

ESTADO DE GOIÁS
POLÍCIA MILITAR
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
DIVISÃO DE ENSINO

Acidentes de Trânsito nas Rodovias do
Estado de Goiás
- PROCEDIMENTOS -

Oficial-Aluno: Jairo A. do Nascimento

MONOGRAFIA CAO-91

Goiania, Go/1991

JAIRO ALVES DO NASCIMENTO - CAP PM

ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS DO ESTADO DE GOIÁS

- PROCEDIMENTOS -

Monografia apresentada como pré-requisito parcial para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, realizado na Academia de Polícia Militar do Estado de Goiás, sob a orientação do professor Osório José da Silva

ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE GOIÁS

GOIÂNIA - 1991

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho, com especial carinho, aos meus familiares, como reconhecimento ao apoio que me foi dispensado nos momentos mais difíceis, sem o qual, não teria conseguido vencer mais esta jornada.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter iluminado o meu caminho.

Aos meus pais, a quem devo o que sou.

A minha esposa, Maria do Socorro, pelo incentivo e compreensão, e aos meus filhos, Flávia e William, pela inspiração.

Ao corpo discente da APM, pelas orientações e ensinamentos transmitidos.

Aos companheiros do CAO/91, pelo convívio amigável durante todo o tempo em que estivemos juntos na busca do mesmo objetivo.

Em especial, ao Sr. Cel PM Almir Braga Leite, que prontamente aceitou o nosso convite para orientar o conteúdo deste trabalho monográfico.

"Nada pode reviver um homem, mas há algo que pode conservá-lo vivo "segurança".

AUTOR DESCONHECIDO

"Quando alguém buzina, o imbecil vai atrás. Quando você buzina, o imbecil vai na frente."

LEON ELIACHAR

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	11
I	- ASPECTOS GERAIS DO BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIO (BPMRV).....	16
	1. Histórico.....	16
	2. Atividade.....	16
	3. Postos Rodoviários da Área Metropolitana.....	17
	4. Postos Rodoviários do Interior.....	17
	5. Estatísticas de Acidentes.....	17
II	- ENGENHARIA, FISCALIZAÇÃO E EDUCAÇÃO COMO MÉTODOS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS DO ESTADO DE GOIÁS.....	20
	1. Engenharia.....	21
	2. Educação.....	21
	3. Fiscalização de Trânsito Rodoviário.....	23
III	- A IMPORTÂNCIA DA RESPONSABILIZAÇÃO DOS INFRATORES NO COMBATE AOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS DO ESTADO DE GOIÁS.....	27
IV	- PROPOSTA DE MANUAL DE INSTRUÇÕES E NORMAS DE PROCEDIMENTOS NO ATENDIMENTO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS DO ESTADO DE GOIÁS.....	31

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

1. Apresentação.....	31
2. Finalidade.....	31
3. Objetivo.....	32
4. Conceituações Básicas.....	32
4.1 - Acidente de Trânsito.....	32
4.2 - Trânsito.....	32
4.3 - Via Pública.....	32
4.4 - Fiscalização.....	33
4.5 - Rodovias.....	33
4.6 - Pista de Rolamento.....	33
4.7 - Patrulhar.....	33
4.8 - Ocorrência Policial-Militar.....	33
4.9 - Ação Policial-Militar.....	33
4.10 - Autoridade de Trânsito.....	34
4.11 - Agente da Autoridade de Trânsito.....	34
5. Classificação dos Acidentes.....	34
5.1 - Quanto as Consequências.....	34
5.1.1 - Simples.....	34
5.1.2 - Graves.....	34
5.2 - Quanto a Natureza.....	35
5.2.1 - Abalroamento.....	35
5.2.2 - Colisão.....	35
5.2.3 - Choque.....	36
5.2.4 - Capotamento.....	36
5.2.5 - Tombamento.....	36
5.2.6 - Atropelamento.....	36
5.2.7 - Outros.....	36
5.3 - Acidentes Complexos.....	37
6. Causas dos Acidentes.....	37
6.1 - Veículos.....	37
6.2 - Vias e Meio.....	37
6.3 - O Homem.....	37

7. Fatores Adversos mais Frequentes.....	38
7.1 - Sinalização.....	38
7.2 - Obras.....	38
7.3 - Cargas na Pista.....	38
7.4 - Saliências na Pista.....	39
7.5 - Veículos Quebrados.....	39
7.6 - Queda de Fios.....	39
7.7 - Queda de Árvores.....	40
7.8 - Animais na Pista.....	40
7.9 - Lama na Pista.....	40
8. Testemunhas.....	40
9. Responsabilidade e Obrigação de Atendimento de Acidentes de Trânsito.....	41
9.1 - Conhecimento do Fato.....	41
9.2 - Procedimentos Imediatos do PM Rodoviário no Local de Acidente de Trânsito.....	43
9.2.1 - Sinalização do Local.....	43
9.2.2 - Verificação da Existência de Vítimas e os Primeiros Socorros de Urgência.....	45
9.3 - Marcação.....	49
9.4 - Remoção dos Cadáveres e/ou Veículos Acidentados do Leito da Pista.....	50
9.4.1 - Em Caso de Acidente com Vítima....	50
9.4.2 - Em Caso de Acidente sem Vítima....	50
9.5 - Acidente Envolvendo Viatura da PMGO.....	51
9.6 - Acidente Envolvendo Veículos Oficiais em geral.....	51
9.7 - Fluidez do Trânsito.....	51
9.8 - Produtos Perigosos.....	52
9.9 - Sequência de Procedimentos que o PM Deve Tomar em Local de Acidente de Trânsito	53

9.9.1 - Acidente sem Vítima.....	53
9.9.2 - Acidente com Vítima.....	54
9.9.3 - Acidente com Vítima Fatal.....	54
10. Amarração de Veículos e Vestígios a Pontos Fixos	55
10.1 - Medidas Necessárias para Fazer as Amarrações.....	55
10.2 - Como Efetuar as Medições.....	55
10.3 - Amarração do Veículo a Dois Pontos Fixos..	56
10.4 - Amarração de Dois Veículos a Pontos Fixos.	57
11. Preenchimento do Modelo de Boletim de Acidente de Trânsito - PROPOSTA.....	59
11.1 - Critérios Genéricos.....	59
11.2 - Ocorrência.....	60
11.3 - Condições do Local.....	60
11.4 - Dos Veículos.....	61
11.5 - Dos Danos.....	62
11.6 - Das Testemunhas.....	62
11.7 - Dos Condutores.....	62
11.8 - Das Vítimas.....	63
11.9 - Do Croqui.....	63
11.10 - Descrição Sumária ou Histórico do Acidente.....	64
11.11 - Dos Anexos ao BAT.....	65
12. Prescrições Diversas.....	65
12.1 - Imparcialidade.....	65
12.2 - Autuações.....	66
12.3 - Uso de Folhas Suplementares.....	66
12.4 - Funções do BAT.....	66
12.5 - Certidão de Ocorrência.....	67
12.6 - Alteração do BAT.....	67
12.7 - Bens Encontrados pelo PM.....	67

12.8 - Equipamentos Necessários para o Atendimen <u>to</u> to de Acidentes de Trânsito.....	67
CONCLUSÃO.....	69
BIBLIOGRAFIA.....	71
ANEXOS.....	74
I - Mapa Rodoviário.....	74
II - Quadros Estatísticos Referentes a Acidentes e Acidentados de Trânsito.....	75
III - Método de Inspeção de Vítimas.....	76
IV - Figuras Ilustradas de Primeiros Socorros.....	77
V - Modelo de Boletim de Acidente de Trânsito.....	78

INTRODUÇÃO

O direito de ir e vir é consagrado universalmente como um dos princípios elementares da conquista do homem. Na verdade, tanto quanto ir e vir deveria ser garantido o direito de ir e vir em segurança.

Mas infelizmente isso não acontece. O trânsito viário em Goiás não tem recebido a devida atenção por parte das autoridades e da população em geral. O noticiário diário dos órgãos de comunicação social não pára de anunciar mortos e feridos em acidentes de trânsito durante todo o ano. Em Goiás, fala-se de 900 mortos em mais de 12.000 acidentes que ocorrem em média por ano. Em 1990 foram registrados pelo Batalhão Rodoviário 552 acidentes de trânsito nas rodovias do Estado, com um saldo trágico de 47 mortos e 296 feridos. Enquanto que, no primeiro semestre deste ano, foram registrados 240 acidentes com um total de 30 mortos e mais de 205 feridos. E aí estamos falando somente dos acidentes registrados. Essas estatísticas por si só, já justificam a adoção de medidas urgentes e demonstram a necessidade da conjugação de esforços no sentido de atacar diretamente o problema do trânsito rodoviário em Goiás.

A morte no trânsito por ser violenta e inesperada, constitui um choque emocional muito grande para familiares e amigos das

vítimas. Na maioria dos casos, trata-se da morte de filho(a), cônjuge jovem, pai ou mãe com filhos pequenos. Por isso, o acidente de trânsito tende a desestruturar as famílias, afetiva e economicamente. Pesa nessas considerações, o fato de a média de idade dos mortos em acidente de trânsito, urbano ou rodoviário, ser de apenas 33 anos, contra, por exemplo, a média de 55 a 52 anos para as duas maiores causas naturais de morte, as doenças cardiovasculares e o câncer. Essas doenças atingem pessoas cujos filhos e demais dependentes estão economicamente mais preparados para enfrentar a perda do ente querido.

Assim, não há como negar que a insegurança no trânsito é um dos principais problemas da atualidade. É uma das doenças que mais vidas tem ceifado, e o problema fica tanto mais complexo, na medida em que aparentemente falta coragem política para combatê-lo.

Hoje temos um código de trânsito completamente ultrapassado, com uma defasagem de décadas e, por consequência, um sistema de trânsito quase caótico, onde os valores das multas são simbólicos, irrisórios, a regra é a exceção e a falta de punição é quase a razão de ser maior desse quadro lamentável.

As pessoas continuam morrendo em nossas ruas e rodovias e os familiares, doloridos, aceitam as perdas como "obras do destino", como se o acidente de trânsito fosse algo impossível de se prever e evitar. Por isso mesmo, pouco se fala e muito se aceita da situação que aí está.

Infelizmente, as consequências nefastas dos acidentes de trânsito não se esgotam com as vidas perdidas, os feridos em sua grande maioria, também sofrem lesões que resultam em incapacitação temporária ou permanente para o trabalho e outras atividades. Se

Constituindo^{se} em uma das causas, se não a principal, da elevação do número de deficientes físicos no Estado.

Talvez o ponto mais trágico de tudo é que a maioria desses prejuízos humanos e econômicos são perfeitamente evitáveis.

Há uma desconformidade de todos pelo estado de desrespeito às normas e pela inexistência de medidas saneadoras.

A população a cada dia que passa, torna-se mais consciente em relação aos graves problemas da segurança no trânsito e a tendência natural dessa evolução é buscar soluções, é exigir providências por parte das autoridades, mormente por parte das responsáveis pela fiscalização do cumprimento das normas e regras de trânsito. Aqui, acreditamos que começa o principal dilema da Polícia Militar de Goiás, no sentido de identificar a sua parcela de responsabilidade e definir prioridades para a sua ação no trânsito urbano e rodoviário, sem se esquecer de suas demais atividades. Porém, o primeiro passo já foi dado na intenção de tentar reverter esse quadro, com o retorno do policiamento específico de trânsito urbano e rodoviário. O que devemos fazer agora é traçarmos novas metas, visando a segurança preventiva de nossas ruas e rodovias, procurando, destarte, recuperar o tempo jogado fora e o atraso em termos de técnica de policiamento de trânsito, que representou para a Polícia Militar a implantação do policiamento integrado, onde se fazia precariamente um pouco de tudo.

A Polícia Militar, através de sua unidade específica em policiamento rodoviário, irmanada com a população goiana e em consonância com o órgão rodoviário do Estado DER-GO, muito pode fazer para melhorar a segurança e prevenir acidentes em nossa malha rodoviária, exercendo com imparcialidade e competência a fiscaliza-

ção do trânsito, atuando preventivamente e, na medida do necessário, repressivamente na aplicação de penalidades administrativas (multas) aos infratores das normas de trânsito, o que não se admite é falar em educação de trânsito sem o fator punitivo como reforço condicionante.

Diante desse quadro preocupante e grave, que hora acabamos de apresentar, que é atualmente a segurança no trânsito, mormente o rodoviário, alvo de nosso estudo, e que procuramos diligenciar através de pesquisas bibliográficas, contatos com autoridades nesta área de trânsito e com Oficiais e praças do BPMRV, com o fim de elaborarmos este trabalho técnico-profissional, o qual reúne também no seu bojo compilações de várias obras acerca de acidentes de trânsito, objetivando levar o policial militar rodoviário a se aprimorar na matéria; compreender e analisar a importância da perfeita integração global da engenharia de tráfego, fiscalização e educação de trânsito para a segurança; despertar o interesse no policial rodoviário, no sentido de preocupar-se em bem conhecer o ambiente de execução de suas missões, detectar pontos negros nas rodovias e anteceder-se a futuros acidentes naquele local, bem como servir-lhe de roteiro básico de procedimentos para o atendimento de acidentes de trânsito nas rodovias estaduais, os quais, contudo, se desconhecidos ou negligentemente inobservados pelo policial militar no cumprimento de sua missão, poderão acarretar a corporação, a população e ao próprio militar, irremediáveis problemas com vastas consequências.

Visa também este trabalho alertar direta e indiretamente, respectivamente, o comando da Polícia Militar e demais autoridades ligadas ao trânsito rodoviário, para a necessidade de nos desdobrarmos no combate ao crescente índice de acidentes de trânsito nas rodovias do Estado e para a necessidade de desenvolvermos em

Goiás um policiamento a nível científico, procurando atacar as causas e não as consequências, atuando de forma criativa em busca de melhores soluções para o trânsito em nossas rodovias.

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

I - ASPECTOS GERAIS DO BATALHÃO DE POLÍCIA

RODOVIÁRIO - (BPMRV)

1. Histórico

O Sistema Integrado de Policiamento não obteve os resultados almejados, mormente no que tange a fiscalização de trânsito, haja vista, as constantes mudanças introduzidas na legislação e as particularidades relacionadas com o trânsito, as quais, exigem do Policial Militar, dedicação e um contínuo acompanhamento das normas expedidas pelos órgãos normatizadores. Em resumo, exigem a especialização do policiamento de trânsito.

Reconhecendo o malogro do Sistema Integrado de Policiamento e a necessidade de se especializar o Policial Militar, para atuar no trânsito, e ainda visando cumprir o art. 15 do Ato das Disposições Transitórias da Constituição do Estado, foi que o então Comandante Geral da PMGO, Cel Cícero Camargo Prado, ativou em caráter provisório, a partir de 01.03.90, a Primeira Companhia de Polícia Militar Rodoviária, para posteriormente e em definitivo, através da Portaria 092/PM-007/PM-1, ativar o BPMRV, subordinado ao antigo CPC, atual CPM.

2. Atividade

Executa o policiamento ostensivo nas principais rodovias estaduais, visando disciplinar os usuários no cumprimento às normas de trânsito estabelecidas por órgãos competentes. De acordo com o Código Nacional de Trânsito, seu regulamento e legislação pertinente.

3. Postos Rodoviários da Área Metropolitana

- GO-020 - Saída para Bela Vista
- GO-060 - Saída para Trindade
- GO-070 - Saída para Inhumas
- GO-080 - Saída para Nerópolis

3.1 - Rodovias Patrulhadas

- GO-010 - Saída para Bonfinópolis
- GO-040 - Saída para Aragoiânia

4. Postos Rodoviários do Interior

- | | |
|----------------------------|----------|
| - SÃO LUIZ DE MONTES BELOS | - GO-060 |
| - ARAGUAPAZ | - GO-164 |
| - MONTIVIDIU | - GO-174 |
| - MORRINHOS | - GO-213 |
| - ANICUNS | - GO-326 |
| - CATALÃO | - GO-330 |

(Conforme Anexo I)

5. Estatísticas de Acidentes de Trânsito (Anexo II)

Em primeiro lugar nas estatísticas de acidentes de trânsito, aparece a GO-060, seguida da GO-070, GO-080 e GO-020. Os aci-

dentes mais frequentes nestas rodovias são: colisões, choques, capotamentos, tombamentos e atropelamentos. Cujas causas determinantes são muitas e múltiplas, que podem ter por elementos justificadores os mais variados motivos e quase sempre redutíveis, como as falhas mecânicas e falhas pessoais, próprias ou alheias, além dos motivos de força maior (fortuito). Umas atuam de maneira menos constante e outras com maior reiteração ou frequência. São desse último tipo as causas pessoais, motivadas pela imprudência, imperícia, negligência, inexperiência, pelos abusos e, sobremaneira pela constante desobediência às normas regulamentares do trânsito. Essas normas, são calcadas na experiência, na diuturna realidade, no ordinário, no que realmente acontece. E são antes de tudo, normas preventivas de acidentes.

As nossas rodovias, de um modo habitual, estão povoadas por toda sorte de motoristas, imprudentes, negligentes e imprevidentes. Nelas nos deparamos, frequentemente, com ébrios habituais; com distraídos e displicentes; com os motoristas mal dormidos, cansados e vergados ao peso da fadiga; com taciturnos e palradores; com os despreocupados e descuidados. Porém, num ponto todos se igualam. É na ânsia da chegada, na pressa alucinada pelo término da viagem, e por isso mesmo, excedem na velocidade, indiferentes a tudo e a todos.

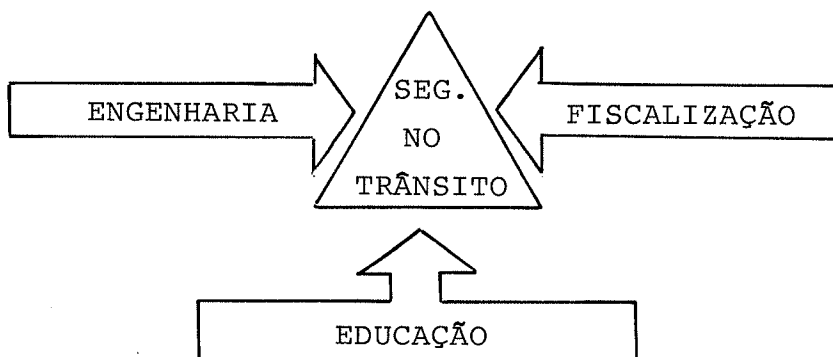
Em suma, constituem as principais causas determinantes de acidentes de trânsito nas rodovias, o fato de o motorista, muitas vezes, dirigir embriagado, ou sob a ação de algum tipo de estimulante, insone, doente, sujeito a desmaios súbitos. Ou ainda dirigir seu veículo, contrariando as normas de segurança, como por exemplo: em excesso de velocidade; fora de sua mão de direção; zigzagueando na pista desatento às condições atmosféricas e consequente precariedade das rodovias; quando fixa seus olhares, mais

para a paisagem circundante do que para a própria pista; quando , afoita e imprudentemente, ousa atravessar passagem de nível sem a devida cautela; quando busca, ultrapassar perigosamente nos aclives e nas curvas, o veículo que trafega em sua frente. Todas essas causas, de maneira generalizada, configuram a culpa de qualquer motorista pelos acidentes provocados por seu proceder criminoso.

Devemos ter em mente, que o veículo se é, em verdade, instrumento de conforto, pode ser também, não raro, instrumento de mutilações, de lágrimas e de misérias, conforme nos têm mostrado vergonhosamente as estatísticas.

II. ENGENHARIA, FISCALIZAÇÃO E EDUCAÇÃO COMO MÉTODOS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS DO ESTADO DE GOIÁS

A segurança no trânsito está intimamente relacionada com o trinômio "Engenharia, Fiscalização e Educação", que bem sintetiza os seus componentes, sem os quais, o trânsito seria violento e desordenado. O diagrama a seguir representa esse trinômio:



Aparentemente simples, cada uma dessas partes merecem estudos aprofundados. Porquanto, a ausência de uma, implica no comprometimento do conjunto, conforme nos mostra empiricamente a experiência.

Na prevenção de acidentes, devemos atuar com medidas sobre o homem, o veículo e a via, os elementos básicos do trânsito. Para que possamos atingir esse objetivo, prevenção, é necessário o desenvolvimento de ações inter-relacionadas ao trinômio que hora aca

bamos de apresentar.

2.1 - Engenharia

O campo da Engenharia, mormente a de tráfego, é de fundamental importância para se dirigir com segurança no trânsito. Engenheiros, planejadores, administradores e muitos outros técnicos projetam e implantam, nas vias públicas, dispositivos de segurança do trânsito; criam normas e regras desta segurança; aperfeiçoam a mecânica, a estabilidade dos veículos, a resistência a choques e capotagens, os freios, etc., para permitir aos usuários a maior segurança possível.

Assim, à engenharia compete basicamente, adequar as vias públicas e a sinalização às necessidades do trânsito de pessoas e de veículos, de forma coerente com a legislação. Falhas de engenharia induzem, muitas vezes, os motoristas ao cometimento de infrações e, por extensão, levam aos acidentes.

É importante que o policial-militar rodoviário conheça os aspectos da engenharia de tráfego, pois lhe serão muito úteis para prevenir acidentes na rodovia, e ajudarão a identificar e interpretar os problemas de trânsito, os pontos negros, cujas soluções muitas vezes, são simples questões de engenharia, que talvez o órgão rodoviário do Estado desconheça.

2.2 - Educação

Educar para prevenir é um conceito básico para o problema acidentes. E essa educação envolverá tanto o pedestre como o motorista, mas em especial, deve ser cuidada a educação da infância e da juventude. No mundo moderno, têm os pais, os mestres, além dos

múltiplos encargos que lhes são confiados, a obrigação de orientar e educar a criança para um dos novos problemas da atualidade: "A segurança no trânsito".

De nada vale, todavia, a educação sem um sistema racional de trabalho, visando colher frutos para o futuro e aliciar novos elementos para dinamização das campanhas educativas de trânsito. Como já se faz em alguns países, o ensino sobre regras e preceitos de segurança de trânsito deve ser obrigatório nas escolas de todos os níveis, visando por derradeiro a cúpula do sistema educacional, no caso as universidades.

A educação de trânsito, por outro lado, deve ser não só aquela derivada do ensino, mas também a educação compreendida no plano da vida em sociedade. Portanto, devem ser ministradas, em conjunto com o ensino de regras técnicas e de prudência, regras de boas maneiras para motoristas e pedestres, uma vez que educação para o trânsito implica também princípios morais e até religiosos.

A Polícia Militar através de suas unidades específicas em policiamento de trânsito, com o apoio das demais, poderá contribuir decisivamente para a prevenção e conseqüente redução do alto índice de acidentes de trânsito, desenvolvendo projeto semelhante ao que vem sendo aplicado, desde de 1985, na cidade de Maringá-PR, pela Polícia Militar daquele Estado, que criou um projeto permanente de educação de trânsito, junto as escolas públicas de 1º grau, como forma de complementar o policiamento ostensivo que executa no trânsito daquele município. Inicialmente, o projeto foi executado por uma equipe de policiais femininos, e hoje é, merecidamente, reconhecido por grande parte da população como sendo responsável pela redução dos acidentes de trânsito, principalmente no que tange aos atropelamentos de crianças na porta das escolas, que antes do

projeto, eram muito elevados.

3. Fiscalização de Trânsito

3.1 - Generalidades

Conforme se depreende, a atuação da Polícia Militar no trinômio apresentado, vai se evidenciar de modo prioritário na fiscalização, muito embora participamos em campanhas educativas de trânsito e, mesmo em apoio à engenharia de tráfego.

"Policar significa, vigiar, zelar ou reprimir, para o cumprimento da lei."¹

"Fiscalização é a função de vigilância e inspeção pela qual as autoridades de trânsito e seus agentes verificam, constataam e comprovam se a legislação de trânsito em vigor está sendo fielmente cumprida."²

O CONTRAN, na decisão nº 27/73, definiu sabiamente o policiamento de trânsito como a "Função exercida pelas autoridades de trânsito e seus agentes no sentido de prevenir, reprimir e fiscalizar atos relacionados com a segurança de trânsito, praticados de forma direta ou indireta, por pessoas de direito público ou privado que utilizam as vias abertas à circulação pública, bem como orientá-las no sentido de manter a ordem, a disciplina, a organização e evitando acidentes."

O texto constitucional em seu art. 144, inciso IV, § 5º,

1. DENATRAN, Segurança de Trânsito, Brasília, 1984.

2. CONTRAN, Ofício Circular nº 10/73

assim define as atribuições da Polícia Militar, "As Polícias Militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública". Evidenciando, destarte a sua competência e exclusividade para a realização do policiamento ostensivo, onde encontramos o policiamento de trânsito urbano e rodoviário.

Analisando os dispositivos legais e doutrinários fica claro que a Polícia Militar é a responsável pelas ações que objetivam inibir e impedir o descumprimento das leis e normas de segurança do trânsito viário do Estado.

Através de constantes fiscalizações, vamos fazer aos poucos a comunidade sentir a presença benéfica do policiamento ostensivo, atendendo, o caráter preventivo da Polícia Militar. Ressaltamos que a intensidade da ação fiscalizatória será inversamente proporcional ao grau de educação da comunidade para o cumprimento das normas de segurança, dentro de uma atitude preventiva. Quando o grau de respeito às normas, é muito pequeno, aumenta a responsabilidade da Polícia Militar, com conseqüente intensificação do policiamento, objetivando disciplinar o comportamento do usuário (motorista e pedestre) pelo respeito à ação policial.

Fiscalizar não é apenas fazer ato de simples presença física na pista de uma rodovia, ou menos ainda, o de limitar-se a uma simples e displicente andança por um e outro trecho da rodovia, sem objetivos maiores ou mais definidos. Fiscalizar é, pois, revelar-se atento sempre, nas rodovias; é diligenciar no sentido de delatar arredar todas as possíveis causas de acidentes. É observar. É aconselhar. É prevenir. É exigir moderação aos mais afoitos. É sinalizar, em caso de emergência, do melhor modo possível, as falhas e defeitos existentes nesse ou naquele trecho da rodovia, isolando-os quando se faça necessário. Em verdade, o menor descuido quanto

a isso, a menor falha, a menor omissão poderão levar a um acidente e conseqüente distribuição de responsabilidades.

3.2 - Identificação de Pontos Críticos

A eficácia da fiscalização do trânsito rodoviário perante o público externo, começa a partir de uma análise dos dados estatísticos dos acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias e das inspeções realizadas diariamente, in loco, pelo próprio policial militar de serviço, onde ele vai buscar localizar os pontos críticos (pontos negros), e possíveis causadores de acidentes, tais como: realizar inspeções nas "cabeças de pontes" para verificar a existência de rachaduras, especialmente nos períodos chuvosos; retiradas indevidas de grama dos aterros, que pode ocasionar deslizamentos de terras; uso indevido da rodovia por máquinas agrícolas de grande porte; animais vagando pela pista de rolamento; trechos que estão mais esburacados e os que não possuem acostamento, necessitando de sinalização; depedração da sinalização e obras de arte, etc. Diagnosticado os pontos negros, suas causas e seus elementos causadores, passamos a buscar soluções, tais como: de engenharia, de educação ou de fiscalização.

3.3 - Técnica de Fiscalização

O princípio da inquietação utilizada nas ações de guerrilha, é uma das melhores técnicas de fiscalização do trânsito rodoviário. Através da realização de ações em vários trechos da rodovia, aparecendo aqui, aparecendo acolá, enfim, aparecendo e desaparecendo. Para isso, basta estacionar a viatura em um ponto estratégico, visível, que os próprios usuários se encarregarão de multiplicar o policiamento existente, pois costumeiramente ao perceberem a presença da polícia num trecho da rodovia, começam a sinalizar uns para os outros, por gestos e sinais de luz, avisando da

presença do policiamento, gerando, destarte, a inquietação e a sensação da existência multiplicada do policiamento e probabilidade de ser fiscalizado.

Contudo, a vigilância do trânsito rodoviário para produzir seus efeitos no comportamento dos usuários, deverá ser desenvolvida através da perfeita combinação de observações ostensivas e observações discretas. Entendemos que a nossa missão de vigilância ao cumprimento das normas de trânsito deverá, a priori, ser ostensiva no sentido de que venhamos a evitar o cometimento de uma infração pela nossa presença. Entretanto, não podemos estar em todos os locais e a toda hora. Não sabemos onde e quando acontecerá a infração, ao passo que o infrator conta com a vantagem e certeza da nossa identificação e, somente comete a infração quando não pode ser flagrado.

Para minimizar essa situação devemos mesclar com a ostensividade a vigilância discreta, a qual produzirá no condutor a incerteza de estar sendo observado ou não, quando estiver cometendo infrações de trânsito. Evidentemente, a vigilância discreta somente trará resultados quando realizada sistematicamente e com o conhecimento do usuário de sua existência, o qual passará a preocupar-se com um possível observador discreto.

III - A IMPORTÂNCIA DA RESPONSABILIZAÇÃO DOS INFRATORES NO COMBATE AOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS DO ESTADO DE GOIÁS

"Quando o homem toma inteiramente o comando da máquina e impondo seus desvios e impulsos, produtos de sua vontade e ingeli-gência, entende possuir a faculdade de dirigir conforme o seu livre arbítrio, balizado apenas pelas condições mecânicas do en-genho. Surge então, a necessidade de intervenção do Estado, atra-vés da adoção de estatutos legais atualizados visando estabele-cer normas ao uso do automóvel, refreando o ímpeto do condutor nos limites impostos pela proteção à segurança viária e aos bens jurídicos do cidadão. O direito concretiza, assim, a finalidade precípua de condicionar a vontade do homem a evitar os riscos produzidos pela transformação do veículo em instrumento de agres-são." (Octávio César Valeixo, Juiz de Direito da 1ª Vara de Delí-tos de Trânsito, Curitiba-PR).

As estatísticas têm nos mostrado que 85% dos acidentes de trânsito nas rodovias ocorreram por falha humana e 15% por defi-ciência da rodovia e do veículo. Portanto, podemos afirmar que na origem de quase totalidade dos acidentes de trânsito existe uma infração decorrente do desrespeito as regras e normas de segurança.

Depreende que se houver uma diminuição das infrações de trânsito em determinada rodovia, haverá também uma diminuição dos números e da gravidade dos acidentes de trânsito.

Como dissemos anteriormente no II Capítulo, a responsabili-dade pela fiscalização do cumprimento das normas de segurança de trânsito é da Polícia Militar, e está inter-relacionada com a enge

nharia e grau de educação da população.

A legislação brasileira prevê punição para os imprudentes . E os atos dessa natureza, são tidos como crimes culposos, previstos no Código Penal Brasileiro, cujas penalidades estão definidas no Artigo 121, §§ 3º e 4º, nos casos em que ocorrer homicídio culposo e no artigo 129, §§ 6º e 7º, quando ocorrer apenas lesão corporal. Na prática constatamos que raríssimas são as condenações por crimes de trânsito, apesar do elevado número de processos existentes em todo país.

A omissão de socorro, é um dos crimes característicos de acidente de trânsito, previsto no Artigo 135 do Código Penal, e consiste em "deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a criança abandonada ou extraviada, ou a pessoa inválida ou ferida, ao desamparo ou em grave e iminente perigo ou não pedir nesses casos, o socorro da autoridade pública: Pena - detenção de um a seis meses, ou multa. Parágrafo Único. A pena é aumentada de metade, se da omissão resultar lesão corporal de natureza grave, e triplicada se resulta a morte."

A Lei nº 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, aos casos de acidentes de trânsito. Permitindo a autoridade ou o seu agente que primeiro tomar conhecimento do fato, autorizar, independentemente de exame do local, a imediata remoção das vítimas e dos veículos nele envolvidos, desde que estiverem no leito da via pública prejudicando o tráfego, para tanto, deverá lavrar o boletim de acidente de trânsito, e consignando o fato e as testemunhas que o presenciaram, bem como todas as demais circunstâncias necessárias ao estabelecimento da verdade.

O Código Nacional de Trânsito, Lei nº 5.108, de 21/09/66, em seu Artigo 89, Inciso XXXVI, permite ao condutor a retirada do veículo do local do acidente com ele ocorrido, do qual haja resultado vítima, sem prévia autorização da autoridade competente, desde que para prestar socorro de que esta necessite.

Entendemos, que a mera violação das regras de trânsito deverá ser considerado como ato criminoso, e como tal punível, pois o condutor que conscientemente realiza uma ultrapassagem em local proibido, por exemplo, além de estar colocando em risco sua vida, estará também tentando contra a vida alheia, portanto, passível de condenação por crime de tentativa de homicídio.

As penalidades administrativas previstas no Código Nacional de Trânsito, objetivam inibir o cometimento de infrações ou, então, uma vez infringida as normas, punir o infrator, visando primordialmente educá-lo para que não venha a reincidir.

A responsabilização do infrator é dirigida a produzir efeitos negativos nos demais usuários, para que evitem cometer infrações à regulamentação do trânsito. A aplicação dessas penalidades dependem da intensificação das ações fiscalizatórias nas rodovias pela Polícia Militar de Goiás, procurando imbutir no inconsciente do condutor o dever de cumprir as normas através do efeito negativo, que provoca, por exemplo, uma multa de excesso de velocidade.

+ É consenso que a presença do policiamento, ou a simples suspeita de sua presença na rodovia, faz com que os usuários evitem cometer infrações. Portanto é necessário que a ação do policiamento seja atuante e contínua, caracterizada pela imparcialidade, visando combater a impunidade, que nos dias atuais é uma das principais causas de acidentes de trânsito. Esta ação deverá transmi-

tir a imagem de que o infrator flagrado será responsabilizado independentemente de sua posição social, criando ao mesmo tempo, motivos negativos, os quais, fazem com que os indivíduos passem a respeitar inconscientemente as regras de segurança.

A partir deste enfoque, podemos afirmar que as ações fiscalizatórias e a conseqüente responsabilização do infrator, constituem tecnicamente na principal atividade desenvolvida pela Polícia Militar no setor de trânsito, influenciando de forma incisiva na redução do número de acidentes de trânsito em Goiás, e se constituindo em uma das melhores formas de prestar serviços a população como um todo. Por isso, a responsabilização do infrator não deve ser vista como um mero ato punitivo e sim como um importante fator preventivo de sinistros automobilísticos que tantas vidas tem ceifado.

Comumente vêem-se letreiros de publicidade, tentando conscientizar a massa, nos seguintes termos: "Dirija com Amor". Entendemos que esta frase devesse ser substituída por: "Dirija com Responsabilidade". Realmente é um caso sério a falta de responsabilidade, a falta de respeito, com que age uma grande parcela dos nossos motoristas.

Quantas vidas perdidas, quantas famílias massacradas, quantos órfãos, quanta desgraça. Tudo isso provocado por atos de irresponsabilidade, por falta de respeito com os outros e consigo mesmo, enfim, pela falta de uma avaliação, de uma meditação acerca do quanto vale uma vida humana, perante as leis do homem e de Deus.

IV - PROPOSTA DE MANUAL DE INSTRUÇÕES E NORMAS DE PROCEDIMENTOS NO ATENDIMENTO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS DO ESTADO DE GOIÁS

1. Apresentação

O importante é evitar que os acidentes aconteçam. Por isso, fizemos questão de focar nos primeiros capítulos deste trabalho a necessidade, premente, de tentar diminuir o elevado índice dos acidentes de trânsito nas rodovias goianas, através do desenvolvimento de ações conjuntas de fiscalização (preventiva e repressiva), de engenharia e de educação de trânsito.

Uma vez, tendo ocorrido o acidente, os Policiais Militares do Batalhão Rodoviário deverão estar preparados para enfrentar esta situação de emergência com profissionalismo. Pensando nesta hipótese - atendimento de acidentes e socorrimentos de acidentados - é que procuramos reunir em um só manual, os principais procedimentos que o Policial Militar deverá executar em ocorrências de acidentes de trânsito nas rodovias do Estado de Goiás, policiadas pelo BPMRV.

2. Finalidade

O presente manual visa padronizar as ações desenvolvidas pelos Policiais Militares do Batalhão Rodoviário, no atendimento de

acidentes de trânsito nas rodovias estaduais.

3. Objetivo

Devido à complexidade dos acidentes de trânsito, torna-se necessário que os policiais procurem se especializar para o desempenho das atividades. Este manual específico de acidentes de trânsito, reúne os principais procedimentos a serem executados em caso de acidentes, com o objetivo de facilitar as ações do Policial Militar e constituir fonte de consulta suplementar, para o seu aprimoramento técnico-profissional.

4. Conceituações Básicas

4.1 - Acidente de Trânsito

É todo evento danoso, envolvendo veículo(s), pessoa(s), e/ou animais na via pública.

4.2 - Trânsito

Segundo o legislador brasileiro ao tratar do RCNT, trânsito é: "utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada e estacionamento."¹

4.3 - Via Pública

Local destinado ao trânsito de veículos e pedestres, rua,

1. JUAREZ de Oliviera, Trânsito, São Paulo, 1985, p. 114

avenida, estrada, logradouro, caminho ou passagem aberta ao trânsito.

4.4 - Fiscalização

É a função de vigilância e inspeção pela qual a autoridade de trânsito e seus agentes verificam, constatam e comprovam se a legislação de trânsito em vigor está sendo fielmente cumprida. (Ofício Circular nº 10/73 - CONTRAN).

4.5 - Rodovias

São vias rurais que dispõem de todos os meios necessários à segurança do trânsito de veículos automotores.

4.6 - Pista de Rolamento

É a parte da via destinada ao deslocamento de veículos.

4.7 - Patrulhar

É exercer atividade móvel de observação, de fiscalização, de proteção, de reconhecimento, ou, mesmo, do emprego de força.

4.8 - Ocorrência Policial-Militar

É todo fato que exige intervenção Policial-Militar, por intermédio de ações de operações.

4.9 - Ação Policial-Militar

É o desempenho isolado de fração elementar ou constituída

com autonomia para cumprir missões rotineiras.

4.10 - Autoridade de Trânsito

Entende-se por autoridade de trânsito, o dirigente máximo de órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

No âmbito da PMGO, são os detentores de cargos responsáveis pelo planejamento e execução do policiamento ostensivo de trânsito (Cmt Geral, CPM, Cmt de Fração PM, conforme § 3º do art. 10 do Decreto nº 88.777/83). No âmbito da Polícia Judiciária, são os Delegados de Polícia em geral, exceto na capital, que são somente os Delegados da Delegacia de Acidentes de Trânsito, que têm o poder de presidir as investigações aos casos de delitos de trânsito. No âmbito administrativo, são as autoridades do DETRAN, os Prefeitos Municipais e Diretor do DER-GO.

4.11 - Agente da Autoridade de Trânsito

É o funcionário público que tem a seu cargo os serviços de fiscalização e policiamento, sob comando ou chefia de uma autoridade de trânsito.

5. Classificação dos Acidentes

5.1 - Quanto às consequências

5.1.1 - Acidente Simples: Acidente sem vítimas ou apenas danos, mas de pequena monta.

5.1.2 - Acidente Grave: Acidente de que resulte vítimas ou apenas

danos, mas de grande monta ou ainda aquele em que há indícios de ilícito penal, tais como contravenções penais (dirigir embriagado ou sem habilitação) ou crimes (roubo, dano doloso).

5.2 - Quanto a Natureza

5.2.1 - Abalroamento

Acidente em que um veículo em movimento sofre o impacto de outro veículo também em movimento, lateral ou transversalmente.

5.2.1.a - Lateral

Quando os veículos transitam na mesma direção, podendo ser no mesmo sentido ou em sentido contrário.

5.2.1.b - Transversal

Quando os veículos transitam em sentido que se cruzam, ortogonal ou obliquamente.

5.2.2 - Colisão

Acidente em que há impacto entre veículos em movimentos. Pode ser frontal ou traseira.

5.2.2.a - Frontal

Quando os veículos transitam em sentido opostos.

5.2.2.b - Traseira

Quando os veículos transitam no mesmo sentido (ou excepcionalmente em sentidos contrários, mas em marcha à ré).

5.2.3 - Choque

Acidente em que se caracteriza pelo impacto de um veículo contra quaisquer obstáculos físicos, tais como postes, árvores, muros, barrancos ou mesmo outro veículo parado ou estacionado.

5.2.4 - Capotamento

Acidente em que o veículo gira em torno de si mesmo em qualquer sentido, chegando a tocar no solo, imobilizando-se em qualquer posição.

5.2.5 - Tombamento

Acidente em que o veículo tomba sobre uma de suas laterais, imobilizando-se.

5.2.6 - Atropelamento

Acidente em que um veículo em movimento causa lesões em pessoa(s) (pedestre(s)) e/ou animais.

5.2.7 - Outros

São os demais tipos de acidentes que não foram aqui definidos e que, por isso, necessitam ser bem esclarecidos, tais como soterramento, quedas (em barrancos ou obras de arte), submersão, incêndio, explosão, etc.

5.3 - Acidentes Complexos

Embora não classificados quanto à natureza resta ainda aqueles que ocorrem inicialmente ^{de} um tipo, mas são imediatamente seguidos de um ou mais tipos, como por exemplo colisão traseira seguida de capotamento, choque, incêndio, ou queda, etc. Nestes casos marca-se um "x" em todos os tipos que ocorreram, na descrição.

6. Causas dos Acidentes

Como causas dos acidentes podemos considerar as três fundamentais que compõem o trinômio "veículo - via - homem".

6.1 - Veículos

A causa do acidente está diretamente relacionada ao veículo, devido ao seu estado de conservação (pneus, freios, direção, rodas, limpadores de pára-brisas, iluminação, etc.) ou ao acondicionamento da carga. Neste aspecto, a causa está no veículo, embora o responsável direto seja o homem, exceto nos casos fortuitos.

6.2 - Vias e Meio

Em alguns casos a causa do acidente pode ser a própria via, tais como pista derrapante, esburacada, curvas com sub-elevação (sem compensação), falta ou deficiência de sinalização, etc. O meio está relacionado aos fenômenos atmosféricos, chuva, neblina, cerração, etc.

6.3 - O Homem

Na grande maioria dos casos, a culpa do acidente está no

próprio homem, seja como condutor, como pedestre ou até mesmo como passageiro de um veículo, pela sua imprudência, negligência e imperícia.

7. Fatores Adversos mais Frequentes

7.1 - Sinalização

Quando, por qualquer circunstância, a sinalização não se apresentar de forma correta ou suficiente ou, ainda, não atender as condições essenciais, o PM deve, inicialmente, suprir a deficiência por meio de gestos, sons, sinalização de emergência ou de fortuna e solicitar, com a possível urgência as providências cabíveis ao órgão competente.

7.2 - Obras

Qualquer obra que se realize sobre a pista, ou acostamento, que interfira na fluidez ou segurança do trânsito deve merecer atenção constante do PM Rodoviário, principalmente quanto à sinalização.

7.3 - Cargas na Pista

Em sendo identificado o veículo que causou o derramamento, deve ser solicitado ao condutor que sinalize ou remova a carga, adotando-se as providências previstas no Art. 90, §§ 1º, 2º e 3º do Código Nacional de Trânsito.

Tratando-se de carga cujo derramamento torne a pista escorregadia, o PM deve sinalizá-la desviando o trânsito de veículos no local, e providenciar ou solicitar ao órgão responsável a lavagem

ou a cobertura da pista por terra ou areia. Caso a carga derramada seja combustível, deve ser proibida a circulação de veículos e pessoas no local, pois qualquer fagulha de fósforo, ponta de cigarro ou faísca de motor poderá ocasionar incêndio. A lavagem da pista deve ser providenciada com a máxima urgência, solicitando o apoio do Corpo de Bombeiros Militar.

Tratando-se de carga que constitua obstáculo físico, contra o qual os veículos possam chocar-se e sofrer danos, o PM deve sinalizar, alertando os usuários e providenciar ou solicitar a remoção do obstáculo.

7.4 - Saliências na Pista

Quando a pista apresentar saliências ou reentrâncias, o PM deve sinalizar as que representam riscos à segurança, orientar o trânsito, de forma a disciplinar as correntes, acelerando as que se retardam pelas deficiências da pista, e solicitar os reparos necessários ao DER-GO.

7.5 - Veículos Quebrados

Ao constatar a presença de veículo quebrado sobre a pista, o PM providenciará, sempre que possível, sua remoção para o acostamento. Na impossibilidade de removê-lo, deve sinalizar o local.

7.6 - Queda de Fios

Quando houver queda de fios elétricos, principalmente de alta tensão, sobre a pista, o PM deve isolar a área, retendo as correntes de trânsito, evitando o acesso de pessoas e veículos, e solicitar o comparecimento do órgão ou instituição responsável pa-

ra sanar a irregularidade.

7.7 - Queda de Árvores

Nos casos de queda de árvore ou de seus galhos sobre a pista, o PM deve sinalizar, orientar o trânsito e providenciar ou solicitar ao órgão responsável para que efetue a remoção.

7.8 - Animais na Pista

Os animais mortos, que estiverem sobre a pista, devem ser removidos para o acostamento ou, na impossibilidade, sinalizar o local, solicitando ao órgão responsável que proceda a sua remoção. Tratando-se de animais vivos, principalmente de grande porte, o PM deve procurar afastá-lo da pista ou apreendê-lo se tiver condições para fazê-lo (caminhão do tipo gaiola).

7.9 - Lama na Pista

Ao constatar a existência de lama sobre a pista, o PM deve sinalizar o local, orientando o trânsito, desviando os veículos ou fazendo-os circular em velocidade reduzida, bem como solicitar o apoio do corpo de bombeiros para a lavagem da pista.

8. Testemunhas

A seleção das pessoas a serem arroladas como testemunhas é uma tarefa fundamental, pois dela depende, não raras vezes, a justiça, para o esclarecimento da verdade, inclusive acerca de acusações de parcialidade ou de erro imputadas aos PM, quando então o testemunho de pessoas idôneas, poderão influir decisivamente para a absolvição dos inocentes e condenação dos culpados.

Toda pessoa poderá ser testemunha (Art. 202 do CPP), incluindo-se aí os menores de idade e deficientes mentais.

O PM Rodoviário ao arrolar as testemunhas, sempre que possível, deve observar:

- Anotar nome, endereço (residencial e do local de trabalho), confrontando com documento de identidade, do qual deve ser anotado o número, a idade e o sexo.

- Na total ausência de testemunhas que tenham maioridade penal e civil, lançar mão inclusive de menores que por acaso tenham presenciado a ocorrência, no todo ou em parte. Evitar arrolar como testemunha os próprios PM ou outros policiais envolvidos no atendimento ou no acidente, pela dúvida que suscitam em virtude do relacionamento profissional.

- O melhor momento para começar a selecionar as testemunhas é logo após a chegada ao local depois de tomar as medidas de emergência, observando entre os presentes aqueles que comentam como se deu o acidente. Essa técnica, também pode ser usada para dispersar os curiosos do local.

9. Responsabilidade e Obrigação de Atendimento de Acidente de Trânsito

9.1 - Conhecimento do Fato

O PM Rodoviário, após tomar conhecimento da ocorrência de um acidente de trânsito ocorrido ao longo das rodovias sob jurisdição do DER-GO, por qualquer meio, dentro da sua área de serviço ou

fora dela, fardado ou à paisana, de serviço ou de folga, deve tomar as providências que o caso exige, observando o seguinte:

- Quando o fardado e de serviço, dentro da área de sua OPM atender a ocorrência até o final, solicitando auxílio sempre que julgar necessário.

- Quando à paisana, de folga ou fora de sua área de serviço, tomar as providências imediatas (definidas no nº9.2 deste item) e solicitar a presença do PM de serviço na área.

- O comparecimento ao local da ocorrência é obrigatório e imediato, no menor lapso de tempo possível, prevalecendo sobre qualquer outra atividade, exceto quando se tratar de acidente sem vítima em que as partes tenham retirado os veículos do local, dirigindo-se ao Posto Rodoviário ou viatura, para dar conhecimento do acidente ao PM. Neste caso o BAT deve ser elaborado, com base nas declarações das partes, devendo o PM comparecer ao local em que ocorreu o acidente toda vez que julgar necessário para esclarecimento de alguma controvérsia ou ponto obscuro.

- O não-comparecimento do PM ao local, imediatamente após tomar conhecimento, pode agravar a ocorrência, cabendo-lhe toda responsabilidade pelo retardamento ou omissão do seu atendimento e pelas consequências originadas do seu ato.

- Em princípio, o PM de serviço que primeiro chegar ao local do acidente é o responsável pelo seu completo atendimento, sendo auxiliado pelos demais PM presentes de igual ou inferior graduação, sendo certo que o comando e coordenação das atividades caberá sempre ao de maior posto ou graduação presente.

9.2 - Procedimentos Imediatos do PM Rodoviário no Local de Acidente de Trânsito

9.2.1 - Sinalização do Local

Esta providência deve prevalecer sobre as demais quando o local, pelas suas características (curvas, lombada) e condições físicas reinantes (chuva, neblina, noite), possa levar à ocorrência de novos acidentes, devendo, quando possível, e contando com o apoio de outros PM ou particulares, ser realizada simultaneamente com o socorro às vítimas.

Para sinalizar o local devem ser usados todos os meios disponíveis próprios para a sinalização (triângulos, refletores de uso obrigatório nos veículos e cones) e de fortuna (galhos de árvore, latas de óleo e estopa em fogo) e tudo o mais que sirva para alertar os demais usuários da existência de perigo. A viatura com luz intermitente ligada, deve ser usada como meio auxiliar da sinalização e não como a própria sinalização.

É de fundamental importância que a sinalização seja bem colocada e em quantidade suficiente para impedir a ocorrência de novos acidentes e, insentando o PM de possíveis responsabilidades, atentando sempre para a presença de óleo ou inflamáveis sobre a pista, caso em que solicitará, se necessário, o apoio do Corpo de Bombeiros.

A iluminação noturna do acidente além de reforçar o alerta quanto a existência de obstáculo na pista, possibilita também o melhor desempenho da equipe de socorro e da atividade policial. A iluminação de emergência poderá ser feita com os focos dos faróis da viatura voltados para o acidente, de uma posição afastada do

evento, bem como poderão ser utilizados outros veículos em apoio a iluminação noturna, como ambulâncias e veículos particulares, conforme Figuras 1 e 2 a seguir.

Fig. 1 - Iluminação de Emergência

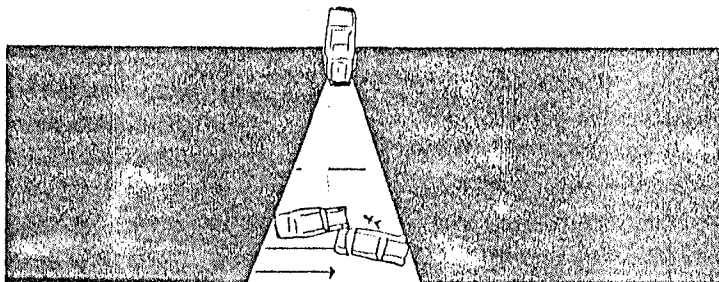
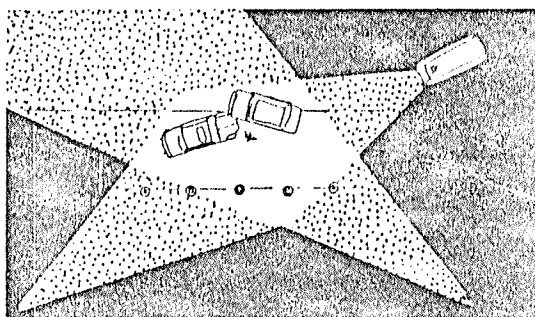


Fig. 2 - Iluminação Noturna em Local de Acidente de Trânsito



A viatura policial, no atendimento de acidentes de trânsito, deverá vir no sentido da mão de direção da pista obstruída e a distância de 100 m nas estradas e 150 m nas auto-estradas do ponto obstruído, o PM colocará o triângulo de segurança e, a partir dele, os cones, fazendo-o com atenção e de frente para os veículos que se aproximam. A viatura deverá ser estacionada em um ponto estratégico e utilizada como meio auxiliar de sinalização. Fig. 3.

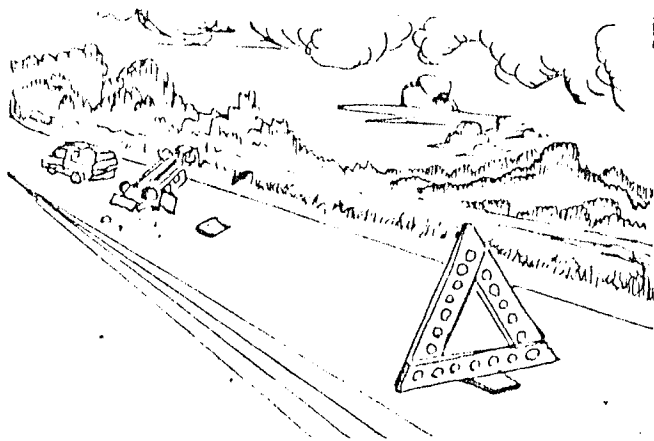
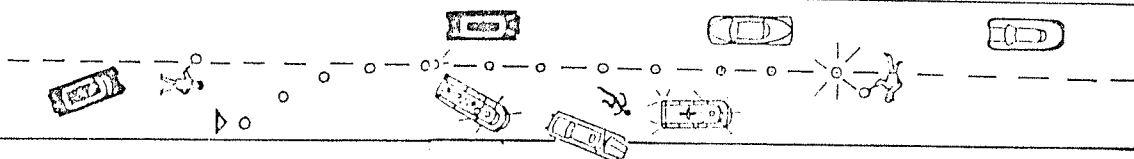


Fig. 3 - Sinalização e posição das Viaturas de Socorro no Local de Acidente



9.2.2 - Verificação da Existência de Vítimas e os Primeiros Socorros de Urgência

A verificação da existência de vítimas é uma providência que deve ser simultânea com a da sinalização, e em determinados acidentes é prioritária. Para tanto, quando o PM estiver sozinho, a execução vai depender da colaboração de terceiros. Devendo o PM agir com energia, serena e educadamente, compelindo os usuários a prestarem sua colaboração, com base nos deveres expressos no Art. 83, incisos XV e XVI do CNT, alertando-os para as penalidades previstas no Artigo 195, do Código Penal, por crime de omissão de socorro, no caso de se recusarem a socorrer as vítimas.

O PM Rodoviário deve solicitar, quando possível, a presença de pessoa especializada - médicos, enfermeiros, bombeiros - e ambulância, para remoção e socorro dessas vítimas, permanecendo no local do acidente, onde sua presença é imprescindível, e onde não existem e não podem ser acionados esses meios, deverá o PM valer-se dos conhecimentos de socorros de urgência e dos meios disponíveis como viaturas da PM ou veículos particulares para prestar so-

corro às vítimas, tomando sempre às seguintes cautelas para não agravar os ferimentos:

9.2.2.a - Verificar as condições gerais do acidentado: sua posição dentro ou fora do veículo; se está livre ou preso as ferragens e se está consciente. O estado de choque se caracteriza por queda de temperatura, palidez, suor e pelo pulso elevado (antes do choque total) ou ausência de pulso. Neste caso, o PM deve manter a vítima deitada em posição confortável, protegida do frio. Mas não aquecida, com as pernas elevadas para facilitar a oxigenação do Cérebro. (Fig. 4, Anexo IV).

9.2.2.b - Procurar atender, em primeiro lugar, os feridos mais graves, que estiverem inconscientes. Eles podem estar com dificuldades de respiração, correndo maior risco de vida. Um pequeno espelho colocado próximo ao nariz da vítima, ficará embaçado se ele estiver respirando. (Fig. 5, Anexo IV).

9.2.2.c - Com extremo cuidado, remover o ferido de dentro do carro, deitando-o no chão, retirando sapatos, cinto, gravata e roupas que possam dificultar sua respiração. Se estiver preso procurar afastar bem as ferragens, antes de movimentar o corpo. (Fig. 6, Anexo IV).

9.2.2.d - Em indivíduos conscientes e com dificuldades respiratórias, devido à paralização dos músculos da buco faringe, a língua tende a cair para trás (enrola-se na boca), obstruindo as vias aéreas superiores e tornando a respiração difícil e ruidosa. Mantenha a vítima de costas e procure estender a região cervical, fazendo a tração da mandíbula contra o maxilar superior (force o queixo para trás, como se estivesse levantado a cabeça) para ajudar a

manter a língua em sua posição normal. (Fig. 7, Anexo IV).

9.2.2.e - Com a ponta dos dedos ou com o auxílio de um pano limpo ou lenço, retire detritos, restos de comida ou secreções que estejam obstruindo as vias aéreas superiores e dificultando a respiração. (Fig. 8, Anexo IV).

9.2.2.f - No acidentado inconsciente procure evitar que vomite e aspire o conteúdo gástrico. Gire sua cabeça para um dos lados, mantendo-o de bruços, se não houver suspeita de lesão da coluna. (Fig. 9, Anexo IV).

9.2.2.g - Nas vítimas com dificuldades respiratórias, ministra-se oxigênio através da respiração boca a boca, para isso, mantenha a cabeça da vítima inclinada para trás, feche suas narinas com os dedos para que o ar não escape. Respire fundo, coloque sua boca sobre a da vítima, segurando seu queixo com a outra mão, sobre com delicadeza e veja se o peito se ergue. Espere que se esvazie e repita a operação a cada 4 ou 5 segundos, até que a vítima comece a respirar espontaneamente. No outro método de respiração artificial, sobre pelo nariz (quando há fraturas na mandíbula, que impeça a abertura da boca). O tempo de aplicação é o mesmo. (Fig. 10, Anexo IV).

9.2.2.h - Nas paradas cardíacas, atender a vítima numa superfície rígida, mantendo um ritmo respiratório de 16 a 20 movimentos por minuto. A massagem cardíaca não é a melhor indicação nos acidentes de trânsito, já que a vítima pode ter fraturas de costela, lesão pulmonar ou cardíaca. Nesse caso é preferível a respiração boca a boca.

9.2.2.i - Para realizar a massagem cardíaca, mantenha a vítima de

tada de costas, ponha a mão sobre a caixa torácica, logo acima do ponto de encontro das costelas; a seguir, com a outra mão sobre a primeira pressione com força. Se dispuser de um auxiliar, você poderá praticar a massagem cardíaca a um ritmo de 50 a 90 movimentos. Para cada 4 ou 5 massagens, o auxiliar deve fazer duas a três manobras respiratórias, alternando-as sucessivamente, até que o coração se recupere. Se não houver ajudante, você mesmo terá que praticar a massagem cardíaca externa e respiração artificial simultaneamente, num ritmo de dez massagens cardíacas para duas respiratórias. Pois o sangue não oxigenado vai causar lesões no sistema nervoso central. (Fig. 11, Anexo IV).

9.,2.2. j - **A hemorragia externa** pode ser contida por compressão digital do vaso que está sangrando, ou com um torniquete, quando se tratar de extremidades livres como os membros. No caso dos torniquetes, se um for insuficiente, aplique outro abaixo do ferimento. Os torniquetes podem ser feitos com tiras de borracha, couro, tecido etc., menos com fios finos, que cortariam a vítima. Afrouxe o torniquete a cada 10 ou 15 minutos, para recirculação do sangue. Repita a manobra até chegar ao hospital ou até a cessação espontânea do sangramento.

9.2.2.1 - **Em caso de fratura**, imobilize, no próprio local do acidente o membro atingido. Utilize ripas de madeira, esparadrapo, até mesmo jornais bem enrolados ou dobrados até ficarem rígidos, isso na falta de talas apropriadas. Proteger as feridas expostas com um pano limpo. (Fig. 12, Anexo IV).

9.2.2.m - **Se há suspeita de fratura ou luxação da coluna vertebral**, estenda a vítima no lugar do acidente, evitando manobras, para que as vertebrae, porventura fraturadas, não se desloquem para trás,

comprimindo e contundindo a medula. (Fig. 13, anexo IV).

9.2.2.n - Transporte o ferido em maca, evitando excessos de movimentos. Não carregue o ferido nos braços, mesmo não dispondo de macas. Em casos extremos, você poderá levá-lo com relativa segurança se tiver o auxílio de mais duas pessoas, com cada uma pegando firme, em três pontos distintos: cabeça (ombros), bacia e pernas, procurando mantê-lo totalmente na horizontal. Se estiver sozinho, role-o com cuidado sobre uma tábua e transporte para o hospital num carro grande, de preferência numa camioneta. Não use veículo que não seja apropriado, é preferível perder alguns minutos a espera da ambulância. Se o problema for apenas respiratório, o melhor é transportá-la sentada. (Fig. 14, Anexo IV).

9.2.2.o - Em caso de incêndio, tente abafar as chamas da roupa da vítima com cobertor, casaço, desde que não sejam feitos de material de fácil combustão. Pode-se usar areia ou terra, o perigo de contaminação nesse caso é preferível ao risco de morte por queimadura. (fig. 15, Anexo IV).

9.2.2.p - Sempre que as vítimas forem socorridas em veículos particulares, o PM deve orientar o condutor para qual hospital devem ser coduzidas, que deverá ser o mais próximo ou o mais aparelhado. Devendo anotar a placa e o município do veículo transportador, para posterior identificação quando necessário e para não perder tempo anotando os dados do usuário que se prontificou a prestar socorro.

9.3 - Marcação

Nos casos de remoção de veículos e/ou cadáveres do leito da via pública, o PM Rodoviário deverá marcar a posição de repouso

final dos veículos e vítimas para depois proceder a retirada dos mesmos. Esta marcação é feita com giz de cera ou outro material adequado (pedra para riscar, tinta, fita adesiva), com a finalidade de liberar rapidamente o local, bem como permitir ao PM a pronta reconstrução do acidente no croqui e fazer as amarrações necessárias. Deve-se marcar os seguintes pontos: Ponto de impacto; Ponto de repouso final; Indícios e quaisquer vestígios decorrentes do acidente (sangue, cabelos ou partes do corpo humano, fragmentos de vidros, pintura e sinais de frenagem) e local de repouso da vítima.

Após realizar as marcações, o PM deve antes de liberar a pista, providenciar a limpeza da mesma e sempre que preciso for, so licitar auxílio do Corpo de Bombeiros.

9.4 - Remoção dos Cadáveres e/ou Veículos Acidentados do Leito da Pista

9.4.1 - Em Caso de Acidente sem Vítima

Remover imediatamente das faixas de rolamento os veículos envolvidos, após observar a posição de repouso dos veículos. Caso a remoção seja demorada, sinalizar bem o local.

9.4.2 - Em Caso de Acidentes com Vítimas

Quando os veículos e/ou cadáveres estiverem no leito da via prejudicando o trânsito ou colocando em risco a segurança, o PM deverá, amparado pela Lei Federal nº 5.970, de 11/12/73, efetuar as remoções dos veículos e/ou cadáveres para local próximo e seguro. Antes, porém fazer as marcações das posições que os veícu-

los ficaram após o acidente, para poder indicar no croqui, fazendo sempre que possível, as amarrações e um rascunho das posições de repouso.

Quando os veículos e/ou cadáveres ficarem em local que não prejudiquem a livre circulação e a segurança do trânsito, ou onde haja possibilidade da implantação de desvio, os mesmos não devem ser removidos antes da autorização da autoridade policial, cujo local deve estar preservado para que esta possa realizar o levantamento pericial.

9.5 - Acidente Envolvendo Viatura da PMGO

Se o acidente for sem vítimas, aciona-se o Oficial de Dia. Caso o particular seja o culpado e deseje assumir os danos causados ao Estado, providencia-se o termo de responsabilidade, preenche-se o BAT, aciona-se a Polícia Técnica e liberam-se os veículos. Se o acidente for com vítimas, o PM Rodoviário deve tomar além das medidas acima, mais as providências contidas em 9.4.2.

9.6 - Acidente Envolvendo Veículos Oficiais em Geral

Se o acidente for sem vítimas, registra-se o fato no BAT e libera-se o local após a presença da Polícia Técnica. Se houver vítimas, proceder conforme 9.4.2.

9.7 - Fluidez do Trânsito

Após as providências mais urgentes é necessário que o PM faça fluir o trânsito, evitando congestionamento e, quando este ocorrer, a sua retaguarda deve ser objeto de sinalização, de preferência com a presença de um PM com viatura, o qual deve acompanhar

sua flutuação.

Não permitir, em momento algum, a aglomeração de curiosos, pois além de prejudicarem a atividade policial no local, facilitam o extravio ou furto de objetos.

Sempre que necessário, desviar o trânsito para outras vias que estejam livres, sendo que para esta providência, o PM deve conhecer muito bem a área e as vias que possibilitem fazer um desvio racional. O desvio do trânsito será necessário quando a via estiver totalmente bloqueada ou acidente com veículo que esteja transportando carga com produtos considerados perigosos, como inflamáveis, tóxicos, explosivos e radioativos.

9.8 - Produtos Perigosos

Em acidentes envolvendo veículo identificado a distância com um dos rótulos da simbologia de produtos perigosos, o Policial Militar deverá se aproximar do local com a direção do vento pelas costas; retirar as pessoas do local do acidente; evitar inalar gases, fumaça ou vapores, usando, quando possível um pano umedecido para minimizar os efeitos daquelas substâncias; não pisar, nem tocar em qualquer produto derramado, exceto no socorro à vítimas ; certificar-se quanto a espécie de produto que está sendo transportado, procurando localizar no interior do veículo a ficha de emergência que contém as instruções sobre precauções a serem tomadas em caso de acidente; deve-se proibir a aglomeração de pessoas no local, e dependendo da gravidade, solicitar a presença do Corpo de Bombeiros (para extinguir incêndios, cortar metais, lavagem da pista, etc.), do órgão rodoviário para as providências de engenharia, da defesa civil, sempre que houver o risco de poluição ambiental e necessidade de evacuação da população da área atingida, da própria transportadora e de outros órgãos conforme a necessidade.

9.9 - Sequência de Procedimentos que o PM Deve Tomar em Local de Acidente de Trânsito

9.9.1 - Acidente sem Vítima

9.9.1.a - Sinalização do Local (Proceder conforme em 9.2.1)

9.9.1.b - **Tomar medidas para evitar a extensão do acidente, como:** desligar cabos de bateria, bloquear vazamento do tanque de combustível, solicitar apoio em caso de fios de energia elétrica caídos sobre a pista e isolar o local do acidente.

9.9.1.c - **Solicitar a perícia técnica**, somente quando envolver veículo oficial.

9.9.1.d - **Marcação**, somente quando for necessário empregar a Lei nº 5.970, em virtude dos veículos acidentados estarem atrapalhando o trânsito. (Proceder conforme em 9.3).

9.9.1.e - **Limpeza da pista**, será procedida sempre que do acidente resultar derramamentos de derivados de petróleo e outros tipos de materiais.

9.9.1.f - **Liberação do local e dos veículos** - a pista será liberada à circulação após serem tomadas as medidas anteriores. Quanto aos veículos, somente serão liberados se não for constatada nenhuma irregularidade, caso contrário, serão retidos e/ou apreendidos.

9.9.1.g - **Preenchimento do Boletim de Acidente de Trânsito**

9.9.2 - Acidente de Trânsito com Vítima**9.9.2.a - Sinalização do Local**

(conforme prescrito em 9.2.1)

9.9.2.b - Socorrer as Vítimas

(Conforme prescrito em 9.2.2.)

9.9.2.c - Evitar a extensão do Acidente

(conforme prescrito em 9.9.1.b)

- **Solicitar a perícia técnica**, ou quando for necessário ,
fazer a **marcação** conforme prescrito em 9.9.1.d e 9.4.2.)

- **Limpeza da Pista**

(conforme prescrito em 9.3)

- **Liberar o local e os veículos**

(conforme prescrito em 9.9.1.f)

- **Preencher o Boletim de Acidente de Trânsito**

9.9.3 - Acidente de Trânsito com Vítima Fatal**9.9.3.a - Sinalização do Local****9.9.3.b - Evitar a Extensão do Acidente****9.9.3.c - Solicitar a Perícia Técnica (IML)**

Nesse caso o PM deve preservar o local até a sua chegada.
Porém quando os veículos e/ou cadáveres estiverem inter-
ferindo no trânsito, proceder conforme prescrito em
9.4.2. e 9.9.1.d.

9.9.3.d - Limpeza da Pista

9.9.3.e - Liberação do Local e dos Veículos

9.9.3.f.- Objetos Encontrados Pertencentes as Vítimas.

(Proceder conforme prescrito em 12.7)

9.9.3.g - Preencher o Boletim de Acidente de Trânsito

10. Amarração de Veículos e Vestígios a Pontos Fixos

A necessidade de se medir veículos e vestígios "amarrando-os" a pontos fixos do terreno é para apresentar melhores provas materiais relativas ao acidente, bem como possibilitar sua reconstituição objetiva quando necessária, e principalmente por determinação judicial. São várias as maneiras de se fazer as amarrações, mas a que propicia maior segurança ao PM é a amarração por triangulação, pois é feita apenas de um lado da rodovia.

10.1 - Medidas Necessárias para Fazer as Amarrações

É necessário realizar a medição de: marcas de frenagens e derrapagens; distância de visibilidade; posição final das unidades de tráfego; locais onde pessoas mortas jazem após o acidente; ponto ou zona de encontro e vestígios que mostrem o trajeto das unidades antes do acidente.

10.2 - Como Efetuar as Medições

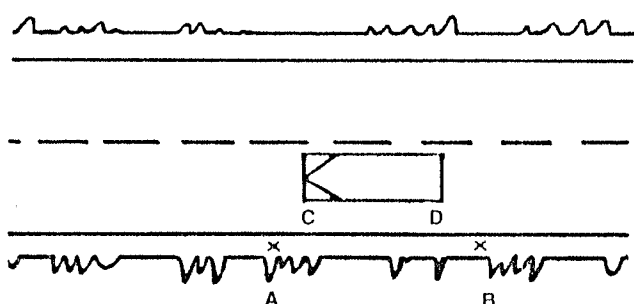
Decidir primeiro o que se vai medir, depois fazer um croqui de campo com os lugares onde colocará essas medições; registrar cada medição no desenho tão logo ela seja feita. Em todos os acidentes, os elementos devem ser amarrados a pontos fixos, como,

árvores, postes de iluminação, pontes, cantos de edificações, etc.

10.3 - Amarração do Veículo a dois Pontos Fixos

10.3.1 - Os pontos não devem ser interligados no croqui, para não haver excessos de traços, basta observar a legenda para se ter as medidas entre os pontos desejados.

10.3.2 - O PM deverá tomar os pontos mais próximos entre si, para evitar medidas de áreas extensas.



LEGENDA

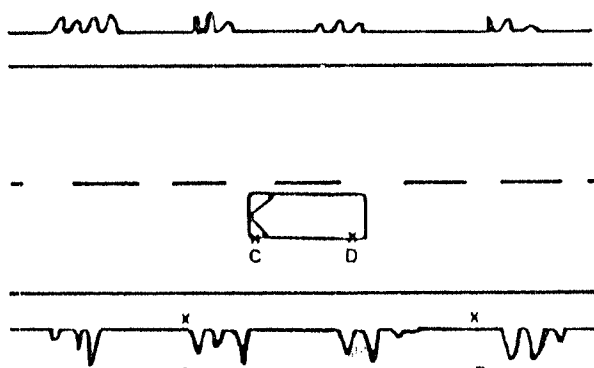
- A = poste de iluminação pública
- B = árvore
- C = roda dianteira esquerda
- D = roda traseira esquerda

MEDIDAS FICTÍCIAS:

AB = 3,5 m; BC = 5,2 m; AC = 4,0 m; BD = 5,8 m;

AD = 5,5 m; ABC = 8,7 m; (triângulo)

10.3.3 - Em caso de existência de um só ponto fixo, o PM tomará um ponto imaginário e efetuará a medição. Exemplos:



LEGENDA

- A = marco quilométrico nº 90
- B = Ponto imaginário
- C = roda dianteira esquerda
- D = roda traseira esquerda

MEDIDAS FICTÍCIAS:

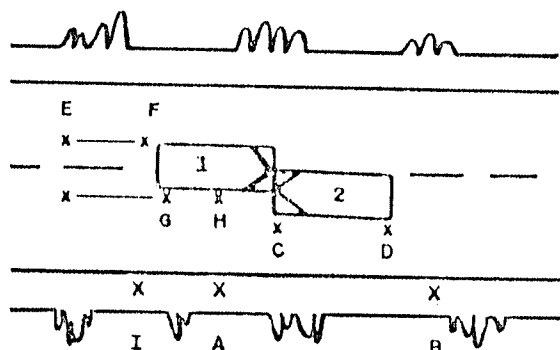
AB = 20 km; BC = 18 km; AC = 8,0 m; BD = 17,5 km;

AD = 9,5 m; BAC = 20,8 km

10.3.4 - No caso ^{anterior} acima, para maior precisão, no cálculo da medida BC, está poderá ser feita colocando-se no mesmo alinhamento da roda esquerda traseira do veículo a roda traseira esquerda da viatura, a partir de onde se inicia a medição até o ponto imaginário "B", sendo aferida pelo odômetro da viatura PM.

10.4 - Amarração de dois Veículos a Pontos Fixos

10.4.1 - Ambos os veículos deverão ser amarrados quando ficarem em repouso no ponto de encontro.



LEGENDA:

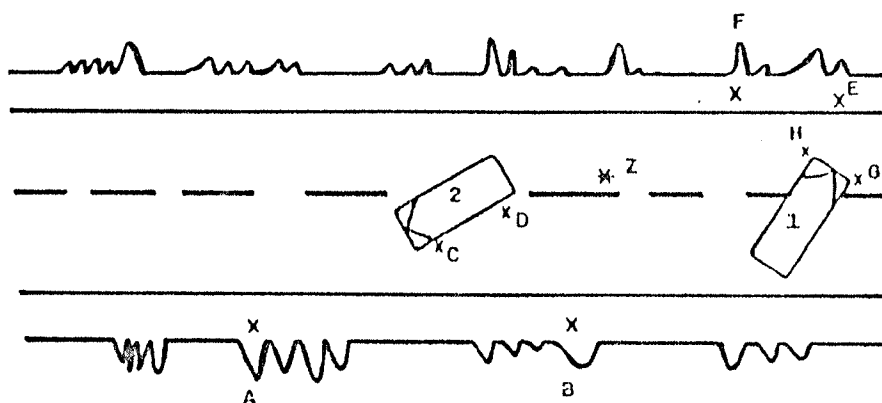
- A - Poste de iluminação em frente à residência nº
 B - Ponto imaginário
 C - Roda dianteira esquerda do V-2
 D - Roda traseira esquerda do V-2
 EF - Frenagem do V-1
 G - Roda traseira à direita do V-1
 H - Roda dianteira à direita do V-1
 I - 2º Ponto imaginário

MEDIDAS:

- AB =
 AC =
 AD =
 AI =
 BC =
 EF =
 AG =
 AH =

10.4.2 - Quando ambos os veículos ficarem distantes do ponto de encontro, ambos serão amarrados independentemente, devendo serem medidas as distâncias percorridas após o impacto.

Exemplo:



LEGENDA:

- A - Poste de iluminação pública
- B - Hidrante em frente a loja comercial "y"
- C - Roda dianteira esquerda do V-2
- D - Roda traseira esquerda do V-2
- E - Ponto imaginário
- F - Árvore em frente a casa comercial "w"
- G - Roda dianteira à direita do V-1
- H - Roda dianteira à esquerda do V-1
- I - Zona de encontro (centro)

MEDIDAS:

- Do veículo - 1: EF = ; EG = ; EH = ; FG = ; FH =
- Do veículo - 2: AB = ; AB = ; AD = ; BC = ; BD =
- Da zona de encontro: DZ = ; BZ = ; DBZ =

Distâncias percorridas após a zona de encontro ZV1 = ; ZV2 =

10.4.3 - Nas distâncias percorridas pelos veículos após a zona de encontro, cada medida terá como base o centro da zona de encontro até a parte do veículo mais próxima dessa.

10.4.4. - Sempre que possível, o PM Rodoviário deverá amarrar vestígios ou corpos de vítimas que estejam no leito da via, tomando como referência pontos fixos ou veículos anteriormente amarrados. ^D para fazer a amarração pode ser usada qualquer parte externa do veículo, principalmente no prolongamento do fixo.

11. Preenchimento do Modelo de Boletim de Acidente de Trânsito - Proposta

11.1 - Critérios Genéricos

11.1.1 - Letra

De imprensa, legível ou datilografado

11.1.2 - Números

Sempre com dois algarismos, exceto quando for o número de signado do veículo vítima, condutor ou testemunha.

11.1.3 - Quadriculos

Sempre preenchidos com "x" na alternativa que corresponder ao fato observado. Não há necessidade de inutilizar os não usados.

11.1.4 - Campos não utilizados

Devem ser inutilizados com expressões como: não houve, ou similares.

11.2 - Ocorrência

11.2.1 - Local e Data

Especificar o dia, hora, local e ponto de referência.

11.2.2 - Tipo de Acidente

Preencher com um "x" o quadrículo que corresponder ao acidente. Em caso de um acidente complexo, colocar o "x" no quadrículo correspondente ao primeiro tipo de acidente detectado no local, especificando os demais tipos na descrição sumária ou histórico.

11.2.3 - Consequências

Escrever o número de mortos ou feridos; o número de veículos envolvidos identificados ou não (no caso de alguma unidade ter se evadido do local).

11.3 - Condições do Local

11.3.1 - Especificar as condições e a espécie da pista no local do acidente. Em pistas separadas por obstáculos físicos (canteiro ou defesa), mesmo que o acidente ocorra em apenas em um dos lados sem nenhum envolvimento com o outro, considerar como pista dupla e mão única, mas no croqui basta desenhar apenas a pista onde ocorreu o acidente.

11.3.2 - Marcar com um "x" o melhor alinhamento que caracteriza o local, tangente em nível, em lombada, em baixada, etc.

11.3.3 - Especificar as condições: da sinalização, boa, má ou regular; da visibilidade, que dependendo das condições meteorológicas poderá ser boa, má ou regular; da luz, se é dia, madrugada, crepúsculo, noite clara ou escura; do pavimento, marcar o item correspondente ao tipo, estado e obras de arte; da mão de direção, se é dupla ou única; do tempo, no momento do acidente se era bom, garoa, neblina ou chuvoso; do tipo de local onde ocorreu o acidente, o que melhor o caracterizar; das interseções, marcar qual o item correspondente se o local for de interseção.

11.3.4 - Dados para Cálculos de Velocidade

Medir o comprimento das marcas de travagem para as quatro rodas; distância percorrida após o embate, caracterizado pelo ponto ou zona de colisão; distância de visibilidade (do local onde houver o impacto); velocidade permitida nas condições existentes e tanto no aspecto legal, como circunstancial).

11.3.5 - Dados Necessários

Relativos à Delegacia de Polícia que receber a ocorrência.

11.4 - Dos Veículos

11.4.1 - Observar os itens correspondentes a tração, categoria, espécie e tipo. Ponto de impacto e a parte do veículo que sofreu o embate (ângulos anteriores e posteriores, direito e esquerdo; anterior médio, direito e esquerdo; posterior médio, direito e esquerdo; laterais direita e esquerda média, anterior e posterior; superior e inferior exter

nos, inferior ou interno). Indicar no esquema, com um "x", os pontos de impacto sofridos por cada um dos veículos.

11.4.2 - Verificar as causas presumíveis do acidente relativas as deficiências do veículo, que podem também ser constatadas pelo PM, através de testes do veículo acidentado. Colher os dados relativos aos veículos e proprietários, colhidos na documentação de cada veículo. Deve figurar como veículo 1, aquele que tenha maior probabilidade de ser o causador do acidente ou quando não for possível apontar o possível causador, a numeração deve obedecer a uma ordem sequencial de imobilização dos veículos.

11.5 - Dos Danos

Os prejuízos serão estimados, sem rigor técnico e com base apenas na experiência, a partir dos danos causados nos veículos, podendo ser de pequena, média e grande monta (respectivamente a 25%, entre 25 e 75% e acima 75%).

11.6 - Das Testemunhas

Relacionar testemunhas idôneas, em número mínimo de duas. Caso haja mais de duas testemunhas arroladas, usar a folha suplementar (anexo).

11.7 - Dos Condutores

Devem ser anotados todos os dados solicitados, deixando de fazê-lo só na ausência total de informações, usando sempre a mesma

numeração destinada ao veículo que dirigia. Com relação à aparência do condutor, é fundamental, que ao observar sinais de embriaguez ou de uso de tóxicos, se tome providências para a confirmação das suspeitas, através de exames laboratoriais ou clínicos por médicos ou, ainda, mediante teste bafométrico, no caso de embriaguez alcoólica.

Dispensar total atenção quando for preencher os dados relativos à ação do condutor, quando houver dúvidas sobre esta ação, não preencher nenhum item.

11.8 - Das Vítimas

Registrar todos os dados solicitados, mesmo que tenha de se valer de contatos com o hospital onde passaram, ou estejam internados. Registrar a aparência dos ferimentos ou então se informar junto ao hospital com respeito à gravidade dos mesmos.

11.9 - Do Croqui

Usar as considerações impressas no BAT e as linhas quadrículas, preenchendo-as a caneta com traços contínuos, na parte que melhor se ajustar ao local do acidente, conforme a topografia do terreno, indicar: sinalização, acostamento e vestígios; nos extremos da parte do croqui utilizado, o trecho da rodovia em que ocorreu o acidente, colocando o nome das ruas ou municípios mais próximos, conforme seja na área urbana ou rural. Não há necessidade de se obedecer uma escala rígida, mas procurar manter uma certa proporção nos desenhos, bem como utilizar tintas coloridas. O croqui deve visualizar o local do acidente num plano como se o observador estivesse do alto, sobre o local. Só indicar as distâncias

em metros, devidamente aferidas. E só não deve ser feito o croqui dos acidentes que o PM não pode ir ao local ou naquele que, chegando ao local, constatar que os veículos foram removidos.

11.10 - Descrição Sumária ou Histórico do Acidente

O PM deve relatar os fatos que observou no local, detalhando todos os vestígios relacionados ao acidente, não deixando transparecer opinião pessoal sobre a culpa dos envolvidos, escrevendo em linguagem simples, precisa e objetiva. Como técnica de redação, recomendam-se períodos e frases curtos, esclarecendo apenas um aspecto do problema em cada frase, colocando-se ponto final e iniciando uma outra oração para abordar o aspecto seguinte. Não colocar no relatório dados subjetivos, inserir apenas o que se tem certeza. Não é viável o PM basear-se totalmente em declarações de condutores e testemunhas, estes poderão ser ouvidos apenas para melhor esclarecimento em caso de acidentes onde haja dificuldade de se detectar as causas determinantes. É na descrição sumária que se evidencia o padrão de eficiência do policiamento, na sua obrigação de colaborar com a justiça, oferecendo dados observados no local de acidente.

Na elaboração da descrição sumária o PM a dividirá em três partes:

11.10.1 - Do Acidente

Descrição de todos os vestígios relacionados ao acidente, tais como marcas pneumáticas de frenagem, derrapagem e rolamento, ponto ou zona de encontro, peças soltas, manchas de sangue, corpos de vítimas, etc.

11.10.2 - Das Avarias

Descrição dos danos causados aos veículos, determinando os pontos de impacto.

11.10.3 - Das Causas Determinantes

O PM deverá fazer uma síntese do acidente, mediante uma análise dos itens anteriores, procurando interligá-los de forma lógica.

11.11 - Dos Anexos ao BAT

Indicar a existência de folhas suplementares ou ainda a existência de outros documentos, os quais deverão ser especificados na descrição sumária.

"O PM deve observar sempre a imparcialidade, não emitindo opinião pessoal na descrição sumária, pois, se o fizesse, estaria agindo mais como juiz do que como policial."

12. Prescrições Diversas

12.1 - Imparcialidade

Significa que o PM, no atendimento da ocorrência, não deve expressar sua opinião sobre o envolvimento das partes, seu grau de culpa ou inocência, limitando-se a tomar as providências para a manutenção da ordem e da segurança, registrando todos os dados e fatos que possam auxiliar no esclarecimento da verdade, com o cuidado e sem o intuito de favorecer ou prejudicar as partes, mas,

sim, de responsabilizá-las pelos erros cometidos.

12.2 - Autuações

Toda vez que o PM Rodoviário constatar visual ou tecnicamente a existência de uma infração, ou mais, já caracterizada quando o acidente ocorreu, deve fazer a correspondente autuação e registrar isto no Boletim de Acidente, pois será fundamental para a responsabilização ou não pelo acidente. É importante frisar que deve haver a certeza técnica que a infração existia antes do acidente, mesmo que a comprovação seja feita após, como é o caso de condutores embriagados, que não usavam lentes corretoras quando obrigados a isto, de condições de segurança do veículo, como pneus lisos, falta ou não funcionamento de pára-brisas quando chovendo, etc., deixando de fazer as autuações no caso de morte do condutor, mas anotando as falhas constatadas no BAT.

12.3 - Uso de Folhas Suplementares

Sempre que o acidente envolver mais de três veículos ou resultar mais de três vítimas, usar a folha suplementar adequada e anexá-la ao BAT.

12.4 - Funções do BAT

O Boletim de Acidente de Trânsito é o registro de um fato que a administração pública tomou conhecimento. Como todo ato administrativo deve ser necessariamente escrito, sempre que o PM Rodoviário for chamado para atender a uma ocorrência de acidente de trânsito, deve preencher o BAT, independente de acordo entre as partes ou de existência de vítimas.

12.5 - Certidão de Ocorrência

Sempre que atender acidente o PM Rodoviário deverá orientar as partes que, caso necessitem de Certidão de Ocorrência, deverão requerer a mesma junto ao BPMRV, mediante o pagamento de uma taxa.

12.6 - Alteração do BAT

Só quando houver erro comprovado em procedimento administrativo regular (averiguação sumária ou sindicância). Mediante anuência expressa das partes e com autorização do Cmt do BPMRV.

12.7 - Os bens encontrados durante o atendimento do acidente, deverão ser relacionados na presença de duas testemunhas, que ao final assinarão a relação juntamente com o PM. O policial deverá checar o conteúdo de carteiras e bolsas na presença das testemunhas.

12.8 - Equipamentos Necessários para o Atendimento de Acidentes de Trânsito

12.8.1 - De Sinalização

Triângulo de segurança; cordas; cones; lanternas sinalizadoras.

12.8.2 - De Primeiros Socorros

Estojo de primeiros socorros; maca.

12.8.3 - De Levantamento

Giz; Trena de 30 metros e "Câmara Fotográfica".

12.8.4 - Do Preenchimento dos Boletins de Acidente

Caneta preta; Borracha; Lápis; Régua e Formulários de Boletins de Acidentes de Trânsito.

CONCLUSÃO

Com o correr dos tempos, a frota automobilística e a população cresceram, obedecendo a taxas anuais altíssimas, ao passo que a nossa malha viária se manteve praticamente a mesma, com o agravante de que milhares de quilômetros se encontram em péssimas condições e sem perspectivas de recuperação. Este fato tornou o trânsito rodoviário e mesmo o urbano, quase impraticável, sendo comum distinguir-mos vários pontos negros em grande número de trechos de nossas rodovias, contribuindo de forma incisiva para o aumento do número de acidentes. Além, dos fenômenos naturais que também contribuem para promover situações inseguras, verificamos que as causas de acidentes são em mais de 85% provenientes de falhas humanas, comportamentais ou técnicas, caracterizando-se como motivo principal dos acidentes de trânsito.

Fica evidenciado neste trabalho, que os males que o trânsito vem causando em nossas rodovias, só poderão ser combatidos por um sistemático esquema de segurança, orientado pelos dados estatísticos. Nesta "guerra" todas as armas deverão ser corretamente usadas e basicamente a nossa vitória sobre os acidentes de trânsito nas rodovias do Estado de Goiás, dependerá da conscientização da população, de um trabalho de educação de trânsito associado a campanhas de treinamento de motoristas, divulgação das regras de

trânsito, intensificação da fiscalização e conseqüente aparelhamento do BPMRV.

Um forte aliado neste combate, é o exemplo das autoridades, o exemplo dos pais e o exemplo dos professores, que são fatores importantes para conscientizar a criança desde muito cedo (tenra idade) para o mais novo problema da atualidade, o "trânsito".

Fica patente, a necessidade de se educar o homem para criar hábitos sadios de vida, ter personalidade para com sua vida e a de seus semelhantes. Saber atuar positivamente em situações adversas e superar suas dificuldades emocionais.

Nesta "guerra", é importante também, que o Policial Militar se conscientize da necessidade, premente, do aprimoramento técnico-profissional e da busca incessante de novos conhecimentos, o que, deverá se tornar uma constante no seu dia a dia.

Reconhecendo esta exigência, é que procuramos condensar nesta proposta de manual, segundo o nosso entendimento, tudo que o PM Rodoviário necessita saber, a priori, para melhor exercer a árdua missão de atender acidentes e acidentados de trânsito. Propomos também, neste contexto, a adoção de um novo modelo de Boletim de Acidente, específico para o trânsito rodoviário, o que em sendo adotado, facilitará e pormenorizará as importantes informações colhidas no local do acidente de trânsito e que muito contribuem para a decisão judicial.

Portanto, a especialização do Policial Militar de trânsito é prioritária, e deve sempre acompanhar a modernidade de nossos dias.

BIBLIOGRAFIA

- ARAÚJO, Julieta. **Educação de Trânsito na Escola.** DNER, Florianópolis - SC, 1977.
- ABREU, Waldir de. **Trânsito, como policial e ser policiado sem infrações.** Rio de Janeiro, José Olímpio Editora, 1979.
- **CÓDIGO PENAL.** Editora Saraiva, 1983.
- **CÓDIGO DE PROCESSO PENAL,** Editora Saraiva, 1983.
- CONTRAN, Ofício Circular nº 10/73.
- DNER. **Manual de Operações da P.R.F., 2ª Parte, Anexo I.** Rio de Janeiro, 1979.
- DNER. **Medicina Rodoviária.** Unidade IX, 1981.
- DENATRAN. **Segurança de Trânsito.** Brasília, 1984.
- GUIMARÃES, Luiz A. Brenner. **A PM no combate aos acidentes de trânsito** - Palestra. Rio Grande do Sul, 1990.

- LOBATO, Luiz Flávio e GONTIJO, Ricard Franco. **Manual de Operações Especiais de Trânsito**. PMMG, 1987.
- LAKATOS, E. Maria e MARCONI, Marina de A. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo, Editora Atlas S.A., 2ª ed., 1990.
- **MANUAL BÁSICO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO - IGPM**.
- **MANUAL BÁSICO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO - PMSP. (M-14-PM)**, 1985.
- **MANUAL DE POLICIAMENTO E FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO**. Ministério da Justiça - CONTRAN/DENATRAN e Ministério do Exército - EME / IGPM, 1988.
- **MANUAL DE INSTRUÇÕES E PROCEDIMENTOS DO POLICIAL MILITAR DE TRÂNSITO**. PMSP, 1981.
- MARZANO, Salvador de Oliveira, ANTÔNIO, Marozínio e BORGES, José Antônio. **Manual de Orientação para Atendimento de Acidente de Trânsito** (MP - 6 - 4 - PM). Belo Horizonte, 1988.
- OLIVEIRA, Juarez de. **Trânsito - Código Nacional de Trânsito, Regulamento do CNT e Resoluções do CONTRAN**. Editora Saraiva, 2ª ed., 1985.
- PINHEIRO, Geraldo de F. Lemos e RIBEIRO, Dorival. **Doutrina, Legislação e Jurisprudência do Trânsito**. Editora Saraiva, 3ª ed., 1987.
- **PROGRAMA NACIONAL DE SEGURANÇA DE TRÂNSITO - PRONAST**. 1989.

- REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS. Ministério dos Transportes, 1984.

- REVISTA DOS RODOVIÁRIOS. DNER, Ano III, nº 12, 1991.

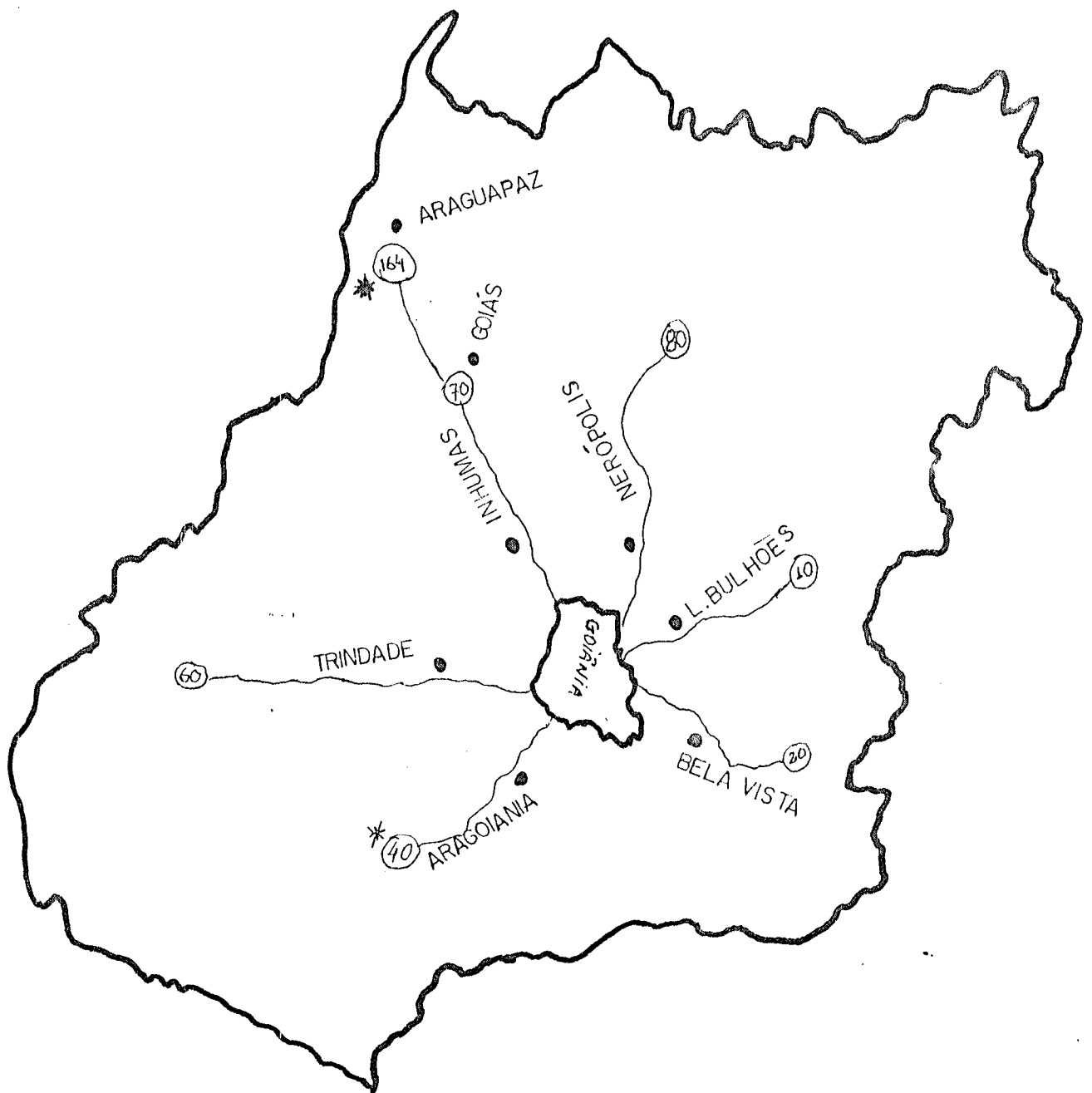
- SILVA, Wilson Melo da. **Da Responsabilidade Civil Automobilística.**

- VIEIRA, José Jorge. **Manual Básico do Policial Militar.** 3ª ed. , 1990.

ANEXO I
MAPA RODOVIÁRIO

MAPA RODOVIÁRIO

GOIÁS



LEGENDA

* — SEM POSTO RODOVIÁRIO

○ — RODOVIA ASFALTADA

Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

ANEXO II
QUADROS ESTATÍSTICOS REFERENTES A ACIDENTES
E ACIDENTADOS DE TRÂNSITO

QUADRO ESTATÍSTICO DO ACIDENTE DE TRÂNSITO DE JAN - JUL - 1991

RODOVIAS	010	020	040	060	070	080	164	213	222	251	334	362	507	530	TOTAL	%
ACIDENTES																
COLISÃO	2	12	1	30	15	12	1	-	-	-	-	-	-	2	75	31,2
CHOQUE	-	2	-	18	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	26	10,8
ABALROAMENTO	-	2	-	6	8	5	1	-	1	-	-	-	-	-	23	9,6
CAPOTAMENTO	1	4	-	12	10	5	6	-	1	-	-	1	-	1	41	17,1
ATROPELAMENTO	2	8	-	15	11	5	2	-	-	-	-	-	-	-	43	17,9
TOMBAMENTO	-	2	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	6	2,5
OUTROS	1	6	-	10	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	26	10,8
TOTAL	6	36	1	94	50	36	11	-	2	-	-	1	-	2	240	100
%	2,5	14	0,42	39,2	20,8	15	4,6	-	0,8	-	-	0,42	-	1,25	100	

FONTE: P/3 do BPMRV.

QUADRO ESTATÍSTICO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO - 1990

ACIDENTES	RODOVIAS											TOTAL	%			
	010	020	040	060	070	080	164	213	222	251	334			362	507	530
COLISÃO	3	14	6	63	40	25	10	2	1	1	1	-	1	1	168	30,4
CHOQUE	1	4	2	38	2	5	3	-	1	-	-	-	-	-	56	10,1
ABALROAMENTO	5	2	1	30	20	11	1	-	-	-	-	-	-	-	70	12,7
CAPOTAMENTO	2	14	1	28	18	14	10	-	1	-	1	1	-	-	90	16,3
ATROP ELAMENTO	3	21	1	30	19	16	8	1	-	-	-	-	-	2	101	18,3
TOMBAMENTO	-	3	-	10	-	12	-	1	2	-	-	-	-	-	28	5,1
OUTROS	2	8	1	14	3	9	2	-	-	-	-	-	-	-	39	7,1
TOTAL	16	66	12	213	102	92	34	4	5	1	2	1	1	3	552	100
%	2,9	12	2,1	38,6	18,5	16,7	6,2	0,7	0,9	0,2	0,4	0,2	0,2	0,5	100	-

FONTE: P/3 do BPMRV.

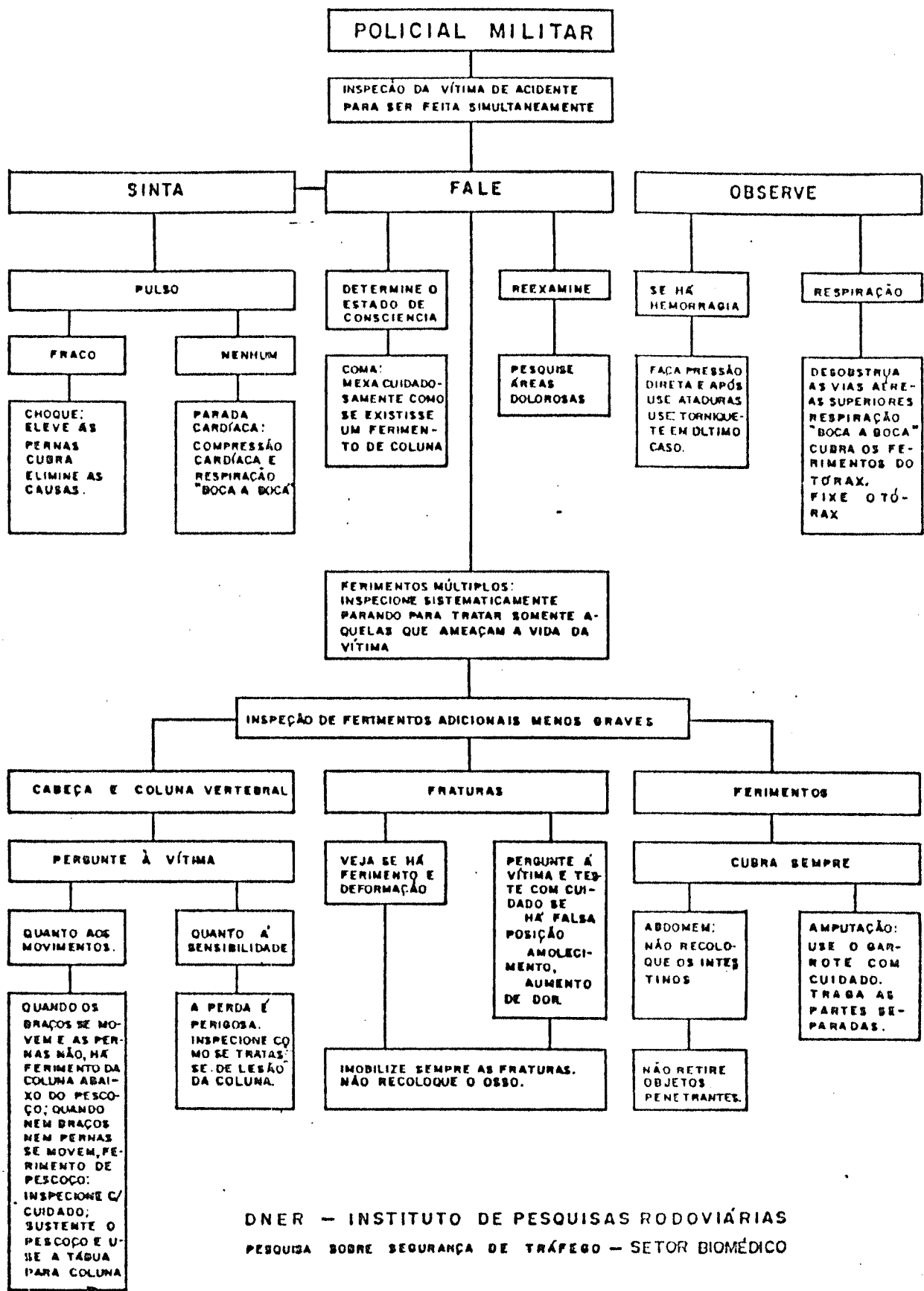
QUADRO ESTATÍSTICO DE ACIDENTADOS

VÍTIMAS RODOVIAS	1990		1991		%	
	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	90	91
GO-010	-	-	15	2	-	7,2
020	53	4	20	3	16,6	11,2
040	1	-	12	1	0,3	8,9
060	130	14	59	13	42	30,6
070	57	10	34	2	19,5	15,3
080	28	14	36	3	12,2	16,6
164	20	4	19	1	7	8,5
213	1	-	10	1	0,3	4,7
222	4	-	-	2	1,2	0,9
251	-	-	-	1	-	0,4
334	-	-	-	-	-	-
362	-	-	-	-	-	-
507	-	-	-	1	-	0,4
530	2	1	-	-	0,8	-
SUB-TOTAL	296	47	205	30	100%	
TOTAL	343		235			

FONTE: P/3 do BPMRV.

ANEXO III
MÉTODO DE INSPEÇÃO DE VÍTIMAS

MÉTODO DE INSPEÇÃO DE VÍTIMAS



DNER - INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS
 PESQUISA SOBRE SEGURANÇA DE TRÁFEGO - SETOR BIOMÉDICO

ANEXO IV
FIGURAS ILUSTRATIVAS DE PRIMEIROS SOCORROS

FIGURAS ILUSTRATIVAS DE PRIMEIROS SOCORROS

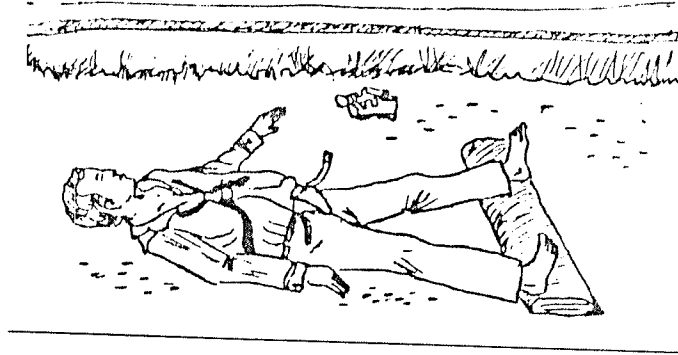


FIGURA 4 - Verificação do estado de choque



FIGURA 5 - Ferido inconsciente ou com dificuldade de respiração



FIGURA 6 - Remoção de ferido de veículo acidentado

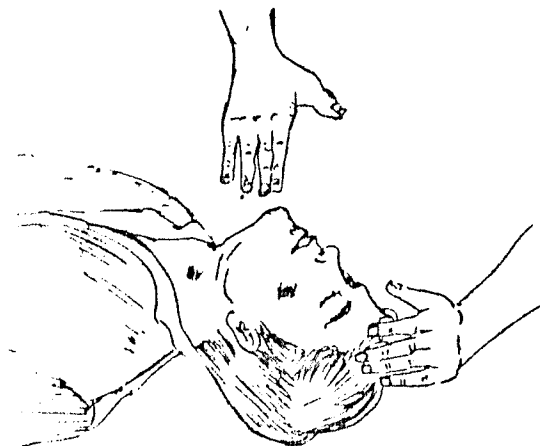


FIGURA 7 - Ferido com paralização dos músculos buco-faríngeos



FIGURA 8 - Desobstrução das vias aéreas superiores

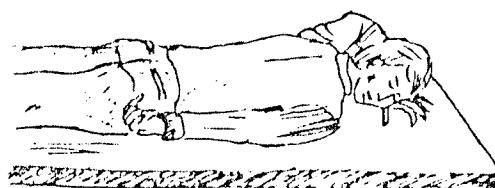


FIGURA 9 - Ferido inconsciente com dificuldades de vômitos



FIGURA 10 - Respiração boca a boca

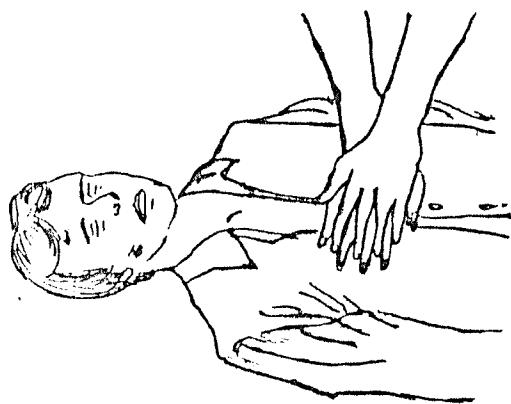


FIGURA 11 - Massagem cardíaca

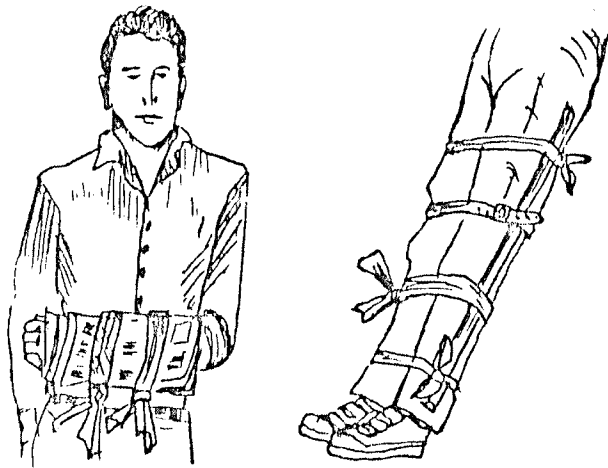


FIGURA 12 - Imobilização de membros fraturados

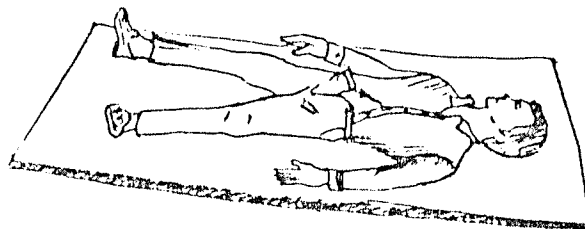


FIGURA 13 - Suspeita de fratura ou luxação da coluna vertebral

Estado do Colômbia
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

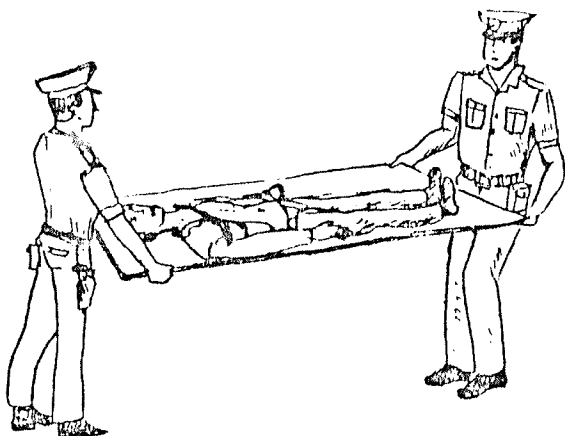


FIGURA 14 - Transporte de feridos

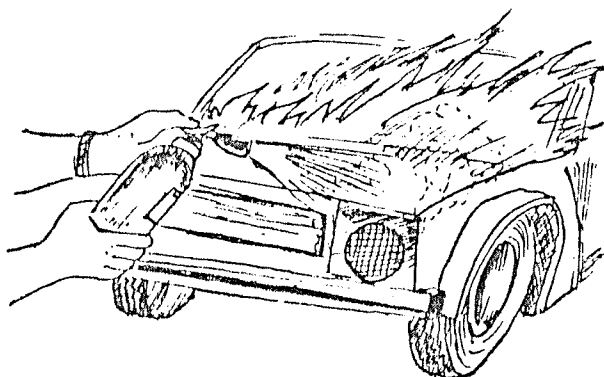


FIGURA 15 - Procedimentos em caso de incêndio

ANEXO V
MODELO DE BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

MODELO DE BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO							
<p>VISTO _____ Comandante</p>	<p>BOLETIM DE OCORRÊNCIA</p>	<p>Nº _____</p>		<p>COM ANEXO <input type="checkbox"/> SEM ANEXO <input type="checkbox"/></p>			
O C O R R E N C I A	LOCAL E DATA						
	Rodovia _____ Km _____ + _____ m _____ na Localidade: _____						
	Av. / Rua _____ Bairro _____						
	P/ Ref _____ Município _____						
Data _____ Hora _____ do acidente _____							
Dia da Semana _____ Hora _____ da chegada do Policial _____							
T I P O D E A C I D E N T E	TIPO DE ACIDENTE						
	ATROPELAMENTO	ABALROAMENTO	COLISÃO	CHOQUE			
	Pedestre <input type="checkbox"/>	Longitudinal <input type="checkbox"/>	Frontal <input type="checkbox"/>	Poste, árvore <input type="checkbox"/>			
	Cavaleiro <input type="checkbox"/>	Transversal <input type="checkbox"/>	Traseira <input type="checkbox"/>	Muro, barranco <input type="checkbox"/>			
Animal <input type="checkbox"/>		Semi-frontal <input type="checkbox"/>	Casa <input type="checkbox"/>				
CAPOTAMENTO <input type="checkbox"/>	SAÍDA DA PISTA <input type="checkbox"/>	INCÊNDIO <input type="checkbox"/>	Veículo (parado) <input type="checkbox"/>				
	TOMBAMENTO <input type="checkbox"/>	OUTROS <input type="checkbox"/>	Obstáculo <input type="checkbox"/>				
C O N S E Q U Ê N C I A	CONSEQUÊNCIAS						
	Nº DE MORTOS _____	Nº DE FERIDOS _____	Nº DE VEÍCULOS IDENTIFICADOS _____	Nº DE VEÍCULOS NÃO IDENTIFICADOS _____	TOTAL _____		
C O N D I C I O E S D O L O C A L	PISTA						
	ESPÉCIE	ALINHAMENTO	SINALIZAÇÃO	VISIBILIDADE			
	Simples <input type="checkbox"/>	Tangente em nível <input type="checkbox"/>	Boa <input type="checkbox"/> Md <input type="checkbox"/>	Boa <input type="checkbox"/> Md <input type="checkbox"/>			
	2 Faixas de rolamento <input type="checkbox"/>	Tangente em rampa <input type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>	Regular <input type="checkbox"/>			
	3 Faixas de rolamento <input type="checkbox"/>	Tangente em lombada <input type="checkbox"/>					
	4 Faixas de rolamento <input type="checkbox"/>	Tangente em baixada <input type="checkbox"/>	LUZ	SEMÁFARO			
	Dupla <input type="checkbox"/>	Curva em nível <input type="checkbox"/>	Madrugada <input type="checkbox"/>	Sem defeito <input type="checkbox"/>			
	4 Faixas de rolamento <input type="checkbox"/>	Curva em rampa <input type="checkbox"/>	Diã <input type="checkbox"/>	Com defeito <input type="checkbox"/>			
	6 Faixas de rolamento <input type="checkbox"/>	Curva em lombada <input type="checkbox"/>	Crepúsculo <input type="checkbox"/>	Desligado <input type="checkbox"/>			
	8 Faixas de rolamento <input type="checkbox"/>	Curva em baixada <input type="checkbox"/>	Noite clara <input type="checkbox"/>	Não existe <input type="checkbox"/>			
		Noite escura <input type="checkbox"/>					
P A V I M E N T O	PAVIMENTO						
	TIPO	ESTADO	OBRAS DE ARTE				
Concreto <input type="checkbox"/>	Seco <input type="checkbox"/>	Ponte <input type="checkbox"/>					
Asfalto <input type="checkbox"/>	Molhado <input type="checkbox"/>	Tunel <input type="checkbox"/>					
Paralelepípedo <input type="checkbox"/>	Enlameado <input type="checkbox"/>	Passagem Inf. <input type="checkbox"/>					
Cascalho <input type="checkbox"/>	Oleoso <input type="checkbox"/>	Passagem sup. <input type="checkbox"/>					
Sem revestim. <input type="checkbox"/>	Danificado <input type="checkbox"/>						
	Em obra <input type="checkbox"/>						
C O N D I C I O E S G E R A I S	CONDICOES GERAIS						
	Sinalização horizontal <input type="checkbox"/>	Fumaça <input type="checkbox"/>					
	Placa de regulamentação <input type="checkbox"/>	Pista estreita <input type="checkbox"/>					
	Placa de advertência <input type="checkbox"/>	Curva fechada <input type="checkbox"/>					
	Placa de indicação <input type="checkbox"/>	Defeito na pista <input type="checkbox"/>					
	Falta de sinalização <input type="checkbox"/>	Ponte estreita <input type="checkbox"/>					
	Faixa de retenção <input type="checkbox"/>	Obras <input type="checkbox"/>					
	Animal na pista <input type="checkbox"/>	Obstáculo na pista <input type="checkbox"/>					
	Retorno <input type="checkbox"/>	Outras <input type="checkbox"/>					
D A D O S P A R A O C Á L C U L O D A S V E L O C I D A D E S	DADOS PARA O CÁLCULO DAS VELOCIDADES						
	SITUAÇÃO	PNEU	V1	V2	V3	V4	
	1. Comprimento das marcas de frenagem	DD					
		DE					
		TD					
TE							
2. Distância percorrida após o embate							
3. Distância de visibilidade							
4. Veloc permitida nas condições existentes							
D A D O S N E C E S S Á R I O S	DADOS NECESSARIOS:						
	1. Comunicado a Delegacia de: _____ hora: _____						
	Nome do receptor da ocorrência _____ Matrícula _____						
Equipe que compareceu ao local: _____							
2. Equipe PM que compareceu ao local: _____							
PM Nº _____ Nome _____							
3. Reboque efetuado por: _____							
- Policial Militar <input type="checkbox"/> - Outros <input type="checkbox"/>							
- Particular <input type="checkbox"/>							

D A N O S T R A T E M U N I C I P A L	OUTRAS PROPRIEDADES ATINGIDAS																	
	Proprietário _____ tomou conhecimento _____ Natureza das avarias _____ _____ Prejuízo estimado Cr\$ _____																	
	TESTEMUNHA 1																	
T E M U N I C I P A L	Nome _____ Endereço { Rua _____ Nº _____ Cidade _____ Estado _____ Idade _____ Sexo _____ Profissão _____ Ident Nº _____ Org Exp _____ UF _____																	
	TESTEMUNHA 2																	
	Nome _____ Endereço { Rua _____ Nº _____ Cidade _____ Estado _____ Idade _____ Sexo _____ Profissão _____ Ident Nº _____ Org Exp _____ UF _____																	
C O N D I C I O N A L	DO VEÍCULO 1																	
	Nome _____ Idade _____ Sexo _____ Naturalidade _____ UF _____ Est. Civil _____ Profissão _____ Ident Nº _____ Org Exp _____ UF _____ CNH Nº _____ RG Nº _____ Categoria _____ Data Exp _____ Validade _____ Orgão Exp _____ UF _____ H/Dire _____ Endereço _____ Nº _____ Bairro _____ Município _____ UF _____																	
	DO VEÍCULO 2																	
N O T A R I A L	Nome _____ Idade _____ Sexo _____ Naturalidade _____ UF _____ Est. Civil _____ Profissão _____ Ident Nº _____ Org Exp _____ UF _____ CNH Nº _____ RG Nº _____ Categoria _____ Data Exp _____ Validade _____ Orgão Exp _____ UF _____ H/Dire _____ Endereço _____ Nº _____ Bairro _____ Município _____ UF _____																	
	CONDIÇÕES OBSERVADAS																	
	ALCOOLIZADO - PERCEBIDO POR Exame <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Voz anormal <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Hôlito <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Trôpego <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
O B S E R V A D O	DESCONTROLE EMOCIONAL Fadiga <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Defeito físico <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Normal <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Sono aparente <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
	AÇÃO																	
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Respeitou via preferencial <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> <td style="width: 50%;">Não portava CNH <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td>Avançou o Sinal <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> <td>Não habilitado <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td>Derrapou antes de frear <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> <td>Transitando em sentido proibido <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td>Dobrou em lugar proibido <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> <td>Ultrapassou em cruzamento <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td>Desobedeceu à sinalização <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> <td>Ultrapassou em curva <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td>Invasão faixa de pedestre <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> <td>Ultrapassou pela direita <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td>Não guardou distância de segurança <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> <td>Ultrapassou em lombada <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td>Parado na via <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> <td>Ultrapassou em ponte <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> <tr> <td>Perdeu controle da direção <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> <td>Ultrapassou em obras de arte <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4</td> </tr> </table>	Respeitou via preferencial <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Não portava CNH <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Avançou o Sinal <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Não habilitado <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Derrapou antes de frear <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Transitando em sentido proibido <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Dobrou em lugar proibido <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou em cruzamento <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Desobedeceu à sinalização <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou em curva <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Invasão faixa de pedestre <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou pela direita <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Não guardou distância de segurança <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou em lombada <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Parado na via <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou em ponte <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Perdeu controle da direção <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4
Respeitou via preferencial <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Não portava CNH <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
Avançou o Sinal <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Não habilitado <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
Derrapou antes de frear <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Transitando em sentido proibido <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
Dobrou em lugar proibido <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou em cruzamento <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
Desobedeceu à sinalização <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou em curva <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
Invasão faixa de pedestre <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou pela direita <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
Não guardou distância de segurança <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou em lombada <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
Parado na via <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou em ponte <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
Perdeu controle da direção <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4	Ultrapassou em obras de arte <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4																	
V I T I M A	VÍTIMA 1																	
	Nome _____ Est. Civil _____ Sexo _____ Idade _____ Naturalidade _____ UF _____ Profissão _____ Endereço: _____ Nº _____ Bairro: _____ Município: _____ UF _____ Natureza dos ferimentos Leves <input type="checkbox"/> Graves <input type="checkbox"/> Mortais <input type="checkbox"/> Motorista do: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Pedestre colhido pelo <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Passageiro do <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Socorrido no(a) _____ Cidade _____ () Dados fornecidos por: _____																	
	VÍTIMA 2																	
M O R T A L	Nome _____ Est. Civil _____ Sexo _____ Idade _____ Naturalidade _____ UF _____ Profissão _____ Endereço: _____ Nº _____ Bairro: _____ Município: _____ UF _____ Natureza dos ferimentos Leves <input type="checkbox"/> Graves <input type="checkbox"/> Mortais <input type="checkbox"/> Motorista do: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Pedestre colhido pelo <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Passageiro do <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Socorrido no(a) _____ Cidade _____ () Dados fornecidos por: _____																	

<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">VISTO</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">COMANDANTE</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">BOLETIM DE OCORRÊNCIA</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">ANEXO</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">Nº</div>
V E Í C U L O S	VEÍCULO _____	
	Nº. do Chassis: _____ Marca: _____ Cor: _____ Ano: _____ CRV Nº. _____ Placa: _____ Município: _____ () Cla. de Seguro: _____ Nº. do Bilhete: _____ Validade: _____ Nº. de Ocupantes: _____ Nº. de Feridos: _____ Nº. de Mortos: _____ Veículo de Carga: Nº. de Eixos _____ Carregado: _____ Descarregado: _____ Liberado: _____ Evadido-se _____ Apreendido: _____ Local: _____ Vindo de: _____ Para: _____ Proprietário: _____ Nome: _____ Residência: _____ Nº _____ Bairro _____ Município _____ ()	
	VEÍCULO _____	
	Nº. do Chassis: _____ Marca: _____ Cor: _____ Ano: _____ CRV Nº. _____ Placa: _____ Município: _____ () Cla. de Seguro: _____ Nº. do Bilhete: _____ Validade: _____ Nº. de Ocupantes: _____ Nº. de Feridos: _____ Nº. de Mortos: _____ Veículo de Carga: Nº. de Eixos _____ Carregado: _____ Descarregado: _____ Liberado: _____ Evadido-se _____ Apreendido: _____ Local: _____ Vindo de: _____ Para: _____ Proprietário: _____ Nome: _____ Residência: _____ Nº _____ Bairro _____ Município _____ ()	
C O N D U T O R E S	DO VEÍCULO _____	
	Nome: _____ Idade: _____ Sexo: _____ Naturalidade: _____ UF _____ Est. Civil: _____ Profissão: _____ Ident. Nº. _____ Org. Exp. _____ UF _____ CNH Nº _____ R. G. Nº. _____ Categoria: _____ Data Exp. _____ Validade: _____ Orgão Exp. _____ UF _____ H / Dirs _____ Endereço: _____ Nº _____ Bairro _____ Município _____ UF _____	
	DO VEÍCULO _____	
	Nome: _____ Idade: _____ Sexo: _____ Naturalidade: _____ UF _____ Est. Civil: _____ Profissão: _____ Ident. Nº. _____ Org. Exp. _____ UF _____ CNH Nº _____ R. G. Nº. _____ Categoria: _____ Data Exp. _____ Validade: _____ Orgão Exp. _____ UF _____ H / Dirs _____ Endereço: _____ Nº _____ Bairro _____ Município _____ UF _____	
V Í T I M A S	VÍTIMA _____	
	Nome: _____ Est. Civil: _____ Sexo: _____ Idade: _____ Naturalidade: _____ UF _____ Profissão: _____ Endereço: _____ Nº _____ Bairro: _____ Município: _____ UF _____ Natureza dos ferimentos: Leves <input type="checkbox"/> Graves <input type="checkbox"/> Mortais <input type="checkbox"/> Motorista do: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Pedestre colhido pelo <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Passageiro do <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Socorrido no(a) _____ Cidade _____ () Dados fornecidos por: _____	
	VÍTIMA _____	
	Nome: _____ Est. Civil: _____ Sexo: _____ Idade: _____ Naturalidade: _____ UF _____ Profissão: _____ Endereço: _____ Nº _____ Bairro: _____ Município: _____ UF _____ Natureza dos ferimentos: Leves <input type="checkbox"/> Graves <input type="checkbox"/> Mortais <input type="checkbox"/> Motorista do: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Pedestre <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Passageiro do <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 Socorrido no(a) _____ Cidade _____ () Dados fornecidos por: _____	

ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS RODOVIAS DO ESTADO DE GOIÁS

- PROCEDIMENTOS -

RESUMO

O direito de ir e vir é considerado universalmente como um dos princípios elementares da conquista do homem. Na verdade tanto quanto ir e vir deveria ser garantido o direito de ir e vir em segurança.

Mas isso não acontece com o trânsito goiano, cujas estatísticas, assim demonstram. Grande número de mortos e feridos em a cidentes de trânsito nas rodovias do Estado.

A morte no trânsito por ser violenta e inesperada, tende a desestruturar as famílias, afetiva e economicamente. Assim, não há como negar que a insegurança no trânsito é um dos principais problemas da atualidade.

Infelizmente as consequências dos acidentes não se esgotam com as vidas perdidas, faz também a grande maioria dos paraplégicos de Goiás.

Talvez o ponto mais trágico de tudo é que a maioria dos acidentes são evitáveis.

A PMGO, juntamente com o DER-GO, muito pode fazer para prevenir esses sinistros, atacando as causas do problema e não as consequências.

I - O sistema integrado de policiamento não obteve os resultados almejados, principalmente no que se refere a trânsito, pois neste tipo de policiamento ostensivo é exigido a especialização do PM. Reconhecendo o insucesso do policiamento integrado o então Comandante Geral, Cel Cícero, resolveu implantar o BPMRV através da Portaria 092/PM-007/91-PM-L, cumprindo assim o que prescreve a Constituição Estadual.

O BPMRV, executa com exclusividade o policiamento das principais rodovias estaduais como a GO_020, 060, 070, 080, 164, etc.

As estatísticas vergonhosas, mostram-nos que as rodovias GO-060 e 070, são as recordistas em acidentes, cujas naturezas variam entre colisões, choques, atropelamentos, etc. E possuem como causas determinantes os mais variados motivos e quase sempre redutíveis, como as falhas mecânicas e falhas pessoais, além dos motivos de fortuito.

As nossas rodovias estão povoadas por motoristas imprudentes, negligentes e imprevidentes. Devemos ter em mente que o veículo também poderá ser uma arma, um instrumento de mutilações e lágrimas, quando inadequadamente utilizado.

II - A segurança no trânsito está intimamente relacionada com o trinômio: "Engenharia, Fiscalização e Educação", que bem sintetiza os seus componentes.

Fortaleza, 20 de Setembro de 1991
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

O campo da engenharia, é muito importante para se dirigir com segurança no trânsito e à ela compete basicamente adequar as vias e a sinalização às necessidades do trânsito.

Educar para prevenir é um conceito básico para o problema de acidentes. A educação de trânsito envolverá tanto o pedestre como o motorista, mas em especial, a infância e a juventude.

No trinômio apresentado, o papel da PMGO, vai se evidenciar de modo prioritário na fiscalização, muito embora participamos de campanhas educativas e apoiamos a engenharia de tráfego.

A identificação de pontos críticos é uma forma de fiscalização eficaz.

III - A importância da responsabilização dos infratores no combate aos acidentes de trânsito nas rodovias do Estado de Goiás.

As penalidades administrativas previstas no CNT, objetivam inibir o cometimento de infrações e punir o infrator, visando educá-lo. A responsabilização do infrator é dirigida a produzir efeitos negativos nos usuários, pela imposição de penalidade, aplicada através da intensificação do policiamento nas rodovias do Estado.

A legislação brasileira prevê punição para os imprudentes, que cometem crimes culposos de acidente de trânsito.

É consenso que a presença do policiamento, ou a simples suspeita de sua presença na rodovia, evita o cometimento de infrações pelos usuários, para tanto a ação da fiscalização deverá ser

caracterizada pela imparcialidade, deverá repassar a imagem que o infrator flagrado será responsabilizado. Esta responsabilização não deve ser vista como um ato simples de repreensão, mas como um ato preventivo de acidentes.

IV - Proposta de manual de instruções e normas de procedimentos para atendimento de acidentes de trânsito nas rodovias do Estado de Goiás.

O importante é evitar que os acidentes aconteçam. Um vez, ocorrido o acidente, é necessário que os Policiais Militares do BPMRV, estejam preparados para enfrentar esta situação de emergência com profissionalismo. Visando esta situação é que condensamos num só manual os principais procedimentos a serem executados pelo PM. Com a finalidade padronizar suas ações.

A presente proposta aborda de modo geral os seguintes assuntos:

- Conceituações básicas;
- Classificação dos acidentes;
- Causas dos acidentes, veículo, via e homem;
- Fatores adversos;
- A importância das testemunhas;
- A responsabilidade e obrigação de atendimento de acidente de trânsito;
- Proposta de novo formulário de Boletim de Acidente de Trânsito (preenchimento);
- Amarração de veículos e vestígios a pontos fixos;
- Prescrições diversas.

CONCLUSÃO

Os males que o trânsito vem causando em nossas rodovias, só poderão ser combatidos por um sistemático esquema de segurança, que abrangerá: medidas de conscientização da população; de um trabalho de educação de trânsito associado a campanhas de treinamento de motoristas; divulgação das regras de trânsito e intensificação da fiscalização com conseqüente aparelhamento do BPMRv.

A especialização do Policial Militar é prioritária e deve acompanhar a modernidade dos dias atuais.