

دور العامل البشري في حوادث المرور

الأستاذ: مصطفى بورقبة

جامعة زيان عاشور بالجلفة.

البريد الإلكتروني : Bouragba.mustapha@gmail.com

ملخص باللغة الانجليزية :

Became traffic accidents represent significantly obsession and concern for all members of society, and has become one of the most important problems that drain material resources and human potential and target communities in the most important elements of life which is the human element in addition to the incurred social problems, psychological and material losses is huge, which has become imperative to work on solutions and suggestions and put them into practice to reduce these accidents or at least address the causes and mitigate the negative effects.

As is known to all, the elements that share responsibility in traffic accidents is driver (the human element) and the road and the vehicle, and building to the World Health Organization, harvested traffic accidents killed more than a million people a year, and injure Thirty-eight million people (five million of them injuries serious).

The fact that the driver is a controlled and rational element in how to deal with the vehicle and the road, the greatest responsibility lies on the shoulder to avoid or getting caught in a traffic accident. So shall interested and specialists in traffic safety research and study how to help the driver avoid the traffic accidents, as well as protect him and his passengers of the extreme seriousness of the accident.

- مقدمة -

لقد أصبحت مشكلة الحوادث الناتجة عن الطرق من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم على اختلاف مستوياتها سواء كانت هذه الدول متقدمة أو نامية، لما تسببه هذه الحوادث من أضرار اقتصادية واجتماعية، واعتبرت مشكلات المرور نتيجة للتقدم الحضاري المتسارع في مختلف جوانب الحياة الاقتصادية والبشرية والاجتماعية، وظهرت المشكلة المرورية في العالم في نهايات القرن الثامن عشر بظهور وسائل النقل والاتصالات الحديثة وتزايدت مع تزايد عدد السكان والنشاط الاقتصادي.

أما في الجزائر التي تعمل جاهدة لاستغلال كافة طاقاتها ومواردها وتوظيفها في مختلف مجالات التنمية والأعمار والبناء، ظهرت المشكلة المرورية أيضا وشكلت استنزافا خطيرا لهذه الطاقات والموارد وبدأ حجمها بالظهور بسبب الزيادة الكبيرة في إعداد المركبات وعدد السكان وزيادة الطرق....

تشكل حوادث المرور في الجزائر اكبر التحديات التي تواجهها والتي تنبئ بوجود مشاكل كبيرة في هذا القطاع، خاصة إذا علمنا أن نسبة الحوادث كبيرة جدا مقارنة بدول أخرى تملك حظيرة كبرى من السيارات.

أصبحت حوادث المرور مظهرا من مظاهر الحياة اليومية وشكلت النسب الإحصائية المسجلة ارتفاعا خطيرا وترجع هذه الظاهرة لأسباب عديدة تشكل شبكة منها ما يعود إلى العامل البشري أي السائق أو الراكب نفسه، خاصة إذا كان في حالة سكر أو حالة عدم احترام القانون، ومنها ما يعود إلى حالة المركبة ومنها ما يعود إلى حالة الطرق وفسادها وانعدام الإشارات الموجهة، ولذلك يتبين من قراءة الإحصائيات الرسمية أن الأسباب الأساسية لوقوع حوادث المرور عديدة، وأكثرها مردها إلى السلوك الإنساني المتمثل في عدم الحذر وخاصة عدم احترام قواعد حركة المرور، كما أن قدم أو حجم الحظيرة الوطنية للمركبات والوضعية المتدهورة للطرق ساهموا هم الآخرون في ارتفاع عدد حوادث المرور، وبما أن الإنسان هو المسؤول الأول عن المركبة وعن نفسه وعن الطريق، فهو يساهم وبنسبة كبيرة في هذه المأساة المرورية .

هذا ما أكدته الإحصائيات المسجلة من طرف المصالحة الأمنية، إذ توصلت إلى أن 80 % من حوادث المرور المسجلة بسبب العامل البشري، ولهذا سوف نركز في هذه الدراسة البسيطة على العامل البشري وتأثيره على ارتفاع حوادث المرور، محاولين معرفة الأسباب التي تجعل الإنسان يقوم بسلوكيات غير أمنية غالبا ما تكون بسبب وقوع حوادث مرور خطيرة.

- اقترابات من مفاهيم حول حوادث المرور:

حوادث المرور هي لفض مركب من مضاف ومضاف إليه والمركب لا يمكن أن يعرف إلا بعد معرفة أفراده، فلذلك ينبغي تعريف لكلمتي «الحوادث» و«المرور» ثم تعريف حوادث المرور، فالحوادث لغة مأخوذة من "حدث" يقال "حدث الشيء حدثاً" و"حادثة" به عيب إذا تجدد وجوده فهو "حادث" و"حديث" ومنه "حدث" به عيب، إذا تجدد كان معدوماً قبل ذلك¹، وتقول حدث أمر: أي وقع²، و"الحدوث" عبارة عن وجود الشيء بعد عمومته³، معنى آخر هو كون الشيء بعد أن لم يكن سواء كان عرضاً أو جوهرًا، وإحداثه وإيجاده⁴.

والحادثة: النازلة العارضة، وجمعها حوادث⁵، وحسب منظمة الصحة العالمية، فإن الحدث هو ظاهرة مستقلة عن إرادة الإنسان، وتسببه قوة خارجية تؤدي إلى خسائر مادية ومعنوية⁶، كما يعرف الحادث أيضاً على أنه "كل ما يحدث دون أن يكون متوقع الحدوث مما ينجم عنه ضرر للناس أو الأشياء"⁷.

يعرف "جاك كويلا" الحادثة بأنها حادث ملحوظ يتم في زمان ومكان محددين يمكن أن يكون مؤشر عدم الأمن في المكان الذي حدث فيه⁸، ومن خلال هذه المفاهيم نلاحظ أن صفات الحادث هو عدم التوقع والمفاجئة في وقوعها والمرور في اللغة: مصدر يمر مرأً ومروراً بمعنى، يقال مرّ عليه وبه يمر مرأً أي اجتاز، وقال ابن سيده: مرّ يمر مرأً ومروراً: جاء وذهب، مر به ومره: جاز عليه، وهذا قد يجوز أن يكون مما يتعد بحرف وغير حرف، ويجوز أن يكون بما حذف فيه فأوصل الفعل⁹، والمرور المضى والاجتياز بالشيء¹⁰، قال تعالى: وَإِذَا مَرُّوا بِهِمْ يَتَغَامِرُونَ¹¹، وقال تعالى: وَإِذَا مَرُّوا بِاللَّغْوِ مَرُّوا كِرَامًا¹²، والمر: موضع المرور¹³.

أما مصطلح حوادث المرور: في المفهوم المعاصر يطلق على كل ما يتعرض له مستخدمو الطريق من اصطدام ودهس وانقلاب وسقوط... الخ سواء كانوا مشاة أو ركاباً أو غيرهم¹⁴، لذلك فهو كل ما يمكن أن ينجم عن المركبة أثناء سيرها، نتيجة لتوافر ظروف مما يؤدي إلى اصطدام سيارتين خفيفتين أو سيارة خفيفة وإنسان، أو سيارة خفيفة ودارجة نارية، أو سيارة خفيفة وأخرى ثقيلة والسيارة خفيفة وثقيلة بحاجز، وعليه يمكن القول أن الحادث المروري هو ذلك الخلل الذي يحدث في نسق حركة المرور، هذا النسق المتكون من الإنسان والمركبة والطريق، فأى خلل يمس أي عنصر من العناصر المكونة لهذا النسق يؤدي حتماً إلى التسبب في وقوع حادث مروري.

في حين نجد أن الحادث الجسدي يكون نتيجة كل اصطدام يقع في طريق عمومي، وكانت مركبة واحدة على الأقل متورطة فيه، وخلف على الأقل ضحية¹⁵،

وكل حادث لم ينتج عنه قتلى، لكن أوجب عدة أشخاص أصيبوا بجروح مختلفة¹⁶، وهو كل حادث وقع في الطريق المفتوح للسير وكانت سيارة سببا فيه وخلف خسائر بشرية¹⁷، في حين نجد أن الحادث المادي هو كل حادث يقع في الطريق العمومي وتكون مركبة واحدة على الأقل سببا فيه ويخلف خسائر مادية دون وجود خسائر بشرية، وتكون السيارة هنا تعبيراً عن كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك الدفع وتسير على الطريق، وفي هذا المجال نجد سيارة الركوب الصغيرة وهي السيارة المصممة لنقل أشخاص لا يزيد تعدادهم على تسعة أشخاص بمن فيهم السائق، وهم يختلفون عن سيارة الركوب المتوسطة، وهي السيارة المصممة لنقل ما لا يقل عن عشرة أشخاص ولا يزيدون على ثلاثين راكبا بمن فيهم السائق، أما الحافلة فهي السيارة المصممة لنقل ما يزيد على ثلاثين راكبا.

كما نجد أيضا أن السيارة هي أيضا كل مركبة آلية معدة لنقل الأشخاص أو الأشياء، وكل مركبة معدة لنقل الأشخاص، إذا كانت متصلة بتيار كهربائي وغير مقيّدة بخط حديدي، وكل مركبة آلية غير معدة لنقل الأشخاص أو الأشياء، لكنها مجهزة بالآلات ميكانيكية ذات استعمال خاص.

أما السائق فهو كل شخص ينوي قيادة مركبة بما فيها الدرجات العادية أو الدرجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطاعات عبر الطرقات أو بتحكم، فلا في ذلك¹⁸ وهو أيضا (سائق المركبة)، وهو أحد راكبيها، وهو الذي يديرها أو يعتزم إدارتها، بينما الآخرين يمكن تسميتهم مسافرين، في حين يعتبر الشخص من المشاة، إذا كان المعني أو أي شخص في محله، وكان وقت الحادث لا يركب ولا يدير مركبة أو وسيلة مواصلات ميكانيكية، وهو يختلف عن الراكب، إذ الراكب هو الشخص الذي يكون داخل المركبة أو من يركبها باستثناء السائق.

-مكونات الثقافة المرورية:

عبارة عن محصلة سلوك الكائن وليست تجريداً كما هي الثقافة بصفة عامة، فالسائق الذي يحافظ على نظام المرور ويتقيد به، ويسير وفق تعليماته يكون قليل المساهمة في حوادث المرور، إن لم يكن غير مساهم فيها بشكل مباشر، وهذا يعني أن لديه ثقافة مرورية تضبط سلوكه وحركته في السير بالمركبة، وإذا كان للثقافة قطاعات تتشكل على هيئة عناصر ثقافية صغرى وتشكل عند اتحادها مع بعضها مركباً ثقافياً ومن ثم نماذج ثقافية، فإن ثقافة المرور ليست بعيدة عن ذلك، فإدراك السائق لمعاني إشارات المرور، على اعتبار أنها قواعد وضوابط صغرى في نظام المرور الأكبر، وتقيدته بالتعليمات الخاصة بالسير في الاتجاهات المختلفة وتحديد السرعة داخل المدينة وخارجها، تشكل عناصر أخرى من نظام المرور.

أما الذوق العام للسائق وعدم إقدامه على مضايقة الآخرين أثناء السير، وتفهمه لظروف الآخرين وقيامه بمساعدتهم عند وقوع الحوادث، فهي عبارة عن سلوكيات تعلمها واكتسبها خلال حياته، وهي عناصر سلوكية خاصة بالسائق نفسه، كما أنها عناصر صغرى في حركة السير التي هي جزء من نظام المرور، وكل ما تقدم يشكل المستوى الثقافي للسائق الذي نعتبره ثقافة مرورية لأنها تتعلق بنظام السير.

وللتقافة ثلاثة مواقع هي: أشخاص الإنسان، والأشياء وعلاقات التفاعل، وهي عناصر هامة في مفهوم الثقافة، والأمر كذلك بالنسبة للثقافة المرورية، فمن حيث أشخاص الإنسان، والتي يقصد بها الأفكار والاتجاهات التي في عقول الأشخاص، تكون ما يفهمه الأمر من أفكار مرورية تساعده على القيام بواجباته كسائق نحو الطريق ونحو نظام المرور، فهو يدرك أن حقه في الطريق لا يعنى تعديه على حقوق الآخرين، وأن أفضلية المرور له لا تعنى غض النظر عن حاجة الآخرين الطارئة أو المفاجئة، وهذه بدورها تفسر على أنها اتجاهات السائقين.

أما الأشياء فهي في الثقافة كل شئ مادي محسوس يصنعه الإنسان، وهذا ما هو بالفعل في نظام المرور الذي تتبلور حوله ثقافة المرور، فالسائق يستخدم السيارة ويتعامل مع إشارة المرور ويحمل رخصة قياده ولديه رخصة سير للمركبة وهذه جميعها أشياء محسوسة.

أما الموقع الثالث وهو العلاقات وخطوط التفاعل فهي في الثقافة المرورية، عبارة عن ملاحظة السائقين للمركبات التي تسير في الطرقات من الأمام والخلف واليمين واليسار، لأن من شروط السائق الجيد قليل الحوادث والأخطاء، ملاحظة حركة السير والتفاعل معها باستمرار دون غفلة وشرود الذهن، كما أنه في نفس الوقت يهتم كثيراً بعلامات السير سواء ما كان على الطريق نفسه من إشارات أو على جانبي الطريق من تعليمات أو إشارات المرور المعروفة، فالسائق الجيد هو الذي يعرف ما رسم على طرق السير من علامات، وما تعنيه اللوحات الموجودة على جانبي الطريق، ولذا فإنه في عملية تفاعل مستمر مع كل ذلك.

وأخيراً يمكن أن نعرّف الثقافة المرورية على أنها: "كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها وعيا تاما ويطبقها باهتمام، وتتمثل في ما يجب أن يعرفه بالكامل عن نظام المرور، وما لديه من إحساس بالمسؤولية، وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق حميدة تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين".

- ثانياً: أنواع الحادث:

صنفت حوادث المرور إلى العديد من التصنيفات، ومن أهم التصنيفات ما يلي:

- أولاً: تصنيف حوادث المرور من حيث تعدد إشكالاتها:

أ- **حوادث التصادم:** وتحدث ما بين مركبتين أو أكثر أو قد تحدث للمركبة مع دارجة أو الأعمدة أو الأشجار وغيرها.

ب - **حوادث الانقلاب:** تحدث عادة بسبب خلل في المركبة، أو بسبب الظروف الجوية السيئة، أو أثناء تقادي الاصطدام بإنسان أو حيوان أو بسبب سوء الطريق.

ج - **حوادث الدهس:** يقصد بها دهس إنسان أو حيوان.¹⁹

- **ثانيا:** تصنيف حوادث المرور من حيث نتائجها.

يمكن تصنيف حوادث المرور من حيث نتائجها إلى ما يلي:

1- الحوادث البسيطة:

هذه الحوادث لا تؤدي إلى حدوث إصابات بشرية ولا ينتج عنها إضرار مادية بليغة أو متوسطة وقد ينتهي ارتثها بعد مدة زمنية قصيرة , إلا أنها غالبا ما تؤدي إلى حدوث بعض الألام وإهدار الوقت أي تعطيل الكثير من الإجراءات والأمور التي كان يفترض أن يقوم بها الفرد الذي تعرض لهذا النوع من الحوادث.

2 - الحوادث المتوسطة:

يتسبب هذا النوع من الحوادث إصابات خطيرة متمثلة في تعرض الآلاف من البشر كل عام إلى القتل، وقد ينتج عنها إصابات الأفراد بعاهات مستديمة تمنعهم من أداء أدوارهم الطبيعية بشكل سوي، يعتبر هذا النوع من الحوادث أخطر الأنواع، لأنه يسبب في حدوث نتائج يكون لها الأثر الكبير على جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية، لهذا الفرد نفسه وللمجتمع بعامه.

إنه بالنظر إلى هذه الأنواع الثلاثة، نجد أن هذه الحوادث بالرغم من تصنيفاتها، إلى بسيطة ومتوسطة وجسمية، فإنها من وجه نظرنا لا تعد كذلك، فمهما اختلفت طبيعة الحادث من بسيطة ومتوسطة وجسمية، فإنه لا بد أن يكون لها الأثر الكبير على الجانب الاجتماعي والاقتصادي للفرد نفسه الذي تعرض للحادث المروري المجتمع الذي يعيش فيه²⁰.

- ثالثا: النظريات الاجتماعية

والنفسية المفسرة للحوادث المرورية:

1 - نظرية الاختيار العقلاني:

تعود هذه النظرية إلى الباحث البريطاني رون كلارك **Rune clark** وقدمها لأول مرة مع **كورنيش Cornish** وتستند هذه النظرية إلى أن المجرم هو شخص عقلائي، ويوازن بين التكلفة والعائد المتوقع، فانطلاقها من فرضيات أن الإدراك هو الطبيعة العقلانية للشخص المجرم، وأن هناك نقاط تشابه بين المجرمين وغير المجرمين، حيث أن الناس يمارسون الإرادة الحرة بشكل جزئي، رغم أهمية وجود تحليل محدد للجريمة الواحدة، فالسلوك محدد جزئيا أيضا، وليست ظاهرة أحادية، ثم التركيز على الحدث نفسه وليس على صفات المجرم، فالظروف الحياتية هي المحددات الرئيسية للتفاعل والنشاط الاجتماعي بين الأفراد، وتدفع التغيرات الاجتماعية باتجاه تغيير الأنماط الحياتية، وأساليب المعيشة، وتبعاً لذلك تتغير خطورة تعرض الأشخاص للجريمة²¹.

يركز هذا المدخل على الحدث أي الجريمة نفسها وعلى العوامل الموقفية في أثناء حدوث الجريمة بدلا من التركيز في صفات المجرم وخصائصه النفسية والاجتماعية²²، حيث تنطلق النظرية من عدد من المسلمات هي:

أ- الإدراك (الطبيعة العقلانية للشخص المجرم).

ب- التركيز على نقاط التشابه بين المجرمين وغير المجرمين.

ج- تحديد محدد للجريمة الواحدة.

د- الحدث أو الجريمة نفسها (الظروف).

العقلانية واتخاذ القرار تحتاج إلى قراري الانخراط في التوقف والحدث، وذلك لتحديد طبيعة الآليات هل هي سهلة أم صعبة لارتباك الجريمة²³.

قدم رون كلارك نظريته مع فيلسون، وحاول الاثنان أن يقاربا نظريتهما حول النشاط والترتيب والاختيار العقلاني، لجعلهما مكملتان لبعضهما البعض، وما كان يهمهما هو الفعل الإجرامي كحدث، والدوافع وراء الانخراط في الفعل الإجرامي، فالمهم هو الجريمة كفعل موقف وليس كنوازع أو عوامل حاسمة، فقد استندت نظريتهما على توافر الفرصة للقيام بالفعل الإجرامي في ظل وجود حراسة فعالة من عدمها، ومقدار المردود النفعي الناتج عن الفعل الإجرامي.

وعليه فقد توضع العقلانية أو التفكير العقلاني جانبا في المواقف الإجرامية، حيث أن المجرمين تنقصهم المعلومات الكاملة عن الضحية أو الموقف وتوجههم عقبات كضيق الوقت والمقدرة والمهارة، وعلى ذلك يقومون باستغلال الفرص المتاحة للقيام بالفعل الإجرامي، دون تفكير عقلي مناسب للحصول على المنفعة أو الفائدة، فيصبح هدف التفكير العقلاني دون حدوث الفعل الإجرامي تقليل المردود، والمنفعة الاحتمالية والعمل على عدم توفير الفرصة المناسبة للجريمة، وفي حوادث السير فإن معظم حوادث السير يكون سببها هو الاختيار غير العقلاني أثناء القيادة، أو أثناء قطع الشارع أو السلوكيات داخل المركبات، وأن هناك أشكال

متنوع لسلوكيات القيادة الجانحة، على أنها نابعة من محاولة السائقين تقليل التكاليف من خلال احتمالية الإدانة والعقوبة، واحتمالية وقوع حادث خلال اختيار المنافع من الإثارة والمتعة والراحة الملائمة²⁴

2 - نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث:

تعتبر هذه النظرية من أقدم النظريات السيكلوجية، التي وضعت تفسيراً لمشكلات حوادث المرور، فتنزعه الحوادث التي تقوم عليه هذه النظرية يقصد بها الميل التكويني الثابت في الكائن الحي لا يتعاطى أو ينهمك في سلوك خطير، وغير آمن في حدود أحد مجالات النشاطات المهنية المعنية أو المحددة، ويعتقد أصحاب هذه النظرية أن الميل المؤقت لارتكاب الحوادث المرورية، لا يصنف على أنه نزوع إلى ارتكاب الحوادث، وإنما هو احتمال حدوث أو مسؤولية قانونية فقط، وخالصة هذه النظرية هو أن فئة معينة من الناس لها قابلية تكوينية، أي صفات وراثية خاصة تجعلهم أكثر نزوعاً أو ميلاً لارتكاب الحوادث من غيرهم ممن ليس لديهم هذه الصفات²⁵.

تهدف هذه النظرية إلى التوضيح والتحديد أنه لكي نقلل من وقوع حوادث المرور في مكان ما، فلا بد من قياس صفات أولئك الذين ارتكبوا عدداً من الحوادث، ومن ثم استعمال هذه القياسات كوسيلة أو أداة تنبؤية، وتبعاً لذلك نستطيع معرفة أولئك الذين تكون درجاتهم عالية على مقياس النزوع لاستهداف الحوادث، فنضعهم في الأماكن التي يكونون فيها أقل عرضة لارتكاب الحوادث، أو في الأماكن التي هي بطبيعتها تكون فيها إكمانية ووقوع الحوادث قليلة، والافتراض الذي تقوم عليه هذه النظرية، هو أن معظم الحوادث تكون بواسطة قلة وعينة واحدة من الناس، وكذلك الافتراض القائل بأن مستهدفي الحوادث سوف يرتكبون حوادث سوف يرتكبون حوادث، بغض النظر عن المواقع التي هم فيها، بمعنى أن الشخص الذي له نزوع أو ميل إلى ارتكاب الحوادث، عادة ما يرتكب الحادث أثناء تأديته لأي عمل²⁶.

3- نظرية العزو:

قدمت نظرية العزو تفسيرات لكيفية عزو المسؤولية في حوادث المرور، قد أثارت 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:

1. أن يدرك الأفراد على اختلافهم نفس معايير الواجبات (مشاركة الفهم في المجتمع) في موقف ما (الصدق الجمعي).
 2. ظهور معايير الواجبات خلال المواقف المتعددة (الاتساق العرضي).
- يرى أتباع هذه النظرية أن درجة تحمل الفرد للمسؤولية، ترتبط عكسيا مع درجة إدراك العناصر الخارجية كمحددات لذلك السلوك، بمقدار ما تكون أسباب السلوك الخارجية بمقدار ما يقل تحمل الفرد للمسؤولية²⁷.

4- نظرية الحرية والأهداف واليقظة:

تقوم هذه النظرية على أساس أن البيئة السيئة النفسية، هي السبب الوحيد، فهذا تشجيع للوقوع في الحوادث ناتج عن سلوك خاطئ ونقص السيكولوجية، مثل تلقي عاملا مكافئة على عملية أو ترقية تنقلية، فكلما كان سلوك العامل في هذه الحالة، أي في هذا المناخ يتوفر على الراحة، والاقتصاد كما كان سلوكه خاليا من الحوادث، لأن العامل في هذه الحالة يضع أهداف بعيدة المدى والأهداف القريبة المدى، وهذه الأهداف لا تحقيقها إلا إذا توفرت لدى العامل حرية التعبير وحرية الابتكار.... الخ)، وبالتالي هذا النشاط يخلق نوع من اليقظة والحيطة²⁸.

إلا أن هذه النظرية لم تفسر كيف يكون للعامل أهداف، وهل هي شخصية أم عامة تحت أهداف المؤسسة، لا يمكن أن تكون أهداف المؤسسة متعارضة مع الأهداف الشخصية، لأنه يمكن أن تكون أهداف المؤسسة متعارضة مع الأهداف الشخصية، إضافة إلى أننا نجد بعض العمال في مؤسسات ملائمة وجدية يقعون في حوادث العمل، كما تفترض هذه النظرية أن الحادثة عبارة عن سلوك علمي رديء أي أنها تنتج بعض أشكال السلوك السيئ، الذي يحدث في بيئة سيكولوجية غير مواتية أو غير مشجعة، حيث لا يلتقي العامل المكافأة على عمله، فكلما كان المناخ الصناعي فيه وفرة من الفرص السيكولوجية والاقتصادية، كان سلوك العامل خاليا من الحوادث، فالمناخ السيكولوجي الصحي، الذي يوفر للعامل المكافأة والجزاء على ما بذل من جهد، يجب أن يوفر للعامل فرصة وضع الأهداف بعيدة المدى والأهداف القريبة، على أن يكون في الإمكان تحقيق هذه الأهداف، فينبغي أن يكون العامل قادرا على إشارة بعض الموضوعات، وعلى مساهمة في وضع الحلول... ومثل هذه الفرصة تقود إلى تكوين عادة اليقظة وجودة الإنتاج، فالظروف السيكولوجية والاقتصاد تشجع العامل على اليقظة والانتباه والحيطة والحذر.

5 - نظرية الضغط والتكيف:

تقوم هذه النظرية على أن العامل الذي يقع تحت ظروف الضغط والتوتر، يكون أكثر عرضة للوقوع في الحوادث عن العامل المتحرر من الضغط أو التكيف

العادي للضغوط، الناتجة عن عوامل فيزيقية آنية مثل الحرارة والإضاءة التي تؤدي إلى انخفاض في تكرار الحوادث²⁹.

يمكن أن نقول بأن هذه النظرية تتفق مع نظرية الأهداف والحرية، واليقظة في التأكيد على أهمية بيئة العمل ومناخ العمل كعامل محدد للوقوع في الحوادث، وطبقا لهذه النظرية فإن العامل الذي يقع تحت ظروف الضغط والتوتر يكون أكثر عرضة للتورط في الحوادث مقارنة بالعامل المتحرر من الضغوط والتوترات³⁰. إذا ما انتقلنا بمفهوم الضغوط خارج نطاق العمل إلى المنزل والشارع وإلى مختلف مواقف ومجالات التفاعل الاجتماعي بين الأفراد، فسنجد أن تطبيق هذه النظرية على حوادث السيارات أمر ممكن، فأبي ضغوط أو توترات يتعرض لها قائد السيارة من شأنها تؤثر عليه تأثيرا سلبيا، مما يؤدي بهم إلى التورط في الحوادث بمختلف أشكالها، ورغم ذلك فإن الفرض الأساسي للنظرية بقدر من الاتساع والعمومية، فالضغوط لها آثار سلبية عديدة على صحة الإنسان الجسمية والنفسية، ولا يقصر الأمر عند حدود التورط في الحوادث.

رابعاً- تأثير العامل البشري في ازدياد الحوادث المرورية في الجزائر:

في الجزائر كباقي مناطق العالم، يعد الخطأ الإنساني هو السبب الرئيسي لوقوع الحوادث المرورية، حيث يعتبر الإنسان المسؤول الأول عن وقوع الحوادث بنسبة كبيرة فيما يتعلق الأمر بثلاث فئات من مستعملي الطريق:

1- المشاة.

2- راكبي الدراجات الهوائية و الدراجات النارية.

3- سائق المركبة.

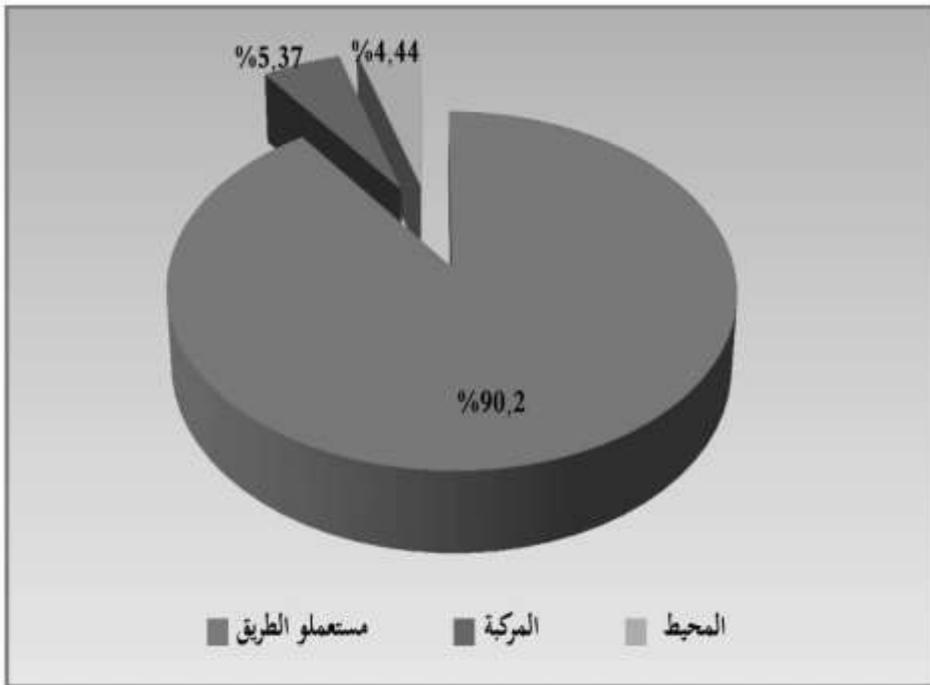
الجدول رقم (01) يبين السبب المباشر لوقوع الحادث المروري على المستوى الوطني خلال الأشهر الثماني الأولى من عام 2012

جدول رقم (01): الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث المرورية على المستوى الوطني خلال الأشهر الثماني الأولى من عام 2012

المجموع	المحيط	المركبة	مستعملو الطريق	العدد
29232	1297	1569	26366	
00,100	44,4	37,5	20,90	%النسبة

- المصدر: مركز الوقاية من الحوادث والأمن عبر الطرقات.

- شكل رقم (01): الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث المرورية على المستوى الوطني خلال الأشهر الثماني الأولى من عام 2012.



- المصدر: مركز الوقاية من الحوادث والأمن عبر الطرقات.

يتبين من الجدول رقم (1) أن السبب المباشر لوقوع الحوادث المرورية، هو العامل البشري بنسبة 90% فيما يأتي عامل المركبة بنسبة 5.37% و عامل المحيط

بنسبة 4.44 %، ويمكن أن نفهم أو نفسر هذه النسبة الكبيرة بمعرفة الأسباب المتداخلة في سلوك مستعملي الطريق وهم المشاة وراكبي الدراجات وسائق المركبة.

- السائق: يعتبر من أكثر الفئات من مستعملي الطريق الآخرين سبب الحادث والضحية، ومن أسباب الحوادث الظاهرة هي: رفض الأولوية، التجاوز الخطير، التوقف الخطير، الإفراط في السرعة، طريق غير صالح، نقص الإشارات، عدم احترام الخط المستمر.. كما أننا نجد أنه كلما غابت عناصر القوة المتمثلة في مصالح الأمن عن مراقبة وتسيير حركة المرور كلما ارتفعت عدد ضحايا الطرق، إذ نجد بعض السائقين لا يحترمون قواعد المرور، إلا إذا وصلوا إلى مكان موجود فيه عناصر الأمن، وبمجرد مغادرتهم ذلك المكان المحمي يتحولون إلى أشخاص آخرين يغمرهم العنف والأنانية وعدم الاحترام، لذلك لا بد من برامج توعية وتحسيس تغرس في السائق أخلاقيات السياقة الجيدة، كالصبر، المسؤولية والثقة بالنفس.

الحالة السيكلوجية للسائق: بعض البحوث السيكلوجية بينت وجود علاقة بين السياقة ورغبات قائد المركبة، حيث يقول **هوبس** : " الرجل يسوق كما يعيش لأن العديد منهم لا تمثل السيارة وسيلة للنقل فقط، وإنما رمزا للحرية والقوة، كذلك حسب الدراسات النفسية التي أقيمت على بعض السائقين الذين تعرضوا للحوادث، وجدوا لديهم اضطرابات في الطباع النفسية، والوظائف الذهنية كعدم استقرار الشعور، والعنف، وعدم التسامح... الخ كلها عوامل تؤثر في عدم سلامة السياقة وإجادتها، وبصفة عامة يلاحظ بشأن سائق المركبة التصرفات التالية: عدم التقيد بنظام السير على الطرق مثل تجاوز السرعة المقررة والتجاوز الخاطئ، عدم التقيد بأولويات المرور والمسير بعكس السير... الخ، عدم تطبيق واحترام القانون، المراقبة الغير كافية للطرق والعربات، السياقة بظروف صحية ونفسية غير ملائمة، كالسياقة تحت تأثير المسكرات والمخدرات والإرهاق والتعب البدني، عدم مراعاة آداب المرور عند التعامل مع الركاب والمشاة نتيجة لنقص التدريب، عدم كفاءة نسبة كبيرة من السائقين وتدني أهليتهم وثقافتهم المرورية-

- الجدول رقم (2): يبين الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق وأخطاء السائقين خلال الأشهر الثمانية الأولى من سنة 2012.

جدول رقم (02):

الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق وأخطاء السائقين خلا الأشهر الثمانية الأولى من سنة 2012

النسبة	العدد	الأسباب
24,43	7141	السرعة المفرطة
5,37	1571	التجاوز الخطير
9,13	2669	فقدان السيطرة
5,58	1630	عدم احترام المسافة الأمنية
5,63	1644	عدم استعمال ممرات الراجلين
4,98	1455	عدم انتباه السائق داخل الأحياء
3,78	1104	المناورات الخطيرة
3,79	1108	عدم اخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق
4,33	1266	رفض الأولوية
2,27	664	عدم احترام إشارات المرور
2,67	780	تغيير الاتجاه دون إشارة
1,08	308	السير على اليسار
2,74	802	اللعب وسط الطريق أو السير على حافة الطريق
1,28	374	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر
0,98	286	السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة
1,25	366	عدم اخذ الحيطة من طرف السائق عند عبور الدراجات

0,97	284	عدم احترام إشارات قف
0,74	215	السير في الاتجاه الممنوع
0,64	188	عدم اخذ الحبطة من طرف السائق عند الرجوع الى الخلف
0,77	224	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف
0,57	166	جنحة الفرار
0,69	201	الوقوف او التوقف الخطيرين
0,28	83	الانبهار بالأضواء
2,89	844	استعمال الهاتف المنقول أو التصنت الإذاعي
3,39	992	أخرى
90,39	26366	المجموع

- المصدر: مركز الوقاية من الحوادث و الأمن عبر الطرقات.

إن أكثر الأخطاء المرتكبة من طرف السائقين هي السرعة المفرطة بنسبة 24.43% من مجموع أخطاء السائقين، وذلك لغياب عناصر الأمن، ويليه فقدان السيطرة بـ 9.13% وذلك راجع أيضا لعدم مراقبة وصيانة المركبة، ويأتي في المرتبة الثالثة سلوك المشاة في عدم احترام ممرات الراجلين بـ 5.63%، ويليه عدم احترام المسافة الأمنية بـ 5.58% من مجموع الأخطاء، وعليه فإن المعطيات الإحصائية تبين أن المشكل الأساسي يتعلق بسلوك الإنسان ومسؤوليته كاندحام الحذر، اللامبالاة، الأخطاء الشخصية في السياقة، أخطاء الراجلين ... وهناك صور مختلفة عن سلوكيات السائق منها:

- **السائق الأناني:** وهذا يرجع تكوينه النفسي والاجتماعي، فالسائق إذا كان نموه طبيعيا يكون شخصا اجتماعيا يهتم بالآخرين، وسلوكه سيكون اجتماعيا، وإذا انقطع

تطوره الطبيعي، يصبح سائقا فاشلا لا يهتم بغيره، غير صبور، أناني والأناي شخص غي لائق في مجال المرور، لم يتعلم كيف يشارك الطريق مع غيره من مستعمليه.

- السائق المتهور: ومن أمثلة تصرفاته أنه يعطي لتوافه الأمور أهمية كبرى، ويكون ذا عصبية زائدة في المواقف العادية، ويفقد رشده بسرعة، ويعبر عن ذلك بالقيادة المستهترّة يذهب نفاذ صبره عندما يزدحم المرور.

- السرعة المفرطة: إن أسباب حوادث المرور كثيرة، وعلى رأسها الإفراط في السرعة، وخاصة نقل المسافرين، بسبب تأكيد السائق من أن لا حد يمنعه أو يعاقبه لتصرفه غير قانوني.

حيث يجهل الكثير من السائقين أن تحديد السرعة هو إجراء يضمن الأمن في الطريق، فكلما انخفض معدلها، انخفضت نسبة الحوادث، لأننا عندما نسير بتمهل نبصر الإشارات والممهلات كما نتوقع جميع العراقيل المحتملة كالحوانات، والدراجات... الخ

- السياقة في حالة سكر: إن ارتكاب الكثير من الحوادث المرورية كان سببها السياقة في حالة سكر، كما هو واضح في معطيات الجدول رقم (2) فهناك 374 حالة، لأن تناول كمية قليلة من الكحول يمكن أن تؤدي إلى تغيير الكثير من التصرفات التي بدورها تخلق خطورة للسائق والمشاة، ومن أهم مخلفات السياقة في حالة سكر: أخطاء في الإدراك، أخطاء في القرار، إهمال مراقبة المحرك.

- رخصة السياقة: إن المفهوم البسيط لحصول الإنسان على رخصة السياقة، يعني أنه اكتسب مهارات تؤهله لسياقة مركبة وفقا لقواعد السياقة وقانون المرور، إلا أن الواقع يؤكد أن في بعض الأحيان أن هذه الرخصة تباع وتشتري كسلعة من السلع أمام انعدام الضمير وغياب الرقابة الصارمة، كما أن رخص السياقة تسلم دون مراعاة حالات طالبيها النفسية والجسدية .

- المخالفات الخطيرة: المتمثلة في عدم احترام الإشارات داخل المدن وخارجها إمام الجميع، كخرق إشارات منع المرور والسرعة الفائقة، التلاعب بالسيارات أثناء قيادتها، والمراوغات بقصد تجاوز سيارات أخرى.

2 - المشاة: وهي فئة من مستعملي الطريق الأكثر عرضة للخطر باعتبارهم غير مأمونين أو ضحية حادث، وذلك أمام أنانية وعدم وعي السائقين، أو سببا فيه لعدم الحذر واللامبالاة، كمخالفة المشاة المرور وممر الراجلين كما مرّ بنا في الجدول رقم (2)، حيث تأتي في المرتبة الثالثة في أخطاء مستعملي الطريق، وكذلك النزول

من السيارة بطريقة خاطئة، أو دون مراقبة الطريق، السير والوقوف في الطريق، كما يلاحظ من تصرفات المشاة ما يلي: عدم التقيد بالأماكن لعبور المشاة أو عدم استعمالها، وعدم تقديرهم لمخاطر مخالفة قواعد المرور كالإشارات الضوئية، والسير على الطريق رغم وجود الأرصفة، وغياب التوجيه الأسري و عدم تربية الطفل للتقيد بقواعد المرور، عدم الاستجابة لحمولات التوعية المرورية.

3 - راكبي الدراجات: هذا النوع هو أيضا معرض للخطر بصفة دائمة، لأنه لا يحظى بالعناية الكافية واللازمة في مجال التجهيزات الأمنية، وهذا لعدم وجود طرق خاصة به تحميه بشكل جيد من الاصطدام، وبشكل عام يلاحظ أن جميع الأخطاء في الجدول رقم (02) تمثل سوء تنظيم ونظام في سلوكيات بعض السائقين غير مبالين بأرواح وممتلكات الآخرين بل حتى بأرواحهم وممتلكاتهم.

- الخاتمة:

على ضوء ما سبق نستخلص أن حوادث المرور هي مشكلة اجتماعية، بل إشكالية خطيرة تتداخل عوامل كثيرة في تفاقمها، من الإنسان إلى المركبة والطريق، إذ تعتبر هذه العوامل من الأسباب الجوهرية في وقوع حوادث المرور كل واحد على حدة، في حين يبقى العامل البشري هو المسؤول الأول على وقوعها، لذا وجب دراسة العوامل الاجتماعية والنفسية لمستعملي الطريق بدون أن ننسى العوامل الأخرى كالطريق والمركبة والمناخ من أجل الحد من الآثار الصحية والاجتماعية والاقتصادية التي تسببها الحوادث المرورية.

قائمة المراجع

1. - ابن منظور. **لسان العرب:** بيروت، دار صابر، (باب التاء، فصل الحاء)، ج2، 1967، ص 936.
2. - الجوهري، حسن. **مختار الصحاح.** بيروت، دار العلم للملايين 1399 هـ، (باب التاء، فصل الحاء، ج 1 ص 278).
3. - الجرجاني. **التعريفات:** بيروت، دار الكتاب العربي، الطبعة الأولى، 1992، ص 96.
4. - الراغب، الأصفهاني: **المفردات**، القاهرة، المطبعة الميمنية، 1324 هـ، ص 01
5. - نفس المرجع، ص 110
6. - DAKKAR, (N), BEZZAUOCHA,(A) : **LES ACCIDENTS DE CIRCULATION EN ALGERIE** .ALGER: S, N, E, D, 1983, P:12

7. - بوظريفة، حمو: دراسة عن أساليب حوادث المرور في الجزائر، الجزائر، المطبعة الجامعية، 1991، ص1
8. - نفس المرجع، ص 1
9. - ابن منظور، مرجع سابق، (باب الرءاء، فصل الميم)، ج5، ص165.
10. - الراغب الاصفهائي، مرجع سابق، ص 465.
11. - سورة المطففين، الآية 30.
12. - سورة الفرقان، الآية 72.
13. - الجوهرى، حسن: مرجع سابق، ج 2، ص 815.
14. - محمد على القحطاني. " أحكام حوادث المرور في الشريعة الإسلامية"، جامعة أم القرى مكة المكرمة، رسالة ماجستير منشورة، 1408هـ، ص 216.
15. -COMMISSION ECONOMIQUE POUR LEUROPE:
STATISTIQUE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE EN EUROPE ET EN AMERIQUE DE NORD , NATION UNIE , NEW NORK , VOL 43, 1998, P133
16. Bezzoicha .A: **EPIDEMIOLOGIE DES ACCEDENTS DE LA CIRCULATION EN ALGERIE, INES, ALGER:SANS, DAT, P:115**
17. - جوزيف ناكوزي: امن المرور، ترجمة سليمان عبد الجليل، بيروت، مؤسسة عز الدين للطباعة والنشر، 1995، ص10.
18. - ربيحة صوالحي: "العالم يختنق في مجلة الوقاية والسباق"، المركز الوطني للوقاية من الحوادث والأمن عبر الطرقات، العدد2 ، الجزائر، 199، ص 26.
19. - رياض محمد، وعبد الحميد بنود: " حوادث المرور وطرق المدارس الأمانة"، المدينة العربية، العدد 123، تصدر عن منظمة المدن العربية، الكويت، 2005 ص 64.
20. - على محمود الحضيرى: حوادث الطرق وآفاق السلام، بنغازي، دار الكتب الوطنية، 1998، ص ص 32 - 33
21. -clark , (R), FELSON (,M), **ROTIN, ACTIVITY, RATIONAL, CHOICE, LONDON, 1993.P 96**
22. - طالب أحسن: نظريات علم الجريمة، بيروت، دار الطليعة للطباعة والنشر، 2000، ص 71
23. - نفس المرجع، ص74.
24. Steven J.Ellwanger (**Crime Delinquency**) Drivers Measuring and Testing, General Strain Theory in the Strain, Attribution, and Traffic Delinquency among Young. pp423-439; Available on Ellwanger / Juvenile Traffic Delinquency 2007,551.

25. -بوني، احمد: **الجوانب النفسية لمشكلات حوادث، ط1، ليبيا، الهيئة القومية للبحث العلمي، 1987، ص 68.**
26. - KERR, (W). **COMPLEMENTARY THEORIES OF SAFETY PSYCHOLOGY**, JORNAL OF SOCIAL PSYCHOLOGY, 45(3), 1995, P 11
27. - البدانية, ذياب: **"عزو مسؤولية حوادث السير": دراسة تجريبية، مؤتمة للبحوث والدراسات، المجلد الثالث، ص 42.**
28. - عبد الرحمان ، العيسوي: **سيكولوجية العمل والعمال ، بيروت، دار الراتب الجامعية، 1988، ص 126.**
29. - نفس المرجع، ص 410.
30. - نفس المرجع ، ص 403.