 PMMS	PATRULHAMENTO MOTOCICLÍSTICO	PROCESSO: 2.01
		PADRÃO: 2.01.23
		ESTABELECIDO EM: 20/06/2013
NOME DO PROCEDIMENTO: Abordagem a caminhão com cinco Policiais Militares e quatro motocicletas. RESPONSÁVEL: Equipe Policial militar.		REVISADO EM: 28/01/2020
ATIVIDADES CRÍTICAS		
<ol style="list-style-type: none">1. Identificar o veículo que, pelas ações de seu condutor e passageiros ou características próprias levantem suspeição.2. Aproximação do caminhão que será submetido à abordagem.3. Comando verbal emanado pelos policiais militares a fim de estabelecer o contato e o controle da(s) pessoa(s) abordada(s).4. Posicionamento das motocicletas em relação à via pública.5. Segurança periférica, dos abordados e da equipe.6. Local da abordagem.7. Busca pessoal ao(s) abordado(s) e, caso haja, pertence(s) e objeto(s) que tragam consigo.8. Revista ao caminhão com vistas a identificar objetos de ilícito e/ou verificar sinais identificativos que comprovem irregularidades administrativas ou penais.9. Prisão e condução da(s) pessoa(s) no caso de confirmação de ilicitude.		
SEQUÊNCIA DE AÇÕES		
<ol style="list-style-type: none">1. Se possível o 1º homem deve aguardar até que o veículo a ser abordado alcance local apropriado, afastado de tráfego intenso, aglomerações de pessoas, de transeuntes, escolas, hospitais e creches.2. A motocicleta do 1º e do 2º homem aproximam-se do veículo a ser abordado, à retaguarda, o 1º homem aciona a sirene alertando o condutor para parar. O 1º e o 2º homem em nenhuma hipótese deverão posicionar suas motocicletas ao lado do veículo ou ultrapassá-lo. (fig. 01)3. Após o 1º homem dar ordem de parada caminhão, o 5º homem desembarca e rapidamente assume a segurança periférica. (fig. 02)		

4. O caminhão parando, os 1º, 2º, 3º e 4º homens rapidamente desmontam de suas motos, sacam suas armas e empunham na posição 4, observando a todo momento eventual ação dos ocupantes do caminhão.
5. O 1º homem vai até o lado esquerdo da boleia, e num ângulo aproximado de 45º em relação à porta, determina aos ocupantes para que desçam do caminhão pelo lado direito. (fig. 03)
6. Os 2º, 3º e 4º homens deslocam para o lado direito da boleia, e no mesmo ângulo de 45º em relação à porta, aguardam a descida dos abordados, que são colocados com as mãos na carroceria assim que descerem. (fig. 04)
7. O 1º homem dá a volta pela frente do caminhão, até o outro lado, para realizar a segurança da busca pessoal. Porém antes da busca, com cuidado, confere o interior da boleia, para certificar-se que lá não há mais ninguém, retornando para posição de segurança para ser procedida a busca pessoal.
8. O 1º homem posiciona-se a direita dos abordados, os 2º e 3º homens a esquerda e o 4º homem no centro da equipe, para assim realizar a busca pessoal. (fig. 05)
9. Após a busca pessoal, o 1º homem determina que o motorista do caminhão acompanhe a vistoria na boleia que será realizada pelo 4º homem.
10. Em seguida o 4º homem realizará a vistoria no baú do caminhão, se houver, sempre acompanhado do motorista e do 2º homem.
11. Após realizada a busca veicular, o 1º homem solicita os documentos do veículo para que o 4º homem realize as checagens via COPOM/CIOPS ou em seu smartphone.
12. Em razão da posição adotada pelo 1º homem nesta abordagem, não é possível a remoção das motocicletas da equipe, devendo o 5º homem adotar postura mais ostensiva para alertar eventuais condutores que passem pelo local, a fim de evitar acidentes;
13. Encerrados todos os procedimentos de checagem dos abordados e do veículo, e estando tudo sem alteração, o 1º homem reúne os abordados e entrega os documentos, informando-os da necessidade da abordagem, liberando-os em seguida.
14. A equipe então retorna ao patrulhamento.

POSSIBILIDADES DE ERRO
<ol style="list-style-type: none"> 1. Os componentes da Guarnição posicionarem de forma inadequada no momento da abordagem. 2. O(s) abordado(s) deliberadamente desobedeceram às ordens emanadas. 3. Os componentes da guarnição confundirem suas atribuições, agindo de forma descoordenada. 4. O 5º homem não sinalizar de forma correta a abordagem, podendo ocasionar acidentes.
RESULTADOS ESPERADOS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Que a abordagem se dê em condições de segurança, para a equipe, para terceiros não envolvidos e para os abordados. 2. Que o local onde se dê a abordagem seja seguro para a equipe, para terceiros e para os abordados. 3. Que a equipe esteja bem posicionada e em condições de revidar injusta agressão dos abordados ou de terceiros; 4. Que o(s) abordado(s) compreendam a real necessidade da ação policial. 5. Que a Equipe esteja a todo o momento primando pela sua segurança.
AÇÕES CORRETIVAS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Caso a(s) pessoa(s) em atitude(s) suspeita(s) não queira(m) submeter-se à busca pessoal, procurar, primeiramente, alertá-la(s) sobre as consequências da desobediência à ordem legal. Persistindo-se a desobediência, agir com superioridade numérica, acionando apoio se preciso for isolando-a (s) dos demais e usar os meios necessários e moderados para compeli-la (s) ao cumprimento da determinação legal. 2. Caso haja reação por parte da(s) pessoa(s) abordada(s), a ação policial deve ser proporcional a ela. 3. Se o policial que executa a busca pessoal entrar na linha de tiro do policial cobertura, este deverá alertar o companheiro para que corrija seu posicionamento, dizendo: "Linha de tiro". 4. A equipe policial deve primar sempre pela segurança, procurando abrigar-se (visto que as viaturas motos aumentam a exposição do operador) para contrapor uma eventual ameaça.

5. A equipe que patrulhar em motocicleta deve solicitar apoio sempre que possível em abordagens e atendimento de ocorrências.	
REFERÊNCIAS, DOUTRINAS e LEGISLAÇÕES	
1. BRASIL, Constituição Federativa do Brasil. 2. BRASIL, Código de Processo Penal DECRETO-LEI Nº 3689, 03/10/1941 3. BRASIL, Código Tributário Nacional LEI Nº 5172, 25/10/1966 4. BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro LEI Nº 9503, 25/09/1997 5. Polícia Militar do Estado de Goiás. Procedimento Operacional Padrão do Grupo de Intervenção Rápida Ostensiva – GIRO BPMCHOQUE. Goiânia, GO. 2007.	
ELABORADOR:	APROVADO:
ROSALINO LOUVEIRA- TEN CEL QOPM EZEQUIEL MARTINS DOS SANTOS- TEN CEL QOPM EDSON FURTADO DE OLIVEIRA- MAJ QOPM	Comandante-Geral da PMMS
REVISADO POR:	APROVADO:
RENATO BAMBIL IMAI – CAP QOPM MAYCON POSTAL – CAP QOPM JOSÉ MANOEL FERREIRA DE MELO – 2º SGT QPPM JULIO CEZAR BARBOSA CORDEIRO – CB QPPM ELTON DE MATOS ALVES – CB QPPM LUCAS DA SILVA ALVES – SD QPPM	<hr/> Waldir Ribeiro Acosta – Cel QOPM Comandante-Geral da PMMS Mat. 38837021
RELAÇÃO DAS PÁGINAS E TÓPICOS ALTERADOS	DIFUSÃO:
	PUBLICO INTERNO

ESCLARECIMENTOS NECESSÁRIOS

1. O 1º homem é o comandante da equipe:

Em patrulhamento sua motocicleta fica à frente e à esquerda, devendo priorizar seu campo de patrulhamento à frente e para lateral esquerda.

É o responsável pelo comando, coordenação e controle da equipe.

A ele cabe toda Responsabilidade pelas ocorrências, assessorado pelos demais.

No patrulhamento, é quem determina o itinerário e os locais a serem patrulhados.

Nos deslocamentos para locais de ocorrências, cabe a ele fazer uma breve parada e decidir com auxílio dos integrantes da equipe o melhor e mais rápido itinerário a ser percorrido.

Na abordagem é o responsável pela comunicação com os abordados.

2. O 2º homem:

Em patrulhamento sua motocicleta fica do lado direito e atrás da motocicleta do 1º homem, devendo priorizar seu campo de patrulhamento à frente e lateral direita.

Assumirá o lugar do 1º homem, apenas nas abordagens de transeunte, motocicletas e veículos de passeio para que o garupa faça a verbalização.

É recomendado que o 2º homem seja o piloto com melhores habilidades e reflexos.

Nas abordagens é responsável por apoiar o 4º homem em buscas veiculares, o 5º homem na segurança periférica, manobrar as motocicletas na via, se assim as condições permitirem e recolher os capacetes dos policiais.

Em uma possível situação que a equipe precise se distanciar das motocicletas, é o 2º homem que permanecerá fazendo a segurança dos equipamentos.

3. O 3º homem:

É o garupa do 2º homem, tido como o patrulheiro mais experiente.

Nas abordagens executará a primeira verbalização e utilizará o armamento de maior poder de fogo quando disponível.

Ficará responsável por anotar informações do rádio e guiar a equipe em caso de utilização de GPS.

A ele é responsável o patrulhamento da 2ª motocicleta, ficando responsável pela frente e laterais esquerda e direita.

Ao término das abordagens, deve ir a retaguarda e esperar que todos os policiais subam em suas viaturas para depois embarcar também.

4. O 4º homem:

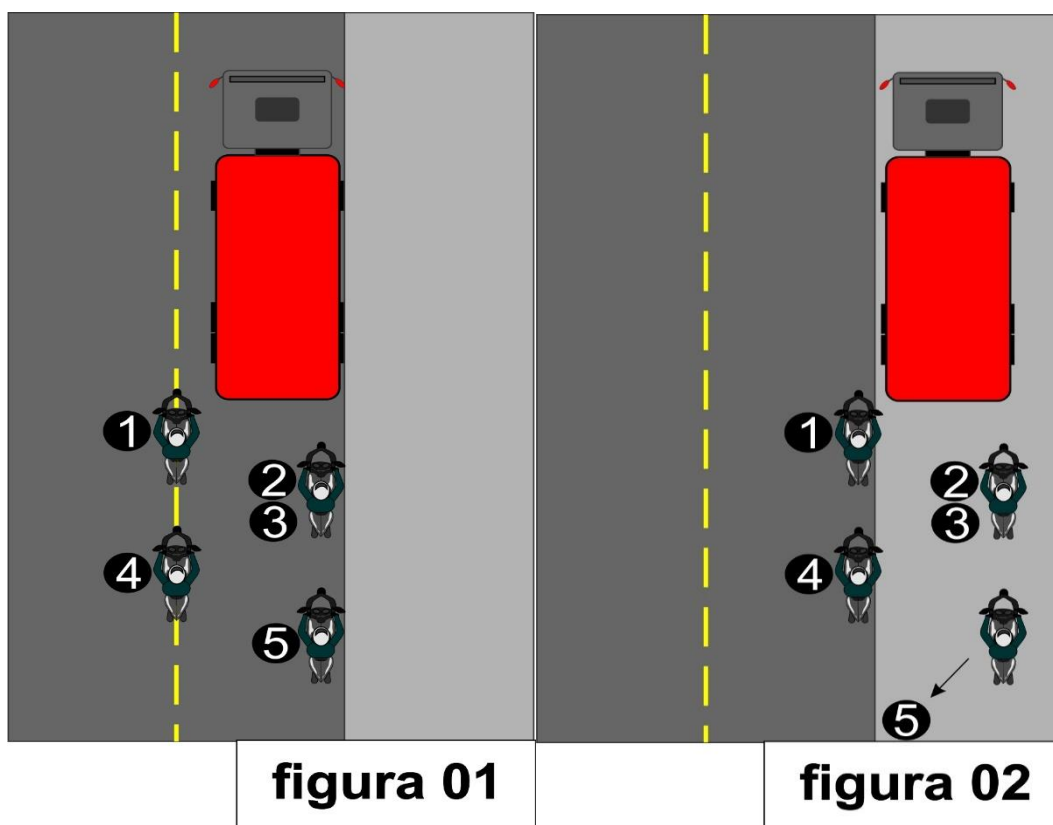
Em patrulhamento sua motocicleta fica à retaguarda atrás do 1º homem, devendo priorizar seu campo de patrulhamento na lateral esquerda.

É o encarregado pela busca pessoal, revistas em veículos e pela consulta, junto ao CIOPS/COPOM ou em Smartphone, de nomes, documentos, antecedentes criminais e placas.

5. O 5º homem:

É o primeiro a descer da moto no momento da abordagem, ficando responsável pela segurança periférica da equipe durante as abordagens, incluindo trânsito, transeuntes e possíveis interferências de terceiros que venham em apoio aos Abordados.

Nos semáforos e nos cruzamentos onde seja necessário parar, sua motocicleta fica em um ângulo de 45º graus com a via.



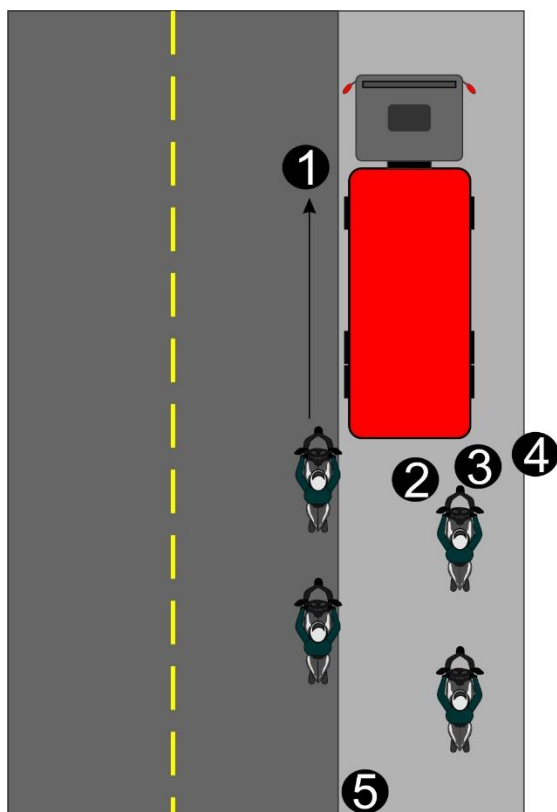


figura 03

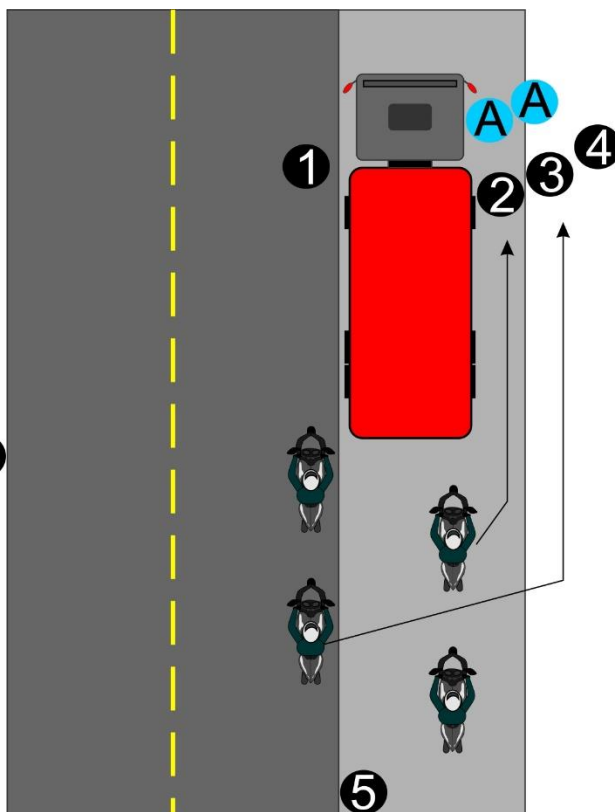


figura 04

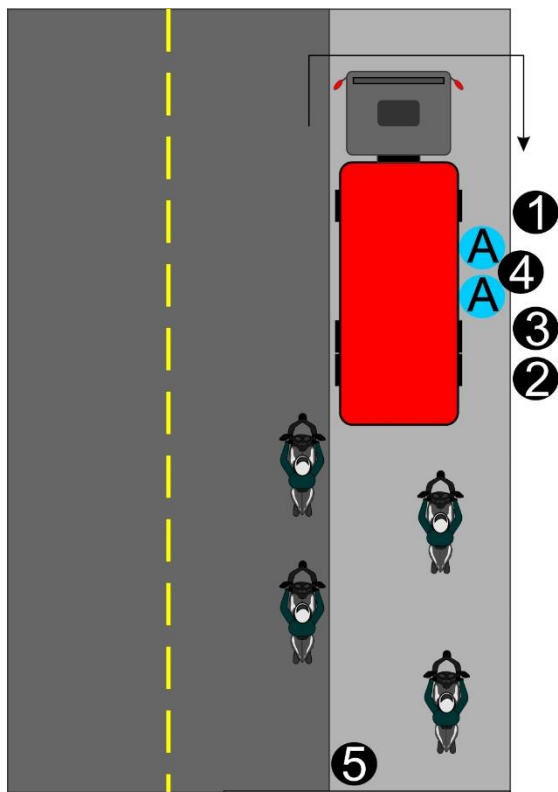


figura 05

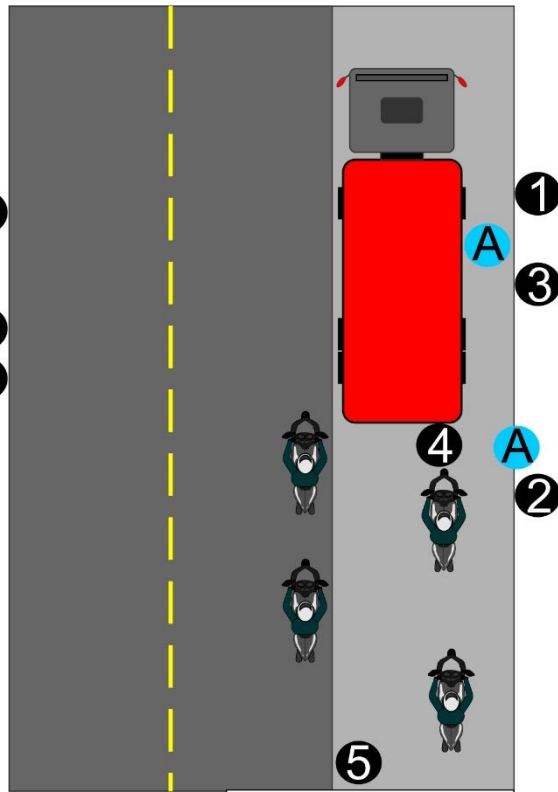


figura 06