



OPERAÇÕES DE DRAGAGEM, DRAGADOS E PROCEDIMENTOS AMBIENTAIS.

AUTOR: Gilberto Paixão



ÍNDICE:

- 1 - INTRODUÇÃO
- 2 - DRAGAGENS E PROCEDIMENTOS AMBIENTAIS.
- 3 - CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.

Anexos:

- I - ESQUEMA PARA AVALIAÇÃO DE MATERIAIS DRAGADOS (C. L.).
- II - LISTA DE ALGUNS DIPLOMAS JURÍDICOS DE INTERESSE AMBIENTAL NO ÂMBITO DAS DRAGAGENS.

Sumário

Com o objectivo de traçar uma perspectiva sobre uma actividade que se afigura da maior importância para a construção de obras marítimas e para a navegabilidade de áreas portuárias, abordam-se algumas questões de base que se afiguram do maior interesse, como sejam: a tipologia das dragagens, o planeamento de dragagens, os estudos de impacte ambiental, a gestão de dragados, a monitorização ambiental e os sistemas de gestão ambiental. Apresentam-se algumas conclusões nomeadamente as seguintes: o material dragado constitui um recurso natural e como tal deve ser considerado; a caracterização prévia dos dragados é fundamental; a avaliação e mitigação dos impactes ambientais é extremamente importante; a transferência de materiais dragados de modo sustentado deve constituir um objectivo; o controlo das fontes de contaminação é essencial para a gestão global dos processos; haverá que estabelecer um balanço entre a economia e a ecologia; todos os interessados na execução dos projectos deveriam suportar os custos da respectiva execução.

PALAVRAS CHAVE: ambiente, portos, dragagens, dragados, sedimentos, contaminantes, poluição, engenharia, gestão.

NOTAS:

O autor é Assessor Principal da Administração Central (IMP); elemento do grupo de trabalho n.º 5 da Comissão Permanente do Ambiente da Associação Internacional de Navegação (PIANC) e membro convidado do Conselho do Ambiente da Associação Internacional de Dragagens (CEDA).

A presente comunicação é apresentada a título individual e não deve ser considerada como uma referência definitiva, não se responsabilizando o seu autor pelo uso indevido da informação nela contida.

Abstract

In order to give a perspective of an activity considered very important within navigation and Port facilities construction, we bring up some basic aspects which appear to be very relevant, like: dredging typology, dredging works planning, environmental impact assessment studies, dredged material management, environment monitoring and environmental management systems. We conclude underlying the following: dredged material is a natural resource and so it should be considered; previous characterisation of dredged material is extremely important; the need for sustainable relocation must be considered; source control is essential to the processes general management; an economy-ecology balance should be established; all stakeholders should support the costs of the projects execution.

KEY WORDS: environment, ports, dredging, dredged, sediments, contaminants, pollution, engineering, management.

1- INTRODUÇÃO

A necessidade de manter operacionais os canais de navegação existentes e/ou a construção de novas infra-estruturas, leva-nos frequentemente à realização de operações de dragagem pelo que o estudo dos processos associados à acumulação de sedimentos em áreas portuárias reveste-se da maior importância.

O assunto que nos propomos abordar apresenta aspectos muito diversos pelo que, dada a sua extensão e complexidade, apenas poderemos apresentar algumas breves notas sobre alguns dos pontos que se nos afiguram mais relevantes.

Em vários países, a Engenharia Costeira e Portuária, com o objectivo de estudar e aprofundar os diversos temas de natureza teórica e prática relativos aos materiais sedimentares, tem vindo a intensificar os seus trabalhos, com o envolvimento de profissionais dos mais diferentes sectores, a saber: Geologia, Engenharia Civil, Engenharia Hidráulica, Engenharia de Recursos Hídricos, Engenharia Sanitária, Engenharia Ambiental, Engenharia Agrícola, Engenharia Agronómica, Engenharia Florestal, Engenharia Oceânica, Engenharia Costeira, Geografia, Gestão Ambiental etc.

Enfim, todas as áreas temáticas que de uma maneira ou de outra, tratam dos assuntos relacionados com a erosão, transporte e deposição de sedimentos, seja através do estudo dos mecanismos físicos envolvidos nesses processos, seja através do estudo da sua quantificação ou das técnicas de redução da erosão, carecem da realização de estudos e trabalhos no domínio do que se poderá chamar a "Engenharia dos Sedimentos".

De facto o transporte e a deposição de materiais sedimentares, quer devido a processos naturais, quer resultantes da acção do Homem, têm sido alvo de intensas pesquisas, nomeadamente no que se refere aos processos de assoreamento indesejáveis em áreas portuárias.

Em todo o mundo o volume de materiais dragados imersos nos mares, em cada ano, varia entre 100 a 300 milhões de m³. No litoral português, estima-se que o volume de materiais dragados, que são depositados anualmente no mar, seja de cerca de 1% daqueles valores. Aproximadamente 10% dos materiais dragados apresenta um considerável concentração de substâncias contaminantes provenientes das mais variadas origens, incluindo navios, instalações industriais, descargas urbanas e da simples escorrência superficial.

No âmbito da Convenção de Londres, no que concerne aos valores declarados para imersões de substâncias no mar, cerca de 70% diz respeito a materiais dragados.

Além das questões relativas ao cálculo de volumes de materiais a remover, cujos custos de transporte e deposição se encontram tradicionalmente incluídos nas empreitadas, interessa também determinar, as características físico-químicas e biológicas dos materiais tendo em vista a selecção dos locais

de destino e a minimização dos impactes ambientais resultantes quer da remoção e do transporte dos dragados, quer da respectiva deposição.

Afigura-se que, a par duma crescente consciencialização sobre a problemática das dragagens, nas suas variadíssimas vertentes, assiste-se a um incremento da preocupação e interesse, aos mais diversos níveis, relativamente aos diversos problemas que já têm sido identificados e aos quais haverá que dedicar toda a atenção.

Efectivamente além dos aspectos técnicos operacionais das dragagens que interessa acompanhar e desenvolver, colocam-se muitas vezes questões que se prendem com as convenções internacionais das quais Portugal é signatário, pelo que se torna necessário aperfeiçoar os procedimentos de maneira a conseguir-se não só a implementação das directivas internacionais mas, também, das normas nacionais específicas do sector em causa.

Se é certo que a as operações de remoção e de deposição de sedimentos dragados não se encontravam especificadamente contempladas na Convenção para a Protecção do Ambiente Marinho do Nordeste do Atlântico (OSPAR-1992), também é verdade que a Comissão OSPAR aprovou, em Julho de 1998, as "Linhas de Orientação para Gestão do Materiais Dragados".

Por seu turno, o Conselho das Partes Contratantes da Convenção de Londres-72, através da resolução LC.52 (18), adoptou em 4-8 DEZ-1995, o "Quadro de Avaliação dos Materiais Dragados". Este documento foi completado e reformulado através do diploma intitulado "Linhas de Orientação Específicas para a Avaliação dos Materiais Dragados" (LC-SG, 23-FEV-2001), o qual trata exclusivamente dos aspectos relativos a dragagens e a deposição de dragados no âmbito da Convenção de Londres e do Protocolo de 1996, conforme foi, também, amplamente divulgado pela Organização Marítima Internacional - IMO (Convenção da IMO -1958), departamento especial das Nações Unidas, responsável pelo aumento da segurança da navegação e pela prevenção da poluição no mar.

Trata-se de um documento da máxima importância para o sector portuário pelo que as regras técnicas baseadas, sobretudo, no texto da Convenção de Oslo-72 e que constam no Despacho Conjunto, do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais e do Ministério do Mar, publicado no D.R-II Série- N.º 141 em 21 de Junho de 1995, terão que ser completadas e reformuladas de modo a adoptar as determinações que constam no documento da IMO acima referido.

Além dos textos das convenções que Portugal subscreveu, e dos vários protocolos internacionais referentes a estas matérias, há ainda que ter em devida conta as frequentes actualizações dos diplomas em vigor e as recomendações de diversos grupos de estudo de várias organizações internacionais independentes das quais se destacam, pela sua relevância para Portugal, as seguintes:

Associação Internacional de Navegação - PIANC/ Bruxelas - BÉLGICA.

Associação Europeia de Dragagens - CEDA./ Delft - HOLANDA.

Associação Internacional de Empresas de Dragagem - IADC - Haia - HOLANDA .

Estes apontamentos reflectem também, numa parte significativa, as recomendações recolhidas em notas já publicadas por estas entidades não governamentais.

2- DRAGAGENS E PROCEDIMENTOS AMBIENTAIS.

Para, de uma forma global, se estabelecerem procedimentos relativos a campanhas e a operações de dragagem parece-nos que haverá que ter em atenção alguns aspectos dos quais destacamos, pela sua relevância no âmbito ambiental, os seguintes:

- A TIPOLOGIA DAS DRAGAGENS.
- O PLANEAMENTO DE DRAGAGENS.
- OS ESTUDOS DE IMPACTE AMBIENTAL.
- A GESTÃO DE DRAGADOS.
- A MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL.
- OS SISTEMAS DE GESTÃO AMBIENTAL.

2.1 - A TIPOLOGIA DAS DRAGAGENS

No âmbito do tema em análise, parece-nos que interessa, primeiro que tudo, actualizar as questões relativas à nomenclatura face à tipologia das operações de dragagem. Assim, porque são operações de características variadas devem merecer uma abordagem e um tratamento diferente as actividades que a seguir se indicam:

– Dragagens relativas a condições de navegação.

Remoção de materiais exclusivamente com vista a criar novas condições de navegação (dragagens de primeiro estabelecimento), melhorar as condições de navegação existentes (dragagens de aprofundamento e/ou alargamento), manter as existentes condições de navegação (dragagens de manutenção).

– Dragagens aplicadas exclusivamente às condições de funcionamento hidráulico.

Remoção de materiais exclusivamente com vista a criar novas condições de escoamento em embocaduras lagunares.

– Dragagens realizadas exclusivamente no âmbito do saneamento ambiental.

Remoção de materiais com elevado teores de contaminantes exclusivamente com vista a criar melhores condições ambientais.

- **Dragagens realizadas exclusivamente no âmbito do saneamento geotécnico.**

Remoção de materiais de baixa capacidade de suporte para melhorar as condições de fundações de estruturas como muros-cais, molhes, pilares , cabos etc. .

- **Dragagens exclusivamente para exploração de inertes.**

Realização de extracção de inertes que se desenvolve no âmbito da exploração comercial de materiais destinados a uso industrial, sobretudo para a construção civil.

- **Dragagens relativas a situações de carácter misto.**

Este tipo de operações tem sido muito discutido nos últimos anos, sempre que existem situações em que a partir de uma intervenção para melhoramento de condições de navegação, ou outra, se processa, conjuntamente, a comercialização de materiais inertes.

- **Dragagens para reconhecimento arqueológico.**

Este tipo de dragagens muitas vezes coincide, no espaço e/ou no tempo, com outro tipo de operações de dragagem sobretudo em situações de abertura de novos canais onde no substrato poderão ocorrer elementos de interesse arqueológico.

- **Dragagens de emergência.**

Sempre que se desenvolve uma acção de dragagem não prevista. Este grupo de actividades pode estar associado a qualquer outro tipo de operações e reflecte muitas vezes a falta de capacidade para planear as operações.

2.2 - O PLANEAMENTO DE DRAGAGENS.

Sobre esta questão parece que existe uma uniformidade de opiniões, contudo na prática ainda não parecem estar preparadas as condições para um planeamento efectivo no domínio das **CAMPANHAS DE DRAGAGENS EM ÁREAS DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA.**

Afigura-se que cada uma das entidades que desenvolve actividades em áreas de Administração Portuária deveria desenvolver estudos e implementar medidas no sentido de serem preparados e divulgadas planos plurianuais de dragagem.

Em cada um destes planos deveriam ser incluídas, além de outros elementos, referências aos seguintes aspectos: tipologia das operações de dragagem, definição dos locais de intervenção, localização face a áreas sensíveis, previsão de volumes a remover, nota justificativa das operações de dragagem e/ou escavação, preparação de estudos de impacte ambiental a desenvolver, estudos ambientais de locais de deposição de dragados, preparação atempada das autorizações necessárias para o desenvolvimento das campanhas previstas.

2.3 - OS ESTUDOS DE IMPACTE AMBIENTAL

Considera-se que esta questão deverá merecer uma atenção mais cuidada no sentido do cumprimento integral do que determina o Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio nomeadamente o que se encontra expresso no grupo 10 do ANEXO II. Note-se que apenas se encontram isentas de EIA, as dragagens de manutenção das condições de navegabilidade, que não ultrapassem cotas de fundo anteriormente atingidas e cuja zona de intervenção não se situe numa "Área sensível" definida na alínea b do Artigo 2.º - CAP I, do decreto acima referido.

2.4 - A GESTÃO DE DRAGADOS

No que concerne à gestão de dragados duas questões fundamentais se colocam:

a) A imersão de dragados:

Considera-se que esta questão deverá merecer uma atenção mais cuidada no sentido do cumprimento integral do que determina o Despacho Conjunto, do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais e do Ministério do Mar, publicado no D.R-II Série- N.º 141 em 21 de Junho de 1995.

Sobre estas questões haverá que continuar o trabalho de organização que, há alguns anos a esta parte, se tem vindo a desenvolver. Afigura-se que no âmbito do licenciamento não será suficiente indicar aos promotores de operações de dragagem, que impliquem imersões de dragados no mar, que o Despacho Conjunto acima referido deve ser cumprido.

Sugere-se, assim, que os promotores que pretendam obter autorização para imergir dragados no meio aquático procedam de modo a seguir os procedimentos referentes ao LICENCIAMENTO DE DRAGAGENS E DE IMERSÃO DOS MATERIAIS DRAGADOS NO MAR, conforme o documento anexo.

b) Aproveitamento de dragados e alternativas de destino.

Conforme determinam os textos das Convenções de Londres, OSPAR há que promover o aproveitamento dos materiais dragados constituindo a imersão no mar apenas uma alternativa. Deverão, portanto, as Autoridades Portuárias promover a utilização dos materiais dragados nomeadamente em alimentação de praias, recuperação de terrenos ao mar e transformação dos materiais em agregados, etc..

2.5 - A MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL

Quer no âmbito do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, quer para cumprimento integral do Despacho Conjunto, do Ministério do Ambiente e Recursos Naturais e do Ministério do Mar, publicado no D.R-II Série- N.º 141

em 21 de Junho de 1995, julga-se que as actividades portuárias que envolvem dragagens terão que desenvolver Programas de Monitorização Ambiental.

Neste âmbito haverá que promover o estabelecimento de protocolos de cooperação entre diversas entidades no sentido de evitar que numa mesma área se sobreponham injustificadamente vários programas de monitorização de âmbito análogo.

2.6 - OS SISTEMAS DE GESTÃO AMBIENTAL

Em diversas áreas portuárias estão em desenvolvimento estudos no sentido de se melhorar o desempenho ambiental, procurando-se em regra começar pela execução de um levantamento da situação actual para constituir uma base de referência, o que como se sabe deve ser uma das primeiras tarefas a executar para desenvolver uma metodologia adequada.

À semelhança da certificação de sistemas da qualidade com base nas normas da série ISO 9000, é possível uma organização portuária, como qualquer entidade empresarial, implementar um sistema de gestão ambiental no sentido de ser possível a obtenção da certificação ambiental à luz das normas da família ISO 14000.

Na realidade a implementação das normas ISO 14000 por uma organização ou empresa é efectuada de forma voluntária, trazendo vantagens de elevada relevância.

As empresas estão cada vez mais preocupadas em atingir e demonstrar um desempenho ambiental positivo através do controlo do impacte causado pelas suas actividades, produtos ou serviços no ambiente.

De facto, a certificação credibiliza interna e externamente a qualidade dos produtos ou serviços do ponto de vista ambiental, assegurando aos agentes económicos o cumprimento das normas, o que se traduzirá numa vantagem competitiva.

Assim, uma entidade portuária que implemente este sistema estará numa situação de vantagem competitiva quando tiver clientes ambientalmente sensíveis.

Essa exigência surge na sequência da preocupação da camada mais jovem da população para as questões ambientais. Os consumidores portugueses do futuro estarão preparados para exigir produtos provenientes de empresas certificadas ambientalmente.

3 - CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Face ao exposto julga-se que se pode concluir o seguinte :

3.1 - O MATERIAL DRAGADO CONSTITUI UM RECURSO NATURAL.

A maior parte dos materiais dragados são sedimentos limpos, que fazem parte integrante do sistema ecológico, pelo que devem ser reconhecidos como um recurso natural.

As opções para o seu aproveitamento são numerosas: variam desde alimentação artificial de regiões costeiras, melhoramento de solos e/ou criação de zonas húmidas, até à utilização como material de preenchimento, na construção de diques e noutras infra-estruturas.

Os materiais dragados deveriam ser utilizados, sempre que possível, a fim de maximizar todas as possíveis vantagens quer da execução do projecto, quer da utilização dos dragados.

Reconhece-se que, nem todos os materiais a dragar são sedimentos limpos, pois algumas vezes há que proceder também à realização de dragagens em locais onde poderão existir lamas de esgoto e outros detritos cuja imersão no mar não é permitida desde 31 de Dezembro de 1998 (CONVENÇÃO OSPAR - Anexo II, Parágrafo 2.3 do ARTIGO n.º 3).

3.2 - A CARACTERIZAÇÃO PRÉVIA DOS DRAGADOS É FUNDAMENTAL

Uma avaliação das características físicas, químicas e biológicas dos materiais a dragar é indispensável para determinar :

- Os métodos de dragagem mais adequados;
- As opções para o tratamento e utilização dos sedimentos;
- Os potenciais impactes potenciais e sua minimização;
- A extensão dos exames químicos e biológicos necessários;
- O programa de controlo das fontes de contaminação.

3.3 – A AVALIAÇÃO E MITIGAÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS É EXTREMAMENTE IMPORTANTE.

A avaliação do impacte ambiental é extremamente importante e obrigatória para muitas intervenções de dragagens .tal avaliação será usada para estabelecer e onde necessário, para explorar opções para minimizar possíveis

efeitos de dragagem ou de lançamento de dragados em diversas zonas onde há que preservar :

- Os recursos pesqueiros;
- As condições ecológicas;
- As condições navegação;
- As questões de defesa;
- Os interesses balneares;
- Os aspectos arqueológicos e muitos outros.

3.4 - A TRANSFERÊNCIA DE MATERIAIS DRAGADOS DE MODO SUSTENTADO DEVE CONSTITUIR UM OBJECTIVO.

- Os sedimentos fluviais e os marinhos contribuem normalmente para a sustentabilidade dos ecossistemas naturais. O seu papel nos processos naturais que ocorrem nos rios, nos estuários e nas zonas costeiras devem ser respeitados sempre que possível.
- Em muitos casos a simples remoção de sedimentos levemente contaminados existentes num ecossistema, pode ser, mais prejudicial do que a sua transferência para outro local.
- Assim, é crucial a realização da análise do impacte ambiental especialmente quando se considera a sustentabilidade na gestão dos rios e das regiões costeiras.

3.5 - O CONTROLO DAS FONTES DE CONTAMINAÇÃO É FUNDAMENTAL PARA A GESTÃO GLOBAL DOS PROCESSOS.

- A comunidade das dragagens é muitas vezes capaz de limpar sedimentos contaminados. Mesmo quando isto é possível deveria sempre ser dada a prioridade ao controlo das fontes de contaminação.
- Para o sucesso da implementação de estratégias de prevenção é necessária a colaboração de todos os agentes que intervêm nos processos que ocorrem desde as regiões a montante até às zonas a jusante nomeadamente nos locais de deposição de materiais contaminados.

3.6 - UM BALANÇO ENTRE A ECONOMIA E A ECOLOGIA TERÁ SEMPRE QUE SER ESTABELECIDO.

O objectivo global da gestão deveria ser alcançar um solução sustentável, tendo em vista a salvaguarda das condições ambientais, a avaliar os impactes

financeiros e sociais, assim como pesar todos os riscos associados às operações .

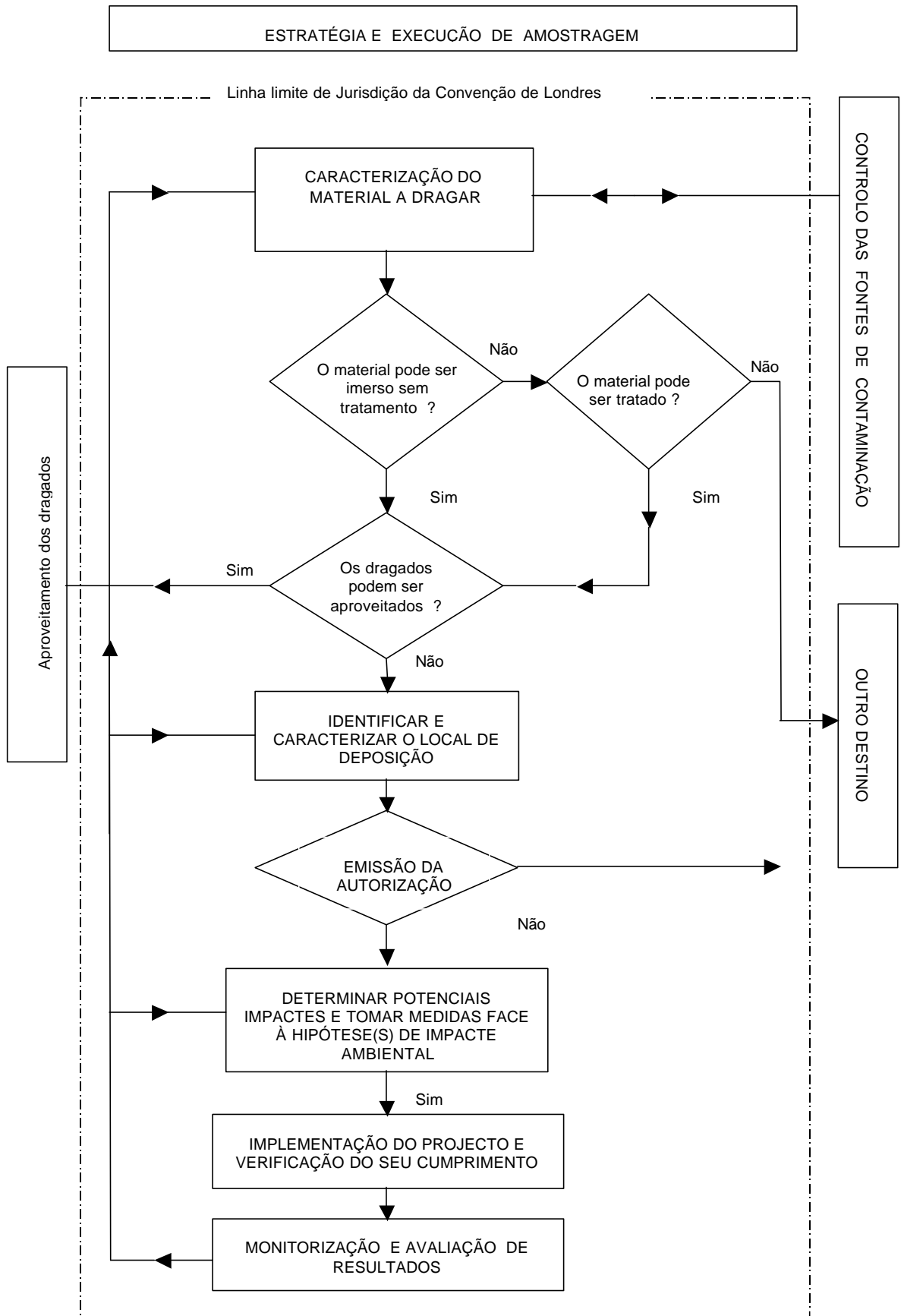
3.7 - TODOS OS INTERESSADOS NO DESENVOLVIMENTO DOS PROJECTOS DEVEM PAGAR OS CUSTOS DA SUA EXECUÇÃO.

É essencial a identificação e envolvimento de todos os interessados e partes afectadas por cada projecto, desde a fase de concepção, passando por todas as etapas da sua execução, até à fase de conclusão.

Os aspectos referentes à comunicação clara entre as entidades competentes relativamente aos efeitos físicos, ambientais, sociais e financeiros de um projecto devem ser considerados como um factor chave para o verdadeiro sucesso.

Anexo I - ESQUEMA PARA AVALIAÇÃO DE MATERIAIS DRAGADOS

(DEPOIS DE SE JUSTIFICAR A OPERAÇÃO DE DRAGAGEM)



**Anexo II - LISTA DE ALGUNS DIPLOMAS JURÍDICOS DE
INTERESSE AMBIENTAL NO ÂMBITO DAS DRAGAGGENS**

DL n.º 90/71, de 22 de Março Revogado pelo: Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de Setembro	Intensifica a protecção contra a poluição das águas, praias e margens, tanto na zona contígua e mar territorial como nos portos, docas, caldeiras e na zona marítima dos rios - Revoga o DL n.º 46 619
Decreto n.º 491/72, de 6 de Dezembro	Aprova, para ratificação, a Convenção para a Prevenção da Poluição Marítima causada por Operações de Imersão efectuadas pôr Navios e Aeronaves
Decreto n.º 37/91, de 18 de Maio de 1991	Aprova o Acordo de Cooperação para a Protecção das Costas e das Águas do Atlântico Nordeste contra a Poluição
Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de Abril	Aprova o plano Mar Limpo
Deliberação do Conselho de Ministros de 27 de Janeiro de 1994	Autoriza o ministro do Mar a designar a Autoridade Nacional competente para o desempenhar as funções de autorização, registo, controlo e comunicação relativas à imersão de produtos no mar, para efeitos das Convenções de Paris e Oslo, ambas de 1972
Disp. 7/MM/94, publicado a 13 de Maio de 1994	É designada a DGPNTM autoridade nacional competente para efeitos das Convenções de Oslo e de Paris
Deliberação do Conselho de Ministros de 27 de Maio de 1994	Autoriza o Ministério do Mar a designar a Autoridade Nacional competente para desempenhar as funções de autorização, registo, controlo e comunicação relativas à imersão de produtos no mar, para efeitos do disposto na Convenção de Londres para a Prevenção da Poluição Marítima Causada por Operações de Imersão de Detritos e Outros Produtos e Pela Convenção de Oslo para a Prevenção da Poluição Marítima Causada por Operações de Imersão Efectuadas por Navios e Aeronaves, ambas de 1972
Despacho conjunto do Gabinete do Ministro do Mar DR II Série n.º 98 de 27 de Abril de 1995	Designa a DGPNTM autoridade nacional competente para efeitos da Convenção de Oslo para a Prevenção da Poluição Marinha, causada por Operações de Imersão Efectuadas por Navios e Aeronaves, foi ratificada por Portugal, através do Dec. 491/72, de 6-12
Despacho conjunto, Ministros do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar DR II Série n.º 141 de	Estabelece as regras técnicas de avaliação e gestão do material dragado e publica o Anexo

21 de Junho de 1995	para a classificação de materiais dragados de acordo com o grau de contaminação.
DL n.º 48/95, de 15 de Março	Aprova o Código Civil (Ver: Artigos: 279.º e 280.º)
<p>CONVENÇÃO "OSPAR" PARA A PROTECÇÃO DO AMBIENTE MARINHO DO NORDESTE DO ATLÂNTICO.</p> <p>Adoptada em 22 de Março de 1992.</p> <p>Veio substituir as Convenções de Oslo e de Paris.</p> <p>Entrou em vigor, a nível internacional, a 25 de Março de 1998.</p>	<p>A Convenção foi assinada e ratificada por todas as partes contratantes das Convenções de Oslo e de Paris ou seja: Alemanha, Bélgica, Comunidade Europeia, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Holanda, Irlanda, Irlanda do Norte, Islândia, Luxemburgo, Noruega, Portugal, Reino Unido, Suécia e Suíça.</p>
Decreto n.º 59/97, de 31 de Outubro	Aprova, para ratificação, a Convenção para a Protecção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste, adoptada em Paris, no âmbito da reunião ministerial das Comissões de Oslo e Paris, em 22 de Setembro de 1992.
Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio	Aprova o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental, transpondo para a ordem interna a Directiva n.º 85/337/CEE, do Conselho de 3 de Março de 1997.
Lei n.º 8/2000, de 3 de Junho	Concede ao Governo autorização legislativa para aprovar o regime especial de ilícitos de mera ordenação social em matéria de poluição do meio marinho sob jurisdição marítima nacional, incluindo os espaços da zona económica exclusiva e os factos praticados, em áreas de alto mar não abrangidas pela jurisdição de qualquer Estado, por agentes poluidores que arvoem bandeira nacional
Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de Setembro	Estabelece o regime das contra-ordenações no âmbito da poluição do meio marinho nos espaços marítimos sob jurisdição nacional