



Epidemiological Investigation of Fake Injuries in Traffic Accidents in Ilam City, Iran



Amin Bakhtiyari¹ PhD, Jamal Salimzadeh¹ MSc, Mehdi Alizadeh Mohajer¹ MD, Hanieh Bakhtiyari¹ MD, Yousef Veisani^{2*} PhD

¹Legal Medicine Research Center, Iranian Legal Medicine Organization, Tehran, Iran

²Non-Communicable Diseases Research Center, Ilam University of Medical Sciences, Ilam, Iran

*Correspondence to: Yousef Veisani, Email: yousefveisani@yahoo.com

ARTICLE INFO

Article history:

Received: September 8, 2022

Accepted: November 13, 2022

Online Published: December 11, 2022

Keywords:

Accidents

Traffic

Factitious injuries

Legal medicine

HIGHLIGHTS

1. Injuries of the Harisa type are the most frequent.
2. Most fake injuries are created in combination with real injuries.
3. Accidents such as overturning and road deviation at the end of the night are the most frequent in causing fake injuries.

ABSTRACT

Introduction: In some cases, people claim to use insurance compensation services by causing fake injuries in traffic accidents. The aim of this study was the epidemiological investigation of fake injuries in traffic accidents in the forensic medicine of Ilam, Iran.

Methods: The information of this Descriptive-analytical and cross-sectional study was collected from 100 cases of fake injuries in traffic accidents that were diagnosed by forensic experts of Ilam city from the beginning of March 2018 to the end of February 2020. The information included age, gender, education level, occupation, marital status, place of residence, type of accident, position of the injured in the accident, location of the accident, time of the accident, date of the accident, location and type of injuries. Statistical tests of binomial and Chi-square statistical tests were used to measure the significance of the research hypotheses.

Results: In this research, 81% of the cases were related to men. 68% of people were 21- 40 years old, 82% had no university education, 53% were self-employed and 75% lived in the city. 43% of accidents were overturned or deviation and 39% occurred on intercity roads. 43% of people with passenger position were present in the accident. 50% of the accidents happened at night and in the morning. 60% of the injuries were accidental and 71% of the people had real injuries in addition to fake injuries.

Conclusion: According to this study, the age group of 21- 40 years old, lack of university education, urbanization, overturning or deviation type accidents and on intercity roads at night and early morning are the risk factors of creating fake injuries. Injuries of the Harseh type mixed with real injuries are also a risk factor for fake injuries. Due to the lack of meaningful relationship between the place of injury, all parts of the body can be the place of fake injuries.

How to cite: Bakhtiyari A, Salimzadeh J, Alizadeh Mohajer M, Bakhtiyari H, Veisani Y. Epidemiological investigation of fake injuries in traffic accidents in Ilam city, Iran. Iran J Forensic Med. 2022;28(3):153-9.



بررسی اپیدمیولوژیک صدمات ساختگی در حوادث ترافیکی شهرستان ایلام

امین بختیاری^۱ PhD، جمال سلیمزاده^۱ MSc، مهدی علیزاده مهاجر^۱ MD، هانیه بختیاری^۱ MD، یوسف ویسانی^۲ PhD

^۱مرکز تحقیقات پزشکی قانونی، سازمان پزشکی قانونی کشور، تهران، ایران
^۲مرکز تحقیقات بیماری‌های غیرواگیر، دانشگاه علوم پزشکی ایلام، ایلام، ایران

نویسنده مسئول: یوسف ویسانی، پست الکترونیک: yousefveisani@yahoo.com

اطلاعات مقاله

تاریخچه مقاله:

۱۴۰۱/۰۶/۱۷

دریافت:

۱۴۰۱/۰۸/۲۲

پذیرش:

۱۴۰۱/۰۹/۲۰

انتشار برخط:

واژگان کلیدی:

تصادف
ترافیکی
صدمات ساختگی
پزشکی قانونی

نکات ویژه

- ۱- صدمات از نوع حارصه بیشترین فراوانی را دارد.
- ۲- بیشتر صدمات ساختگی ایجاد شده به صورت ترکیب با صدمات واقعی هستند.
- ۳- تصادفات از نوع واژگونی و انحراف از جاده در ساعات پایانی شب بیشترین فراوانی را در ایجاد صدمات ساختگی دارند.

چکیده

مقدمه: در برخی موارد، افراد با ایجاد صدمات ساختگی در حوادث ترافیکی، مدعی استفاده از خدمات جبران خسارت بیمه هستند. هدف از این مطالعه بررسی اپیدمیولوژیک صدمات ساختگی در حوادث ترافیکی در مراجعان به پزشکی قانونی شهرستان ایلام بود.

روش بررسی: اطلاعات این مطالعه توصیفی-تحلیلی و مقطعی از ۱۰۰ پرونده صدمات ساختگی در حوادث ترافیکی که از ابتدای فروردین ماه ۱۳۹۷ تا پایان اسفندماه ۱۳۹۸ توسط کارشناسان پزشکی قانونی شهرستان ایلام تشخیص داده شده بود، به روش سرشماری جمع‌آوری شد. اطلاعات شامل سن، جنس، سطح تحصیلات، شغل، وضعیت تأهل، محل سکونت، نوع تصادف، موقعیت مصدوم در تصادف، محل حادثه، زمان حادثه، تاریخ حادثه، محل و نوع صدمات بود. از آزمون‌های آماری نسبت دوجمله‌ای و کای اسکور (X^2) برای سنجش معناداری فرضیه‌های تحقیق استفاده شد.

یافته‌ها: در این تحقیق ۸۱ درصد پرونده‌ها مربوط به مردان بود. ۶۸ درصد افراد ۲۱ تا ۴۰ ساله بودند، ۸۲ درصد فاقد تحصیلات دانشگاهی، ۵۳ درصد دارای شغل آزاد و ۷۵ درصد ساکن شهر بودند. ۴۳ درصد تصادفات از نوع واژگونی یا انحراف بود و ۳۹ درصد در جاده‌های بین شهری رخ داده بودند. ۴۳ درصد افراد با موقعیت سرنشین در تصادف حضور داشتند. ۵۰ درصد تصادفات در ساعات شب و بامداد رخ داده بود. ۶۰ درصد صدمات از نوع حارصه بود و ۷۱ درصد از افراد علاوه بر صدمات ساختگی، صدمات واقعی نیز داشتند.

نتیجه‌گیری: مطابق این مطالعه گروه سنی ۲۱ تا ۴۰ ساله، نداشتن تحصیلات دانشگاهی، شهرنشینی، تصادفات از نوع واژگونی یا انحراف و در جاده‌های بین شهری در ساعات شب و بامداد، ریسک فاکتور ایجاد صدمات ساختگی هستند. صدمات از نوع حارصه و به صورت میکس با صدمات واقعی نیز ریسک فاکتور صدمات ساختگی هستند. باتوجه به فقدان ارتباط معنادار میان محل ایجاد صدمات، تمامی نقاط بدن می‌توانند محل ایجاد صدمات ساختگی باشند.

مقدمه

مزایا و دریافت مبالغ سنگین از بیمه‌ها به عنوان غرامت هستند [۱]. ایجاد تصادفات ساختگی یا ایجاد صدمات ساختگی یک پدیده ناهنجار اجتماعی است و تهدیدی جدی برای کشور است [۲].

طبق نتایج مطالعه‌ای در ایران مشخص شد که ۱۲/۶ درصد کل مصدومان ارجاعی به پزشکی قانونی ایجاد صدمات ساختگی داشته‌اند [۳]. این میزان بیش از دو برابر نتایج مطالعه‌ای در ایالات متحده آمریکا (۵/۹ درصد) است [۴]. برخی عوامل که باعث روی دادن چنین

از جمله مهم‌ترین خطراتی که امروزه زندگی افراد را در کشورهای مختلف جهان تهدید می‌کند، افزایش حوادث و آسیب‌های عمدی و غیرعمدی است که سالانه باعث مرگ بیش از ۱٫۳ میلیون نفر در سرتاسر جهان می‌شود [۱]. باتوجه به شیوع بالای تصادفات و جراحات ناشی از آن در ایران، برخی افراد با ایجاد تصادفات و صدمات ساختگی یا افزودن به صدمات ناشی از یک تصادف واقعی، درصدد به دست آوردن

یافته‌ها

از ۱۰۰ پرونده بررسی شده ۸۱ نفر مرد و ۱۹ نفر زن بودند ($P \leq 0/01$). میانگین سنی مراجعه‌کنندگان حوادث ترافیکی با تشخیص صدمات ساختمانی $9/6 \pm 27/95$ سال بود. از مجموع کل پرونده‌های صدمات ساختمانی ۲۱ درصد ۲۰ ساله و کمتر، ۶۸ درصد ۲۱ تا ۴۰ ساله و ۱۱ درصد ۴۱ ساله و بالاتر هستند ($P \leq 0/01$). ۸۳ درصد مراجعان فاقد تحصیلات دانشگاهی و تنها ۱۷ درصد دارای تحصیلات دانشگاهی بودند ($P \leq 0/01$). مطابق با یافته‌های مطالعه بیشتر از نیمی از مراجعان (۵۳ درصد) شغل آزاد داشتند. مشاغل آزاد بیشترین تعداد و کارمندان (۶ درصد) کمترین تعداد را به خود اختصاص داده‌اند. تفاوت فراوانی مشاغل بر حسب پرونده صدمات ساختمانی از نظر آماری معنادار بود ($P \leq 0/01$). از کل تعداد مراجعان حوادث ترافیکی با تشخیص صدمات ساختمانی ۵۱ درصد مجرد بودند ($P = 0/92$). همچنین ۷۵ درصد مراجعان حوادث ترافیکی با تشخیص صدمات ساختمانی ساکن شهر و ۲۵ درصد ساکن روستا بودند ($P \leq 0/01$) (جدول ۱).

▼ جدول ۱. مشخصات دموگرافیک جامعه مورد مطالعه

سطح معناداری*	متغیرها	فراوانی (درصد)
$<0/001$	جنسیت	مرد (۸۱) ۸۱
		زن (۱۹) ۱۹
$<0/001$	گروه‌های سنی	≤ 20 (۲۱) ۲۱
		۲۱-۴۰ (۶۸) ۶۸
		≥ 40 (۱۱) ۱۱
$<0/001$	تحصیلات	بی‌سواد (۳) ۳
		ابتدایی (۱۲) ۱۲
		سیکل (۲۵) ۲۵
		دیپلم (۴۳) ۴۳
$<0/001$	شغل	دانشجو (۱۹) ۱۹
		آزاد (۵۳) ۵۳
		کارمند (۶) ۶
		خانه‌دار (۱۰) ۱۰
		بیکار (۱۲) ۱۲
$<0/92$	وضعیت تاهل	مجرد (۵۱) ۵۱
		متاهل (۴۹) ۴۹
$<0/001$	محل سکونت	روستا (۲۵) ۲۵
		شهر (۷۵) ۷۵

*سطح معناداری متغیرهایی با تنها دو وضعیت با استفاده از آزمون نسبت دوجمله‌ای و سطح معناداری متغیرهایی با بیش از دو وضعیت با آزمون کای اسکوئر بررسی شد.

پدیده‌هایی می‌شوند عبارتند از فقر و بیکاری، مشکلات اقتصادی و معیشتی، اعتیاد، دریافت آسان مبلغ دیه از شرکت‌های بیمه‌گر در حوادث ترافیکی، بی‌توجهی و فقدان دقت کافی برخی از کارشناسان در بررسی علل حوادث ترافیکی و اکتفا کردن به اظهارات طرفین حادثه در تعیین عامل حادثه و نبود دادگاه‌های ویژه در رسیدگی به پرونده‌های حوادث ترافیکی با نگرش تخصصی [۶].

صدمات ساختمانی یکی از معضلات سیستم قضایی و منجر به تحمیل بار اقتصادی به کشور است. با توجه به اینکه منابع مالی بیمه‌ها مربوط به بیمه‌گذاران است، مبالغ دیه بایستی از صندوقی که سرمایه آن متعلق به عموم است پرداخت شود. با توجه به افزایش مکشوفات صدمات ساختمانی حوادث ترافیکی در پزشکی قانونی ایلام و همچنین لزوم وجود مطالعه در زمینه شناسایی الگوی صدمات ساختمانی در حوادث ترافیکی و مشخصات فردی افراد درگیر در حوادث در استان ایلام، این مطالعه با هدف بررسی اپیدمیولوژیک صدمات ساختمانی در حوادث ترافیکی در مراجعان به پزشکی قانونی شهرستان ایلام طی سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ انجام گرفت.

روش بررسی

مطالعه حاضر از نوع توصیفی تحلیلی و مقطعی است که جامعه هدف آن پرونده‌های حاوی صدمات ساختمانی مکشوفه در حوادث ترافیکی از ابتدای فروردین‌ماه ۱۳۹۷ تا پایان اسفندماه ۱۳۹۸ در پزشکی قانونی شهرستان ایلام بود. روش نمونه‌گیری به صورت سرشماری بود. معیار ورود داده‌ها به مطالعه ایجاد صدمات ساختمانی در حوادث ترافیکی و داشتن پرونده کامل بود که در صورت ناقص بودن پرونده نمونه از مطالعه خارج می‌شد. حجم نهایی نمونه ۱۰۰ پرونده بود. تمامی پارامترها مطابق پرونده بالینی جمع‌آوری و در فرم طراحی شده وارد شد. اطلاعات شامل سن، جنس، سطح تحصیلات، شغل، تاهل، محل سکونت، نوع تصادف، موقعیت مصدوم در تصادف، محل حادثه، زمان حادثه، تاریخ حادثه، محل و نوع صدمات هستند. نتایج برای متغیرهای کمی به صورت فراوانی و درصد گزارش شد. از آزمون‌های آماری نسبت دوجمله‌ای و کای اسکوئر (X^2) با استفاده از نرم‌افزار SPSS، با درجه آزادی ۵ و سطح معناداری $P \leq 0/01$ برای سنجش معناداری فرضیه‌های این پژوهش استفاده شد. اگر $P \leq 0/01$ باشد بدین معناست که تفاوت میان گروه‌های بررسی شده معنادار است و اگر $P \geq 0/01$ باشد بدین معناست که تفاوت میان گروه‌های بررسی شده معنادار نیست.

نتایج زمانی نشان داد که بیشترین آمار تصادفات متعلق به ساعات شب و بامداد (۵۰ درصد) بوده و کمترین مربوط به ساعات صبح، ظهر و عصر (۲۷ درصد) بوده است ($P \leq 0/01$). همچنین ۲۹ درصد در فصل تابستان، ۲۶ درصد در فصل بهار، ۲۸ درصد در فصل پاییز و ۱۷ درصد در فصل زمستان رخ داده بودند ($P = 0/308$) (جدول ۳).

جدول ۳. تصادفات رانندگی بر حسب ویژگی‌های تصادف و وسیله نقلیه

سطح معناداری*	متغیرها	فراوانی (درصد)
<0/001	نامعلوم	۲۳ (۲۳)
	بامداد (ساعت ۱ تا ۵)	۲۲ (۲۲)
	صبح (ساعت ۶ تا ۱۱)	۶ (۶)
	ظهر (ساعت ۱۲ تا ۱۵)	۱۰ (۱۰)
	عصر	۱۱ (۱۱)
	نیمه اول سال: (ساعت ۱۶ تا ۲۰) نیمه دوم سال: (ساعت ۱۶ تا ۱۸)	۲۸ (۲۸)
<0/308	شب	۲۸ (۲۸)
	نیمه اول سال: (ساعت ۲۱ تا ۲۴) نیمه دوم سال: (ساعت ۱۹ تا ۲۴)	۲۶ (۲۶)
	بهار	۲۹ (۲۹)
	تابستان	۲۸ (۲۸)
فصل	پاییز	۱۷ (۱۷)
	زمستان	

*سطح معناداری متغیرهایی با تنها دو وضعیت با استفاده از آزمون نسبت دو جمله‌ای و سطح معناداری متغیرهایی با بیش از دو وضعیت با آزمون کای اسکور بررسی شد.

بحث

امروزه در برخی موارد افراد با ایجاد صحنه تصادف ساختگی یا ایجاد صدمات ساختگی، مدعی استفاده از خدمات جبران خسارت بیمه هستند [۷]. این موضوع بخش قابل توجهی از پرونده‌های قضایی را تشکیل می‌دهد که به یکی از معضلات جدی دستگاه‌های قضایی تبدیل شده و هر ساله خسارت‌های زیادی را به شرکت‌های بیمه تحمیل می‌کند [۸]. از نگاه حقوقی ایجاد تصادفات و صدمات ساختگی به منظور اخذ وجه از بیمه مصداق بارز شروع به کلاهبرداری و تحصیل مال از طریق نامشروع است که در این میان موضوع مقابله با آن به عنوان یکی از ابزارهای کاهش هزینه، توجهات زیادی را به خود جلب کرده است. به همین دلیل شناخت راه‌های مقابله با آن و نحوه مواجهه مطلوب محاکم در برخورد با این موضوع، به جلوگیری از وقوع کلاهبرداری بیمه‌ای و کاهش این نوع از تصادفات کمک شایانی می‌کند [۹].

براساس نتایج این مطالعه از مجموع کل پرونده‌های بررسی شده تصادفات از نوع انحراف یا واژگونی ۴۳ درصد، سواری با سواری ۱۵ درصد، سواری با موتورسوار ۱۱ درصد، سواری با عابر پیاده ۷ درصد، و نامعلوم ۲۴ درصد بودند ($P \leq 0/01$). موقعیت اشخاص صدمه‌دیده سرنشین ۳۹ درصد، راننده ۳۲ درصد، عابر پیاده ۷ درصد و ۲۲ درصد موقعیت نامعلومی در تصادفات داشتند ($P \leq 0/01$). موقعیت محل حادثه در بین شهری ۳۹ درصد، داخل شهری ۱۸ درصد، بین روستایی ۸ درصد و ۳۵ درصد موقعیت نامعلوم داشتند ($P \leq 0/01$). ۷۱ درصد پرونده‌ها مربوط به صدمات میکس (صدمات واقعی به همراه صدمات ساختگی) بود و ۲۹ درصد مربوط به مواردی بود که همه صدمات ساختگی بودند ($P \leq 0/01$). نتایج نشان داد ۶۰ درصد صدمات حارصه، ۱۷ درصد دامیه، ۱۵ درصد کبودی، ۷ درصد شکستگی و یک درصد قرمزی بودند ($P \leq 0/01$). همچنین ۲۸ درصد صدمات در ناحیه سر و صورت، ۲۷ درصد در دست‌ها، ۲۵ درصد در ناحیه نیم تنه و ۲۰ درصد در نواحی پا مشاهده شدند ($P = 0/27$) (جدول ۲).

جدول ۲. تصادفات رانندگی بر حسب ویژگی‌های تصادف و وسیله نقلیه

سطح معناداری*	متغیرها	فراوانی (درصد)
<0/001	سواری - سواری	۱۵ (۱۵)
	سواری - عابر	۷ (۷)
	انحراف یا واژگونی	۴۳ (۴۳)
	سواری - موتوری	۱۱ (۱۱)
	نامعلوم	۲۴ (۲۴)
<0/001	نامعلوم	۲۲ (۲۲)
	سرنشین	۳۹ (۳۹)
	راننده	۳۲ (۳۲)
	عابر	۷ (۷)
<0/001	نامعلوم	۳۵ (۳۵)
	بین شهری	۳۹ (۳۹)
	بین روستایی	۸ (۸)
<0/001	داخل شهری	۱۸ (۱۸)
	کامل	۲۹ (۲۹)
	میکس	۷۱ (۷۱)
<0/001	حارصه	۶۰ (۶۰)
	دامیه	۱۷ (۱۷)
	کبودی	۱۵ (۱۵)
	قرمزی	۱ (۱)
	شکستگی	۷ (۷)
<0/27	سر و صورت	۶۵ (۲۸)
	نیم‌تنه	۵۸ (۲۵)
	دست‌ها	۶۱ (۲۷)
	پاها	۴۵ (۲۰)

*سطح معناداری متغیرهایی با تنها دو وضعیت با استفاده از آزمون نسبت دو جمله‌ای و سطح معناداری متغیرهایی با بیش از دو وضعیت با آزمون کای اسکور بررسی شد.

در مطالعه حاضر تعداد مردان بیش از زنان گزارش شد (۸۱ درصد در مقابل ۱۹ درصد). هم‌سو با این مطالعه صمدی‌راد و همکاران در میان پرونده‌های مکشوفه صدمات ساختمانی مردان را ۷۵ درصد و زنان را ۲۵ درصد گزارش کردند [۱۰]. ارفع و همکاران نیز در مطالعه خود در میان پرونده‌های مکشوفه تصادف ساختمانی مردان را ۹۶ درصد اعلام کردند [۱۱]. اسدی‌نژاد و همکاران با بررسی ۷۹ پرونده تصادف ساختمانی در استان مازندران مردان را ۹۴ درصد اعلام کردند [۱۲]. باتوجه به نتایج مطالعه حاضر و دیگر مطالعات به نظر می‌رسد در استان ایلام نیز همانند دیگر مناطق بررسی شده، ایجاد صدمات ساختمانی در مردان شایع‌تر است. نگاهی گذرا به آمار جنایی نشان می‌دهد که باوجود ورود فزاینده زنان به عرصه‌های اقتصادی-اجتماعی و روند رو به رشد بزهکاری آنان طی چند دهه اخیر، در مقایسه با مردان عموماً کمتر مرتکب جرم شده‌اند و نوع جرایم ارتكابی ایشان نیز از اهمیت و شدت کمتری برخوردار بوده است [۱۳].

نتایج نشان داد ۶۸ درصد صدمات ساختمانی کشف شده مربوط به افراد ۲۱ تا ۴۰ ساله بود. فروزش و همکاران در مطالعه خود میانگین سنی افراد را ۲۷/۶ سال گزارش کردند [۱۴]. ارفع و همکاران در مطالعه خود گزارش کردند ۶۳/۲ درصد صدمات ساختمانی کشف شده مربوط به افراد ۲۰ تا ۴۰ ساله بود [۱۱]. باتوجه به نتایج مطالعه حاضر و دیگر مطالعات به نظر می‌رسد محدوده سنی ۲۱ تا ۴۰ ساله در بررسی‌های کارشناسان به منظور تشخیص صدمات ساختمانی بایستی به صورت ویژه مورد بررسی قرار گیرد. مطابق مطالعه حاضر ۸۲ درصد ایجادکنندگان صدمات ساختمانی فاقد تحصیلات دانشگاهی بودند. اسدی‌نژاد و همکاران در مطالعه خود گزارش کردند ۸۶/۱ درصد ایجادکنندگان صدمات ساختمانی فاقد تحصیلات دانشگاهی بودند [۱۲]. مطالعات نشان می‌دهند که آموزش، به ویژه تحصیلات عالی، نقش مؤثری در جلوگیری از ارتكاب جرم ایفا می‌کند [۱۵]. در این مطالعه ۵۳ درصد ایجادکنندگان صدمات ساختمانی شغل آزاد داشتند. در مطالعه اسدی‌نژاد و همکاران ۸۲/۲ درصد ایجادکنندگان صدمات ساختمانی شغل آزاد داشتند [۱۲]. شرایط اقتصادی می‌تواند به عنوان یکی از عوامل ریسک فاکتور ایجاد صدمات ساختمانی در حوادث ترافیکی باشد. در مطالعه حاضر ارتباط معناداری میان وضعیت تأهل و ایجاد صدمات ساختمانی مشاهده نشد. فروزش و همکاران در مطالعه خود ۵۱ درصد ایجادکنندگان صدمات ساختمانی را متأهل

و ۴۸ درصد مجرد گزارش کردند [۱۴]. اسدی‌نژاد و همکاران در مطالعه خود درصد مردان را ۵۰/۶ درصد و متاهلان را ۴۳ درصد گزارش کردند [۱۲]. باتوجه به این نتایج به نظر می‌رسد ارتباطی میان وضعیت تأهل و ایجاد صدمات ساختمانی وجود ندارد. در مطالعه حاضر ۷۵ درصد ایجادکنندگان صدمات ساختمانی ساکن شهر و ۲۵ درصد ساکن روستا بودند. فروزش و همکاران ۵۰ درصد ایجادکنندگان صدمات ساختمانی را ساکن شهر بندرعباس گزارش کردند [۱۴]. باتوجه به این نتایج، شهرنشینی می‌تواند به عنوان ریسک فاکتور ایجاد صدمات ساختمانی مورد توجه باشد.

در مطالعه حاضر ۴۳ درصد نوع تصادف انحراف یا واژگونی گزارش شد. اسدی‌نژاد و همکاران مجموع تصادفات انحراف از مسیر، برخورد با مانع و واژگونی را ۴۸/۱ درصد گزارش کردند [۱۲]. به نظر می‌رسد در صدمات ساختمانی نوع تصادفی که تنها یک خودرو در آن درگیر است، می‌تواند به عنوان ریسک فاکتور باشد. در مطالعه حاضر موقعیت سرنشین در تصادف با ۴۳ درصد به عنوان بیشترین موقعیت صدمه‌دیده گزارش شد. ارفع و همکاران موقعیت راننده با ۷۴ درصد موارد را بیشترین موقعیت در ایجادکنندگان صدمات ساختمانی گزارش کردند [۱۱]. مطالعه اسدی‌نژاد و همکاران موقعیت سرنشین را ۳۹/۲ درصد گزارش کرد [۱۲]. در حوادث ترافیکی به نظر می‌رسد که سرنشینان، بیشترین ایجادکنندگان صدمات ساختمانی هستند و علت تفاوت در نتایج برخی مطالعات تفاوت در شیوه ارتكاب جرم باتوجه به موقعیت‌های جغرافیایی مختلف باشد. در مطالعه حاضر ۳۹ درصد محل تصادفات جاده‌های بین شهری گزارش شد. اسدی‌نژاد و همکاران ۷۰ درصد محل تصادفات را خارج از شهر اعلام کردند [۱۲]. جاده‌های بین شهری بیشترین محل تصادفات را تشکیل می‌دهند که این موضوع می‌تواند برای افرادی که علاوه بر داشتن صدمات واقعی، صدمات ساختمانی نیز ایجاد کرده‌اند، زمینه ارتكاب جرم را ایجاد کند. بنابراین ضروری است کارشناسان در بررسی صدمات افراد در حوادث ترافیکی بین شهری توجه لازم را داشته باشند.

نتایج مطالعه حاضر ۵۰ درصد تصادفات (بیشترین) را در ساعات شب و بامداد گزارش کرد. ارفع و همکاران ۶۰/۴ درصد تصادفات را در شب گزارش کردند [۱۱]. اسدی‌نژاد و همکاران وقوع تصادفات در ساعات بامداد را ۳۸ درصد گزارش کردند [۱۲]. به نظر می‌رسد ساعات شب و بامداد باتوجه خلوت بودن جاده‌های بین شهری می‌تواند به عنوان یکی از ریسک فاکتورهای تصادفات

فصل وقوع تصادف و محل ایجاد صدمه ارتباط معناداری یافت نشد که توجه به تمامی الگوها می‌تواند در کشف جرم کمک‌کننده باشد. توجه ویژه به تصادفاتی از نوع انحراف یا واژگونی می‌تواند در کشف صدمات ساختگی کمک‌کننده باشد. درصد بالای صدمات ساختگی به صورت میکس با صدمات واقعی نیازمند توجه ویژه کارشناسان به تصادفات و صدمات واقعی است که می‌توانند با صدمات ساختگی تشدید شده باشند. تشکیل تیم‌های تخصصی متشکل از پلیس، کارشناسان پزشکی قانونی و کارشناسان قضایی به منظور تعامل و همکاری می‌تواند در کشف صدمات ساختگی کمک‌کننده باشد. همچنین ایجاد بانک‌های اطلاعاتی از مجرمان به منظور جلوگیری از تکرار ارتکاب جرم می‌تواند کمک‌کننده باشد.

تشکر و قدردانی: بدین وسیله از کلیه همکاران اداره کل پزشکی قانونی استان ایلام که در این پژوهش همکاری داشته‌اند صمیمانه سپاسگزاری می‌شود.
تأیید به اخلاقی: مطالعه حاضر با شناسه IR.LMO.REC.1399.021 توسط کمیته اخلاق سازمان پزشکی قانونی کشور مورد تأیید قرار گرفت.
تعارض منافع: نویسندگان هیچ‌گونه تعارض منافی اعلام نکردند.
سهم نویسندگان: امین بختیاری: مسئولیت نگارش مقاله و تحلیل داده‌ها (۴۰ درصد)؛ جمال سلیم‌زاده: مسئولیت جمع‌آوری اطلاعات (۲۰ درصد)؛ مهدی عزیززاده مهاجر: مسئولیت نظارت فنی بر پرونده‌های استخراج شده (۱۰ درصد)؛ هانیه بختیاری: مسئولیت بررسی فنی اطلاعات استخراج شده از پرونده‌ها و ویرایش آنها (۱۰ درصد)؛ یوسف ویسانی: مسئولیت تحلیل داده‌ها و ویرایش مقاله (۲۰ درصد) را برعهده داشت. ضمناً مقاله نهایی توسط کلیه نویسندگان مورد بازبینی قرار گرفته و مورد تأیید است.
منابع مالی: منابع مالی این پژوهش از بودجه پژوهشی اداره کل پزشکی قانونی استان ایلام تأمین شده است.

References

1. Hashemi NS, Kazemian M, Hosseini F. Trend of five years traffic accident mortality in Khuzestan province (2006-2010). Iran J Forensic Med. 2011;17(2):123-9.[Persian]
2. Hedjazi A, Hoseinzadeh A, Zarenezhad M, Hassanzadeh R, Mahmoudi D, Ghadipasha M. A report of five cases of self-mutilation for the purpose of insurance fraud. J Forensic Leg Med. 2013;20(6):640-3. doi: 10.1016/j.jflm.2013.03.030.
3. Akhavan K. Pathology losses scene of atonement and ways of dealing with it. News Insurance World. 2015:190-200.
4. Taghaddosinejad F, Sheikhezadi A, Yaghmaei A, Vakili V, Saberi SM, Behnoush B. A survey of self-mutilation from forensic medicine viewpoint. Am J Forensic Med Pathol. 2009;30(4):313-7. doi: 10.1097/PAF.0b013e31819d217d.
5. Klonsky ED. Non-suicidal self-injury in United States

و صدمات ساختگی مد نظر باشد. مطالعه حاضر ارتباط معناداری میان فصول مختلف با ایجاد صدمات ساختگی نشان نداد. در مطالعه حاضر ۷۱ درصد موارد مربوط به اشخاص دارای صدمات واقعی به همراه صدمات ساختگی بود. باتوجه به این مورد به نظر می‌رسد که تصادفات واقعی می‌توانند به عنوان زمینه‌ای برای ارتکاب جرم افراد به‌منظور ایجاد صدمات ساختگی باشند که در بررسی حوادث ترافیکی تشدید صدمات واقعی توسط شخص حادثه دیده بایستی مورد توجه کارشناسان به صورت ویژه قرار گیرد.

در مطالعه حاضر ۶۰ درصد نوع صدمات ساختگی ایجاد شده از نوع حارصه بود. فرورزش و همکاران شایع‌ترین نوع صدمات را ساییدگی و خراشیدگی گزارش کردند [۱۴]. اسدی‌نژاد و همکاران بیشترین نوع صدمات ایجاد شده (۷۲/۲ درصد) را ساییدگی گزارش کردند [۱۲]. صمدی‌راد و همکاران شایع‌ترین الگوی صدمات را ساییدگی گزارش کردند [۱۰]. به نظر می‌رسد در استان ایلام نیز همانند دیگر مناطق بررسی شده صدماتی با کمترین آسیب وارده به شخص بیشترین فراوانی را در صدمات ساختگی دارد. براساس مطالعه حاضر ارتباطی میان محل صدمه از جمله سر و صورت، نیم‌تنه، دست‌ها و پاها با صدمات ساختگی مشاهده نشد. فرورزش و همکاران شایع‌ترین محل صدمه را ساعد گزارش کردند [۱۴]. ارفع و همکاران بیشترین محل صدمه را اندام فوقانی و صورت گزارش کردند [۱۱]. اسدی‌نژاد و همکاران بیشترین محل صدمه را اندام فوقانی گزارش کردند [۱۲]. صمدی‌راد و همکاران بیشترین محل صدمه را نواحی متعدد بدن گزارش کردند [۱۰]. باتوجه اختلاف در نتایج مطالعات به نظر می‌رسد میان محل صدمه و صدمات ساختگی ارتباط معناداری وجود نداشته باشد و کارشناسان بایستی کلیه صدمات را در محل‌های مختلف بدن با دقت لازم مورد بررسی قرار دهند.

محدودیت‌های مطالعه

از محدودیت‌های این پژوهش می‌توان ناقص بودن برخی از پرونده‌ها و کم بودن حجم نمونه باتوجه به جمعیت استان ایلام اشاره کرد.

نتیجه‌گیری

توجه ویژه به پرونده‌های صدمات ناشی از حوادث ترافیکی با الگوهای ذکر شده می‌تواند در کشف جرم کمک‌کننده باشد. در این مطالعه میان صدمات ساختگی ایجاد شده با ۳ متغیر وضعیت تاهل،

- adults: prevalence, sociodemographics, topography and functions. *Psychol Med.* 2011;41(9):1981-6. doi: [10.1017/S0033291710002497](https://doi.org/10.1017/S0033291710002497).
6. Akhavan Kh. Pathology of the damages of the staging of Diyeh and a solution to deal with it. *News from the world of insurance.* 2014;20-22:190-200. [Persian]
 7. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mathers C, Jarawan E, Hyder AA, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E. World report on road traffic injury prevention. World Health Organization; 2004 Mar 23.
 8. Choolaki Gh, Hoseini T. Examining the role of forensic science in discovering fake accidents. *Ilam Police Knowledge Quarterly.* 2019;31:7-39. [Persian]
 9. Salahinejad AB. A look at abuse and fraud in the insurance industry. Tehran: Termeh. 1st Edition, 2015. [Persian]
 10. Samadirad B, Mirzajanzadeh H. Study of epidemiology and pattern of injuries in fake accidents discovered by forensic medicine of East Azerbaijan. Qom: The 6th National Conference on Medicine and Justice, 2017. [Persian]
 11. Arfa A Hadizadegan A. Investigation of 57 cases of fake accidents in the center of Mashhad East. Qom: The 6th National Conference on Medicine and Justice, 2017. [Persian]
 12. Asadinejad N, Abbasi A, Pourhossein M, Yazdani J. Pattern of False Accidents in Mazandaran Province Forensic Medical Center in 2011-2016. *Iran J Forensic Med.* 2019;25(3):201-7. [Persian]
 13. Rostami Tabrizi L. An introduction to the gender approach of criminology. *Legal Research Quarterly of Shahid Beheshti University.* 2009;(50)12:56. [Persian]
 14. Forouzes M, Mirhadi SJ, Mohammadi S, Javadi Vasigh H, Asadi K. Characteristics of Traffic Accidents in Referrals to Bandar Abbas Forensic Medical Center with Detecting of Fictitious Injuries in the One Year Period from 2016 to 2017. *Iran J Forensic Med.* 2019;25(3):171-6. [Persian]
 15. Jesarati A. Investigating the relationship between education level and crime in Ardabil city. *Scientific Journal of Ardabil Police.* 2014;4:19-44. [Persian]