

Estado de Goiás  
Polícia Militar  
Academia de Polícia Militar  
Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais

A padronização dos procedimentos para  
atendimento de ocorrências de acidentes  
de trânsito urbano na PM GO

Carlos Antônio Borges

Goiânia - 1996

CARLOS ANTÔNIO BORGES

BAPM

A PADRONIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS PARA ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS  
DE ACIDENTE DE TRÂNSITO URBANO NA PMGO

Monografia apresentada com exigência parcial para  
a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de  
Oficiais pela Academia de Polícia Militar do Estado  
de Goiás sob a orientação do Ten Cel PM  
Lourenides Alves de Souza

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR  
GOIÂNIA, JUNHO DE 1996

**BAPM****DEDICATÓRIA**

À Edna, razão de ser da minha existência  
e companheira de todos os momentos.

## AGRADECIMENTOS

- Ao meu irmão Célio pelos serviços técnicos de digitação;
- Ao Sub Ten PM Rodrigues pelos serviços técnicos de desenho.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
I - A COMPLEXIDADE DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO E A ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR.....	11
II - ASPECTOS LEGAIS DO ACIDENTE DE TRÂNSITO.....	15
III - PRINCIPAIS FALHAS NO ATENDIMENTO POR PARTE DO POLICIAL MILITAR.....	18
IV - NORMAS PARA PADRONIZAÇÃO DO ATENDIMENTO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	22
1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS .....	22
2. CLASSIFICAÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO .....	22
3. PROCEDIMENTOS PARA ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIAS .....	26
4. DESENVOLVIMENTO DAS PROVIDÊNCIAS NO LOCAL DO ACIDENTE .....	38
CONCLUSÃO.....	59
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	61
ANEXOS .....	62
I - LEI Nº 5.970, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1973 .....	62
II - EXTRATO DE DISPOSITIVOS DO REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO .....	63
III - FORMULÁRIO DO BOLETIM DE OCORRÊNCIA DO COPOM.....	65
IV - FORMULÁRIO DO BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO .....	66

## LISTA DE FIGURAS, TABELAS E FLUXOGRAMAS

### FIGURAS

FIGURA 1: ABALROAMENTO .....	23
FIGURA 2: COLISÃO .....	24
FIGURA 3: CHOQUE .....	24
FIGURA 4: TOMBAMENTO .....	25
FIGURA 5: CAPOTAMENTO .....	25
FIGURA 6: ATROPELAMENTO .....	26
FIGURA 7: SINALIZAÇÃO COM CONES E TRIÂNGULO .....	39
FIGURA 8: SINALIZAÇÃO LUMINOSA .....	39
FIGURA 9: MARCAÇÃO PROVISÓRIA .....	41
FIGURA 10: AMARRAÇÃO A PONTO FIXO DE UM VEÍCULO .....	51
FIGURA 11: AMARRAÇÃO A PONTO FIXO DE DOIS VEÍCULOS .....	52
FIGURA 12: AMARRAÇÃO A LINHAS IMAGINÁRIAS .....	53
FIGURA 13: CROQUI DE ACIDENTE DE TRÂNSITO .....	55

### TABELAS

TABELA 1: ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL - 1993 .....	11
TABELA 2: ACIDENTES DE TRÂNSITO POR NATUREZA .....	12
TABELA 3: INQUÉRITOS POLICIAIS ENCAMINHADOS AO PODER JUDICIÁRIO - 1995 .....	13
TABELA 4: BOLETINS DE ACIDENTE DE TRÂNSITO ENCAMINHADOS AO DETRAN - 1995 .....	20
TABELA 5: SIMBOLOGIA EMPREGADA NO DIAGRAMA DO ACIDENTE .....	49

### FLUXOGRAMAS

FLUXOGRAMA 1: ATENDIMENTO DE ATSV .....	29
FLUXOGRAMA 2: ATENDIMENTO DE ATCV .....	33
FLUXOGRAMA 3: ATENDIMENTO DE ATCVF .....	37

## RESUMO

Nossa Capital apresenta um alto índice de ocorrências de acidente de trânsito; segundo dados do Centro de Operações da Polícia Militar (COPOM) no ano de 1995 ocorreram, em média, quarenta e três acidentes de trânsito por dia nas vias urbanas de Goiânia. Essas ocorrências geram processos judiciais de apuração das responsabilidades civil e penal. O Boletim de Ocorrência e o Boletim de Acidente de Trânsito, indubitavelmente, são peças informativas para a instrução destes processos: daí a sua importância!

Contudo, através de levantamentos realizados junto à 3ª Seção do BPMtran e à Coordenadoria de Estatística do DETRAN, constataram-se erros e omissões no preenchimento dos boletins encaminhados àquele órgão, refletidos pela falta de um padrão de comportamento estabelecido para o registro destas ocorrências. A falta de uma padronização acarreta diversidade de condutas no atendimento das ocorrências policiais, influenciando negativamente na qualidade de nossos serviços.

As normas para padronização do atendimento de acidentes de trânsito, propostas no presente trabalho, objetivam suprir estas deficiências apontadas ao estabelecer os procedimentos a serem seguidos no atendimento da ocorrência, conforme sua natureza, além de desmistificar e esclarecer cada uma das providências a serem tomadas, de forma didática e objetiva. Desta forma, propomos o aprimoramento de nossos serviços, no tocante ao atendimento e registro das ocorrências de acidente de trânsito, como forma de acompanharmos a evolução dos setores produtivos da sociedade.

## INTRODUÇÃO

O trânsito é, na definição do professor Reinier Rozestraten, “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”.

Analisando esta definição, encontram-se os três componentes básicos do sistema de trânsito: o homem, o veículo e a via. Por representar uma atividade de fundamental importância para a vida em sociedade, o trânsito é regido por um conjunto de regras e padrões de comportamento, tendentes a harmonizar a interação de seus componentes básicos.

A ocorrência do acidente de trânsito quebra essa harmonia e gera conflitos de interesses nas órbitas dos direitos civil e penal. O registro do acidente de trânsito pela Polícia Militar objetiva a colheita de informações tendentes ao resguardo de direitos e à atribuição de responsabilidade pela ocorrência do evento, quando da propositura de ações indenizatórias e/ou ações criminais decorrentes de acidentes de trânsito.

Da qualidade do atendimento da ocorrência de acidente de trânsito, que se manifesta através do preenchimento do Boletim de Ocorrência e do Boletim de Acidente de Trânsito (BAT), dependem milhares de pessoas prejudicadas nesses acidentes.

Contudo, na atual realidade operacional da Polícia Militar, ocorrem procedimentos diversificados quando do atendimento das ocorrências de acidente de trânsito na área urbana de nossa capital. Dependendo do policial militar que atender a ocorrência, poderá ele tomar providências que outro policial não tomaria. Da mesma forma, o preenchimento do Boletim de Ocorrência do COPOM e do Boletim de Acidente de Trânsito não são feitos seguindo uma metodologia preestabelecida, principalmente no tocante ao diagrama do acidente, que,

dependendo do zelo e do cuidado do policial que faz o registro, poderá estar completo ou carente de dados imprescindíveis.

Não havendo normas que padronizem esse atendimento, estabelecendo condutas a serem adotadas passo-a-passo, ocorrem comportamentos diversificados que influem negativamente no padrão de qualidade dos serviços prestados pela Corporação.

É neste contexto que se propõe o presente trabalho: a padronização dos procedimentos para o atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito urbano na PMGO. Seu objetivo é diagnosticar as principais falhas e erros cometidos pelo policial militar no atendimento de ocorrências de acidente de trânsito, bem como colaborar para a padronização deste atendimento e para a melhoria do padrão de qualidade do seu registro.

O levantamento das deficiências do atendimento das ocorrências de acidente de trânsito será feito com o subsídio das informações oriundas da 3ª Seção do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar, responsável pela coleta, análise, correção e encaminhamento dos Boletins de Acidente de Trânsito, lavrados por todas as unidades operacionais da capital, ao DETRAN/GO. Tais informações serão confirmadas através de uma consulta sistemática aos boletins disponíveis na Coordenadoria de Estatística do DETRAN, visando a fundamentar tecnicamente as principais falhas cometidas pelo policial militar quando deste atendimento.

As fontes utilizadas na presente pesquisa estão situadas em publicações relacionadas com a problemática do trânsito e seus reflexos nos segmentos sociais: manuais técnico-profissionais de nossa Corporação e de coirmãs, revistas especializadas, legislação de trânsito, acervo bibliográfico do DETRAN e de bibliotecas públicas.

É objeto do presente estudo os acidentes de trânsito ocorridos na área urbana de Goiânia, excluídos os oriundos de rodovias federais ou estaduais, mesmo que situados no perímetro urbano da capital, uma vez que a gravidade e a complexidade desses acidentes exigem o estabelecimento de condutas peculiares ao seu atendimento. Serão estudados os acidentes por amostragem, ocorridos no ano de 1995 desde que registrados pelo COPOM, uma vez que possibilitam a análise e interpretação do registro através da Boletim de Ocorrência e do Boletim de Acidente de Trânsito.

As conclusões do presente trabalho redundarão numa proposta para o estabelecimento de normas para padronização do atendimento de acidentes de trânsito, com vistas ao aprimoramento do policial militar no preenchimento da documentação relativa a esse atendimento.

Hoje em dia, a discussão a respeito do aprimoramento dos serviços prestados à coletividade, com ênfase no aspecto da qualidade total, tem alcançado nossa Corporação, mostrando-nos que é necessário, também, acompanhar esta evolução de modo a satisfazer à sociedade em suas necessidades básicas de segurança pública no nível de seus anseios.

Assim procedendo, ao corrigirmos nossas deficiências, estaremos angariando e fortalecendo a confiança e o respeito da sociedade em relação à nossa Corporação.

## I - A COMPLEXIDADE DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO E A ATUAÇÃO DA POLÍCIA MILITAR

“O trânsito no Brasil é o maior campo de guerra do mundo.” Este é o título de uma campanha educativa promovida pelo DETRAN de Goiás, por ocasião da Semana Nacional de Trânsito de 1994, que denota a gravidade e a complexidade do trânsito no Brasil, onde os acidentes assumiram proporções alarmantes e os prejuízos decorrentes se fazem sentir na destruição de bens materiais e nas agressões à integridade física do homem, seja ferindo, mutilando ou ceifando vidas.

Desta forma, os acidentes de trânsito adquirem características de epidemia, tal qual uma doença contagiosa que ataca diversas pessoas ao mesmo tempo, provocando enormes prejuízos econômicos e sociais, seja pelo dispêndio de recursos materiais e humanos nos atendimentos médico e funerário, seja pela diminuição da mão-de-obra produtiva ou pelos encargos previdenciários decorrentes das aposentadorias por invalidez ou de pensões aos beneficiários por morte em acidente de trânsito. A Tabela I a seguir reforça essas conclusões:

TABELA I  
ACIDENTES DE TRÂNSITO - BRASIL - 1993

TIPO DE ACIDENTE	NÚMERO DE ACIDENTES
Acidentes de trânsito com vítimas	246.633
Mortos em acidentes de trânsito	22.393
Feridos em acidentes de trânsito	337.576

Fonte: Min. Justiça - DENATRAN

O Estado de Goiás, inserido neste contexto como integrante da federação brasileira, não se furta destas estatísticas, figurando, em uma pesquisa realizada pelo DENATRAN em 1993, em 6º lugar no item referente ao “número de mortos por unidade da federação”, com 1.091 mortos. Isso

sem considerar a proporcionalidade do número de acidentes em relação à população ou à frota de veículos, o que, se ocorresse, elevaria o posicionamento na tabela referida.

Restringindo o campo de abordagem da questão para a cidade de Goiânia, deparamos com problemas de trânsito de variadas formas, como ocorrem em diversas capitais, mas com características peculiares. Isto porque Goiânia, apesar de cidade jovem e planejada, sofreu com os reflexos da construção de Brasília, sendo um entreposto entre as grandes metrópoles do sul do Brasil e a Capital Federal. Com isso, a sua população, estimada em 50.000 habitantes, quando da sua construção, cresceu vertiginosamente a partir da década de 60, contando hoje com mais de um milhão de habitantes.

Essa desproporção entre o planejamento e a realidade atual, refletida no crescimento rápido e desordenado, provocou vários problemas estruturais de ocupação urbana e, em consequência, originou conflitos na circulação de veículos e pessoas, ocasionando, principalmente, os acidentes de trânsito. Os números, a seguir expostos, refletem a problemática do trânsito em nossa capital no ano de 1995 (Tabela II):

TABELA II  
ACIDENTES DE TRÂNSITO POR NATUREZA - GOIÂNIA/GO - 1995

MESES	SEM VÍTIMA	COM VÍTIMA	VÍTIMA FATAL	SUBTOTAL
JANEIRO	878	229	01	1.108
FEVEREIRO	1.021	235	01	1.257
MARÇO	1.509	251	05	1.765
ABRIL	1.112	233	08	1.353
MAIO	737	216	05	958
JUNHO	1.060	243	06	1.309
JULHO	948	223	09	1.180
AGOSTO	956	311	11	1.278
SETEMBRO	901	320	09	1.230
OUTUBRO	1.131	223	03	1.357
NOVEMBRO	1.198	234	-	1.432
DEZEMBRO	1.273	231	05	1.509
<b>TOTAL</b>	<b>12.724</b>	<b>2.949</b>	<b>63</b>	<b>15.736</b>

FONTE: COPOM - PMGO

A ocorrência do acidente de trânsito interfere nas relações sociais quando alguém se sente prejudicado por um comportamento alheio em conflito com seus interesses. Desta forma, essa divergência de interesses se faz notar no campo da responsabilidade civil, em caso de acidente de trânsito com danos materiais, onde a obrigação de reparar o dano cabe ao causador. No campo da

responsabilidade penal, em caso de acidente de trânsito com vítima, fatal ou não, em que, a princípio, ocorreu crime previsto na legislação penal, o causador do acidente estará sujeito às penas previstas na legislação penal, não afastando esta a obrigação de reparar o dano (responsabilidade civil).

Os dados, expostos na Tabela III, expressam a quantidade de inquéritos policiais encaminhados ao Poder Judiciário em 1995 para a apuração da responsabilidade penal decorrente de acidentes de trânsito, tendo por base a capitulação legal do art. 121, § 3º do Código Penal (homicídio culposo - acidente de trânsito com vítima fatal) e do art. 129, § 6º do mesmo ordenamento legal (lesões corporais culposas - acidente de trânsito com vítima). Segundo os dados fornecidos pelas 5ª e 6ª Varas Criminais de Goiânia (que apuram, inclusive, a responsabilidade penal do crimes de acidente de trânsito), em comparação com os dados do COPOM relativos aos acidentes de trânsito com vítima e com vítima fatal ocorridos no mesmo período, conclui-se que apenas 10,45% desses acidentes dão origem a procedimentos judiciais de apuração da respectiva responsabilidade penal. Os outros 89,55% ficam, então, acobertados pela IMPUNIDADE.

TABELA III  
INQUÉRITOS POLICIAIS ENCAMINHADOS AO PODER JUDICIÁRIO COM BASE  
NOS CRIMES DE ACIDENTE DE TRÂNSITO (\*)  
GOIÂNIA-GO/1995

<i>MESES</i>	<i>5ª VARA CRIM</i>	<i>6ª VARA CRIM</i>	<i>SUBTOTAL</i>
Janeiro	11	03	14
Fevereiro	09	05	14
Março	12	12	24
Abril	19	12	31
Maió	26	19	45
Junho	12	10	22
Julho	18	12	30
Agosto	05	10	15
Setembro	16	07	23
Outubro	19	11	30
Novembro	20	12	32
Dezembro	27	08	35
TOTAL	194	121	315

Fonte: 5ª e 6ª Varas Criminais - Fórum de Goiânia

Obs.: (\*) homicídio culposo - art. 121, § 3º - CPB  
lesões corporais culposas - art. 129, § 6º - CPB

Já no campo da responsabilidade civil, segundo informações do Sr. Rivaldo José Borges, escrivão do 2º Juizado Especial Cível (antigo Juizado Especial de Pequenas Causas), são propostas por mês cerca de quarenta ações de reparação de danos oriundos das ocorrências de acidente de trânsito sem vítima. Como Goiânia é servida por quatro juizados especiais, a projeção das ações propostas em todos estes corresponde a 15% das ocorrências de acidente de trânsito sem vítima ocorridas em um mês.

É neste contexto que ressaltamos a importância do Boletim de Acidente de Trânsito e do Boletim de Ocorrência lavrados pela Polícia Militar, principalmente através das guarnições de patrulha de trânsito do BPMTran. Isto porque é através desses documentos que se asseguram direitos e se possibilita a atribuição da responsabilidade civil ou penal, quando do não-comparecimento da Perícia Técnica no local do acidente. Não queremos atribuir, desta forma, uma função supridora das deficiências da Polícia Civil aos nossos procedimentos policiais. Sabemos das deficiências dessa instituição, carente de recursos e pessoal qualificado, incapaz de atender a todos os acidentes trânsitos ocorridos em nossa Capital. Queremos, isto sim, aprimorar a prestação de um serviço essencial à sociedade, através da tomada de providências que assegurem ao cidadão o resguardo de seus direitos e que, supletivamente, preencham os requisitos necessários à propositura da ação cabível para o caso.

Nestes termos, percebe-se que da qualidade do atendimento da ocorrência de acidente de trânsito dependem milhares de pessoas, vítimas da violência do trânsito, seja na sua integridade física e/ou no resguardo de seu patrimônio. Em relação a essa importância, pronunciou-se o Tribunal de Justiça de Goiás: “O boletim de ocorrência formulado pela Polícia Militar goza de presunção de veracidade, ante à falta de prova contrária.”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> ESTADO DE GOIÁS. Tribunal de Justiça. Apelação Cível em procedimento sumaríssimo nº 32.519-5/90. João Alves da Silva e José Dércio Rodrigues de Oliveira. Relator: Desembargador Charife Oscar Abrão. 21 de outubro de 1994. Seção Jurisprudência. *O Popular*. Goiânia. 10 jan. 1995. p. 8. c.1.

## II - ASPECTOS LEGAIS DO ACIDENTE DE TRÂNSITO

Supõe-se que o homem, ao tomar a direção de um veículo, esteja qualificado para enfrentar as diversas situações que possam surgir à sua frente e oriente-se conforme o seu livre arbítrio. Porém, para conter essa auto-suficiência humana, o Estado intervém através da adoção de estatutos legais que estabelecem normas quanto ao uso do automóvel e quanto às conseqüências advindas de seu comportamento na condução de um veículo. Essas medidas refreiam, em tese, o ímpeto do condutor ao estabelecer limites tendentes a assegurar a circulação viária e os bens jurídicos do cidadão. “O direito concretiza (...) a finalidade precípua de condicionar a vontade do homem a evitar os riscos produzidos pela transformação do veículo em instrumento de agressão (Octávio César Valeixo).”

Desta forma, analisaremos os dispositivos da legislação brasileira pertinentes à ocorrência do acidente de trânsito e suas conseqüências no campo do direito civil e do direito penal.

Preceitua o art. 175, inciso XVI do Regulamento do Código Nacional de Trânsito: “É dever de todo condutor de veículo: prestar socorro a vítimas de acidente”. Envolvido no acidente de trânsito com vítima, o motorista, mais do que outra pessoa, deve prestar o imediato socorro. A prestação imediata de socorro à vítima, por parte do condutor do veículo, revela grandeza de sentimentos morais e autoriza a redução da pena, caso seja processado e condenado, pela aplicação da atenuante prevista no art. 65, inciso III, “b” do Código Penal, por “ter o agente procurado, por sua espontânea vontade e com eficiência, logo após o crime, evitar-lhe ou minorar-lhe as conseqüências”.

Assim não procedendo, ao evadir-se do local do acidente de trânsito com vítima, estará o condutor incurso na tipificação do crime de omissão de socorro, constante do art. 135 do Código Penal, nestes termos: “Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-la sem risco pessoal

(...) a pessoa ferida (...) ou não pedir (...) o socorro da autoridade pública.” Desta forma, a fuga é considerada um grave indício de culpabilidade e terá influência preponderante no julgamento do ilícito em questão, levando ao aumento da pena conforme § 4º do art. 121 do Código Penal.

Apesar de vir tipificado no art. 163 do Código Penal, o dano oriundo do acidente de trânsito, em geral, não configura o crime previsto na legislação penal por faltar-lhe o dolo. Como inexistente a forma culposa para este crime, os prejuízos decorrentes do acidente de trânsito ensejarão, apenas, a responsabilidade civil para reparação do dano através da ação cabível no juízo cível. A referida ação encontra seu fundamento no art. 159 do Código Civil, *in verbis*: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano.”

“O homicídio é a eliminação da vida de uma pessoa praticada por outra.”<sup>2</sup> Quando decorrente de acidente de trânsito, em geral, o homicídio é caracterizado pelo descumprimento de cuidado objetivo necessário, manifestado pela imprudência, negligência ou imperícia, pela inexistência de previsão do resultado e pela morte involuntária. Desta forma, configura o delito constante do § 3º do art. 121 do Código Penal, sujeito à pena de uma a três anos de detenção.

A lesão corporal configura-se na ofensa à integridade corporal ou à saúde de outrem. Quando decorrente de acidente de trânsito, é caracterizado pelas mesmas circunstâncias descritas anteriormente na tipificação do homicídio culposo, e tem sua capitulação legal no § 6º do art. 129 do Código Penal, sujeito à pena de dois meses a um ano de detenção.

Conforme observação referida no Capítulo I deste trabalho, há uma desproporção muito grande com referência ao número de acidentes de trânsito com vítimas (fatais ou não) ocorridos e a posterior ação penal proposta para atribuir-se as penalidades devidas. Ou seja, os acidentes de trânsito com vítimas levados à apreciação do Poder Judiciário corresponderam a 10,45% do total dessas ocorrências no ano de 1995. Dessas considerações ressalta-se a ineficiência da lei, a inoperância do Poder Judiciário para a apuração da totalidade dos crimes de acidente de trânsito ocorridos e a inércia das autoridades administrativas para prevenir, na sua gênese, a ocorrência dos acidentes através da educação e da engenharia de trânsito.

---

<sup>2</sup> DELMANTO, Celso. *Código penal comentado*. 3.ed. Rio de Janeiro: 1991, p. 200.

No tocante à ineficiência da lei é de se observar os aspectos relativos à cominação das penas nos casos de crimes de acidente de trânsito. O art. 44 do Código Penal estabelece que “as penas restritivas de direitos (...) substituem as privativas de liberdade, quando: aplicada pena privativa de liberdade inferior a 1(um) ano ou *se o crime for culposo* (grifo nosso).” Tanto o homicídio, quanto a lesão corporal ocorridos em virtude de acidente, são modalidades culposas desses crimes. Desta forma, independentemente da pena aplicada, é possível a substituição da pena privativa de liberdade em acidente de trânsito por uma pena restritiva de direito, geralmente mais brandas, quais sejam:

- prestação de serviços à comunidade;
- interdição temporária de direitos, dentre os quais figura a suspensão da autorização ou de habilitação para dirigir veículo;
- limitação de fim de semana.

Por estas implicações legais, é raridade constatar-se alguém preso em virtude de condenação por crime decorrente de acidente de trânsito (homicídio ou lesão corporal).

Contudo, o projeto de lei do novo Código Brasileiro de Trânsito, atualmente em tramitação no Senado Federal, procurou combater a impunidade decorrente dos acidentes de trânsito ao agravar as penalidades em tais crimes. Com relação ao homicídio e à lesão corporal culposos decorrentes de “acidente com veículo” (disposição expressa da lei) as penas são aumentadas, no primeiro caso, de um a três anos de detenção para detenção de dois a quatro anos; em caso de lesões corporais as penas passam de dois meses a uma ano de detenção para detenção de seis meses a dois anos. Aplicam-se, também, cumulativamente as penas de multa (90 dias-multa em caso de homicídio e 30 dias-multa em caso de lesões corporais) e as restrições de direito.

### III - PRINCIPAIS FALHAS NO ATENDIMENTO POR PARTE DO POLICIAL MILITAR

No quartel do Batalhão de Polícia Militar de Trânsito, especificamente na sua 3ª Seção do Estado Maior, é centralizado o encaminhamento dos Boletins de Acidente de Trânsito ao Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (DETRAN), tanto os registrados pelo BPMTran, como os registrados eventualmente por outras unidades operacionais da Polícia Militar sediados na Capital do Estado.

Ao receber estes boletins, a 3ª Seção faz uma triagem do seu preenchimento, visando detectar possíveis incorreções e falhas, e providencia, se for o caso, a devida correção antes do encaminhamento definitivo ao DETRAN.

Se, porventura, estes erros passarem despercebidos, devido à grande quantidade de acidentes de trânsito ocorridos, a parte prejudicada procurará a Seção para reclamar o correto registro da ocorrência.

Através desta triagem prévia e do contato pessoal com os envolvidos nas questões de acidentes de trânsito, a 3ª Seção vivencia as conseqüências da falta de um direcionamento objetivo do atendimento do acidente de trânsito. Segundo informações do atual Chefe da 3ª Seção do BPMTran, Cap PM Edilton Gomes de Oliveira, as principais falhas cometidas pelo policial militar, quando do atendimento e registro da ocorrência de acidente de trânsito, estão no seguintes aspectos:

- 1) Ausência de impessoalidade ao descrever o acidente, como por exemplo: “no cruzamento das vias VE-1 abalroou em VE-2 ...”; quando o correto seria: no cruzamento das vias houve o abalroamento entre VE-1 e VE-2. Tal erro propicia, mesmo que indiretamente,

- uma atribuição de responsabilidade pelo acidente que, neste caso, não é da competência do policial militar, cabe-lhe, isso sim, descrever o acidente de forma impessoal e imparcial;
- 2) Ausência de individualização, no diagrama do acidente, de cada um dos veículos envolvidos, o que, no caso de abalroamento em cruzamento de vias, dificulta a compreensão do acidente na identificação do respectivo ponto de repouso após o impacto;
  - 3) Confusão entre os termos abalroamento e colisão, empregando-se um em lugar do outro. Por serem termos técnicos, a sua troca infere despreparo profissional e não “lapso de memória”, como alegam alguns policiais militares;
  - 4) Emprego do termo “choque” para designar o impacto de um veículo na traseira de outro, parado no semáforo, quando o correto é o termo “colisão”. Da mesma forma, quanto ao acidente de trânsito envolvendo um ciclista em movimento como “atropelamento”, quando o correto é colisão ou abalroamento, conforme o caso.
  - 5) Falta do sentido de orientação do diagrama do acidente, ou seja, ausência da “rosa dos ventos” com a especificação dos principais pontos cardeais: leste-oeste-norte-sul. Da mesma forma que no item 2, a ausência dessa especificação dificulta, também, a compreensão do acidente;
  - 6) Erro na identificação das vias, trocando-se uma pela outra (ou mesmo não especificando-as), no diagrama do acidente, o que provoca divergências quanto ao sentido de circulação. Da mesma forma ocorre com o erro na indicação do sentido, posicionando-se incorretamente a “rosa dos ventos”;
  - 7) Ausência de dados indispensáveis no histórico do acidente, como por exemplo, o sentido de circulação dos veículos, destino dos veículos após o acidente, a especificação das avarias dos veículos no campo apropriado; no diagrama do acidente, a não-colocação da sinalização existente no local, principalmente a sinalização vertical, bem como as marcas de frenagem e vestígios do acidente;
  - 8) Rasuras e incorreções gramaticais na redação da ocorrência; desproporção no diagrama, entre o tamanho do veículo e seu posicionamento na via; má apresentação visual do diagrama do acidente (falta de capricho);

9) Representação gráfica do veículo desprovida de caracterização ou indicação de sua parte frontal.

Os dados, apresentados na Tabela IV, indicam a quantidade de Boletins de Acidente de Trânsito encaminhados ao DETRAN no ano de 1995.

TABELA IV  
BOLETINS DE ACIDENTE DE TRÂNSITO  
ENCAMINHADOS AO DETRAN - 1995

MÊS	ACIDENTES			SUBTOTAL
	SEM VÍTIMA	COM VÍTIMA	COM MORTOS	
Janeiro	530	198	40	768
Fevereiro	589	199	18	806
Março	698	231	25	954
Abril	630	247	18	895
Maio	729	224	38	991
Junho	662	260	33	955
Julho	645	174	33	852
Agosto	701	299	40	1040
Setembro	668	339	42	1049
Outubro	765	284	39	1088
Novembro	724	224	17	965
Dezembro	812	214	30	1057
TOTAL	8.153	2.894	373	11.420

Fonte: Coord. Estatística - DETRAN/GO

Visando a embasar as informações anteriormente referidas pelo Chefe da 3ª Seção do BPMTran, fizemos uma coleta de dados na Coordenadoria de Estatística do DETRAN, consultando, aleatoriamente, 576 Boletins de Acidente de Trânsito, que corresponde a uma amostra de 5% do total disponível naquela Coordenadoria.

Através desta coleta de dados, constatamos 290 erros nos 576 boletins pesquisados, ou seja, uma média de 0,5 erro por boletins. Os erros mais comuns encontrados, com sua frequência e percentual respectivamente, são:

- 1) Itens em branco: 99 - 34%;
- 2) Diagrama do acidente mal representado: 46 - 16%;
- 3) Falta de indicação dos pontos cardeais no diagrama do acidente: 40 - 14%;
- 4) Rasuras: 32 - 11%;
- 5) Falta de dados no histórico do acidente: 31 - 11%;
- 6) Erros gramaticais - caligrafia deficiente: 21 - 7%;

7) Falta de indicação dos veículos do diagrama do acidente: 11 - 4%;

8) Não- especificação das vias no diagrama do acidente: 10 - 3%;

Obs.: 37% dos erros encontram-se no diagrama do acidente (itens 2, 3, 7 e 8).

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR  
BIBLIOTECA

## IV - NORMAS PARA PADRONIZAÇÃO DO ATENDIMENTO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

### 1. Considerações iniciais

Padronizar é “servir de padrão, de modelo, a alguma coisa.”<sup>1</sup> A padronização consiste na uniformização do comportamento dos policiais militares no atendimento de ocorrências de acidente de trânsito, de modo a não haver condutas diversificadas em ocorrências de mesma natureza.

Para que a padronização seja efetiva, mister se faz o estabelecimento de normas que disciplinem a conduta da guarnição policial militar no atendimento do acidente, com vistas a alcançar essa uniformização.

Procedimento é o modo de proceder, de comportar-se diante uma situação; é o conjunto das medidas tomadas pelo policial militar no desempenho de suas atribuições operacionais; é a forma de atendimento da ocorrência policial.

Acidente de trânsito “é todo evento danoso envolvendo veículo(s), pessoa(s), e/ou animal(is) na via pública.”<sup>2</sup>

### 2. Classificação dos acidentes de trânsito

#### 2.1 Quanto à natureza

---

<sup>1</sup> BUENO, Francisco da Silveira. *Dicionário escolar da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: FAE, 1989. p. 815.

<sup>2</sup> BRASIL. Ministério da Justiça - Ministério do Exército. *Manual de policiamento e fiscalização de trânsito*. Brasília: Imprensa Nacional, 1992. p. 175.

Em relação à natureza da ocorrência o acidente de trânsito classifica-se em:

- a) Acidente de trânsito sem vítima (ATSV);
- b) Acidente de trânsito com vítima (ATCV);
- c) Acidente de trânsito com vítima fatal (ATCVF).

## 2.2 Quanto ao tipo

Os acidentes de trânsito, além da classificação quanto à natureza, podem, ainda de acordo com as circunstâncias do evento, ser classificados na seguinte tipologia (com exceção do atropelamento que não cabe à natureza do acidente de trânsito sem vítima):

- a) Abalroamento - Ocorre quando um veículo em movimento é colhido lateral ou transversalmente por outro veículo, também em movimento (Fig. 1). No primeiro caso, os veículos transitam no mesmo sentido ou em sentidos opostos. No segundo caso, os veículos transitam em sentidos convergentes; normalmente o acidente ocorre em cruzamentos.

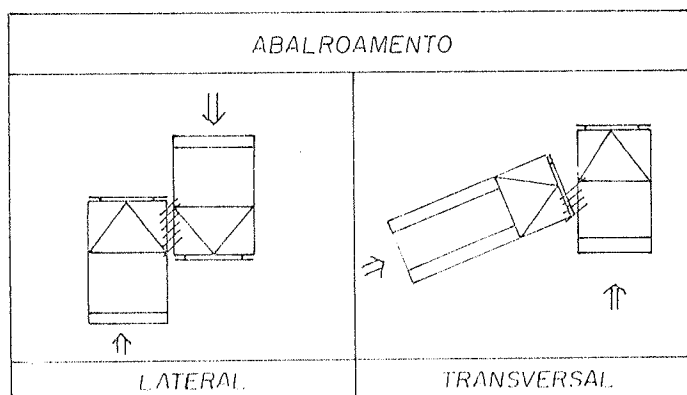


FIGURA 1

- b) Colisão - é o impacto de veículos em movimento, frente a frente ou pela traseira (Fig. 2). Na colisão frontal os veículos transitam em sentido opostos; na colisão traseira os veículos transitam no mesmo sentido.

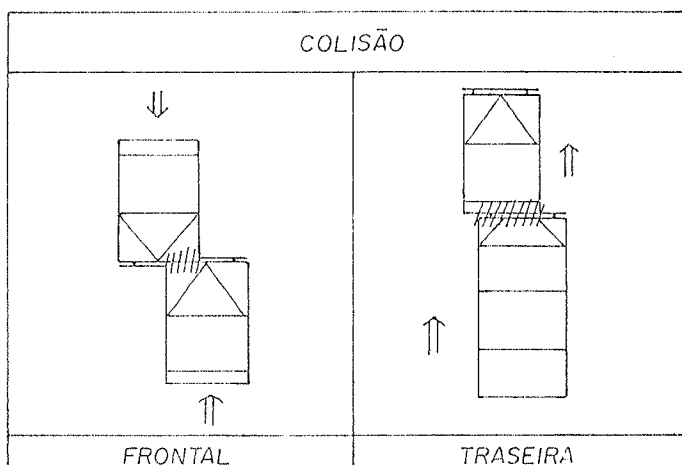


FIGURA 2

c) Choque - é o impacto de um veículo contra qualquer obstáculo - poste, muro, árvore, etc. - inclusive contra outro veículo estacionado (Fig. 3). Obs.: O impacto de um veículo contra outro veículo parado momentaneamente (por exemplo, no semáforo), em situação de trânsito, não configura choque e sim, colisão ou abalroamento, conforme o caso.

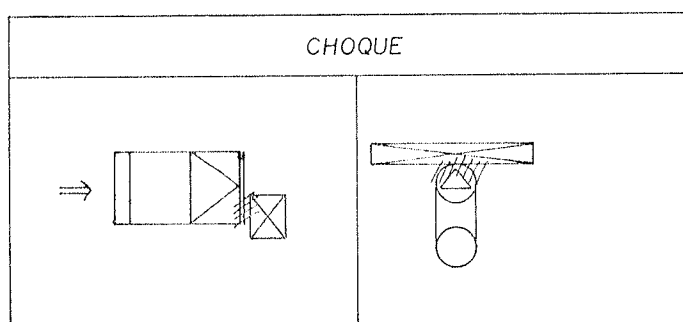


FIGURA 3

d) Tombamento - ocorre quando um veículo, em movimento, tomba lateral ou frontalmente (Fig. 4).

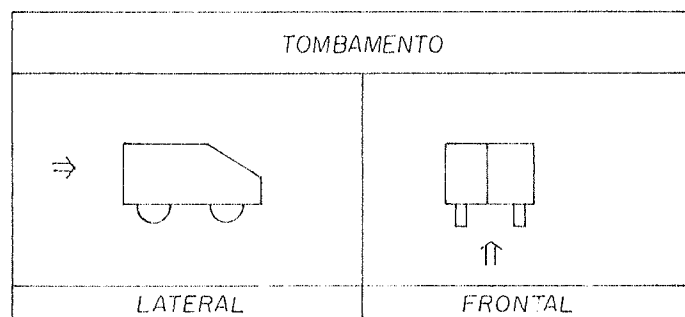


FIGURA 4

e) Capotamento - ocorre quando um veículo, em movimento, gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente, independente da posição em que se imobiliza (Fig. 5).

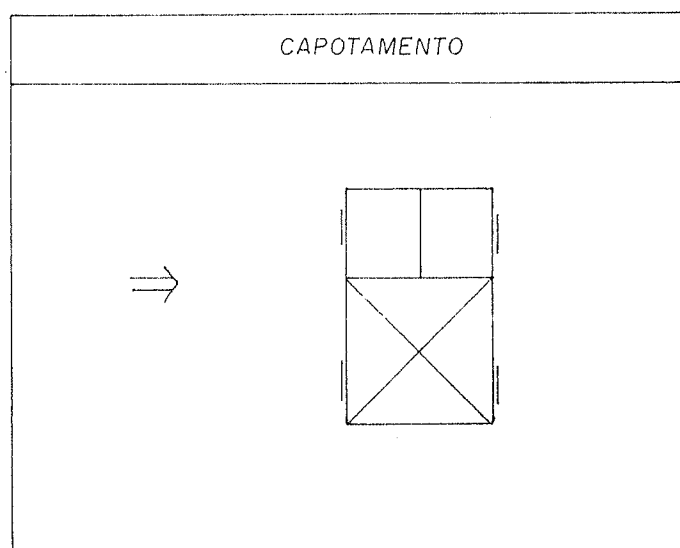


FIGURA 5

f) Atropelamento - ocorre quando um veículo, em movimento, colhe uma pessoa ou animal ( Fig. 6). Obs.: O impacto de um veículo contra um ciclista, em movimento, não configura atropelamento e sim, colisão ou abalroamento, conforme o caso. Isso porque a bicicleta é um veículo, conforme o art. 77, inciso II, letra "a" do Regulamento do Código Nacional de Trânsito. Contudo, se o condutor está a pé, empurrando a bicicleta, o impacto, neste caso, configura o atropelamento.

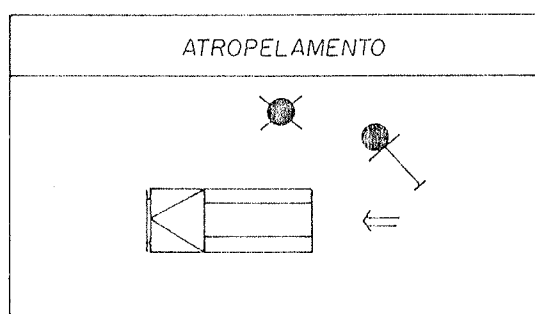


FIGURA 6

g) Outros - embora menos frequentes, outras classificações são necessárias tais como:

- 1) Incêndio ou explosão em veículo;
- 2) Submersão (encobrimento por água);
- 3) Soterramento (encobrimento por terra, areia, pedras, etc.);
- 4) Queda (em precipícios, em buracos, de pontes ou mesmo de motocicletas sem influência de fatores externos, etc.).

### **3. Procedimentos para atendimento de ocorrências**

#### **3.1 - No acidente de trânsito sem vítima**

Ao chegar ao local do acidente, constatado que não houve vítimas, a guarnição da Polícia Militar analisará as condições de circulação de veículos na via. Caso a posição dos veículos envolvidos prejudiquem, ou não, a fluidez do trânsito, adotar-se-ão as seguintes providências.

a) Em caso de prejuízo à fluidez do trânsito

- 1) Sinalizar o local do acidente;
- 2) Fazer a marcação provisória do ponto de repouso dos veículos na via;
- 3) Recolher a documentação dos condutores (CNH e carteira de identidade) e dos veículos envolvidos (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos - CRLV) para o preenchimento do Boletim de Ocorrência e do Boletim de Acidente de Trânsito;
- 4) Providenciar a remoção dos veículos para um local seguro, onde não prejudiquem a fluidez do trânsito;
- 5) Colher informações dos condutores e passageiros (se houver), bem como de possíveis testemunhas, acerca da ocorrência do evento;
- 6) Com base nas informações colhidas, lavrar o Boletim de Ocorrência e o Boletim de Acidente de Trânsito;
- 7) Fiscalizar a regularidade da documentação dos condutores e dos veículos, tomando as providências determinadas pela legislação de trânsito;
- 8) Orientar as partes acerca do procedimento para solicitação do extrato da ocorrência e da cópia do Boletim de Acidente de Trânsito, informando-lhes o número de registro da ocorrência policial;
- 9) Informar ao COPOM o encerramento da ocorrência.

b) Quando os veículos não prejudicam a fluidez do trânsito

- 1) Sinalizar o local do acidente;
- 2) Recolher a documentação dos condutores (CNH e carteira de identidade) e dos veículos envolvidos (CRLV), para preenchimento do Boletim de Ocorrência e do Boletim de Acidente de Trânsito;

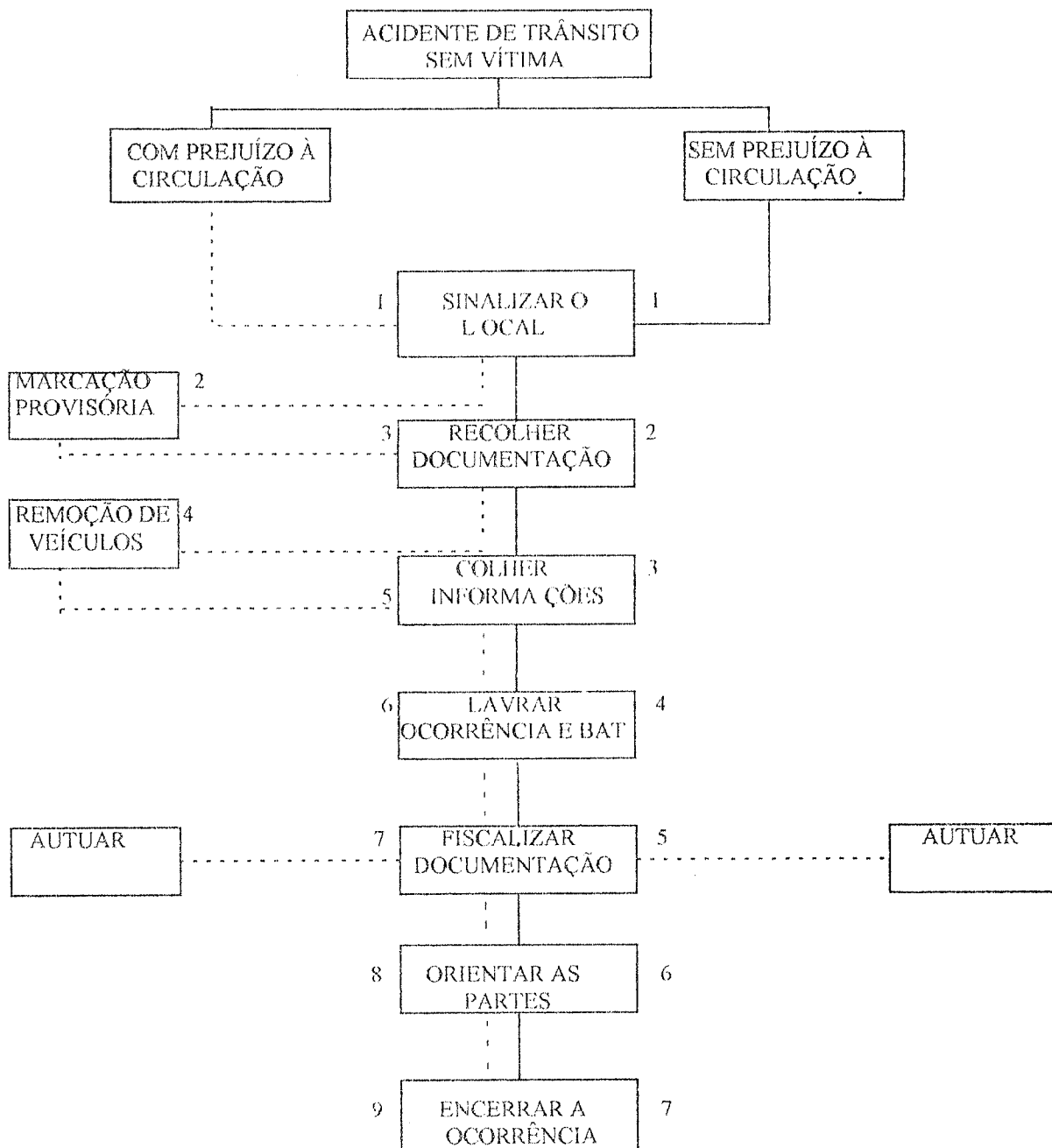
- 3) Colher informações dos condutores e passageiros (se houver), bem como de possíveis testemunhas, acerca do ocorrência do evento;
- 4) Com base nas informações colhidas, lavrar o Boletim de Ocorrência e o Boletim de Acidente de Trânsito;
- 5) Fiscalizar a regularidade da documentação dos condutores e dos veículos, tomando as providências determinadas pela legislação de trânsito;
- 6) Orientar as partes acerca do procedimento para solicitação do extrato da ocorrência e da cópia do Boletim de Acidente de Trânsito, informando-lhes o número de registro da ocorrência policial;
- 7) Informar ao COPOM o encerramento da ocorrência.

Obs.: Se os condutores desejarem a presença da perícia técnica, informar o telefone do órgão competente. Neste caso, as despesas correrão por conta do solicitante e a guarnição da Polícia Militar não aguardará o seu comparecimento.

c) Situações particulares

- 1) Os envolvidos retiram os veículos do local do acidente e aguardam a presença do Polícia Militar:
  - Neste caso, proceder de acordo com os números de 2 a 7 do item “b”, com a ressalva de que, no preenchimento do Boletim de Acidente de Trânsito, não será feito apenas o diagrama do acidente.
- 2) Um dos envolvidos retira seu veículo e se evade do local do acidente; o outro veículo permanece no ponto de repouso:
  - Proceder de acordo com os itens “a” ou “b, conforme prejudique,ou não, a fluidez do trânsito. No diagrama do acidente registrar apenas o veículo que permaneceu no local, fazendo-se referência à evasão do outro veículo.

## FLUXOGRAMA Nº 01 - ATENDIMENTO DE ATSV



Obs.: Se houver acordo no local, o policial militar mencionará este fato somente no Boletim de Ocorrência (COPOM), com o resumo de suas circunstâncias, arrolando as testemunhas presentes. Em nenhuma hipótese deverá o policial militar interferir no termos deste acordo.

### 3.2 - No acidente de trânsito com vítima

Ao chegar ao local do acidente, a primeira providência a ser tomada pelo policial militar será com relação ao socorro das vítimas. Providenciado o socorro, seja pela própria guarnição ou por terceiros, ou não havendo necessidade de transporte de vítimas, pela pequena gravidade das lesões, serão tomadas as devidas providências após a análise das condições de circulação de veículos na via, conforme as seguintes situações.

#### a) Os veículos envolvidos permanecem no local, sem interromper o trânsito

- 1) Sinalizar o local do acidente;
- 2) Solicitar o comparecimento da perícia técnica; preservar o local;
- 3) Recolher, quando possível, a documentação dos condutores (CNH e carteira de identidade) e dos veículos envolvidos (CRLV), para preenchimento do Boletim de Ocorrência e do Boletim de Acidente de Trânsito.
- 4) Colher informações dos condutores e passageiros (se houver), bem como de possíveis testemunhas, acerca da ocorrência do evento;
- 5) Com base nas informações colhidas, lavrar o Boletim de Ocorrência e o Boletim de Acidente de Trânsito;
- 6) Auxiliar o levantamento da perícia técnica, providenciando a interdição do trânsito quando necessário;
- 7) Fiscalizar a regularidade da documentação dos condutores e dos veículos, tomando as providências determinadas pela legislação de trânsito;
- 8) Orientar as partes ou interessados acerca do procedimento para solicitação do extrato da ocorrência e da cópia do Boletim de Acidente de Trânsito, informando-lhes o número de registro da ocorrência policial;
- 9) Caso tenha ocorrido transporte de vítimas a hospitais, deslocar ao local deste atendimento, de modo a complementar os dados necessários à lavratura da ocorrência policial e a cientificar-se do estado de saúde dos socorridos;
- 10) Informar ao COPOM o encerramento da ocorrência.

b) Os veículos envolvidos permanecem no local, interrompendo o trânsito

- 1) Sinalizar o local do acidente;
- 2) Fazer a marcação provisória do ponto de repouso dos veículos na via;
- 3) Recolher, quando possível, a documentação dos condutores (CNH e carteira de identidade) e dos veículos envolvidos (CRLV) para preenchimento do Boletim de Ocorrência e do Boletim de Acidente de Trânsito;
- 4) Providenciar a remoção dos veículos, com base na Lei nº 5.970/73, para um local seguro, onde não prejudiquem a fluidez do trânsito;
- 5) Colher informações dos condutores e passageiros (se houver), bem como de possíveis testemunhas acerca da ocorrência do evento;
- 6) Com base nas informações colhidas, lavrar o Boletim de Ocorrência e o Boletim de Acidente de Trânsito;
- 7) Fiscalizar a regularidade da documentação dos condutores e dos veículos, tomando as providências determinadas pela legislação de trânsito;
- 8) Orientar as partes ou interessados acerca do procedimento para solicitação do extrato da ocorrência e da cópia do Boletim de Acidente de Trânsito, informando-lhes o número de registro da ocorrência policial;
- 9) Caso tenha ocorrido transporte de vítimas a hospitais, deslocar ao local deste atendimento, de modo a complementar os dados necessários à lavratura da ocorrência policial e a cientificar-se do estado de saúde dos socorridos;
- 10) Informar ao COPOM o encerramento da ocorrência.

c) Situações particulares

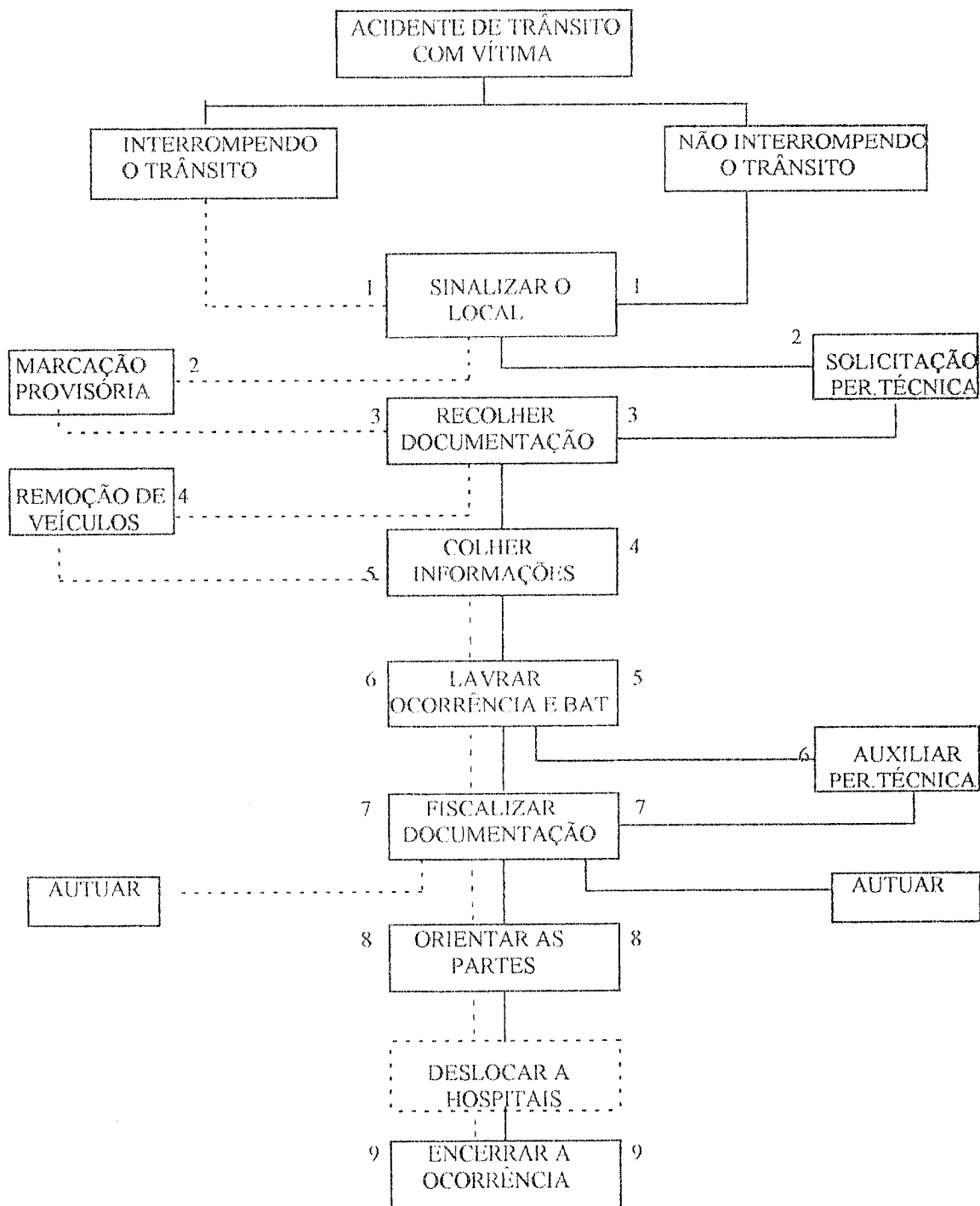
- 1) Um dos envolvidos presta socorro retirando seu veículo do local; o outro veículo permanece no ponto de repouso:
  - Proceder de acordo com os itens “a” ou “b”, conforme interrompa, ou não, o trânsito.Neste caso, não será acionada a perícia técnica, por haver alteração do local pela retirada de um dos veículos envolvidos. No diagrama do acidente, registrar apenas o veículo que

permaneceu no local, fazendo-se referência à retirada do outro veículo para prestar socorro à(s) vítima(s).

2) Os envolvidos retiram os veículos do local do acidente e aguardam a presença da Polícia Militar:

- Neste caso proceder de acordo com os números 3 e de 5 a 10 do item “b”, com a ressalva de que, no preenchimento do Boletim de Acidente de Trânsito, não será feito, apenas, o diagrama do acidente.

FLUXOGRAMA Nº 02 - ATENDIMENTO DE ATCV



### 3.3 - No acidente de trânsito com vítima fatal

Ao chegar ao local do acidente, constatado que, pelas circunstâncias do acidente, ocorreu morte, a guarnição da Polícia Militar analisará as condições de circulação de veículos na via. Dessa análise serão tomadas as devidas providências, conforme as seguintes situações.

a) Quando veículos e/ou cadáver(es) interrompem o trânsito ou colocam em risco a segurança

- 1) Sinalizar o local do acidente;
- 2) Solicitar o comparecimento do Instituto Médico Legal (IML);
- 3) Fazer a marcação provisória do ponto de repouso dos veículos e do(s) cadáver(es) na via;
- 4) Recolher, quando possível, a documentação dos condutores (CNH e carteira de identidade) e dos veículos envolvidos (CRLV) para preenchimento do Boletim de Ocorrência e do Boletim de Acidente de Trânsito;
- 5) Providenciar a remoção de veículos e de cadáver(es), com base na Lei nº 5.970/73, para um local seguro, onde não prejudique a fluidez do trânsito; cobrir o(s) cadáver(es), de modo a não ficar(em) exposto(s) à curiosidade de transeuntes;
- 6) Colher informações dos condutores e passageiros (se houver), bem como de possíveis testemunhas, acerca da ocorrência do evento;
- 7) Com base nas informações colhidas, lavrar o Boletim de Ocorrência e o Boletim de Acidente de Trânsito.
- 8) Fiscalizar a regularidade da documentação dos condutores e veículos, tomando as providências determinadas pela legislação de trânsito;<sup>3</sup>
- 9) Orientar as partes ou interessados acerca do procedimento para solicitação do extrato da ocorrência e da cópia do Boletim de Acidente de Trânsito, informando-lhes o número de registro da ocorrência policial;

<sup>3</sup> Neste caso, proceder à apreensão da carteira de habilitação dos condutores com base no art. 199, inciso XIV do RCNT, por "envolver-se em acidente grave".

- 10) Aguardar o comparecimento da viatura do IML; pegar o recibo do(s) cadáver(es) no campo apropriado do Boletim de Ocorrência;
- 11) Informar ao COPOM o encerramento da ocorrência.

b) Quando os veículos e/ou cadáver(es) não interrompem o trânsito

- 1) Sinalizar o local do acidente;
- 2) Solicitar o comparecimento da perícia técnica e do IML;
- 3) Preservar o local, afastando curiosos e transeuntes; cobrir o(s) cadáver(es);
- 4) Recolher, quando possível, a documentação dos condutores (CNH e carteira de identidade) e dos veículos envolvidos (CRVL) para preenchimento do Boletim de Ocorrência e do Boletim de Acidente de Trânsito;
- 5) Colher informações dos condutores e passageiros (se houver), bem como de possíveis testemunhas, acerca da ocorrência do evento;
- 6) Com base nas informações colhidas, lavrar o Boletim de Ocorrência e o Boletim de Acidente de Trânsito;
- 7) Auxiliar o levantamento da perícia técnica, providenciando a interdição do trânsito, quando necessária;
- 8) Fiscalizar a regularidade da documentação dos condutores e dos veículos, tomando as providências determinadas pela legislação de trânsito;<sup>4</sup>
- 9) Orientar as partes ou interessados acerca do procedimento para solicitação do extrato da ocorrência e da cópia do Boletim de Acidente de Trânsito;
- 10) Aguardar o comparecimento da viatura do IML; pegar o recibo do(s) cadáver(es) na campo apropriado do Boletim de Ocorrência;
- 11) Informar ao COPOM o encerramento da ocorrência.

---

<sup>4</sup> Id., Ibid.

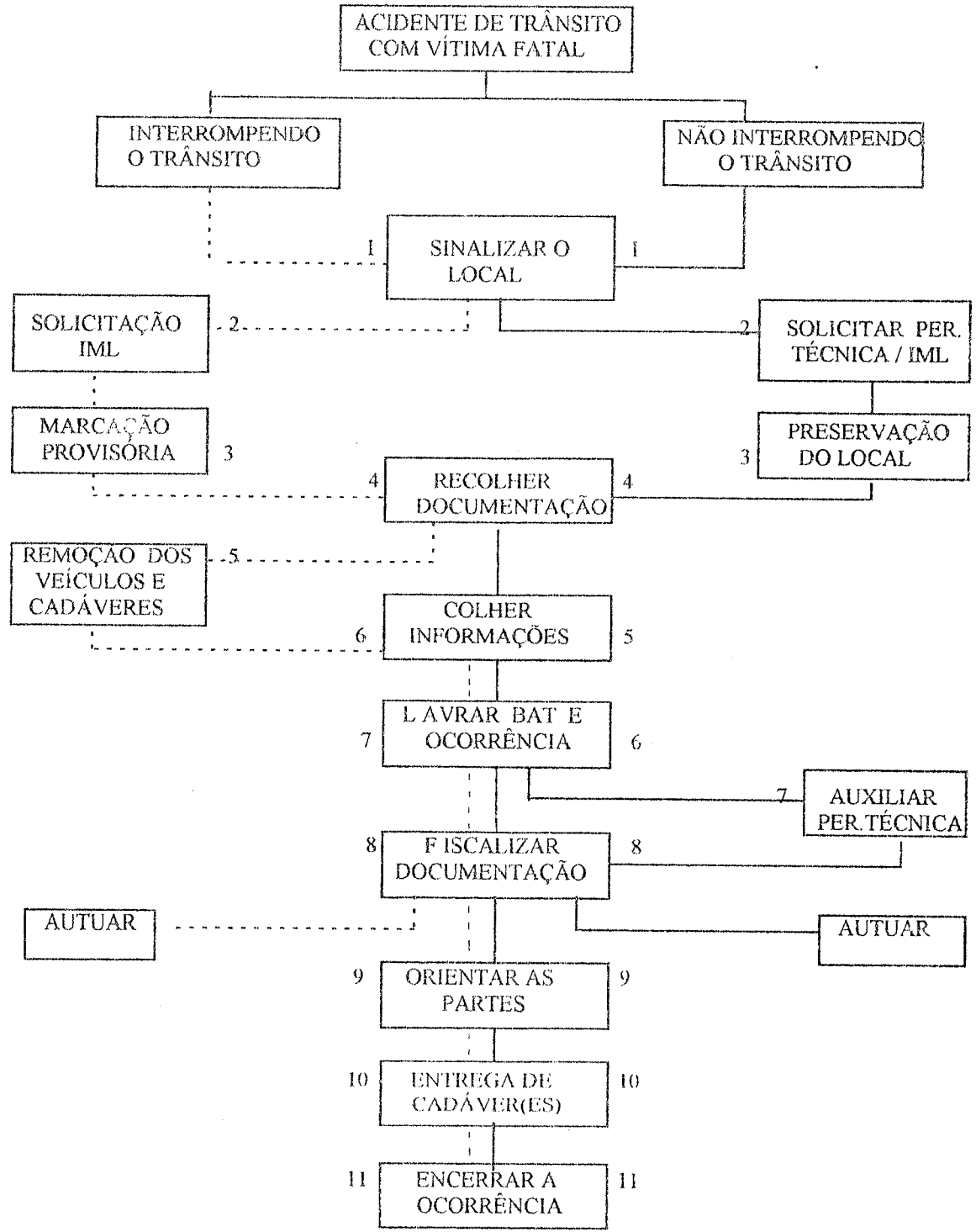
Obs.: O art. 233, e seu parágrafo único, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito estabelece o procedimento a ser tomado em caso de acidente de trânsito com vítima, fatal ou não, com relação ao seu condutor, nos seguintes termos:

Art. 233 - Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar socorro pronto e integral à vítima.

Parágrafo único - A autoridade policial que, na via pública ou estabelecimento hospitalar, primeiro tiver ciência do acidente, no caso deste artigo, anotará a identidade do condutor e o convidará a comparecer à repartição policial competente nas vinte e quatro (24) horas imediatamente seguintes.

Desta forma, a apreensão da CNH com base no art. 199, inciso XIV do RCNT, obriga o comparecimento do condutor na Delegacia de Crimes de Acidente de Trânsito, pois, para a liberação da CNH junto ao DETRAN é exigido um termo de liberação expedido pela Delegacia. Esse procedimento de apreensão da CNH, por parte do policial militar, com base no citado dispositivo, é imprescindível para que o responsável pelo acidente não se livre à persecução penal de sua responsabilidade.

FLUXOGRAMA Nº 03 - ATENDIMENTO DE ATCVF



#### **4. Desenvolvimento das providências no local do acidente**

##### **4.1 - Sinalização do local do acidente**

A sinalização do local do acidente é imprescindível para evitar a ocorrência de outros acidentes, no mesmo local, além de propiciar maior segurança aos policiais militares que estão atendendo ao acidente e às partes envolvidas ou interessados. A sinalização poderá ser feita por um dos seguintes métodos, ou pela conjugação de vários deles, conforme as circunstâncias do acidente, do local e do perigo de agravamento da situação.

- a) Triângulo de emergência - é o equipamento mais usual de sinalização, sendo, inclusive, de uso obrigatório em todos os veículos, conforme disposição do art. 92, inciso I, letra “J” do RCNT. Deverá o policial militar que atende a ocorrência, após análise das condições de circulação de veículos na via e da segurança viária, fazer uso dos triângulos de emergência dos veículos envolvidos e, se necessário, também do disponível na viatura policial.
  
- b) Cone de sinalização - equipamento oriundo da viatura policial, reforça a sinalização, conjugado com o triângulo de emergência. Serve também para delimitar a área de circulação dos outros veículos, não envolvidos no acidente, além de isolar o local do acidente quando houver necessidade de levantamento pericial (Fig. 7).

## SINALIZAÇÃO COM CONES E TRIÂNGULO

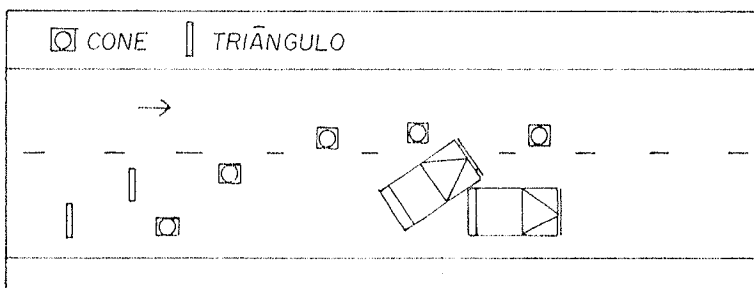


FIGURA 7

c) Sinalização luminosa dos veículos - poderão ser utilizados, como reforço da sinalização, os recursos próprios dos veículos, como os indicadores luminosos (setas e sinalização de emergência) e os faroletes, além dos equipamentos da viatura policial (giroflex). Deverão ser usados em qualquer momento, sendo indispensáveis à noite, em decorrência dos perigos de agravamento do acidente. Um recurso que pode ser utilizado nesta situação é estacionar a viatura perpendicularmente à pista com os faróis focalizados para o acidente (Fig. 8).

## SINALIZAÇÃO LUMINOSA

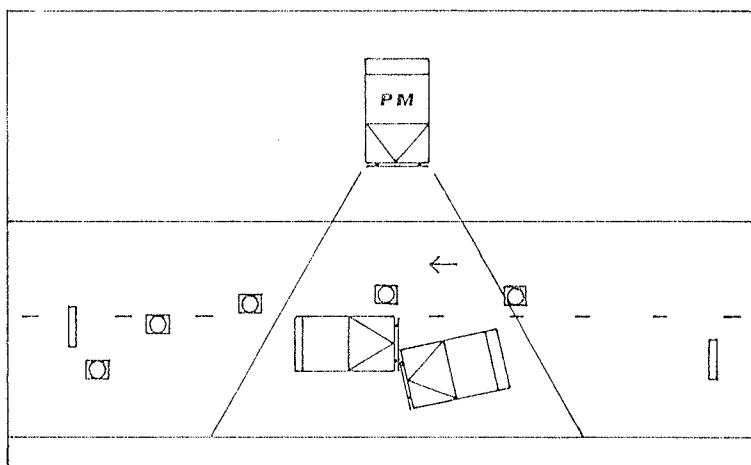


FIGURA 8

d) Equipamentos do policial militar - São equipamentos importantes para a própria segurança do policial militar, além de servir de alerta para os transeuntes: colete refletivo, lanterna e apito.

- e) Sinalização de fortuna - na falta de algum equipamento de sinalização, ou para reforçar a sinalização existente, poderão ser utilizados outros recursos que despertem a atenção dos usuários: galhos de árvores, pneus, cavaletes, tambores, latas de óleo queimado com fogo.
- f) Desvio de trânsito - nos casos em que a via é completamente obstruída, não sendo possível a imediata remoção dos veículos, torna-se necessário efetuar o desvio do trânsito. Para essa situação poderão ser utilizados os equipamentos e meios anteriormente descritos, bem como a própria viatura policial estacionada no leito da via, com a sinalização luminosa acionada (girotflex, sinaleiras, sinalização de emergência, faroletes) e a presença de um policial militar fazendo o controle e indicação do caminho a seguir.

#### 4.2 Marcação provisória

A marcação provisória é procedimento preliminar para a rápida liberação da pista, nos casos de acidente de trânsito que prejudiquem a circulação de veículos na via, com fundamento na Lei nº 5.970/73 (ANEXO I). Consiste na marcação da posição de repouso de veículos e vítimas na via, para a posterior remoção, que pode ser feita com giz ou outro material adequado (pedra, fita adesiva, etc.). Possibilita também a reconstrução do acidente no diagrama do Boletim de Acidente de Trânsito e sua respectiva amarração, através de medidas lineares e demais levantamentos.

Para a efetivação da marcação provisória, deve-se:

- Assinalar a posição de repouso dos veículos na via, através da representação do posicionamento das rodas e dos ângulos traseiros e dianteiros;
- Fazer-se a especificação da frente do veículo com o posicionamento da "F";
- Se for o caso, assinalar a posição de repouso da vítima, com a marcação à sua volta;
- Especificar o ponto de impacto (PI), que é o local onde os veículos entraram em atrito;
- Assinalar os vestígios do acidente, como os fragmentos de vidros, pintura e lanternas, os sinais de frenagem, as manchas de sangue e outros (Fig. 9).

### MARCAÇÃO PROVISÓRIA

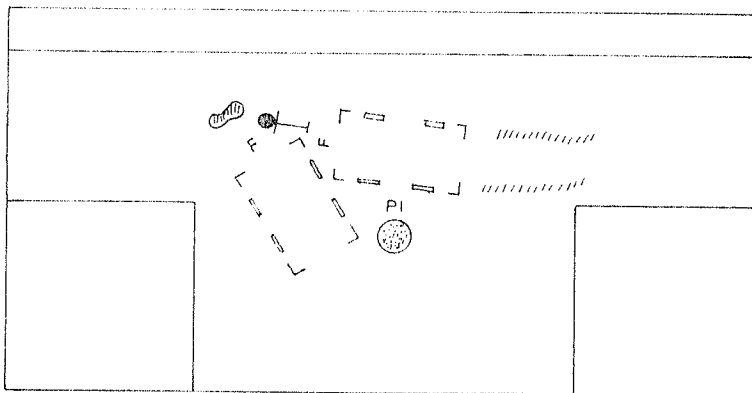


FIGURA 9

Obs.: Quando, por influência de fatores ambientais, não for possível fazer a marcação provisória na pista, deverá ser feito, de imediato, o diagrama do acidente com todas as amarrações e demais levantamentos. Em seguida fazer a remoção dos veículos e vítimas para a desobstrução da pista, seguindo os demais passos para o atendimento da ocorrência, conforme desenvolvidos no item 3 deste capítulo.

#### 4.3 Recolhimento da documentação

O recolhimento da documentação dos condutores (Carteira Nacional de Habilitação e carteira de identidade) e dos veículos (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo), além de subsidiarem o preenchimento da documentação do atendimento, evita a evasão de condutores. Isto porque, estando o policial militar de posse destes documentos, ao determinar a remoção dos veículos para local seguro, assegura o retorno dos condutores à sua presença, frustrando qualquer tentativa de evasão do local.

#### 4.4 - Remoção de veículos e/ou cadáveres

Após a marcação provisória, o policial militar fará, ou determinará que sejam feitas, as remoções de veículos e/ou cadáveres para local seguro e próximo. Para condução do cadáver deverá ser acionado o órgão competente (IML) e, enquanto se aguarda o seu comparecimento, o corpo deverá estar coberto, evitando exposição à curiosidade de transeuntes. A remoção de veículos, conforme as condições destes após o acidente, poderá ser feita por autolocomoção dos veículos, por propulsão humana ou por guinchamento.

O fundamento legal para a remoção de veículos e vítimas envolvidos em acidente de trânsito com vítima ou com vítima fatal acha-se prescrito na Lei nº 5.970 de 11 de dezembro de 1973 (ANEXO I). A referida lei exclui a aplicação de dispositivos do Código de Processo Penal quando os veículos e/ou vítimas estiverem no leito da via pública prejudicando o tráfego. Esses dispositivos do Código Penal se referem:

- à necessidade de preservação do local de crime;
- à realização de exame do local através de perícia técnica.

Nesta circunstância, o policial militar fará o registro deste fato no Boletim de Ocorrência do COPOM, referindo o fundamento legal (Lei nº 5.970/73), as testemunhas e a observação de que, no BAT, encontram-se as informações necessárias ao esclarecimento da verdade. No histórico do Boletim de Acidente de Trânsito não é necessário referir-se à citada lei, uma vez que BAT e ocorrência policial se complementam.

#### **4.5 Acionamento da perícia técnica e/ou IML - preservação do local**

A perícia técnica deve ser solicitada pelo policial militar nos casos de acidente de trânsito com vítima, fatal ou não, que não prejudiquem a fluidez dos veículos na via e desde que os veículos envolvidos permaneçam no ponto de repouso. Antes do acionamento, o policial militar fará uma análise da situação e somente após esta, comunicará ao COPOM solicitando o comparecimento da perícia.

Feito o acionamento, deverá ser feita a preservação do local, evitando-se a alteração do estado das coisas. Com a chegada dos peritos, a guarnição auxiliará o levantamento prestando as

informações necessárias, colhidas no local, e realizando as interdições de trânsito, quando necessárias.

No caso de acidente de trânsito com vítima fatal, será acionado o Instituto Médico Legal para fazer o recolhimento do cadáver, independente da circunstância de remoção, ou não, do local do acidente. Em caso de acionamento simultâneo com a perícia técnica, o corpo somente será recolhido após o levantamento pericial, do que será lavrado recibo no Boletim de Ocorrência. Até o momento da condução pelo IML o cadáver deverá estar coberto com material próprio disponível na viatura ou por meios de fortuna, evitando-se a exposição à curiosidade de transeuntes.

Obs.: - Em casos de acidentes de trânsito, envolvendo veículo oficial ou que causem danos ao patrimônio público, independentemente da existência de vítimas, será também acionada a perícia técnica, desde que os veículos estejam no respectivo ponto de repouso

- Caso a perícia técnica não compareça, ou demore excessivamente, tornando inviável o emprego da guarnição, essa circunstância será referida no Boletim de Ocorrência, após cientificado o COPOM, com o arrolamento de testemunhas deste fato. Em seguida serão tomadas as providências para encerramento da ocorrência. Deve-se da mesma forma proceder quando da inoperância do IML, fazendo-se ou providenciando-se por outra forma o encaminhamento do cadáver à sede do Instituto.

#### **4.6 - Colheita de informações**

O policial militar deve, sempre que possível, dialogar com os envolvidos no acidente, em separado, de modo a evitar atritos desnecessários entre eles. Neste diálogo o policial militar deve ser o mais acurado observador para colher informações necessárias, assim como deve ser imparcial e discreto, evitando emitir opiniões pessoais e juízos de valor quanto à conduta dos envolvidos.

Caso haja passageiros nos veículos envolvidos, a entrevista com estes possibilitará a checagem das versões dos condutores, que, dentro do possível, deverá ser feita em separado.

Após estas providências, o policial militar entrevistar-se-á com testemunhas no local do acidente, procurando dados complementares ou confirmativos das circunstâncias narradas pelos condutores e passageiros.

Quando vítimas forem encaminhadas a hospitais, a guarnição deverá deslocar-se a estes, após a liberação do local, de modo a colher informações sobre o estado de saúde em que se encontrarem.

Ao fazer a colheita destas informações, deverão ser feitas anotações por escrito, de modo a consultá-las quando da lavratura dos documentos pertinentes ao atendimento. Não deve, desta forma, o policial militar confiar apenas em sua memória.

#### **4.7 - Preenchimento do Boletim de Ocorrência do COPOM**

O Boletim de Ocorrência (ANEXO III) é utilizado para o registro de ocorrências de acidente de trânsito, bem como de outras ocorrências policiais atendidas pela Polícia Militar. Compõem-se das seguintes partes:

- a) Cabeçalho - é feito preenchendo-se os dados caracterizadores da ocorrência: número, OPM, local, natureza, prefixo da viatura, nome do comandante e horários desde o empenho até o término do atendimento.
- b) Pessoas envolvidas - são referidos os dados constantes de documentos de identificação ou de informações dos envolvidos: nome, endereço e documentos. No caso da carteira de identidade, o policial militar especificará, além do número, o órgão expedidor e a unidade da federação. Ex.: CI nº 1.234.567 - SSP/MG. Na ocorrência de acidente de trânsito é indispensável, além da carteira de identidade, a referência ao documento de habilitação do condutor. Caso o condutor

seja inabilitado ou não tenha a CNH consigo, especificar : “INABILITADO” ou “NÃO PORTAVA CNH”.

c) Testemunhas - proceder conforme o item anterior, exceto no tocante ao documento de habilitação.

d) Objetos envolvidos - especificar, numerando-os em ordem crescente, os veículos envolvidos com a indicação dos seguintes dados:

- marca e modelo;
- placa, cidade e unidade da federação;
- chassi

Ex.: VE-1: VW - GOL 1000, KBW7675, GOIÂNIA - GO, 9BWZZU208P030134.

e) Descrição do fato - Nesta parte o policial militar fará uma relato objetivo e sucinto do acidente.

A quantidade de informações deve ser a maior possível, desde que necessária ao esclarecimento dos fatos, mas limitada aos aspectos objetivos, não devendo o relatório trazer opiniões pessoais do relator, pois os dados subjetivos podem gerar expectativa de falsos direitos das partes envolvidas.

A princípio, o relatório deve conter as seguintes informações, relatadas seqüencialmente e com objetividade:

- Fonte da informação: será relatada versão própria se o policial militar presenciar o fato. Caso contrário, deverá mencionar a fonte fornecedora da informação. Por exemplo: De acordo com as testemunhas..., Segundo versão dos condutores..., Pelos vestígios encontrados no local...;
- Local de circulação dos veículos: especificação do nome da via em que circulavam;
- Sentido de circulação dos veículos;
- Descrição do acidente: especificação do local e do tipo do acidente. Por exemplo: No cruzamento das vias ocorreu o abalroamento..., Frente ao nº 251 ocorreu a colisão..., Na altura do posto do INSS ocorreu o tombamento...;

- Conseqüências do acidente;

- Providências tomadas.

Exemplo de relatório de acidente: “SEGUNDO VERSÃO DOS CONDUTORES (fonte de informação), VE-1 TRAFEGAVA PELA AV. ANHANGUERA (local de circulação) NO SENTIDO OESTE-LESTE (sentido de circulação). VE-2 TRAFEGAVA PELA ALAMEDA PROGRESSO (local de circulação) NO SENTIDO NORTE-SUL (sentido de circulação). NO CRUZAMENTO DAS VIAS OCORREU O ABALROAMENTO ENTRE OS VEÍCULOS (descrição do acidente) QUE PROVOCOU DANOS MATERIAIS EM AMBOS E VÍTIMA COM ESCORIAÇÕES LEVES, QUE ERA PASSAGEIRA DO VE-2 (conseqüências do acidente). FOI FEITA A APREENSÃO DO VE-1, ATRAVÉS DO GUINCHO DA PM, COM FUNDAMENTO NO ART. 181 XXX-L DO RCNT. VE-2 LIBERADO NO LOCAL (providências tomadas).

Observações complementares ao relatório:

- Quando possível, indicar prováveis causas que tenham influído no acidente, com suporte nas informações das partes e testemunhas, bem como da fiscalização dos veículos e das condições do local do acidente, tais como: semáforo apagado, faixas semi-apagadas, obras ou buracos não sinalizados;
- Sempre que o policial militar, ao chegar ao local, verificar que do acidente resultou vítima e que há necessidade de remover veículo(s)/vítima(s) para não prejudicar a fluidez do trânsito, deve anotar que procedeu conforme a Lei nº 5.970/73 (ANEXO I);
- Quando necessário, esclarecer infrações cometidas pelos condutores ou suspeita de existência delas;
- O relato do acidente, principalmente na sua descrição, deve ser impessoal. Devem ser evitados redações como estas: “no cruzamento das vias VE-1 abalrou em VE-2...”, “VE-2 colidiu na traseira de VE-1...”. Tal erro proporciona, mesmo que indiretamente, atribuição de responsabilidade pelo acidente que, neste caso, não é da competência do policial militar que deve, isso sim, descrever o acidente de forma impessoal e imparcial.

É na descrição do fato que se evidencia o padrão de eficiência do registro do acidente de trânsito através do Boletim de Ocorrência, na sua missão de resguardar direitos e colaborar com a Justiça na resolução de conflitos de interesses entre as partes envolvidas, oferecendo esclarecimentos pelos dados coletados no local do acidente.

f) Recibo - é utilizado para comprovação, entre outros, do recolhimento do cadáver pelo IML, da apreensão do veículo ao órgão competente, da condução de pessoas à autoridade competente.

#### **4.8 - Preenchimento do Boletim de Acidente de Trânsito (BAT)**

O Boletim de Acidente de Trânsito (ANEXO IV) é o documento próprio para o registro de ocorrências de acidente de trânsito e que, posteriormente, é encaminhado ao órgão competente para assuntos de trânsito (DETRAN). Tem como função primordial o levantamento de dados estatísticos referente às ocorrências de acidentes de trânsito e, supletivamente, a instrução de processos no Judiciário como peça informativa, além de permitir reconstituições, quando necessárias.

O registro dos dados dos acidentes de trânsito é feito em modelo impresso, preenchendo-se cada campo com o dado solicitado. Compõem-se das seguintes partes:

a) Dados do acidente (campos de nº 01 ao nº 18) - referem-se aos dados caracterizadores da ocorrência: número de registro da ocorrência policial (canto superior esquerdo), local, horário, data, classificação e tipo do acidente, condições da via e do tempo e controle do tráfego.

Obs.: O campo nº 02 se refere à quantidade de folhas do documento, sendo o primeiro traço referente à numeração da folha e o segundo referente ao total de folhas. Ex.: 01 de 02, 02 de 02 (o documento compõe-se de duas folhas) ou 01 de 01 (o documento compõe-se de apenas uma folha).

b) Condutores (campos de nº 19 ao nº 46) - são referidos os dados pessoais dos condutores (nome, endereço, data de nascimento) e os referentes ao documento de habilitação e ao seu comportamento na ocorrência.

c) Veículos (campos de nº 47 ao nº 68) - inicialmente o campo do veículo deve ser numerado com o mesmo algarismo que individualiza o seu condutor, ou seja, o veículo nº 01 era conduzido pelo condutor nº 01, e assim sucessivamente; os dados deverão ser coletados do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (nome e endereço do proprietário); quando o veículo não tiver seguro particular deverá ser referido no campo nº 54 e seguintes o seguro obrigatório ou DPVAT.

Obs.: Os campos nº 48 e nº 59 referem-se à espécie do veículo. Disciplina o art. 77, inciso II do RCNT:

Art. 77 - Os veículos classificam-se em: (...) II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

1. bicicleta; 2. ciclomotor; 3. motoneta; 4. motocicleta; 5. triciclo; 6. automóvel; 7. microônibus; 8. ônibus; 9. bonde; 10. reboque e semi-reboque; 11. charrete;

b) de carga:

1. motoneta; 2. motocicleta; 3. triciclo; 4. camioneta; 5. caminhão; 6. reboque e semi-reboque; 7. carroça; 8. carro de mão;

c) misto;

d) de corrida;

e) de tração:

1. caminhão-trator; 2. trator de rodas; 3. trator de esteiras; 4. trator misto;

f) especial (...).

d) Vítimas (campos de nº 69 ao nº 89) - se referem à identificação das vítimas, suas condições e seu comportamento;

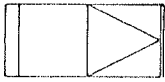

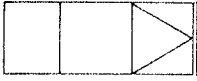






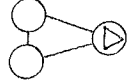
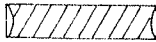






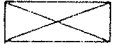

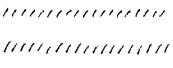

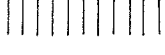
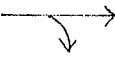

e) Testemunhas (campos de nº 90 ao nº 103) - se referem à identificação e endereço de testemunhas.

f) Diagrama do acidente (campo nº 104) - também denominado croqui, é a parte mais importante do BAT, em que se baseiam os peritos para a reconstituição do acidente, e de onde o julgador, nas ações cíveis e criminais, colhe elementos para fundamentar sua convicção no momento de decidir controvérsias entre as partes.

O diagrama, ou croqui, é a representação gráfica do local do acidente. É muito importante na elucidação dos fatos, pois demonstra a situação dos veículos envolvidos e as circunstâncias em que ocorreu o acidente, através de ilustrações e simbologia dos fatores que compõem a circulação viária.

## 1) Simbologia

Na confecção do diagrama do acidente de trânsito deverá se empregada a seguinte simbologia, conforme a situação constatada:

SÍMBOLO	SIGNIFICADO	SÍMBOLO	SIGNIFICADO
	automóvel		buraco na pista
	ônibus		poça d'água
	caminhão/camioneta		poça de óleo
	carreta	P I	ponto de impacto
	motocicleta, motoneta, bicicleta		semáforo
	triciclo		ondulação transversal
	carroça/charrete		árvore (quando envolvida no acidente)
	vítima (pessoa)		placa de sinalização
	vítima (animal)		vestígios (cacos e manchas de sangue)
	objeto fixo		sentido de circulação da via
	marcas de frenagem		sentido de circulação do veículo
	faixa de pedestre	P A R E	sinalização horizontal
	sinalização horizontal		ponte

Obs.: O ponto de impacto (PI) é o local onde se constatou o embate entre os veículos, sendo esta evidência de primordial importância à autoria do fato a ser examinado. Normalmente o PI é caracterizado pelo final da frenagem, por terra desprendida dos veículos, por vestígios do acidente (lanternas quebradas, vidros, etc.), lascas de tinta, etc.

## 2) Amarrações

A amarração dos veículos envolvidos no acidente possibilita a reconstrução precisa dos fatos, quando necessária ao esclarecimento da verdade.

Esta amarração pode ser feita das seguintes formas:

### I - Amarração a ponto fixo

Passos a serem seguidos (Fig. 10):

- Identificação de um ponto fixo no terreno;
- Estabelecimento de mais dois pontos referenciais, correspondentes à posição dos ângulos traseiros e dianteiros do veículo tomado perpendicularmente em relação ao meio-fio;
- Medição das distâncias entre cada ponto;
- Medição das distâncias entre os ângulos traseiros e dianteiros e o meio-fio;
- Medição de marcas de frenagem (quando houver).

AMARRAÇÃO A PONTO FIXO - UM VEÍCULO

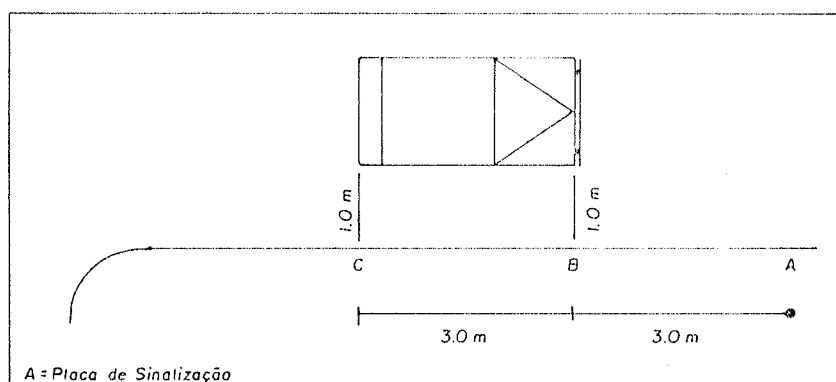


FIGURA 10

Obs.: Caso o acidente de trânsito envolva veículos que repousaram próximos entre si, poderá ser utilizado o mesmo ponto fixo, acrescentando-se pontos referenciais quantos forem necessários (Fig. 11). Quando os veículos ficarem distantes do ponto de impacto, ambos serão amarrados independentemente a pontos fixos distintos.

#### AMARRAÇÃO A PONTO FIXO - DOIS VEÍCULOS

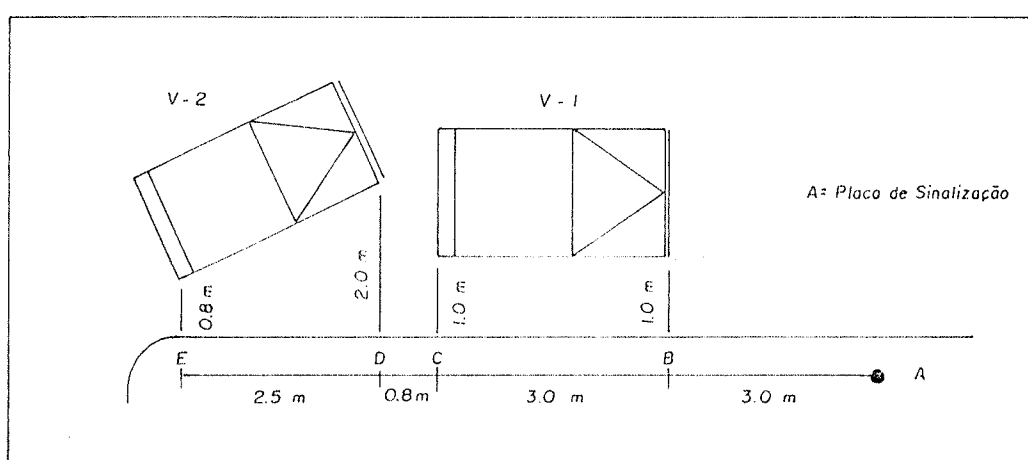


FIGURA 11

#### II - Amarração a linhas imaginárias

Este tipo de amarração é próprio para acidentes de trânsito ocorridos em cruzamentos, onde é mais difícil a determinação de um ponto fixo para as medições.

Passos a serem seguidos (Fig. 12):

- Traçam-se linhas imaginárias no prolongamento das vias, tomando-se por base o meio-fio, de modo a estabelecer-se um quadrilátero na intersecção das vias;
- Havendo canteiro central, proceder de igual modo;

- Medição das distâncias, entre os ângulos traseiros e dianteiros do(s) veículo(s) e o meio-fio ou entre este(s) e a linha imaginária;
- Neste caso, é necessária a amarração a três pontos acrescentando-se a medição entre a parte anterior ou posterior do veículo ao meio-fio ou a uma linha imaginária;
- Medição de marcas de frenagem (quando houver).

## AMARRAÇÃO A LINHA IMAGINÁRIAS

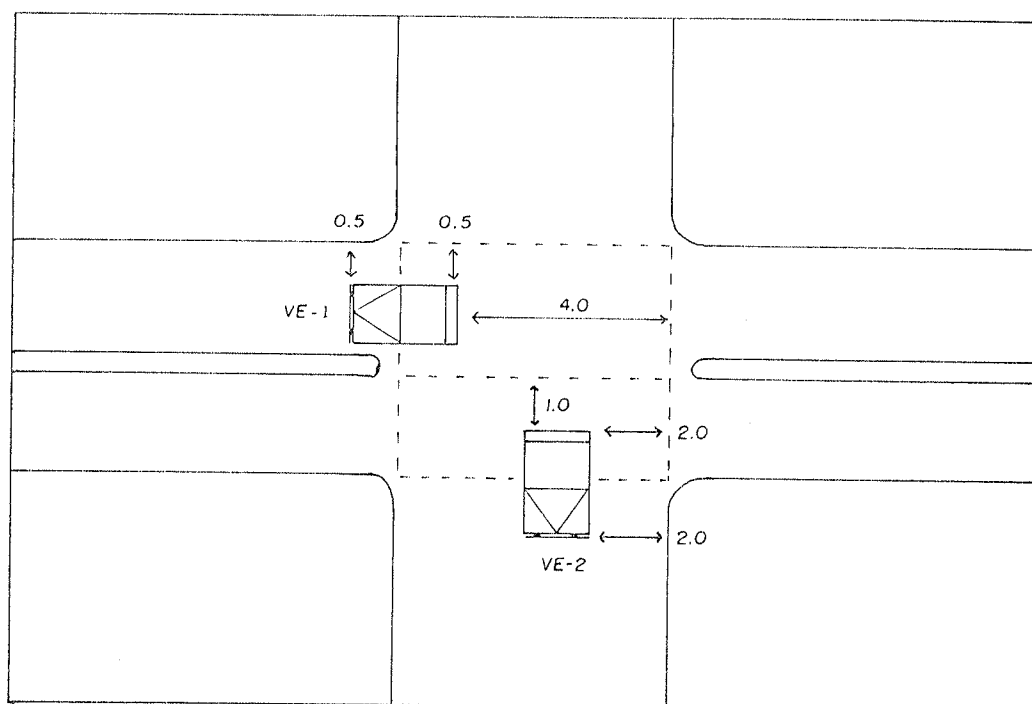


FIGURA 12

Obs.: Quando os veículos repousarem distantes do ponto de impacto (PI), deverá ser medida a distância entre este e os veículos, qualquer que seja a forma de amarração. Esta informação

deverá ser expressa na margem ou rodapé do croqui, evitando-se, assim, excesso de medições na parte central do diagrama. Ex.: PI/VE-1:5,0 m. PI/VE-2: 2,5m.

### 3) Procedimentos

O croqui possibilita a compreensão das circunstâncias em que ocorreu o acidente de trânsito, representando a visualização do local como se o observador estivesse do alto sobre este local. Para a completa confecção do diagrama do acidente deverão ser observados as seguintes etapas (Fig. 13):

- Desenhar o traçado viário na parte em que ocorreu o acidente;
- Identificar as vias e o respectivo sentido de circulação;
- Orientar o diagrama com a determinação dos principais pontos cardeais: norte, sul, leste e oeste.
- Fixar o ponto de repouso dos veículos, de acordo com a simbologia estabelecida no item 4.8 (subitem “F”-1) deste capítulo;
- Determinar o sentido de circulação dos veículos;
- Determinar a sinalização existente, tanto a horizontal como a vertical;
- Proceder à amarração dos veículos envolvidos, conforme orientação do item 4.8 (subitem “F”-2) deste capítulo;
- Posicionar o PI (ponto de impacto);
- Determinar, se houver, fatores materiais adversos (buracos na pista, manchas de óleo, saliências na pista, etc.);
- Referir qualquer vestígio ou sinal decorrente do acidente (manchas de sangue, cacos de vidro, lanternas quebradas, marcas de frenagem, etc.).

Há que se observar, ainda, as seguintes prescrições:

- Confeccionar o diagrama, de preferência, com caneta esferográfica preta e com letra de forma;
- Indicar distâncias em metros quando devidamente aferidas;
- Ater-se à proporção das figuras representadas em relação com as vias;
- Evitar desenhos muito pequenos, que geram dúvidas e dificultam a interpretação;

- Usar régua para a confecção do diagrama; transferidor, esquadro, compasso e outros materiais que ajudam na boa representação dos símbolos utilizados;
- Poderão ser usados lápis de cor para realçar aspectos gráficos;
- Caso seja necessário pelo traçado viário, poderá o diagrama ser feito em folha anexa, bastando que nesta o policial militar especifique o número da ocorrência policial, seu nome e assinatura. No campo do BAT específico para o diagrama do acidente deverá ser feita a observação: "EM ANEXO".

CROQUI DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

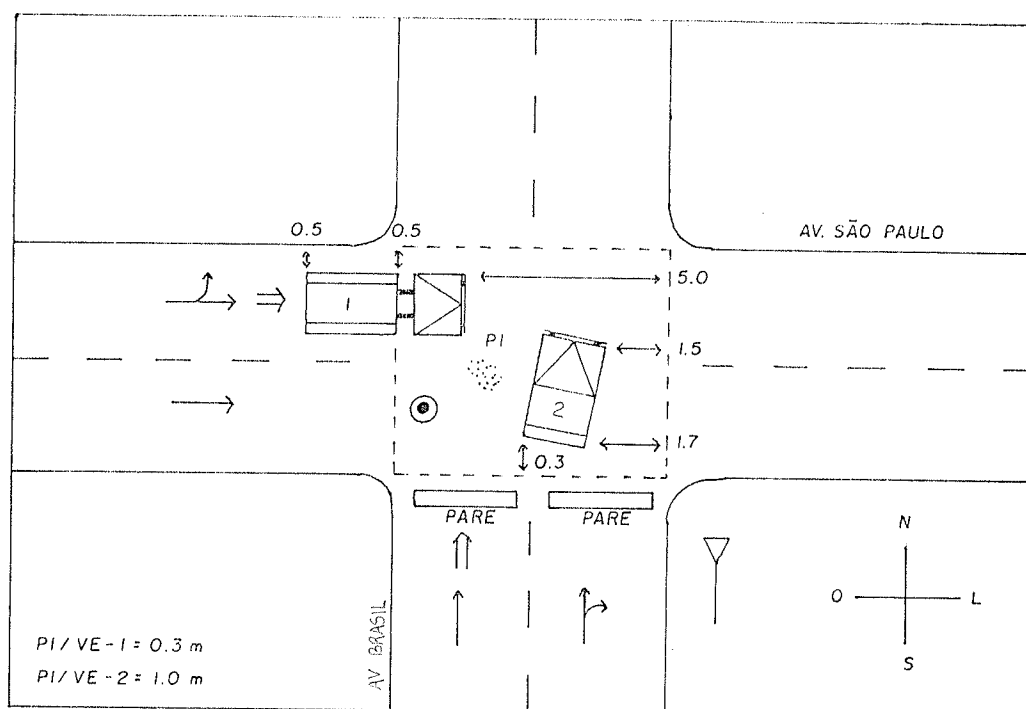


FIGURA 13

- g) Ponto inicial do impacto (campo nº 105) - neste campo são assinaladas as avarias sofridas pelos veículos, ocasionadas pelo acidente de trânsito. Após a verificação das condições do

veículo, o policial militar, constatando as avarias, assinalará com um “X” no campo apropriado.

h) Histórico (campo nº 106) - proceder da mesma forma que a “descrição do fato” do Boletim de Ocorrência no item 4.7 (subitem “e”) deste capítulo. Se houver necessidade, este histórico, dado ao pouco espaço disponível para a redação, poderá vir anexo ou concluído em folha complementar, bastando, para isso, que o policial militar conste nesta, o número da ocorrência policial, seu nome e assinatura. Neste caso, no campo próprio para o histórico, deverá ser feita a observação: “EM ANEXO” ou “CONTINUA EM FOLHA ANEXA”; tal folha complementar deverá ser grampeada ao BAT para evitar possível extravio.

i) Fecho (campos nº 107 ao nº 110) - especificação do nome do policial militar, função, assinatura e data de confecção do documento.

#### **4.9 - Fiscalização da documentação**

De posse da documentação pessoal de condutores (carteira de identidade e Carteira Nacional de Habilitação) e dos veículos (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo) o policial militar fiscalizará a regularidade deles, e fará a devida autuação quando constatar irregularidades (ANEXO II).

No caso de CNH com exame médico vencido, o policial militar a apreenderá com fundamento no art. 199, inciso XII do RCNT.

No caso de o veículo estar com o licenciamento vencido, será apreendido com fundamento no art. 181, inciso XXX, letra “L” do RCNT; da mesma forma ocorrerá se o condutor não for habilitado ou tiver dirigido em estado de embriaguez alcoólica, com fundamento no art. 181, incisos I e II, respectivamente, do mesmo diploma legal.

Obs.: - No caso de acidente de trânsito com vítimas, em que se constate a gravidade do acidente, deverá o policial militar fazer a apreensão da CNH dos envolvidos, com base no art. 199, inciso

XIV do RCNT. Essa apreensão independe de irregularidade da CNH e tem caráter preventivo da persecução penal, conforme referido na observação do item 3.3 letra “b” deste capítulo.

- No caso de apreensão de veículo, esta somente será efetivada após o encerramento da ocorrência.

#### 4.10 - Orientação às partes envolvidas

Antes do encerramento da ocorrência, o policial militar deverá orientar as partes envolvidas ou interessadas acerca do procedimento para solicitação de extratos ou cópias dos documentos pertinentes ao atendimento do acidente.

- a) No caso do extrato da ocorrência policial, o interessado deverá deslocar-se ao Quartel do Comando Geral da PM, situado na Av. Contorno, ao lado do Mutirama, e dirigir-se ao COPOM levando consigo o número de registro da ocorrência fornecido pela guarnição. Essa solicitação deverá ser feita no horário de atendimento bancário, pois o interessado deverá efetuar o pagamento da respectiva taxa pecuniária no Banco do Estado de Goiás (BEG), situado nas dependências daquele quartel.
- b) No caso de cópia do Boletim de Acidente de Trânsito (que é exigido para instrução de pedido judicial de indenização, bem como para processamento de seguro automobilístico) o interessado deverá deslocar-se ao DETRAN, situado na Av. Atilio Correia Lima, Cidade Jardim, e dirigir-se à Coordenadoria de Estatística (Bloco 07), levando consigo às informações sobre o acidente ou o número de registro do COPOM. Da mesma forma que no item anterior, essa solicitação também deverá ser feita no horário de atendimento bancário, pois deverá ser recolhida uma taxa de serviço no BEG daquele Departamento.

Estado de Goiás  
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR  
BIBLIOTECA

Obs.: Deverá ser observado um prazo de carência de, pelo menos, 05 (cinco) dias úteis entre a ocorrência do acidente e a solicitação de cópia do BAT no DETRAN, para o trâmite da correspondência entre este órgão e o Batalhão de Trânsito

#### 4.11 Encerramento da Ocorrência

Antes de comunicar ao COPOM o encerramento da ocorrência, a guarnição deverá verificar se a pista se encontra em perfeitas condições de tráfego, após a retirada dos veículos do local. Caso haja combustíveis ou óleos derramados sobre o leito da via, deverá ser acionado o Corpo de Bombeiros para a devida limpeza. Neste caso o encerramento da ocorrência será feito após essa limpeza.

No caso de haver vestígios do acidente que coloquem em risco a segurança do tráfego (tais como pontas de eixo, pedaços de carenagem, cacos de vidro e outros), estes deverão ser retirados pela guarnição e colocados em locais apropriados (latões de lixo, caçambas, terrenos baldios, etc.).

## CONCLUSÃO

A sociedade é dinâmica. O desenvolvimento tecnológico alcança os setores produtivos da atividade econômica. De igual forma, os setores prestadores de serviços, para não ficarem atrás, procuram também aperfeiçoar a prestação de seus serviços.

À Polícia Militar, conforme preceitua a Constituição Federal em seu art. 144, inciso V e § 5º, cabe “a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública”. Neste contexto, desempenha uma função eminentemente prestadora de serviços cujo objeto é a segurança pública.

Para acompanharmos esta evolução, mister se faz o aperfeiçoamento das atividades desenvolvidas pela Corporação, principalmente na área do policiamento de trânsito, objeto do presente estudo.

Hoje em dia, constatamos a facilidade de acesso ao veículo popular, em função do estabelecimento de condições e facilidades na aquisição de automóveis e motocicletas e, conseqüentemente, o agravamento das relações entre os condutores, pedestres, veículos e o espaço geográfico decorrente do aumento considerável da frota de veículos em nossas cidades.

Segundo o jurista Paulo Lúcio Nogueira (in *Delitos do automóvel*, Ed. Saraiva, 1988, p. 7), “enquanto o aprimoramento dos veículos cresce de ano para ano, com técnicas mais aperfeiçoadas, a cautela dos motoristas decresce em razão inversa”, o que contribui para tornar o trânsito cada vez mais caótico, tumultuado e perigoso, o que contribui consideravelmente para a ocorrência de acidentes e fatalidades.

Uma vez que o acidente de trânsito tornou-se uma ocorrência rotineira, pois, segundo dados fornecidos pelo COPOM, no ano de 1995 ocorreram, em média, quarenta e três acidentes de trânsito por dia, tornou-se imprescindível o aprimoramento do registro da ocorrência pela Polícia

Militar, haja vista a importância do Boletim de Acidente de Trânsito e do Boletim de Ocorrência para o resguardo de direitos e como subsídio à propositura de ações penais e/ou cíveis, evidenciada no primeiro capítulo deste trabalho.

A partir do levantamento das principais falhas e erros cometidos pelo policial militar no atendimento destas ocorrências, com suporte na coleta de dados dos Boletins encaminhados ao DETRAN e nas informações do chefe da 3ª Seção do BPMTran, foram diagnosticadas condutas diversificadas no registro de ocorrências de mesma natureza.

A falta de normas ou de diretrizes que padronizam o atendimento de ocorrências de acidente de trânsito gera essa diversidade de procedimentos e denota despreparo profissional do policial militar frente à sociedade.

As normas para padronização do atendimento de acidentes de trânsito, propostas no quarto capítulo deste trabalho, objetivam corrigir estas deficiências diagnosticadas, além de colaborar para a melhoria do padrão de qualidade dos serviços prestados pela Corporação, principalmente no registro eficiente da ocorrência policial.

Desta forma, ao procurarmos o aprimoramento do atendimento de ocorrências, estamos evidenciando a busca de qualidade total propagada no seio da instituição como uma forma de atendermos aos reclamos da sociedade no campo da segurança pública. Isso porque, como anteriormente foi dito, a sociedade é dinâmica e, nesse caso, não podemos ficar estáticos...

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *Relatório de acidente de trânsito*.

Rio de Janeiro, 1993. 25 p. NBR 12898.

BRASIL. Ministério da Justiça - Ministério do Exército. *Manual de policiamento e fiscalização de trânsito*. Brasília: Imprensa Nacional, 1992.

———. Ministério do Exército. *Manual básico de policiamento ostensivo*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1987.

DELMANTO, Celso. *Código penal comentado*. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1981.

LAZZARI, Carlos Flores, WITTER, Ilton Roberto da Rosa. *Nova coletânea de legislação de trânsito*. 11.ed. Porto Alegre: Sagra-DC LUZZATO, 1995.

MARZANO, Salvador de Oliveira et alii. *Manual de orientação para atendimento de acidente de trânsito*. Belo Horizonte: Academia de Polícia Militar, 1987.

NOGUEIRA, Paulo Lúcio. *Delitos do automóvel*. São Paulo: Saraiva, 1988.

OLIVEIRA, Juarez de. *Código penal*. São Paulo: Saraiva, 1995.

RODRIGUES, Sílvio. *Direito civil*. V.3: Responsabilidade civil - São Paulo: Saraiva, 1989. 7v.

---

## ANEXO I

### **LEI Nr 5.970, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1973**

Exclui a aplicação do disposto nos artigos 6º, inciso I, 64 e 169, do Código de Processo Penal, os casos de acidentes de trânsito e dá outras providências.

O Presidente da República:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte  
Lei:

**Art 1º** - Em caso de acidente de trânsito, a autoridade ou agente policial que primeiro tomar conhecimento do fato poderá autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via pública e prejudicarem o tráfego.

Parágrafo Único - Para autorizar a remoção, a autoridade ou agente policial lavrará boletim da ocorrência, nele consignando o fato, as testemunhas que o presenciaram e todas as demais circunstâncias necessárias ao esclarecimento da verdade.

**Art 2º** - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1.973.

(a) Emilio Garrastazu Médici  
Alfredo Buzaid

## ANEXO II

### **EXTRATO DE DISPOSITIVOS DO REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO (RCNT)**

**Art. 199.** A apreensão do documento de habilitação far-se-á quando o condutor:

- I - Entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou que estiver com sua Carteira Nacional de Habilitação apreendida ou cassada.
- II - Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza, devidamente comprovada.
- III - Disputar corrida por espírito de emulação.
- IV - Promover competições esportivas com veículo na via pública, ou dela participar, sem autorização expressa da autoridade competente, e sem as medidas acauteladoras da segurança pública.
- V - Dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob a acusação de prática de crime.
- VI - Utilizar o veículo de carga como transporte de passageiros, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito.
- VII - Violar o taxímetro do automóvel de aluguel (táxi), cobrar acima da tabela, retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário.
- VIII - Utilizar o veículo para a prática de crime.
- IX - For multado por três vezes no período de um (1) ano por infrações compreendidas no Grupo 2.
- X - Publicamente, mostrar-se incontinente e de proceder escandaloso.
- XI - Dirigir o veículo de categoria ou espécie para a qual não estiver habilitado ou autorizado.
- XII - Dirigir com o exame de saúde vencido, até que seja aprovado em novo exame.
- XIII - Efetuar transporte remunerado em veículo não licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente.
- XIV - Envolver-se em acidente grave, caso em que se dará a critério da autoridade de trânsito e até a renovação do exame de sanidade física e mental.

**Art. 204.** A apreensão do veículo dar-se-á quando:

- I - Ordenada judicialmente.
- II - Expirado o prazo de sua permanência no País, se licenciado no estrangeiro.
- III - O seu condutor for encontrado em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza.
- IV - O seu condutor disputar corrida por espírito de emulação.
- V - Utilizado em competições esportivas na via pública, realizadas sem autorização expressa da autoridade competente, e sem as medidas acauteladoras da segurança pública.
- VI - Transitar sem nova vistoria, depois de reparado em consequência de acidente grave.

VII - De carga, for empregado no transporte de passageiros sem autorização da autoridade de trânsito.

VIII - Não estiver devidamente licenciado ou registrado.

IX - Alterada a sua cor ou outra característica, sem autorização da autoridade de trânsito.

X - Transitar em mau estado de conservação e segurança.

XI - Tiver falsificados os selos da placa ou plaqueta.

XII - Estiver com o taxímetro violado.

XIII - De transporte coletivo, transitar com vistoria vencida.

**Art. 205.** A apreensão do veículo não se dará enquanto estiver transportando passageiro, carga perecível ou passível de causar dano à segurança pública.

Parágrafo Único. O disposto neste artigo não se aplicará em caso de risco à segurança de pessoas ou dano à via ou à sinalização.

**ANEXO III**

***FORMULÁRIO DO BOLETIM DE OCORRÊNCIA DO COPOM***



**ANEXO IV*****FORMULÁRIO DO BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO***



DETRAN - GO  
DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE GOIÁS

# BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

01 NÚMERO

02 FOLHA

DE

05 RUA, AVENIDA, CRUZAMENTO, RODOVIA, KM, TRECHO DA RODOVIA

04 MUNICÍPIO/SETOR

06 PROXIMO CRUZAMENTO, PONTE, PASSAREM DE NIVEL, ETC.

07 HORA DA OCORRÊNCIA

08 ZONA RURAL URBANA

09 DATA

10 DIA MÊS ANO

11 CLASSIFICAÇÃO

13 NATUREZA DO ACIDENTE

14 TIPO DE PAVIMENTO

15 CONDIÇÕES DA VIA

16 CONDIÇÕES DO VEÍCULO

SEM VÍTIMA COM VÍTIMA

ATROPELAMENTO

ASFALTO

SECA

SEM

12 Nº DE VÍTIMAS

TOMBAMENTO OU CAPOYAGEM

CONCRETO

MOLHADA

CHUVA

MORTOS FERIDOS

CHOQUE COM OBJETO FIXO

PANALEPÍPEDO

OLSOBA

NEBLINA

OUTRA (especificar)

CASCALHO

ERLANEADA

BARBA

TERRA

DANIFICADA

EM OBRAS

17 ENVOLVIDOS NO ACIDENTE (quantidade)

18 CONTROLE DO TRAFEGO NO LOCAL

Automóvel ou Camioneta (exceto táxi)

1 2 3

BICICLETA

1 2 3

POLICIAL

PLACA "PARE"

TÁXI

1 2 3

TREM

1 2 3

SEMAFORO SEM DEFEITO

PLACA "DE A PREFERENCIA"

CAMINHÃO

1 2 3

VEÍCULO TRACÇÃO ANIMAL

1 2 3

SEMAFORO COM DEFEITO

OUTRO (especificar)

ÔNIBUS OU MICRO-ÔNIBUS

1 2 3

ANIMAL

1 2 3

MOTOCICLETA OU MOTONETA

1 2 3

PEDESTRE

1 2 3

CICLOMOTOR

1 2 3

OUTRO (especificar)

1 2 3

19 NOME

20 SEXO

21 NASCIMENTO

22 ENDEREÇO

23 Nº HABILITAÇÃO

24 CATEGORIA

25 PRONTUÁRIO Nº

26 U.F.

27 EX. MÉDICO EM DIA

28 USAVA CINTO

29 USAVA CAPACETE

30 EXAME DE EMBRIAGUEZ ALCÓOLICA

32 AÇÃO DO CONDUTOR

REALIZADO NO LOCAL

31 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

DESPREZITO AO SEMÁFORO

11

NÃO MANTEVE A DISTÂNCIA DE SEGURANÇA

12

ENCAMINHADO P/EXAME

31 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

DESPREZITO AO SINAL "PARE" OU "DE A PREFERENCIA"

13

CONVERSÃO INCORRETA OU EM LOCAL PROIBIDO

14

PERMANECER NO LOCAL

31 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

ULTRAPASSAGEM PROIBIDA OU INCORRETA

15

MUDANÇA SÚBITA DE FAIXA OU DIREÇÃO

16

ATENDEU A VÍTIMA

31 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

EXCESSO DE VELOCIDADE

17

LUZ ALTA

18

EVADIU-SE

31 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

CONTRAMÃO DE DIREÇÃO

19

OUTRA (especificar)

20

33 NOME

34 SEXO

35 NASCIMENTO

36 ENDEREÇO

37 Nº HABILITAÇÃO

38 CATEGORIA

39 PRONTUÁRIO Nº

40 U.F.

41 EX. MÉDICO EM DIA

42 USAVA CINTO

43 USAVA CAPACETE

44 EXAME DE EMBRIAGUEZ ALCÓOLICA

46 AÇÃO DO CONDUTOR

REALIZADO NO LOCAL

45 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

DESPREZITO AO SEMÁFORO

11

NÃO MANTEVE A DISTÂNCIA DE SEGURANÇA

12

ENCAMINHADO P/EXAME

45 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

DESPREZITO AO SINAL "PARE" OU "DE A PREFERENCIA"

13

CONVERSÃO INCORRETA OU EM LOCAL PROIBIDO

14

PERMANECER NO LOCAL

45 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

ULTRAPASSAGEM PROIBIDA OU INCORRETA

15

MUDANÇA SÚBITA DE FAIXA OU DIREÇÃO

16

ATENDEU A VÍTIMA

45 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

EXCESSO DE VELOCIDADE

17

LUZ ALTA

18

EVADIU-SE

45 COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

CONTRAMÃO DE DIREÇÃO

19

OUTRA (especificar)

20

47 MARCA

48 ESPÉCIE

49 PLACA

50 MUNICÍPIO

52 NOME DO PROPRIETÁRIO

53 ENDEREÇO

54 SEGURADORA

55 BILHETE Nº

56 DATA DO ACIDENTE

57 DEFEITO

FAROL DIANTEIRO

LÂMPADA TRASEIRA

LÂMPADA DE FREIO

LIMPADOR DE PARABRISA

BETA DIRECIONAL

FREIO

PNEU GASTO

OUTRO (especificar)