات والتقاليد والقيم.

- التقليل من الحوادث المرورية.

- تعديل سلوك بعض المواطنين المتمردين على قوانين السير والذين يصرون على المخالفة.

5- التدريب في مدارس تعليم السياقة:

غالباً ما يكون للسائقين الجدد سجل ضعيف للسلامة أكثر من السائقين ذوي الخبرة، ومن الوارد أن يكون سبب ذلك هو النقص في المهارات الحسية مثل الشعور بالخطر وفي توزيع انتباههم بين المهارات المختلفة كالتحكم في السيارة ومراقبة الاتجاهات وردود الأفعال المناسبة لطبيعة الخطر، وغياب التدريب المناسب حول عوامل السلامة المرورية.

وقد بينت دراسة بعنوان العوامل النفسية والاجتماعية المؤدية إلى وقوع حوادث مرورية ودور المعهد المروري الأردني في معالجتها خلال الأعوام 2009-2011 والتي هدفت إلى بيان أهم العوامل النفسية والاجتماعية التي توصلت إليها الدراسات النفسية والسلوكية والمؤدية إلى وقوع حوادث مرورية ومفهوم تغيير السلوك وكيف أن الهدف من التوعية المرورية في النهاية هو تغيير السلوكيات السلبية للسائقين إلى سلوكيات ايجابية وأساليب التوعية المرورية المتبعة لدى المعهد المروري الأردني خلال آخر ثلاث سنوات، وخلصت الورقة إلى العديد من النتائج أهمها:

- غياب أداة قياس نفسية متخصصة في الأردن لغايات تقييم سلوكيات السائقين والعوامل النفسية والمؤدية إلى الوقوع في الحوادث.
- ضرورة عدم اعتماد نظرية السلوك المخطط في إعداد دراسات المرور النفسية، رغم أنها أساس معظم دراسات علم النفس المروري.
- تفعيل علم النفس المروري في الأردن عن طريق الاتصال والتنسيق مع الجامعات المختصة وتصميم حملات التوعية المرورية وفقاً لأحدث نظريات تغيير السلوك النفسي.

5-1- التدريب على السياقة وسلوك العنصر البشري:

- من الملاحظات التي ظهرت أثناء مراجعة تدريب السائق أن أغلبية السائقين يغيرون طريقة قيادتهم مقارنة بما تعلموه، ولا يتذكرون من التدريب والاختبار إلا القليل، كما لا يطبقون المعارف والمهارات الخاصة بالسلامة التي تعلموها أثناء التدريب، لذا لا بد من التأكيد على ضرورة مراقبة احترام القواعد التي تعلموها أثناء التدريب والخاصة بالسلامة خلال فترة السياقة الاختبارية.
- لا يوجد برنامج واضح لتدريب المدربين بحيث تتوفر فيهم المؤهلات اللازمة للتدريب، وقد ظهر من خلال الزيارات الميدانية أن الكثير من المدربين لا يعيرون اهتماماً لأبسط قواعد السلامة مثل ربط حزام الأمان أو استخدام الهاتف النقال أثناء تعليم القيادة.
- لا يمكن اعتبار الامتحان العملي مقياساً لمدى تمكن السائق مستقبلاً من القيادة، ولا يتم مثلاً تقييم الشخص طالب رخصة القيادة وفقاً للمهارات الأساسية ولسلوكه أثناء القيادة، ففي هذه المدارس يتم الامتحان العملي خلال دقائق معدودة.
- اختصار ساعات التدريب العملي فلا يتلقى المتقدمون لرخص القيادة التدريب على نحو كاف، بغض النظر عن مدى المعرفة المسبقة للمتدرب بالقيادة فنجم عن ذلك أن مدارس التدريب تسعى إلى الربح على حساب جودة التدريب وحقوق المتدرب.

5-2- تطوير برامج التدريب ونظام منح رخص السياقة في مدارس السياقة:

- يعد التدريب بمعناه الواسع عملية تعليم وتعلم تمكن الأفراد من إتقان المهام المنوطة لهم والتكيف مع الواقع، واكتساب وتنمية المهارات المرتبطة بالتدريب والمهنة المستقبلية، بالإضافة إلى اكتساب الاتجاهات الإيجابية والقيم والعادات والسلوكيات التي تتطلبها المهمة، لكن الكثير من المتدربين يعتقد أن القيادة تقتصر فقط على معرفة بعض قواعد البسيطة وهذا طبعاً اعتقاد خاطئ لأنه قائم على الجهل بأهمية الإلمام بأصول القيادة السليمة، ما يساهم في استفحال مشكلة حوادث المرور وينحصر مستوى السلامة المرورية وهو ما نعايشه على طرقاتنا يومياً، مما يتطلب إعادة النظر في أساليب التدريب النظرية والعملية، والوقوف على سلباتها بهدف تطوير أساليب حديثة تضيء المعايير العالمية الخاصة بالسلامة المرورية وشروط فتح مدارس تعليم السياقة، ومضمون برامجها، ومدى امتلاكها للوسائط التعليمية الحديثة.

5-3- أساليب تحسين أداء السائق من خلال برنامج القيادة الدفاعية:

إن أي نوع من أنواع التعلّم يتطلّب الكثير من التدرّب اللاحق لترسيخ المعرفة، وهناك العديد من البرامج التعليمية الإضافية القائمة على أسس علمية لمنع حوادث المرور كبرامج تحسين السائق وبرنامج القيادة الدفاعية التي تنفذها بعض مدارس السياقة في دول أجنبية، والتي لا بدّ لأيّ سائق مخضرم كان أم مبتدئ أن يلمّ بها وأن يطبقها عملياً بشكل مستمر لرفع مستوى السلامة على الطريق.

لذا فإنه لتطوير هذا القطاع ينبغي:

- تخصيص أجزاء من الطرق العامة للتعليم ضروري في كل البلديات والدوائر والولايات حيث إن القائمين على هذا القطاع مدعوون وبإلحاح إلى تطبيق القانون بطريقة عادلة تعطي المواطن حقه في تعلم السياقة بطرق سليمة كما تعطيه هذا الحق في التعلم الأكاديمي والمهني.

- تحديد أماكن محلية واسعة ومخصصة لتعليم السياقة على مستوى البلديات (مضامير تدريب)، تتوفر فيها الشروط المثلى للتدريب والمناورة، وإعداد رزنامة أسبوعية بين مدارس تعليم السياقة على مستوى كل بلدية، وبإشراف محلي.

- تخصيص أماكن لإجراء الامتحان التطبيقي على مستوى الدوائر، تتوفر فيها كل شروط الأمن والسلامة والراحة، تشرف عليها مصالح مديرية النقل، وتراقبها هيئات ولجان من مختلف القطاعات ذات العلاقة بالمرور.

6- تطوير مدارس تعليم السياقة من أجل الإسهام في الرفع من كفاءة السائق:

لقد أفضى تنامي ظاهرة حوادث المرور إلى وضع استراتيجيات في مجال السلامة المرورية إضافة إلى توسيع قاعدة الأطراف المتدخلة، وتحميل المسؤولية لمختلف الأطراف المتدخلة بما في ذلك مدارس تعليم السياقة، كما ازداد الوعي بضرورة البحث عن تكوين صحيح يساهم في رفع كفاءة السائقين، لذا ينبغي على الجهات المعنية الحرص على:

- وضع برامج تدريبية ملزمة تحدد مجال عمل مدارس تعليم السياقة وأوجه التكوين الذي يجب أن يتلقاه المرشح لاجتياز رخصة السياقة.

- فرض سلطة للإشراف على هذه المدارس تعنى بمراقبة أدائها باستمرار، ومدى تطبيقها للبرامج التدريبية المقررة، ومدى حصول المرشحين على حصصهم التدريبية كاملة دون تقصير.

- انتداب مدرّبين أكفاء سبق لهم متابعة دورات تدريبية إلى جانب خضوعهم لاختبارات جدية بهدف تمكينهم من ممارسة هذا النشاط.

- تشديد معايير فتح مدارس تعليم السياقة، وفرض رقابة متواصلة على مدى التزامها بالقوانين سارية المفعول.

- تضمين الامتحان الذي يجري لطالب الحصول على رخصة السياقة اختباراً ميدانياً في القيادة على الطرقات العامة.

- اعتماد كاميرات لتصوير تصرفات المرشح لامتحان رخص السياقة على غرار ما انطلقت في تنفيذه عدد من مدرّسين القيادة الأوروبية بما يمكنه من الوقوف بصفة جلية على أخطائه من خلال نظرة نقدية عند مشاهدته للبعض من تصرفاته أثناء القيادة.

- اعتماد مناهج بيداغوجية متطورة مع استئناسها بالتجارب الأجنبية الناجحة في هذا المجال، فضلا عما أصبحت توفره من إمكانيات وتكنولوجيات حديثة تم تسخيرها للعملية التكوينية على غرار اعتماد الوسائل السمعية البصرية من أجل تبسيط المعلومة لمختلف الفئات.

المقترحات:

- تحديث قوانين ترخيص مكاتب القيادة بحيث يتم التحقق من مستوى المدربين ووضع معايير محددة لتعيينهم، والتحقق من مستوى أدائهم عن طريق مراقبة نجاح متدريهم والتأكد من إلمامهم بفحص السيارات وإصلاحها وطرق التدريب الحديثة، ويمكن الاستفادة من خبرة البلدان المتقدمة في هذا الشأن في تدريب المدربين.
- لضمان مصداقية وشمولية الامتحان النظري لا بد من أن يتم هذا الامتحان باستخدام الكمبيوتر، كما هي الحال في دول رائدة في استعمال التكنولوجيات الحديثة في التدريب.
- نظرًا للازدياد الكبير في عدد المتقدمين لرخص القيادة وما نتج عنه من تقصير الوقت المحدد لكل ممتحن مما يعني عدم قياس قدراته للقيادة بشكل سليم، يجب أن ينظر جدًّا في استخدام أجهزة محاكاة متقدمة لاختبار السائقين كما هي الحال في بعض البلدان المتقدمة.
- إعطاء تدريب خاص لسائقي المركبات الثقيلة ووسائل النقل العام والتشديد على متطلبات امتحان القيادة للمركبات الثقيلة ووسائل النقل العام والتأكد من الفحوصات الطبية للمرشحين، بما في ذلك الفحوص الطبية الخاصة للحالة النفسية والعصبية، والتأكد من إلمامهم بميكانيك السيارات وبطرق فحص المركبات للتحقق من صلاحيتها.

elbaheth@univ-eloued.dz

032210731

المراجع:

- السيف، خالد عبد الرحمن والسيف، عبد الجليل والحمدان، عبد الله وزكريا، الشريبي: (1414)، تقويم مدارس تعليم قيادة السيارات، جامعة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، السعودية، الرياض.
- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور (2014)، وزارة النقل، الجزائر.
- منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي: (2004)، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور: موجز.
- السيف، عبد الجليل: (1410هـ)، تطور أساليب تنظيم وإدارة المرور، جوانب نظرية وتجريبية ط4، مطابع الإشعاع، الرياض.
- البداينة، ذياب: (1993)، عزو مسؤولية حوادث السير: دراسة تجريبية، مؤتمة للبحوث والدراسات، المجلد الثامن، العدد الثالث، ص ص 9-42.
- بوني، أحمد: (1987)، الجوانب النفسية لمشكلات حوادث المرور، ط1، الهيئة القومية للبحث العلمي، ليبيا.
- عباس، محمود عوض: (1971)، حوادث العمل في ضوء علم النفس، دار المعارف، مصر.
- العيسوي، عبد الرحمان: (1987)، علم النفس والإنتاج، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، مصر.
- السيف، عبد الجليل والشريبي، زكريا وملا، نبيل: (1990)، دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في منطقة مكة المكرمة ووسائل تلافيتها، المنطقة الشرقية، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض.
- منصور، محمد: (2009)، العوامل المسهمة في الوقوع في حوادث المرور كدالة لبعض متغيرات الشخصية، مجلة العلوم التربوية والنفسية، 10(2)، ص ص 59-86.

- بوغازي، الطاهر وعمامرة، سميرة: (2014)، الضغط المهني وعلاقته بسلوك السياقة الصحي لدى سائقي الحافلات، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد (17)، ديسمبر 2014.
- زعابطة سيرين هاجر: (2010)، علاقة التفاوض غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين، رسالة ماجستير غير منشورة، باتنة، الجزائر.
- إيلي، حلو : (2014)، ماستر إدارة السلامة المرورية، جريدة النهار (نوفمبر، 2014)، لبنان.

- Bailet, JMA (2006):le volant rend-il faut, psychologie de l'automobiliste, Paris, France.
- Gregersen. N, (1996), young drivers overestimation of their own Skills: An experiment on the relation Between Training Strategy and Skills, Accident Analysis and prevention. Vol (4), No(7), PP 73-85
- Journal of Engineering Sciences, Assiut University, Vol. 37, No. 2, pp.483-505, March 2009.
- Laapotti, S & Keskinen, E, (1998), Differences in fatal loss of control accident Between Young Male and Female Drivers, **analysis and prevention**. Vol(1), No(3), PP. 31-65.
- www.jti.jo