

MAPA DESCRITIVO DO PROCESSO		Nº Processo: 4.01.00
NOME DO PROCESSO: ACOMPANHAMENTO E CERCO DE VEÍCULO		
MATERIAL NECESSÁRIO		
1. Uniforme operacional. 2. Viatura policial. 3. Colete de proteção balística. 4. Cinturão com complementos. 5. Pistola calibre .40 com 3 carregadores. 6. Algemas com a chave. 7. Fiel retrátil. 8. Lanterna. 9. Canivete. 10. PM O-58 (Registro de Ocorrência) 11. Relatório de Serviço Operacional. 12. Caneta. 13. Folhas para anotações (bloco ou agenda de bolso). 14. Rádio portátil e Terminal Portátil de Dados (TPD), (quando aplicável).		
ETAPAS		PROCEDIMENTOS
Atendimento		1. Acompanhamento de veículo. 2. Cerco de veículo.

	POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO	POP: 4.01.01
	ACOMPANHAMENTO DE VEÍCULO	ESTABELECIDO EM: 2002
		REVISADO EM: Nº DA REVISÃO: 3
AUTORIDADE RESPONSÁVEL: Chefe do Estado-Maior PM. NÍVEL DE PADRONIZAÇÃO: Geral.		
ATIVIDADES CRÍTICAS		
- Deslocamento da viatura, com os dispositivos luminosos e sonoros acionados, mantendo-se a visão sobre o veículo acompanhado, desde que não seja descumprido o limite técnico de atuação profissional (colocar em risco a vida dos integrantes da equipe e de terceiros). - Comunicação, pela rede-rádio, do desenvolvimento do acompanhamento e da conduta dos ocupantes do veículo e seus posicionamentos. - Atenção para a Área de Segurança. - Atenção para a Área de Perigo.		
SEQUÊNCIA DE AÇÕES		
- Comunicar ao COPOM/CAD o início do acompanhamento, informando: - localização da viatura; - características do veículo; - quantidade de ocupantes no veículo, quando possível; - direção que está sendo tomada. - Consultar as placas do veículo, por meio do COPOM/CAD e/ou TMD (terminal móvel de dados) para constatar a sua situação. - Manter as viaturas informadas do trajeto percorrido pelo veículo em fuga. - Atentar para eventuais objetos que possam ser arremessados pelos ocupantes. - Solicitar priorização da rede rádio, disponibilizando-a ao coordenador do cerco (CFP ou CGP) e para a(s) viatura(s) que estiver(em) envolvida(s) diretamente no acompanhamento ou cerco do veículo. - Fazer o acompanhamento com distância segura, com maior cautela nos cruzamentos, principalmente, quando os semáforos estiverem com o sinal vermelho e houver a necessidade de transitar na contramão de direção. - Deslocar com os dispositivos sonoros e luminosos da viatura acionados, evitando riscos desnecessários. - Realizar o procedimento de abordagem, conforme POP específico, assim que houver a parada do veículo em fuga, atentando para manter-se na Área de Segurança e não adentrar na Área de Perigo.		
RESULTADOS ESPERADOS		
- Que o policial militar que estiver realizando o acompanhamento tenha calma na transmissão dos dados, informando-os com clareza e precisão. - Que o acompanhamento do veículo ocorra com a devida cautela, visando não dar causa a acidentes. - Que não haja disparo de arma de fogo por parte dos policiais militares, durante o acompanhamento.		
AÇÕES CORRETIVAS		
- Sempre que o condutor do veículo não obedecer à ordem de parada, e empreender fuga, quando possível, solicitar apoio de uma aeronave da Polícia Militar. - Se o policial militar não souber o nome da rua em que se encontra, deverá utilizar pontos de referência (nomes de ruas transversais, praças, nomes de escolas, supermercados, igrejas e outros dados físicos do ambiente), para possibilitar sua localização. - Se os policiais militares perderem contato visual com o veículo em fuga, avisar imediatamente ao coordenador do cerco o último destino tomado pelo automóvel:		

- 3.1. atentar para vestígios deixados pelos infratores, tais como, marca de frenagem no asfalto, locais com sinal de danos recentes, garagens, galpões, estacionamentos ou locais ermos que possam ser utilizados para esconder o veículo;
- 3.2. solicitar informações de outros condutores e/ou pedestres sobre o possível destino tomado pelo veículo.
4. Se os policiais militares identificarem algum objeto sendo arremessado pelos ocupantes do veículo, deverão informar o COPOM/CAD a localização, solicitando que outra viatura faça a vistoria no local.
5. Havendo disparos de arma de fogo por parte dos infratores, enquanto os veículos estiverem em movimento, o policial **deverá**:
 - 5.1. aumentar a distância da viatura com relação ao veículo acompanhado;
 - 5.2. **não revidar**, pois não há possibilidade de controlar os disparos e, dessa forma, pessoas inocentes poderão ser atingidas nas cercanias do trajeto, inclusive no interior do veículo ou portamalas;
 - 5.3. informar ao COPOM/CAD, que houve disparos efetuados e, se possível, o tipo de armamento.
6. Cessado o movimento dos veículos, caso o policial militar não identifique uma Área de Segurança, deverá criar uma, com base no conceito de Área de Segurança e proceder conforme o POP de abordagem a veículo.
7. Se for(em) constatada(s) pessoa(s) ferida(s) e não houver disponibilidade de nenhuma outra equipe para permanecer com a vítima até a chegada das equipes de socorro, adotar as providências previstas no **POP 2.05.01 - Ação do policial militar para preservar o local de crime**, informando ao COPOM/CAD a última direção tomada pelo veículo e a necessidade de socorro:
 - 7.1. havendo mais de uma viatura no acompanhamento, somente uma permanecerá junto à vítima.

POSSIBILIDADES DE ERRO

1. Não comunicar o início do acompanhamento ao COPOM/CAD.
2. Deixar de informar características importantes como localização da viatura, características do veículo, quantidade de ocupantes no veículo (quando possível), entre outras.
3. Deixar de consultar o COPOM/CAD e/ou TMD (terminal móvel de dados) sobre a placa do veículo.
4. Não manter a [distância segura](#).
5. Policial adentrar na Área de Perigo.
6. Deslocar sem os dispositivos sonoros e luminosos da viatura acionados.
7. Constatando pessoas feridas, deixar de solicitar ao COPOM/CAD que providencie o socorro por meio do acionamento imediato do SAMU, serviço local de emergência ou Unidade de Resgate (UR) do Corpo de Bombeiros, ou, na ausência destes, pela própria equipe.
8. Chocar, propositadamente, a viatura contra o veículo em fuga, com o intuito de desestabilizá-lo.
9. Os policiais militares **dispararem, intencional ou acidentalmente**, ou ainda **revidarem disparos de arma de fogo contra o veículo acompanhado**, em deslocamento.

ESCLARECIMENTOS

1. [Distância de segurança](#): é a distância que deve ser mantida do veículo que está em fuga, pela viatura que está realizando o acompanhamento, tanto frontal quanto lateral. Deve ser mantida para evitar colisões em caso de frenagem de emergência e aumentada no caso de disparos contra a viatura. Para cálculo desta distância um dos métodos é o dos **“três segundos”**: Localize na via, um ponto fixo qualquer (árvore, poste, ponte) e observe a passagem do veículo que segue à sua frente. Tão logo ele passe pelo local escolhido comece a contagem mentalmente (mil e um, mil e dois, mil e três). Se o seu veículo atingir o referido ponto antes do término da contagem é que a distância existente não oferece segurança. Nesse caso, diminua a velocidade procurando aumentar a distância. No caso de viaturas 2 rodas, a distância de segurança deverá ser maior.
Devemos considerar também, outros fatores para aumento da distância, dentre eles, condições da via, do veículo, climáticas, habilidade e situação psicofísica do condutor, sempre readequando a distância e velocidade da viatura, conforme o caso (artigo 29, inciso II, combinado com o artigo 192 do CTB).
2. [COPOM/CAD](#): deve ser compreendido como toda a rede de apoio ao policial militar no atendimento da ocorrência, cabendo ao despachador viabilizar o contato com os superiores de serviço, responsáveis pelas providências a serem adotadas.

3. **Por que não há possibilidade de controlar o disparo embarcado em veículo em movimento?**

Primeiramente é necessário desconstruir a crença de que uma pessoa em fuga pare ou se entregue ao ouvir o som de um disparo de arma de fogo. Além de não haver fundamentação técnica, o racional é que a pessoa em fuga adote um comportamento muito mais evasivo potencializando os riscos da ação policial.

O segundo aspecto é que quando se está embarcado, num veículo em movimento são muitas as variáveis que interferem na qualidade e efetividade de um disparo de arma de fogo. Além de serem muitas, estas variáveis estão fora do controle de quem dispara a arma de fogo. Citem-se algumas delas como exemplo:

- Não há controle sobre o tipo de piso sobre o qual o veículo se desloca, ou ainda se haverá buracos, lombadas, irregularidades, etc.
- Não há controle sobre quais ações o motorista vai tomar na direção da viatura policial. Ele pode frear ou acelerar bruscamente, guinar à esquerda ou à direita, etc.
- Não há controle sobre as ações do motorista do veículo em fuga. Ele pode frear ou acelerar o veículo, passar por piso irregular, buracos, lombadas, guinar à esquerda ou direita, etc.

Note que todas estas variáveis têm influência fundamental na efetividade do tiro. Veja as considerações abaixo:

As angulações produzidas no eixo do cano pela empunhadura da arma de fogo são fundamentais para o disparo policial. Consideremos uma arma de fogo sendo disparada a 10 metros de distância contra um alvo. Observe a figura 1. A circunferência apresenta a distância de 10 metros como o seu raio, pois é justamente a distância entre o cano da arma de fogo e o alvo. Para se saber a quantos centímetros equivale cada grau dessa circunferência, aplica-se a fórmula do comprimento da circunferência. Como resultado, temos que cada grau de variação do cano da arma, a uma distância de 10 metros, equivale a 17,45 centímetros de desvio no alvo. Isso mesmo! A dez metros, se houver a variação de 11,25 graus, o desvio no alvo será de 1,96 metros!

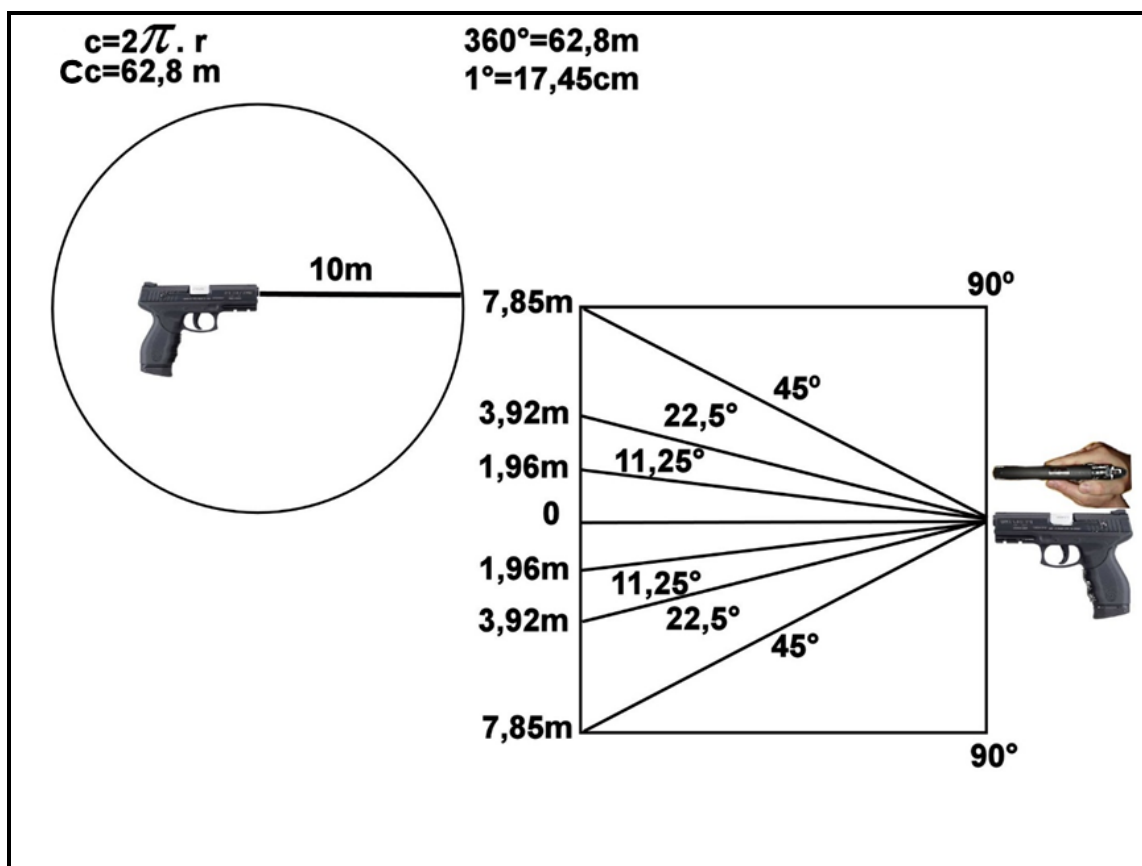


Figura 1

Agora, pense nas variáveis exemplificadas na figura 1, acima, e como elas podem imprimir

desvios angulares no cano da arma. Note que se a distância for maior, os desvios também. No exemplo da figura acima, se a arma de fogo estivesse a 20 metros de distância do alvo, o desvio de 11,25 graus produziria um desvio de quase 4 metros (3,93m)!

A figura 2, abaixo, apresenta um veículo em fuga e a distância entre os veículos é de dez metros. Note as angulações grafadas na figura. Uma angulação de apenas 5,62 graus no cano da arma de fogo pode produzir um desvio de cerca de 1 metro. Como se pode ver na figura, um policial que, pensando em parar o veículo, dispare sua arma de fogo contra os pneus, poderá acertar o parabrisa do veículo, tão somente com uma angulação mínima de 5 graus!!!! Se a distância entre os veículos for maior, como por exemplo 20 metros, o desvio para os mesmos 5,62 graus será de 2 metros! Assim, quando o policial não tem controle de todas as variáveis que interferem na sua empunhadura o disparo não deve ser realizado, como é o caso do disparo embarcado em veículo em movimento.

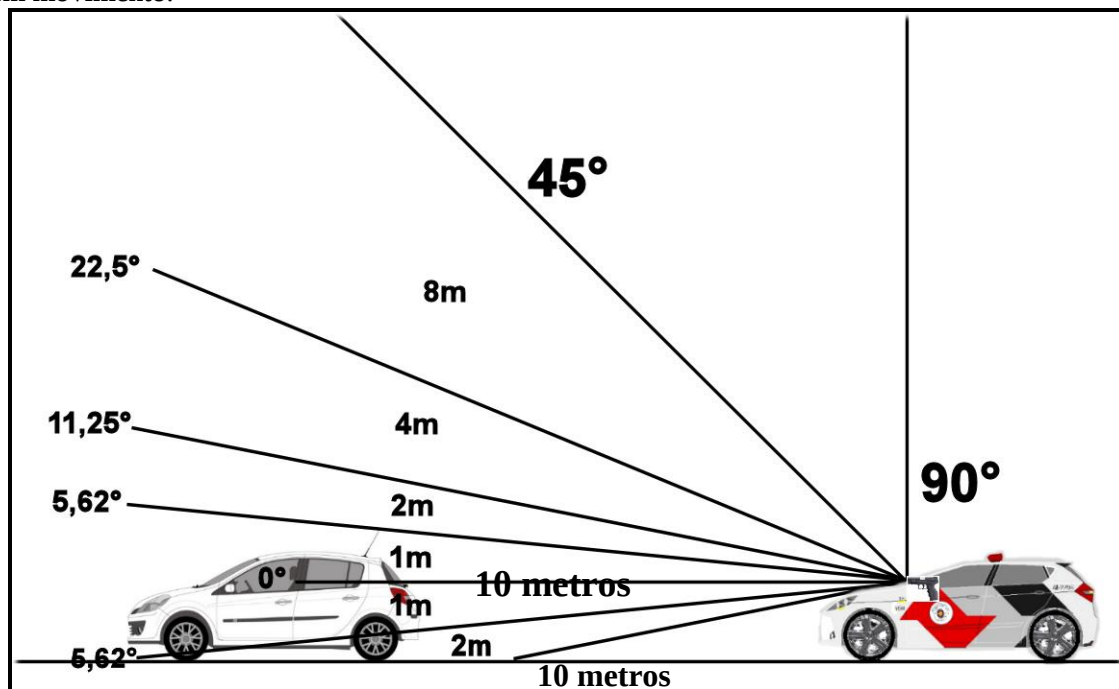


Figura 2

4. **Área de Segurança:** é o local mediato onde os policiais militares estão mais protegidos de riscos e posicionados a uma distância segura em relação ao suposto agressor, com ampla visibilidade, de modo a possibilitar intervenções coordenadas, nas situações de não conformidade operacional. A Área de Segurança, portanto, possui algumas características essenciais: isolada, afastada, segura e própria para a verbalização, até que o criminoso se entregue, conforme as figuras 3, 4 e 5.

Na via:

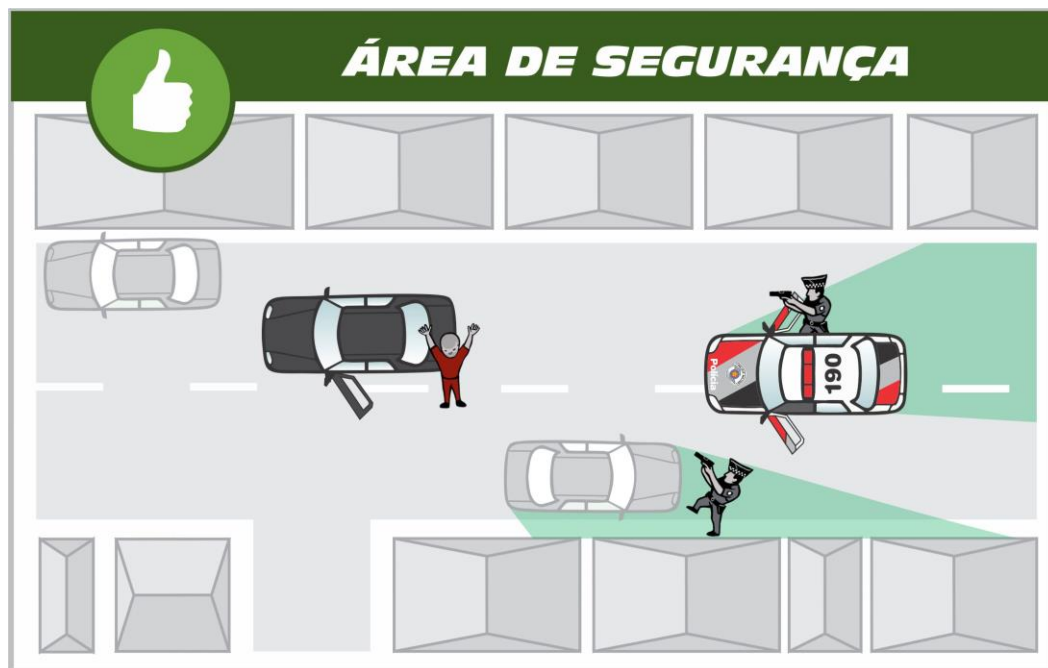


Figura 3



Figura 4

Na via:

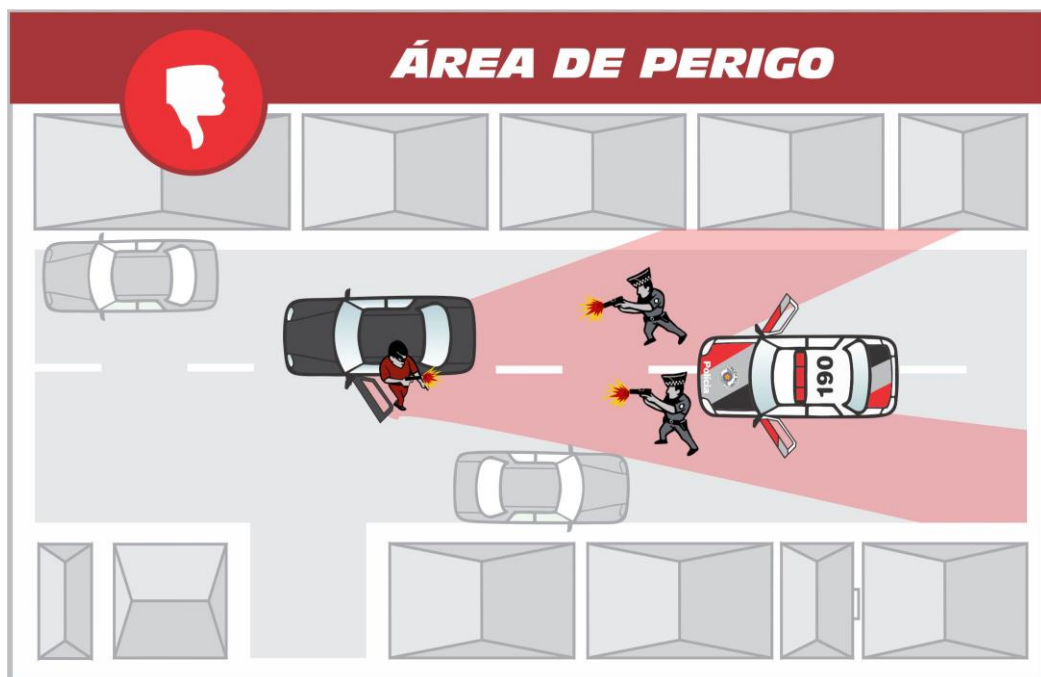


Figura 6



Figura 7

Em edificações:



Figura 8

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO		DIAGNÓSTICO DO TRABALHO OPERACIONAL	
SUPERVISOR:		SUPERVISIONADO:	
DATA: ____/____/____	Nº PROCESSO: 4.01.00	Nº POP: 4.01.01	NOME DA TAREFA: Acompanhamento de veículo.
ATIVIDADES CRÍTICAS		SIM	NÃO
1. O COPOM/CAD foi comunicado sobre o início do acompanhamento?			
2. Foram informados os dados importantes como localização da viatura, características do veículo e direção que está sendo tomada?			
3. Foi consultada a placa do veículo, por meio do COPOM/CAD, a fim de constatar sua situação?			
4. As demais viaturas foram informadas sobre o trajeto percorrido pelo veículo em fuga?			
5. O policial militar esteve atento para eventuais objetos que arremessados pelos ocupantes do veículo em fuga?			
6. Durante o acompanhamento, foi mantida a distância de segurança?			
7. O deslocamento da viatura foi realizado com os dispositivos sonoros e luminosos da viatura acionados?			
8. O policial militar adentrou na Área de Perigo?			
9. Na constatação de pessoas feridas durante o trajeto do acompanhamento, foi solicitado ao COPOM/CAD o acionamento imediato do SAMU, serviço local de emergência ou Unidade de Resgate (UR) do Corpo de Bombeiros, ou, na ausência destes, pela própria equipe?			
10. Houve disparos de advertência?			
11. Houve disparos contra o veículo, na tentativa de fazê-lo parar?			

	POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO	POP: 4.01.02
		ESTABELECIDO EM: 2002
	CERCO DE VEÍCULO	REVISADO EM: 04/06/2013 Nº DA REVISÃO: 2
AUTORIDADE RESPONSÁVEL: Chefe do Estado-Maior PM. NÍVEL DE PADRONIZAÇÃO: Geral.		
ATIVIDADES CRÍTICAS		
1. Posicionamento da viatura, conforme determinação do coordenador do cerco. 2. Cerco do veículo a ser abordado, de forma técnica, eficiente e eficaz. 3. Parada dos veículos que transitam pela via. 4. Parada do veículo em fuga. 5. Atenção para a Área de Segurança. 6. Atenção para a Área de Perigo.		
SEQUÊNCIA DE AÇÕES		
1. Com base nas informações transmitidas pela viatura que está acompanhando o veículo em fuga, o coordenador do cerco determinará o posicionamento da(s) viatura(s): 1.1. o posicionamento deverá visar à obstrução da via (total ou parcialmente) utilizada pelo veículo em fuga, além de outras rotas possíveis; 1.2. poderão ser utilizados cones, cavaletes, a própria viatura ou meios de fortuna. 2. A(s) viatura(s) que participar(em) da obstrução da via deverá(ão) fazê-la na seguinte conformidade: 2.1. posicionar a viatura no acostamento ou próximo à calçada, com os dispositivos luminosos e sonoros acionados, de forma que os usuários da via consigam visualizá-la em tempo hábil para a redução de velocidade; 2.2. desembarcar e sinalizar a parada dos veículos que transitam pela via; 2.3. efetuar o fechamento das faixas, da direita para esquerda, diminuindo o fluxo de veículos até a sua parada total ou parcial. 2.4. após a parada dos veículos, permitir o escoamento gradativo do fluxo da via, até que os policiais militares possam visualizar a aproximação do veículo em fuga; 2.5. assim que houver a parada do veículo em fuga, manter-se na Área de Segurança e realizar o procedimento de abordagem conforme POP específico, atentando sempre para a segurança dos demais usuários da via. 3. Havendo disponibilidade, utilizar os dispositivos de retenção que atuam diretamente nos eixos de tração dos veículos, como redes, que contribuem para a diminuição da velocidade e aumentam a segurança na ação policial, além de evitar acidentes.		
RESULTADOS ESPERADOS		
1. Posicionamento adequado das viaturas, a fim de propiciar a obstrução da via utilizada pelo veículo em fuga. 2. Contenção do veículo em fuga, propiciando condições adequadas à abordagem.		
AÇÕES CORRETIVAS		
1. Se o veículo em fuga conseguir transpor o “bloqueio” (fechamento das faixas da via pública), os policiais militares deverão continuar o acompanhamento, informando ao coordenador do cerco, para que seja feito um novo planejamento e tentativa de parada do automóvel. 2. Caso o policial militar não identifique uma Área de Segurança, deverá criar uma, com base no conceito de Área de Segurança. 3. Nas ocorrências com desfecho envolvendo confronto (tendo ou não pessoas feridas ou mortas), apreensão de drogas, armas, pessoas procuradas pela justiça, ou ainda, ocorrências que poderão ter repercussão na imprensa, meio político e sociedade, acionar a Agência de Inteligência para que tome conhecimento acerca das informações necessárias. 4. As causas, circunstâncias, efeitos, consequências, detalhes ou mesmo divulgação de fatos de		

qualquer natureza, face à necessidade de intervenção da Polícia Militar, envolvendo o acompanhamento do veículo, objeto de pedido de informação por profissional da mídia, deverá ser divulgado apenas pela **Sala de Imprensa** da PMESP, que funciona 24hs ininterruptas.

POSSIBILIDADES DE ERRO

1. Deixar de posicionar a viatura conforme determinação do coordenador do cerco.
2. Posicionar a viatura sem os dispositivos luminosos e sonoros acionados.
3. Policial adentrar a Área de Perigo.
4. Posicionar a viatura em local de difícil visualização para os demais usuários da via.
5. Utilizar dispositivo de retenção para parada de veículos de forma a causar acidentes.

ESCLARECIMENTOS

1. Cerco: Posicionamento das viaturas disponíveis em possíveis vias ou locais que possam ser utilizados para interromper o fluxo de veículos, total ou parcialmente.
2. Cerco de forma técnica, eficiente e eficaz: Realizar o cerco de forma que as possíveis vias de fuga sejam abrangidas pelas viaturas designadas para fazê-lo, resultando condição impeditiva para a continuidade de deslocamento do veículo em fuga, de forma a permitir o adequado procedimento de abordagem.
3. Obstrução da via: Medida que consiste no controle de uma determinada via para isolamento (total ou parcial) utilizando-se cones, cavaletes, viatura ou outros meios de fortuna, com a atuação do Policial com o objetivo de reduzir a velocidade dos veículos, para isolar e conter o problema em uma determinada área, mantendo-se o controle sobre esta.
4. Área de Segurança: é o local mediato onde os policiais militares estão mais protegidos de riscos e posicionados a uma distância segura em relação ao suposto agressor, com ampla visibilidade, de modo a possibilitar intervenções coordenadas, nas situações de não conformidade operacional. A Área de Segurança, portanto, possui algumas características essenciais: isolada, afastada, segura e própria para a verbalização, até que o criminoso se entregue, conforme exemplo das figuras 1, 2 e 3.

Na via:

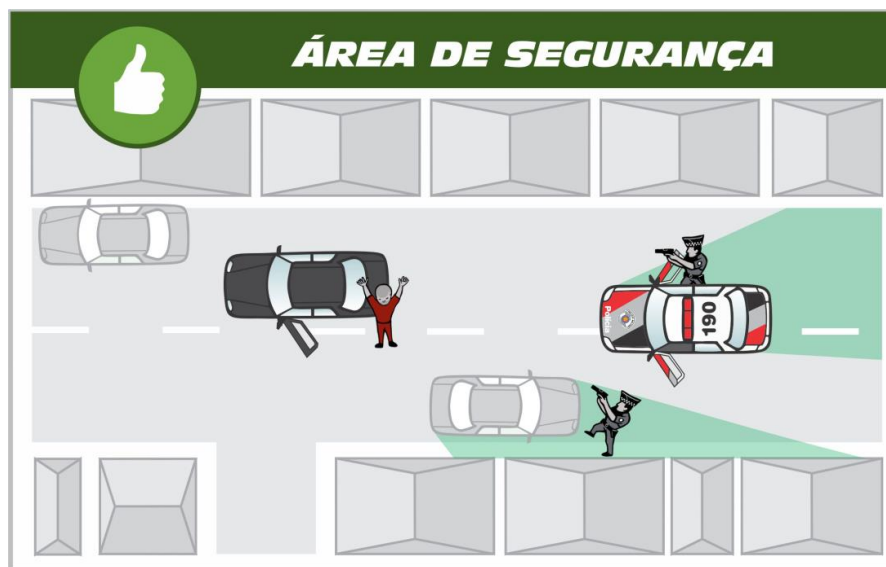


Figura 1



Figura 2

Em edificações:



Figura 3

5. Área de Perigo: é considerada como o local em que o suposto agressor está localizado ou confinado, bem como o “cone da morte”, ou seja, áreas que possibilitam o contato visual com o agressor e podem comprometer a integridade do policial. Dada a **iminência de confronto**, o policial militar **nunca** deve adentrá-la, indicando-se a verbalização como o recurso mais adequado até que o

criminoso abandone essa área e eventual arma que esteja em seu poder, colocando-se em condições visuais para a abordagem e detenção seguras. Esse conceito serve também para edificações, portanto, **só se adentra em um recinto se houver certeza de que nele não existe ameaça**, ou realizando a varredura a fim de verificar se o local está seguro, quando estritamente necessário, lembrando-se de que a partir do momento em se que encontra a Área de Perigo, ou seja, aquela onde se encontra o infrator, deve ser criada a zona de segurança, **onde o policial deve permanecer**. As figuras 4, 5 e 6 demonstram a ação equivocada de policiais que adentram a Área de Perigo.

Na via:

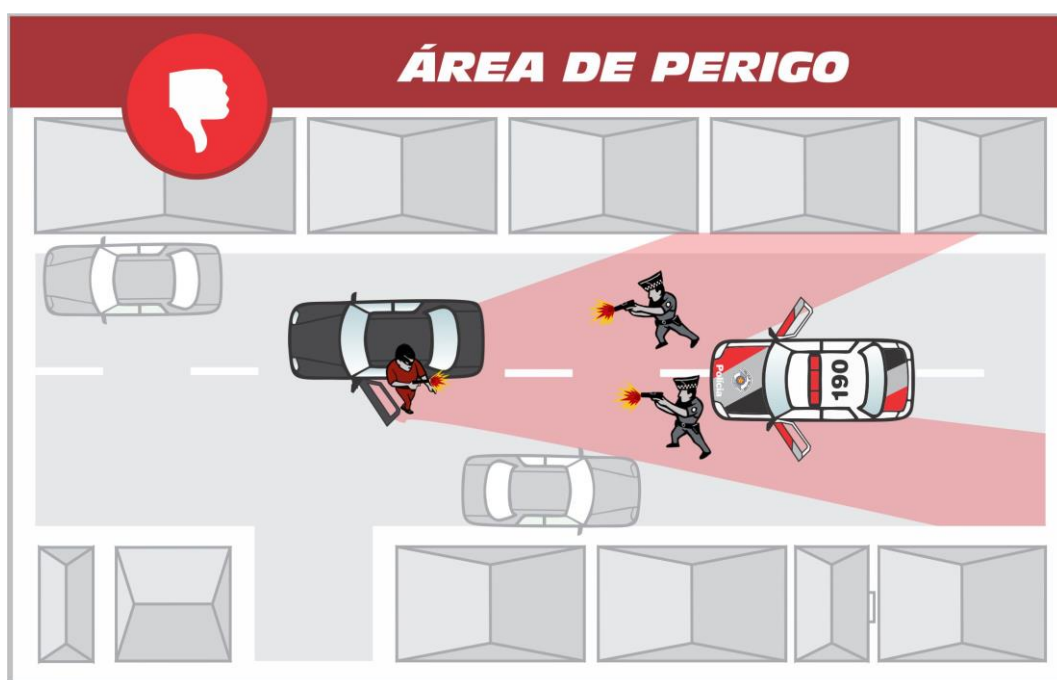


Figura 4

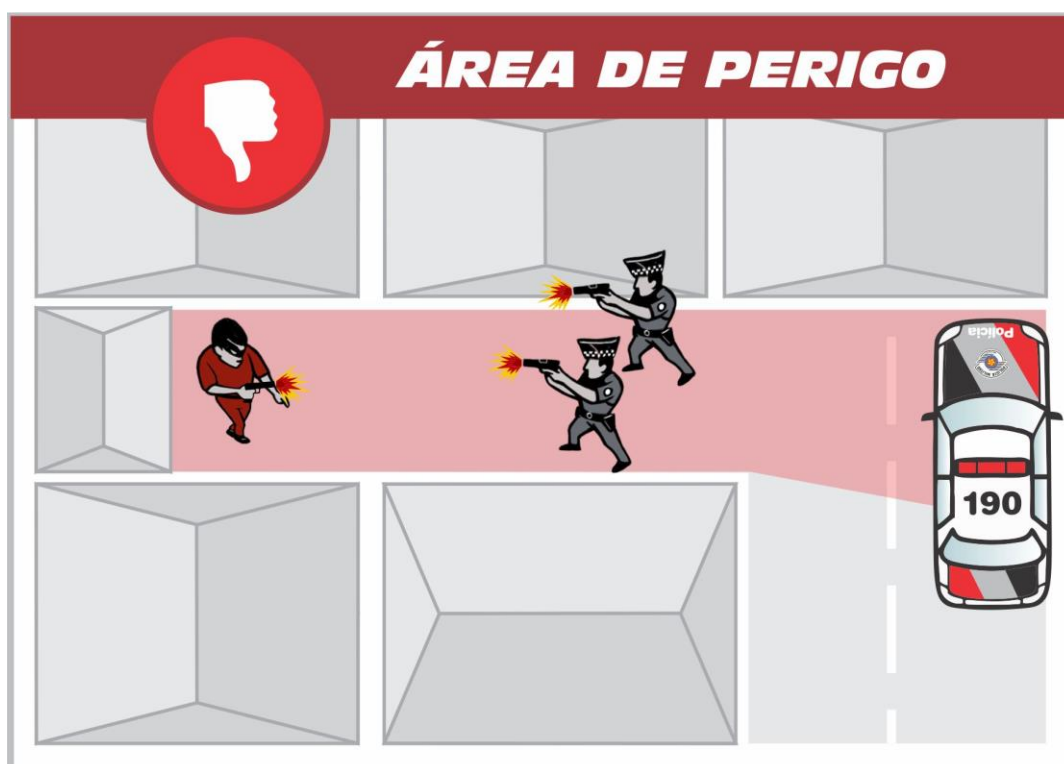


Figura 5

Em edificações:



Figura 6

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO		DIAGNÓSTICO DO TRABALHO OPERACIONAL	
SUPERVISOR:		SUPERVISIONADO:	
DATA: ____/____/____	Nº PROCESSO: 4.01.00	Nº POP: 4.01.02	NOME DA TAREFA: Cercos de veículo.
ATIVIDADES CRÍTICAS		SIM	NÃO
1. O policial militar posicionou-se conforme determinação do coordenador do cerco?			
2. Nas vias obstruídas, o policial militar permaneceu com os dispositivos luminosos e sonoros da viatura acionados?			
3. Nas vias obstruídas, o policial militar realizou o fechamento das faixas, da direita para a esquerda?			
4. O policial militar adentrou na Área de Perigo?			
5. Após a parada dos veículos, houve a necessidade de permitir o escoamento gradativo do fluxo da via, até a visualização do veículo em fuga?			
6. Houve disponibilidade e ou oportunidade, para utilizar os dispositivos de retenção, como redes?			
7. Quando da parada do veículo em fuga e conseqüente abordagem, houve a preocupação com segurança dos usuários da via?			

DOCTRINA OPERACIONAL	
PROCESSO: ACOMPANHAMENTO E CERCO DE VEÍCULO	
DESCRIÇÃO	LEGISLAÇÃO
Atribuições das Polícias Militares	Art. 144, § 5º, 1ª parte, da Constituição Federal; letra “a”, “b” e “c” do art. 3º do Decreto Lei 667/69 (redação pelo Decreto-lei nº 2010); LAZZARINI, Álvaro. A Segurança Pública e o Aperfeiçoamento da Polícia no Brasil. Revista A Força Policial. São Paulo: Polícia Militar do Estado de São Paulo. Nº 5,. jan/mar, 1995
Preceitos constitucionais	Art. 5º e os incisos II, III, XIII, XV, XVI, XXII,XXXIX, XLII, XLIII, XLIX, LIV, LVI, LVII, LVIII, LXI, LXII, LXIII, LXIV e LXV da Constituição Federal, dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos.
Poder de Polícia	MEIRELLES, Hely Lopes. <i>Direito Administrativo Brasileiro</i> , 26ª Edição, São Paulo: Malheiros, 2001; Art 78 do Código Tributário Nacional; LAZZARINI, Álvaro e outros. <i>Direito Administrativo da ordem pública</i> . 3.ed. Rio de Janeiro:Forense, 1998.
Arbitrariedade e discricionariedade da ação policial	LAZZARINI, Álvaro. Poder de Polícia e Direitos Humanos. Revista A Força Policial. São Paulo: Polícia Militar do Estado de São Paulo. Nº 30; LAZZARINI, Álvaro e outros. <i>Direito Administrativo da ordem pública</i> . 3.ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998; MAURÍCIO GARIBE e CEL PMESP ALAOR SILVA BRANDÃO. Os Limites da Discricionariedade do Poder de Polícia. Revista A Força Policial. São Paulo: Polícia Militar do Estado de São Paulo. Nº 23.
Excludente de ilicitude	Art. 23 do Decreto-Lei Nº 2.848, de 07DEZ40 (Código Penal).
Condução das Partes	Inciso LXIII do art.5º da Constituição Federal; §§ 1º e 2º do art. 1º do Decreto Estadual nº 19.903/50 e Súmula Vinculante do Supremo Tribunal Federal de nº 011; Decreto Estadual nº 57.783/12.
Condução de partes envolvidas em infração penal de menor potencial ofensivo.	Art. 69 da Lei 9.099/95; parágrafo único do art. 69 da Lei 9.099/95. (vide também Lei Federal nº 10.455, de 13MAI02).
Apresentação de ocorrência na repartição pública competente	Art.66, inciso I, das Contravenções Penais; art. 319 do Código Penal; Lei Federal Nº 9.099/95 cc Lei Federal Nº 10.259/01 (dispõe sobre a instituição dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais no âmbito da Justiça Federal); Resolução 233, de 09SET09; Provimento 806/03 de 24JUL03 (consolida as normas relativas aos Juizados Informais de Conciliação, Juizados Especiais Cíveis e Criminais e Juizados Criminais); Resoluções de nº 2.076, de 22JUL77 e 2.010/16, de 22JUL10, ambas do Conselho Econômico e Social da ONU (Organização das Nações Unidas); Decreto Estadual nº 57.783, de 10FEV12.

<u>Perseguição a pessoa e veículo</u>	Resolução SSP nº 21, de 11ABR90.
<u>Testemunha</u>	Art. 202 e art.206 do Código de Processo Penal.
<u>Condução de criança e adolescente</u>	Art. 106, artigo 172 e § único, artigos 178 e 262, todos da Lei federal nº 8.069, de 13JUL90 – Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA); Lei Federal nº 10.455, de 13MAI02 (altera o parágrafo único do art. 69 da Lei federal de 9.099/95); Lei Federal 8.063, de 13OUT90.
<u>Normas Operacional de Policiamento PM - NORSOP</u>	Diretriz nº PM3-008/02/06, de 01AGO06.
<u>Comunicação Social</u>	Diretriz PM5-001/55/06, alterada pela Ordem Complementar nº PM5-001/05/90 e pela Portaria nº PM5-003/511/11, publicada no Boletim Geral nº 105, de 06JUN11.
<u>Cautela no Deslocamento</u>	Ordem de Serviço nº PM3-005/02/99, de 26JAN99.
<u>Reiteração na cautela no deslocamento</u>	Ordem de Serviço nº PM3-006/02/05, de 13JUL05.
<u>Uso de Dispositivos luminosos e sonoros</u>	Ordem de Serviço nº PM3-011/02/18-Circular, de 19AGO18.
<u>Emprego e Controle de Terminal Móvel de Dados (TMD)</u>	Ordem de Serviço nº DTel-008/110/11 - Circular, de 04NOV11.
<u>Disparo de Arma de Fogo em Acompanhamento</u>	Instrução Continuada de Comando (ICC) nº 08-003 - Complementar, de 19AGO08 e Instrução Continuada de Comando (ICC) nº 14, de 13JUL09.
<u>Técnica de Direção/Pilotagem Policial Preventiva</u>	Instrução Continuada de Comando (ICC) nº 77, de 12NOV12.
<u>Mortes, afastamentos temporários ou definitivos de Policiais Militares nos deslocamentos de Emergência com Viaturas</u>	Instrução Continuada de Comando (ICC) nº 83, de 31JAN13.
<u>Uso de Luzes Intermitentes</u>	Resolução CONTRAN nº 268, de 15FEV08.
<u>Área de Segurança e Área de Perigo</u>	Instrução Continuada de Comando (ICC) nº 230, de 22AGO18 e Programa Vídeo Treinamento (PVT) de AGO/18.