

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE DIREITO
ESPECIALIZAÇÃO “O NOVO DIREITO INTERNACIONAL” DIREITO
INTERNACIONAL PÚBLICO E PRIVADO E DIREITO DA INTEGRAÇÃO

Kamila Brochado Jorge

O CASO *RMS TITANIC*

Porto Alegre
2017

Kamila Brochado Jorge

O CASO *RMS TITANIC*

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como pré-requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Direito Internacional Público e Privado e Direito da Integração da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^a. Ms. Tatiana A. F. R. Cardoso Squeff.

Porto Alegre
2017

Dedico este trabalho a minha família, ao meu namorado e as minhas amigas que me apoiaram durante esse período de especialização. Muito obrigada pelo carinho e compreensão.

AGRADECIMENTOS

Neste momento em minha vida é fundamental lembrar e homenagear as pessoas que fizeram e fazem diferença nela, principalmente no momento de conclusão de mais uma etapa da vida acadêmica.

Primeiramente, gostaria de agradecer pelas aulas excelentes proporcionadas pela faculdade UFRGS, no curso de especialização em Direito Internacional, em especial as aulas lecionadas pela Prof^a Tatiana A. F. R. Cardoso Squeff e por aceitar meu pedido de orientação, me auxiliando na pesquisa deste belo tema.

Aos meus pais, Karen e Adalberto, e, igualmente, aos meus irmãos, Brunno e Karolina, por todo o amor e companheirismo diários em mais esta etapa da minha vida e por me proporcionarem o suporte necessário para me tornar quem eu sou hoje.

Ao meu namorado Vinícius, que não me deixou ser vencida pela ansiedade e o cansaço, me incentivando e vibrando a cada nova página escrita.

Aos meus colegas de especialização, turma 2016/2017, pelo companheirismo dentro e fora de sala de aula.

As minhas amigas e colegas de trabalho, pela compreensão com as minhas ausências e minhas alterações de humor em razão do nervosismo.

RESUMO

Avalia todos os reflexos jurídicos no âmbito internacional gerados pela descoberta da embarcação naufragada *RMS Titanic*, no ano de 1985. É uma pesquisa de análise qualitativa de dados. Disserta sobre a relevância do naufrágio e da descoberta da sua estrutura, 70 anos depois do incidente, os interesses privados e os públicos existentes sobre o navio na sociedade mundial, as normas legais internacionais que embasam estes interesses, além das consequências jurídicas reais. Conclui que os dois interesses foram combinados e impostos por decisões judiciais emitidas pela *District Court of Virginia* e pela *United States Court of Appeals, 4th Circuit*, considerando importante tanto a preservação dos bens, mas, igualmente, do seu salvamento. Expõe a predominância da preservação fora d'água e de métodos de restauração, e a necessidade de tecnologias cada vez mais avançadas para realização dos processos impostos pela jurisdição norte-americana. Finaliza apontando que o navio fora amplamente explorado desde o seu descobrimento, mas que o seu valor histórico não se perdeu até hoje.

Palavras-chave: Naufrágio. Salvamento. Patrimônio Cultural Subaquático. Preservação.

ABSTRACT

It evaluates all the international legal results produced by the discovery of the wreck of the *RMS Titanic* in 1985. It is a research of analysis of data qualitative. It describes the significance of the wreck and its discovery, 70 years later, the private interests and the public interests about the wreck in the world society, the international statements as well as the real implications in the judicial sphere. It concludes that the both interests were combined and imposed by the District Court of Virginia and United States Court of Appeals, 4th Circuit, considering the need of preservation but the salvage of the artifacts. It sets out the prevalence of the preservation out of water with recovery of the items and the necessity of advanced technologies for all the judicial orders. Finally, although the wreck site of the *RMS Titanic* has been scrutinized, its historic value remains alive.

Key-Words: Wreckage. Salvage. Underwater Cultural Heritage. Preservation.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DOS	U.S. Department of State (Departamento de Estado dos Estados Unidos)
IFREMER	French Research Institute for Exploration of the Sea
IMO	International Maritime Organization (Organização Marítima Internacional)
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration (Administração Oceânica e Atmosférica Nacional)
ONU	Organização das Nações Unidas
RMST	RMS Titanic, Inc.
TVLP	Titanic Ventures Limited Partnership
UCH	Underwater Cultural Heritage (Patrimônio Cultural Subaquático)
UNCLOS	United Nation Convention on the Law of the Sea (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar)
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA)
WHOI	Woods Hole Oceanographic Institution
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
1 DO NAUFRÁGIO AO SEU DESCOBRIMENTO	9
2 OS INTERESSES PRIVADOS	22
3 O <i>RMS TITANIC</i> ENQUANTO BEM CULTURAL	31
4 OS DESDOBRAMENTOS DO CASO	43
CONSIDERAÇÕES FINAIS	52
REFERÊNCIAS	54

INTRODUÇÃO

Desde a sua construção, o navio *RMS Titanic* se destaca na sociedade mundial, tendo várias fases de repercussão histórica. A primeira quando fora encomendado, a segunda quando abatido pelo *iceberg* e a terceira quando encontrada sua estrutura.

Quando firmado seu planejamento e assinado contrato de elaboração entre as empresas *White Star Line* e a construtora empresa *Harland and Wolff*, os componentes da elite mundial já aguardavam pelo luxo e conforto das suas próximas viagens.

A ocorrência do acidente na sua viagem inaugural, em 1912, representa uma das maiores catástrofes da história, enaltecendo a sua repercussão na época e fazendo com que seja lembrado até os dias atuais.

Após o seu descobrimento, mais de 70 anos do acidente, o cenário muda e o mundo se depara com a oportunidade de explorar aquele que seria o primeiro navio com o título de “unsinkable”, ou não afundável.

A consequência é o embate de interesses comerciais e históricos, privados e públicos, sobre a embarcação naufragada, dando início a promulgação de diversas decisões, diretrizes, convenções e acordos a serem aplicados aos exploradores com o fim de administrar esta atividade no âmbito internacional.

É neste panorama que este trabalho se desenvolve, expondo as disposições fixadas por cada documento internacional relevante desenvolvido, além de serem analisadas no quarto tópico as decisões judiciais mais importantes envolvendo o interesse exploratório até a atualidade.

A escolha do tema foi movida pelo interesse em estudar as resoluções dos litígios causados pelo descobrimento de bens submersos com importância cultural e histórica em água internacionais, onde a soberania do Estado costeiro não se aplica.

Os objetivos da pesquisa são: abordar os reflexos do fato principal, esclarecer as normas legais por trás dos interesses privados/comerciais e dos interesses públicos/culturais, analisar o posicionamento do judiciário e as suas consequências sobre a embarcação, gerar um trabalho escrito em língua portuguesa baseado em fontes redigidas originalmente em língua estrangeira.

1 DO NAUFRÁGIO AO SEU DESCOBRIMENTO

O *RMS Titanic* foi construído na Irlanda do Norte, em Belfast, pela empresa *Harland and Wolff*, tendo como desenhista chefe do projeto Tomas Andrews. Tanto a empresa como o designer são os mesmos responsáveis pela projeção e construção dos dois outros navios qualificados como os maiores e mais seguros de suas épocas, quais sejam o *Olimpyc* (1911) e o *Britannic* (1914). O *RMS Titanic* foi projetado para ser o maior navio da época, portanto superava, mesmo com os traços muito semelhantes, o seu antecessor *Olimpyc*, mas fora superado posteriormente pelo *Britannic*. Sua construção teve início em 1909 e fora igualmente monitorada por Tomas Andrews, assim como sua viagem inaugural.¹

A empresa adquirente destas três imponentes embarcações fora a britânica *White Star Line*, a maior empresa do ramo de transportes marítimos daquela época, determinada a lançar ao mar os três maiores e mais luxuosos transatlânticos já vistos. O navio *RMS Titanic* era mundialmente conhecido antes mesmo da sua viagem inaugural ter início, pois já se tinha notícia de que seriam nele depositadas todas as melhores tecnologias, sendo feito para ser indestrutível e impermeável, razão pela qual sua construção era feita de maneira minuciosa e artesanal, como partes do seu casco.²

Desde 1998, pode ser observado de perto pelo público o quanto o seu casco era carregado de detalhes, robusto, pesado e espesso. Foi neste ano que um dos maiores pedaços da embarcação fora retirada das profundezas do mar e disponibilizada para exposições ao público. Juntamente a outros diversos artefatos igualmente resgatados, uma grande porção do casco do navio *RMS Titanic*, pesando 15 toneladas demonstrava seus 5 centímetros de espessura e janelas no seu comprimento, algumas com parte do seu vidro ainda preso a estrutura, com grande espessura, quase acompanhando a densidade do casco. Características como essas

¹ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

² LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

não eram encontradas em outros navios de transportes de pessoas, mas somente em navios de guerra.³

Ao todo, a estrutura pesava 46.000 toneladas, distribuídos em 270 metros de comprimento, 53 metros de altura, divididos em 11 pavimentos, 5 conveses inteiramente destinados as acomodações, local onde estava comportada a famosa escadaria, destaque do filme “Titanic” de 1998, além de diversos móveis e artigos de luxo para oferecer conforto aos seus passageiros. Dentre as áreas de lazer, existiam cafés inspirados nos melhores estabelecimentos de Paris, piscina, quadra de squash, ginásio, academia e um salão para os jantares da primeira classe finamente decorado. Tudo isso projetado nas proporções da sua lotação máxima, qual seja de 3.500 viajantes devidamente acomodados.⁴

Suas características únicas seguiam pelo seu motor, o mais potente dentre todos os transatlânticos, o que fazia do *RMS Titanic* o mais veloz, podendo alcançar 23 noz de velocidade através dos seus 60.000 cavalos de potência. No comando, estava o melhor comandante da época, o capitão Edward John Smith, sendo contratados igualmente os mais experientes tripulantes para compor a sua equipe de comando na primeira viagem do *RMS Titanic*. Mesmo diante de tantos detalhes especiais, no dia da sua primeira viagem poderiam ser identificados passageiros de todas as classes da sociedade, desde americanos voltando das suas férias até imigrantes, com o objetivo de tentar a vida na América do Norte, uma vez que a viagem terminaria em Nova Iorque.⁵ No entanto, dentre os passageiros da primeira classe estavam alguns donos das maiores riquezas da Europa e dos Estados Unidos, cabendo registrar a presença de John Jacob Astor, uma das vítimas mais ricas do *RMS Titanic*⁶.

³ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

⁴ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

⁵ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

⁶ WILSON, Andrew. **Shadow Of The Titanic**. The Extraordinary Stories of Those Who Survived, Simon & Simon UK Ltd, Grã-Bretanha, 2011. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ZVrwq6710kcC&oi=fnd&pg=PT11&dq=related:5y-kycTrOwoJ:scholar.google.com/&ots=Heuk6naO9a&sig=nvQ9kK0nfmJD7uqYNT9BNBt0HP4#v=onepage&q=jacob&f=false>>. Acessado em: 28 jun.2017.

A sua primeira e última viagem teve início no dia 10 de abril de 1912, partindo do porto de Southampton, na Inglaterra, tendo como destino final a cidade de Nova Iorque, nos Estados Unidos. A realização deste trajeto estava planejada para ser efetuada em sete dias através das rotas marítimas habituais de transporte do Atlântico norte. Estas rotas eram muito conhecidas por serem seguras e largamente utilizadas pelas embarcações que faziam trajetos semelhantes. Entretanto, quando estava com 2228 viajantes a bordo, 885 componentes da tripulação e 1343 passageiros de todas as diferentes classes sociais, finalizando seu quarto dia em alto mar, mais precisamente na noite do dia 14 de abril de 1912, por volta das 23:40 da noite, um *iceberg* foi avistado pela tripulação.⁷

Há quem diga que os vigias não viram a enorme massa de gelo, que possuía cerca de 30 metros de altura para fora da água, pois não estavam equipados com binóculos. Entretanto, isto não importava, uma vez que os vigias não possuíam qualquer tipo de equipamento de visualização justamente para que avistassem *icebergs* a olho nu. Havia estudos na época que embasavam a teoria de que quando um vigilante identificava um obstáculo a olho nu existiria ainda um espaço de tempo considerável até o choque, cerca de 20 minutos.⁸

Ainda, existiam as teorias de que os vigias estavam distraídos naquela noite, versão exposta no filme *RMS Titanic*, de 1998, ao invés de atentos ao mar, o que não poderia ser acolhido como uma versão verdadeira dos fatos, uma vez que, além de serem indicados para estarem no *RMS Titanic* pela sua reconhecida experiência, naquela noite toda a tripulação já estava em alerta por consequência de notícias de outras embarcações que já haviam cruzado com *icebergs* nas rotas do Atlântico Norte.⁹

E, por diversos fatores naturais que se somaram naquele exato momento, seja pelo encontro de correntes frias e quentes, massas de ar quentes e frias, além de ser aquela área o ponto de maior pressão atmosférica de todo o hemisfério norte, informações identificadas após longos anos de estudos, quando os vigias avistaram o

⁷ E.CATHEY, Judith. **RMS Titanic**: creating an american obsession. Honor Theses, University of Tennessee, Chattanooga, maio, 2017. Disponível em: <<http://scholar.utc.edu/honors-theses/107/>>. Acesso em: 20 jun.2017.

⁸ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic**: A Verdadeira História?, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

⁹ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic**: A Verdadeira História?, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

bloco de gelo se aproximando existiam apenas poucos minutos de intervalo entre o navio e a colisão, sendo esse o tempo que o comandante e sua equipe tiveram para receber o sinal e tomar as providências que entendiam cabíveis. Acrescenta-se que estudos posteriores concluíram que no ano de 1912 mais de mil *icebergs* foram levados pela chamada corrente de labrador diretamente para as rotas marítimas do atlântico norte. Esta quantia representa mais que o dobro do número considerado normal anualmente, qual seja 500 *icebergs* cruzando as rotas marítimas advindos da Groenlândia, provavelmente causados por alterações no degelo de seus campos de gelo.¹⁰

Decidido a fazer o desvio do grande bloco de gelo, os marinheiros iniciaram os procedimentos para a curva, poupando a embarcação do choque frontal, mas não evitando completamente o choque lateral. Este foi o choque responsável por uma das maiores tragédias marítimas da história. Alguns estudiosos defendem que o desastre seria poupado na hipótese do comandante não ter optado por desviar a embarcação, mas enfrentar o *iceberg* de frente, ante a robustez do casco, havendo chances de quebrar a geleira em dois e ultrapassá-la, sem qualquer dano maior.¹¹

No entanto, o que se sabe é que a colisão lateral se prolongou por 60 metros de comprimento, rasgando o casco nestas proporções na altura dos compartimentos estanque, quais sejam aquelas sessões localizadas na parte baixa do navio, muito utilizadas para estocar alimentos, água potável, a casa de máquinas, e etc. O *RMS Titanic* possuía 16 destes compartimentos, sendo seis atingidos pela fissura no casco lateral provocado pelo *iceberg*. O pior desastre previsto hipoteticamente por seus projetistas considerava, no máximo, a inundação de 02 compartimentos de água, por acreditarem ser o casco quase indestrutível. O navio poderia ter até quatro compartimentos lotados de água sem sofrer qualquer alteração na sua viagem.¹²

Gradativamente, as repartições violadas foram de fora para dentro sendo tomadas pela água do oceano. Passaram-se duas horas e quarenta minutos da

¹⁰ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

¹¹ HORTÊNCIO DE AGUIAR, Hugo. **O Titanic continua navegando...** Revista de Informação Legislativa, Brasília, a. 49, n. 193, jan/mar, 2012. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/496572/000940663.pdf>>. Acesso em: 10 jun.2017..

¹² LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

colisão até o momento que o navio se encontrou totalmente submerso. Em razão das seis sessões estanque rompidas estarem localizadas mais próximas da parte frontal, a proa foi a primeira parte a afundar com a inundação de água, inclinando o navio que mergulhava de bico, erguendo-se a popa ao ar, afundando assim até a porção média da sua extensão, rompendo-se próximo a metade em duas partes e imergindo por inteiro.¹³

Em um primeiro momento, os passageiros não notaram a colisão, uma vez que a proporção do navio não havia permitido grandes tremores na sua estrutura. A ordem do capitão aos marinheiros para que dessem início aos procedimentos de salvamento foi dada com mais de 30 minutos do choque, emitindo, em seguida, sinal de socorro pelo rádio. Como se sabe, apenas crianças e mulheres tinham prioridade para adentrarem nos botes salva-vidas, que eram muito poucos diante da quantidade de pessoas a bordo. Por esta razão, as perdas foram grandes. Morreram naquela noite 1517 passageiros de 2228 ao total, sendo sua maioria representada por homens, 1347 foi o número apurado.¹⁴

A justificativa para a existência de tão poucos botes era a filosofia da época, aplicada pelas Câmaras de Comércio. Estes órgãos incentivavam a produção de navios mais resistentes e não medidas de salvamento eficazes. Entendiam que o único jeito de impedir tragédias marítimas era impondo a construção de embarcações super-resistentes, sem incentivar estratégias de salvamento. Pregavam que quanto mais botes salva-vidas uma embarcação tivesse a bordo mais perigo ela representava na sociedade, vez que não confiava na sua própria estrutura como segura para os viajantes.¹⁵

Navios mais resistentes deveriam e sequer teriam a necessidade de carregar botes salva-vidas para toda a sua capacidade, pois, sendo resistentes e impermeáveis, ele seria o próprio meio de salvamento dos seus passageiros em caso de desastre. A maneira de promover adoção deste pensamento era através de

¹³ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

¹⁴ E. CATHEY, Judith. **RMS Titanic: creating an american obsession.** Honor Theses, University of Tennessee, Chattanooga, maio, 2017. Disponível em: <<http://scholar.utc.edu/honors-theses/107/>>. Acesso em: 20 jun.2017.

¹⁵ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

incentivos financeiros dados aqueles proprietários de navios que equipavam suas estruturas com um pequeno número de botes salva-vidas.¹⁶

Infelizmente, a *White Star Line* era uma empresa interessada nestes benefícios e equipou o *RMS Titanic* com poucos botes salva-vidas, não tendo como promover a evacuação sequer da metade dos seus passageiros. Este acontecimento trouxe diversas consequências negativas para a proprietária do navio, acusada de apenas pensar no luxo e na velocidade, esquecendo da segurança dos seus passageiros, gerando, com o passar dos anos depois, perdas financeiras consideráveis até ser incorporada pela sua concorrente, a empresa *Cunard Line*.¹⁷

Outra questão polêmica que envolve esta enorme tragédia é o fato de existir um navio atracado a cerca de 10 quilômetros de distância do *RMS Titanic*. Este era o *SS Californian*, igualmente liderado por um comandante qualificado da época, o Capitão Stanley Lord, após o naufrágio do dia 15 de abril de 1912, chegou a ser acusado por negligência, sendo malvisto perante grande parcela da sociedade até a sua morte.¹⁸ Ele comandava a embarcação através de caminho semelhante, tendo recebido os mesmos avisos que o Capitão Smith quanto aos *icebergs* atravessando as rotas marítimas do norte do Oceano Atlântico, emitido por outros comandantes mais cedo do dia 14 de abril. No momento da colisão do *RMS Titanic* no *iceberg*, o *SS Californian* estava atracado justamente em razão de grandes massas de gelo terem interceptado sua rota. Nenhuma manobra fora bem-sucedida com o fim de desviar e seguir viagem, decidindo o capitão Lord que apenas seria retomado o seu deslocamento no dia seguinte.¹⁹

Apenas próximo das cinco horas da manhã do dia 15 de abril de 1912, o capitão e seus tripulantes do *SS Californian* tiveram certeza de que estavam próximos do *RMS Titanic* e nada fizeram para minorar as perdas naquela madrugada. Nos inquéritos, britânico e americano, elaborado sobre o naufrágio, são mencionados pelo capitão e

¹⁶ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

¹⁷ S. TIMPANY, Mary. **Ownership Rights in the Titanic**. Case Western Reserve Law Review, vol.37, Issue 1, 1986. Disponível em: <<http://scholarlycommons.law.case.edu/caselrev/vol37/iss1/6>>. Acessado em 05 jul. 2017.

¹⁸ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

¹⁹ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

seus companheiros que luzes e clarões foram avistados no horizonte, mas nenhum lhes aparentavam um pedido de socorro. Além disso, a noite estava muito iluminada, fazendo com que confundissem as luzes emitidas com estrelas cadentes, prejudicando a visualização. Mesmo sabendo da possibilidade do *RMS Titanic* estar próximo, todas as suas tentativas de verificação, visual e contato por códigos luminosos, foram frustradas, não conseguindo notar a presença do *RMS Titanic* no horizonte, o maior navio do mundo.²⁰

Diante de toda a sua avançada tecnologia e luxo, além da quantidade expressiva de vidas levadas com o naufrágio, muitas norte-americanas, que se acrescem aos detalhes misteriosos que envolvem o ocorrido, este evento chocou o mundo inteiro. O navio feito para ser indestrutível, impermeável, com os passageiros mais ricos, representantes do nível mais alto da sociedade, em sua viagem inaugural, não completou seu trajeto, afundando inteiramente nas águas frias do Atlântico Norte junto a maior parte dos seus viajantes.

Todos esses detalhes chamavam atenção principalmente dos Estados Unidos, que viviam os Anos Dourados do século XIX, e de toda a sua famosa indústria do entretenimento, que, logo do desembarque dos sobreviventes em Nova Iorque, iniciaram uma busca por informações, desenvolvendo vasta quantidade de filmes, artigos, notícias e livros publicados imediatamente após o naufrágio.²¹

O navio *Carpathia* compareceu ao local do desastre algumas horas da ocorrência e resgatou os sobreviventes a bordo dos escassos botes salva-vidas, além dos poucos que boiavam ainda com vida sobre algum destroço solto do navio. Os sobreviventes chegaram em terra firme na noite do dia 18 de abril de 1912 e, desde então, foram alvo de diversos questionamentos por repórteres de revistas e jornais ansiosos para terem um relato sobre a maior tragédia e a mais inesperada de todos os tempos.²²

²⁰ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

²¹ E. CATHEY, Judith. **RMS Titanic: creating an american obsession**. Honor Theses, University of Tennessee, Chattanooga, maio, 2017. Disponível em: <<http://scholar.utc.edu/honors-theses/107/>>. Acesso em: 20 jun.2017.

²² WILSON, Andrew. **Shadow Of The Titanic**. The Extraordinary Stories of Those Who Survived, Simon & Simon UK Ltd, Grã-Bretanha, 2011. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ZVrwq6710kcC&oi=fnd&pg=PT11&dq=related:5y-kycTrOwoJ:scholar.google.com/&ots=Heuk6naO9a&sig=nvQ9kK0nfmJD7uqYNT9BNBt0HP4#v=onepage&q=jacob&f=false>>. Acessado em: 28 jun.2017.

Diz-se que a repercussão era tamanha que existiam pequenos navios lotados de jornalistas cercando o *Carpathia* até o desembarque dos passageiros esticando microfones e oferecendo dinheiro em troca de um depoimento exclusivo aos sobreviventes que estavam a bordo. Após aportarem, uma grande parte dos sobreviventes fora convocada para responder uma séria de perguntas oficiais como testemunhas desta tragédia, feitas por autoridades dos Estados Unidos e do Reino Unido, contribuindo para os dois inquéritos elaborados por estas nações.²³

Além disso, as famílias dos envolvidos e alguns sobreviventes logo movimentavam o judiciário contra a proprietária do navio, a empresa *White Star Line*, através do ajuizamento de um grande volume de pedidos de indenização. A maioria das reivindicações legais tiveram seu fim já no ano seguinte, em 1913, representando o valor total de U\$S 664.000,00 em indenização pagas judicialmente.²⁴

O navio restou inteiramente esquecido no fundo do Oceano Atlântico Norte, a 12.500 pés da superfície, sobre a plataforma continental do Canadá, durante 73 anos e quatro meses até o seu descobrimento em 01 de setembro de 1985.²⁵ Neste lapso de tempo, os mergulhos já estavam disseminados na população, especificamente no período entre os anos de 1960 e 1980, através da popularização do instrumentos de respiração subaquática SCUBA – *self-contained underwater breathing apparatus*, proporcionando os mergulhos recreativos.²⁶

O desenvolvimento de máquinas controláveis capazes de submergir em profundidades além das suportadas pelo ser humano estava proporcionando descobertas cada vez mais próximas do Leito Mar.²⁷ Ou seja, se distanciando dos

²³ WILSON, Andrew. **Shadow Of The Titanic**. The Extraordinary Stories of Those Who Survived, Simon & Simon UK Ltd, Grã-Bretanha, 2011. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ZVrwq6710kcC&oi=fnd&pg=PT11&dq=related:5y-kycTrOwoJ:scholar.google.com/&ots=Heuk6naO9a&sig=nvQ9kK0nfmJD7uqYNT9BNBt0HP4#v=onepage&q=jacob&f=false>>. Acessado em: 28 jun.2017.

²⁴ ELIA, Ricardo. **Titanic in the Courts**. Archaeological Institute of America, Estados Unidos, vol.54, n.1, jan/fev, 2001. Pág. 01. Disponível em: <<http://archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html>>. Acesso em: 06 jun.2017.

²⁵ VIRGINIA. District Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel**, 742 F. Supp. 2d 784, Agosto 2010. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=2,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

²⁶ DROMGOOLE, Sarah. Legal Protection of the underwater cultural heritage: lessons from Titanic. *Amicus Curiae, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED*. Institute of Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. Disponível em: <<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>. FLS. 17-24.

²⁷ DROMGOOLE, Sarah. **Legal Protection Of The Underwater Cultural Heritage**: Lessons From Titanic. *Amicus Curiae, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED*. Institute of

mergulhos efetuados na faixa de mar territorial e se aproximando da zona marítima denominada Alto Mar.

Os responsáveis foram os integrantes de uma expedição liderada por um francês, Jean Luc Michel da *French Research Institute for Exploration of the Sea* (IFREMER), e por um norte-americano, Robert Ballard representante da *Woods Hole Oceanographic Institution* (WHOI), encontrando a estrutura a cerca de 3800 metros de profundidade e a 350 milhas náuticas da costa do Canadá, na plataforma continental deste país.²⁸ Observa-se que até o local do descobrimento do *RMS Titanic*, foram ultrapassadas as seguintes faixas: o Mar Territorial, a Zona Contígua e a Zona Econômica Exclusiva (ZEE). Isto porque a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar estipula da seguinte maneira os seus limites.²⁹

Quanto a plataforma continental, esclarece-se que no artigo 76 da mesma convenção o limite de 200 milhas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. Quando ela se estende para além dessa medida, há a previsão, no item 5 deste mesmo artigo, da possibilidade de limite superior, desde que não exceda 350 milhas marítimas. Assim, está o sítio arqueológico em apreço nesta extensão conhecida com plataforma continental jurídica do Canadá.

Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. FL. 17. Disponível em: <<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>.

²⁸ “*In July 1986, Ballard returned and placed a plaque at the Titanic wreck site recording its discovery and calling for the wreck to be left undisturbed in memory of those who perished on board it.*” J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection**, Estados Unidos, 44:1, fls. 96-112, 2013. Publicado por Routledge-Taylor & Francis Group. DOI: 10.1080/00908320.2013.750978. Fl. 97.

²⁹ “ARTIGO 3 Largura do mar territorial Todo Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente Convenção. (...) ARTIGO 33 Zona contígua (...) 2. A zona contígua não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. (...) ARTIGO 57 Largura da zona econômica exclusiva A zona econômica exclusiva não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial.”. “*Article 3 Breadth of the territorial sea Every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention. (...) Article 33 Contiguous zone (...) 2. The contiguous zone may not extend beyond 24 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured. (...) Article 57 Breadth of the exclusive economic zone The exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.*” (tradução nossa). ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, 10 dezembro 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acessado em: 28 jun.2017.

Neste exato local onde foram encontrados os seus destroços divergia em alguns detalhes quanto aquele registrado como o ponto do naufrágio. Anos depois, com o colhimento de diversas provas, apurou-se que o *RMS Titanic* naufragou nas seguintes coordenadas 49°56'W e 41°43'N, a 375 milhas náuticas de Halifax, capital da província de Nova Escócia, sudeste do Canadá.³⁰

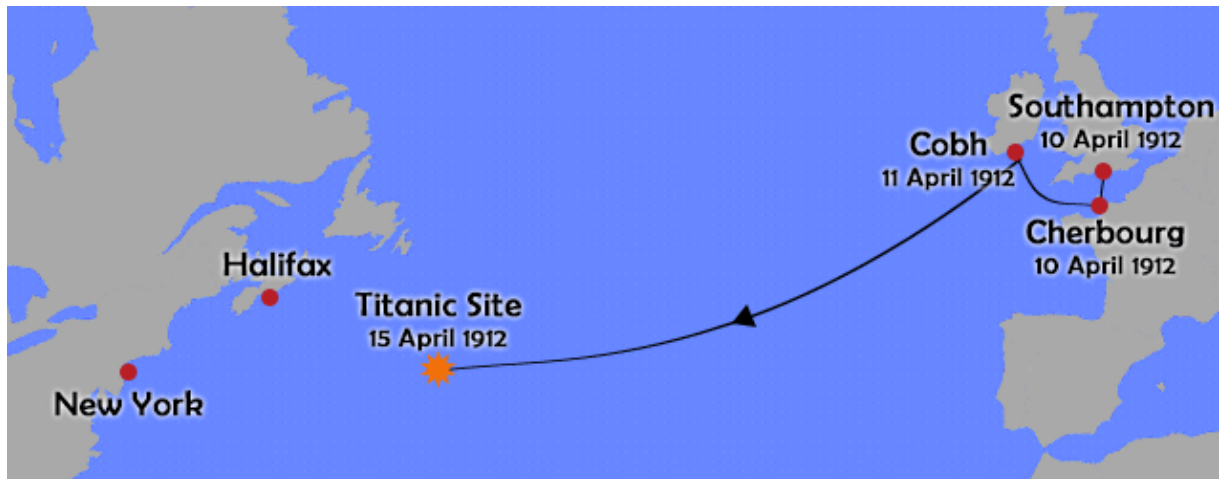


Imagem 1 - Local de Naufrágio do *RMS Titanic* próximo a Halifax.

O arqueólogo americano desde a descoberta do navio sempre deixou claro seu desejo de preservação do local, sendo contra o salvamento, mas a favor do reconhecimento daquele ambiente como um local onde diversas pessoas foram mortas, devendo ser reverenciado desta maneira, como uma sepultura e um memorial aos mortos. Pode-se presumir que por esta razão não estava envolvido em nenhuma empresa requerente dos direitos de salvamento e nem em nenhum processo judicial neste sentido.

Neste primeiro momento, não houve qualquer tipo de exploração ou salvamento de artefatos. O real objetivo da expedição subaquática eram testes de capacidade em novos veículos de exploração do fundo do mar. Só assim seria possível encontrar o *RMS Titanic*, localizado a quase quatro quilômetros de distância da superfície.³¹ Logo que a notícia correu o mundo, os Estados Unidos iniciaram sua primeira tentativa de regularizar as visitas naquele local, pois as manifestações de

³⁰ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

³¹ S. TIMPANY, Mary. **Ownership Rights in the Titanic**. Case Western Reserve Law Review, vol.37, Issue 1, 1986. Disponível em: <<http://scholarlycommons.law.case.edu/caselrev/vol37/iss1/6>>. Acessado em 05 jul. 2017.

interesse de comparecerem fisicamente junto aos destroços vinham de todas as partes. Assim como as manifestações de proteção, emanando a ideia, desde então, de que deveria ser tratado com muito respeito tudo o que envolvia a embarcação naufragada e os objetos ao seu redor.³²

Em julho de 1986, houve uma segunda expedição ao local marcada pela instalação por Robert Ballard de uma placa no local registrando seu descobrimento e solicitando que o *RMS Titanic* fosse mantido sem exploração pelos demais que lá passassem em memória dos passageiros que morreram no naufrágio. Constatou demonstrado, portanto, o claro interesse norte-americano em proteger o navio como patrimônio cultural da humanidade, não concordando com a ideia de salvamento ou qualquer intervenção no local.³³

Já em 1987, o instituto francês IFREMER igualmente regressou ao local do navio, juntamente a empresa *Titanic Ventures Limited Partnership* (TVLP), destinando a expedição ao resgate de itens do local. Esta foi a primeira ação de resgate de bens do *RMS Titanic* que se tem notícia. Ao todo, estima-se que foram salvados nesta operação cerca de 1800 artefatos em 32 mergulhos. Estes itens foram levados para a França, recaindo sobre estes bens a jurisdição francesa que, por sua vez, concedeu, em 1993, o direito sobre os itens resgatados a TVLP, através de carta do chefe do órgão *Office of Maritime Affairs of the Ministry of Equipment, Transportation, and Tourism* da França.³⁴

Cabe esclarecer, desde já, que estes direitos foram assumidos anos depois pela sucessora de direitos desta empresa, a *RMS Titanic, Inc.* (RMST), não estando envolvidos estes itens nos litígios movidos perante as Cortes Norte-Americanas, pois já conquistados perante a justiça francesa em nome da TVLP.³⁵ A RMST é autora dos litígios mais bem-sucedidos movidos nos tribunais norte-americanos a partir dos anos

³² ELIA, Ricardo. **Titanic in the Courts**. Archaeological Institute of America, Estados Unidos, vol.54, n.1, jan/fev, 2001. Pág. 01. Disponível em: <<http://archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html>>. Acesso em: 06 jun.2017.

³³ ELIA, Ricardo. **Titanic in the Courts**. Archaeological Institute of America, Estados Unidos, vol.54, n.1, jan/fev, 2001. Pág. 01. Disponível em: <<http://archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html>>. Acesso em: 06 jun.2017.

³⁴ VIRGINIA. District Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel**, 742 F. Supp. 2d 784, Agosto 2010. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=2,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

³⁵ ESTADOS UNIDOS. Court of Appeals, 4th Circuit. **RMS Titanic V. The Wrecked And Abandoned**, 435 F. 3d 521, Janeiro, 2006. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=6265494639161659175&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

90, todos com o objetivo de reconhecer direitos de salvamento previstos na *Law of Salvage*, seja a posse temporária, seja a recompensa pelo resgate de bens promovidos nos anos posteriores a 1987, assunto tratado em tópico posterior.

O movimento exploratório promovido pelo instituto francês e pela empresa TVLP, proprietária dos direitos sobre os bens salvados em 1987 por decisão francesa, e futuramente detentora do direito exclusivo de salvamento do local do naufrágio, provocou diversos protestos contra o resgate de bens, acusando a empresa de apenas enxergarem o lucro por trás dos artefatos colhidos, não respeitando os mais de 1500 mortos que, muitas vezes, eram os donos dos itens retirados do mar. Dentre as manifestações, destacam-se as declarações de sobreviventes que denominaram os envolvidos de “piratas”, pois movidos pela ganância.³⁶

A partir da primeira expedição com o fim de colher objetos que envolvem o navio *RMS Titanic*, incontáveis mergulhos ocorreram naquele local, bem como diversas intervenções no sítio arqueológico, ante o despertar dos variados interesses advindos tanto de organizações governamentais quanto de estudiosos e empresas, seja de resgate de bens com fins científicos e econômicos, seja com o intuito de promover medidas de proteção e a não intervenção. A necessidade de promover normas para gerenciamento de todos os elementos, estruturais ou não, resgatados ou mantidos no fundo do mar, era evidente para que houvesse um equilíbrio entre as ideias de respeito as vítimas do acidente, a proteção do local e sua estrutura para as futuras gerações, a promoção de estudos científicos e o interesse das empresas privadas.

Desde a sua descoberta, o navio sofreu explorações comerciais nunca vistas antes. Isto porque o *RMS Titanic* não era uma embarcação que transportava alguma carga valiosa, uma vez que transportava pessoas e não mercadorias. Conseqüentemente, o navio estava carregado dos melhores mantimentos, pois alimentava uma primeira classe exigente, móveis de luxo e todo o tipo de pertences pessoais, como roupas, jóias e sapatos.³⁷ Estes eram os únicos bens que poderiam ser encontrados com alto valor, vez que muitos acessórios eram de ouro quando se

³⁶ ELIA, Ricardo. **Titanic in the Courts**. Archaeological Institute of America, Estados Unidos, vol.54, n.1, jan/fev, 2001. Pág. 01. Disponível em: <<http://archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html>>. Acesso em: 06 jun.2017.

³⁷ LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

tratavam de bens das vítimas da primeira classe, muito difíceis de serem encontrados em meio aos destroços, de modo que tais resgates eram rechaçados pela população, vez que motivados apenas pelo interesse financeiro por objetos de cunho pessoal das vítimas da tragédia.³⁸

Assim, sua principal forma de exploração era com o fim exibicionista, seja resgatando bens e os vendendo para grandes colecionadores ou para museus, seja promovendo a visitação no próprio local do naufrágio. Inclusive, este argumento se comprovou quando analisados os rendimentos que este ambiente poderia lhe gerar: a dona do direito exclusivo exploratório, empresa *RMS Titanic, Inc.*, recebia pouca quantia em dinheiro pela venda dos artefatos salvados, pois a justiça apenas permitia a venda de certos itens, mas seu maior ganho era com a visita o, posto que era cobrado, por 12 horas de passeio em um submersível, aproximadamente \$ 36.000 dólares.³⁹

³⁸ ELIA, Ricardo. **Titanic in the Courts**. Archaeological Institute of America, Estados Unidos, vol.54, n.1, jan/fev, 2001. Pág. 01. Disponível em: <<http://archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html>>. Acesso em: 06 jun.2017.

³⁹ DROMGOOLE, Sarah. Legal Protection of the underwater cultural heritage: lessons from Titanic. *Amicus Curiae*, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED. Institute of Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. Disponível em:<<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>. FLS. 17-24.

2 OS INTERESSES PRIVADOS

Com o desenvolvimento de melhores equipamentos de mergulho, os mergulhadores começam a explorar o fundo do mar para além da zona de mar territorial, faixa marítima explorada desde os primórdios dos mergulhas, uma vez que não exigia, em alguns locais, muitos equipamentos. Com os avanços e a criação de pequenos submarinos, já era possível realizar viagens até quatro quilômetros abaixo da superfície. Devido a este tipo de submarino foi possível que os dois exploradores encontrassem o *RMS Titanic* naufragado.⁴⁰

Quanto mais longe do mar territorial menos controle o Estado costeiro tem sobre as zonas marítimas. Este trabalho trata da descoberta da estrutura de uma embarcação naufragada a 350 milhas náuticas, na plataforma continental do Canadá. O que isso significa perante este país? Nada, pois, como bem definido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, artigo 77.1.⁴¹, a soberania deste país prevalece nesta área somente sobre recursos naturais, quanto a sua exploração e aproveitamentos, sendo recursos naturais aquele rol taxativo previsto no item 4 do mesmo artigo⁴². Para além deste limite, ainda há o restante do mar, sendo chamado de Área quanto ao solo ou subsolo e Alto Mar para as águas presentes nestas zonas.

⁴⁰ DROMGOOLE, Sarah. Legal Protection of the underwater cultural heritage: lessons from Titanic. *Amicus Curiae*, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED. Institute of Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. Disponível em: <<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>. FLS. 17-24.

⁴¹ "ARTIGO 77 Direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental 1. O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais." "Article 77 Rights of the coastal State over the continental shelf 1. The coastal State exercises over the continental shelf sovereign rights for the purpose of exploring it and exploiting its natural resources". (tradução nossa). ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, 10 dezembro 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acessado em: 28 jun. 2017.

⁴² "4. Os recursos naturais a que se referem as disposições da presente Parte, são os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo junto com os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo." "4. The natural resources referred to in this Part consist of the mineral and other non-living resources of the seabed and subsoil together with living organisms belonging to sedentary species, that is to say, organisms which, at the harvestable stage, either are immobile on or under the seabed or are unable to move except in constant physical contact with the seabed or the subsoil". (tradução nossa). ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, 10 dezembro 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acessado em: 28 jun. 2017.

Ante a ausência de controle específico de um país sobre eventuais bens submersos nestas duas últimas zonas, conclui-se que, de maneira geral, o princípio predominante é o da liberdade entre as nações, o que dificulta a imposição de qualquer tipo de administração sobre os chamados caçadores de tesouros submersos, ou *treasure hunters*. Esta classe de exploradores, destinados a vasculhar o fundo do mar atrás de itens valiosos em troca de valores em dinheiro, se desenvolveu juntamente aos equipamentos de mergulho, atuando principalmente nestas zonas do mar onde não há o alcance da jurisdição de nenhum Estado específico.⁴³

O resgate de itens nestes locais permite aquele que o encontra o tirar do mar e escolher qual a jurisdição que gostaria que recaísse sobre o bem e sobre a sua operação de resgate. Diz-se isto pelo fato que o artefato pode ser encaminhado do seu local originário para qualquer outro país, vez que fora colhido em zona onde não há exercício de nenhuma soberania. Por esta vantagem e as significantes recompensas pecuniárias, tendo em vista o grande interesse econômico e comercial das sociedades nestes objetos, a atividade de mergulho tornou-se uma profissão.⁴⁴

Com o intuito de melhor regulamentar estas atividades e promover maior incentivo aos caçadores de tesouros submersos, diante da preocupação com a proteção do meio ambiente⁴⁵, criou-se o Direito do Salvamento (ou *Law of Salvage*)⁴⁶. Este direito tornou-se amplamente reconhecido na *International Convention on*

⁴³ DROMGOOLE, Sarah. Legal Protection of the underwater cultural heritage: lessons from Titanic. Amicus Curiae, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED. Institute of Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. Disponível em: <<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>. FLS. 17-24.

⁴⁴ DROMGOOLE, Sarah. Legal Protection of the underwater cultural heritage: lessons from Titanic. Amicus Curiae, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED. Institute of Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. Disponível em: <<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>. FLS. 17-24.

⁴⁵ "Notando do substancial desenvolvimento, em especial quanto ao aumento do interesse na proteção do meio ambiente, demonstra-se a necessidade de rever as regra internacionais atualmente previstas na Convenção pela Unificação de Certas Regras do Direito referente a Assistencia e Salvamento no mar, concluído em Bruxelas. 23 de setembro de 1910." "*Noting that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,*" (tradução nossa). ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO).

Convenção Internacional sobre Salvamento, 28 abril 1989. Disponível em: <<http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>>. Acessado em: 02 jun.2017.

⁴⁶ ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). Convenção Internacional sobre Salvamento, 28 abril 1989. Disponível em: <<http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>>. Acessado em: 02 jun.2017.

Salvage (ou Convenção Internacional sobre Salvamento) de 1989, promovida pela *International Maritime Organization* (IMO), ou Organização Marítima Internacional (tradução nossa). Após quinze encontros e atingido certo consenso entre as 66 nações, essa Convenção tem como objetivo estabelecer, de maneira oficial, recompensas aqueles que se arriscavam voluntariamente em prol do resgate de navios ou objetos não intencionalmente deixadas no fundo do mar, de maneira a encorajar esta iniciativa. Esse tratado: “contempla navios ‘naufragados e abandonados’ como o *RMS Titanic*, navios abandonados que não afundaram e, muito comumente, navios estragados que receberam assistência”⁴⁷.

Há que se registrar que 79 anos antes da promulgação das diretrizes específicas resultantes da Convenção sobre o salvamento, em 1910 fora concluída a normatização internacional anterior a *Law of Salvage*, resultado de semelhante convenção, tratando-se sobre assistência e salvamento marítimo, ocorrida em Bruxelas e denominada *Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea* (ou Convenção pela Unificação de Certas Regras do Direito referente a Assistência e Salvamento no Mar). No entanto, com o passar dos anos e o já referido desenvolvimento dos equipamentos exploratórios, juntamente ao aumento do interesse em preservar o meio ambiente, fora revista algumas previsões, especificamente no que concerne ao salvamento marítimo, com o objetivo de melhor incentivar o resgate de objetos do mar para preservar o meio marítimo e a saúde humana.⁴⁸

Além disso, existem requisitos para que seja reconhecido o salvamento como uma atitude digna de recompensa:

Enquanto a determinação de um prêmio de salvamento é baseada na dificuldade e no custo do serviço e no valor da propriedade, um salvador deve primeiro provar três elementos para ter o seu direito de salvamento validado. Primeiro, deve haver uma comprovação de um “perigo marítimo”. Segundo, o serviço do salvador deve ter sido “prestado voluntariamente” e “não requerido como um dever já existente ou derivado de um contrato especial”.

⁴⁷ “*Salvage law contemplates “wrecked and abandoned” vessels such as the Titanic, abandoned vessels that have nos sunk and, very commonly, distressed vessels that have received assistance.*” (tradução nossa). E. ZEKALA, Matthew. **Liability and Salvage: Titanic Jurisprudence in United States Federal Court**, *Lewis & Clark Law Review*, Óregon, vol 16:3, 2012 Disponível em: <<https://law.lclark.edu/live/files/11855-lcb163art8zekalapdf>>. Acessado em: 20 jun.2017.

⁴⁸ E. ZEKALA, Matthew. **Liability and Salvage: Titanic Jurisprudence in United States Federal Court**, *Lewis & Clark Law Review*, Óregon, vol 16:3, 2012 Disponível em: <<https://law.lclark.edu/live/files/11855-lcb163art8zekalapdf>>. Acessado em: 20 jun.2017.

Finalmente, o salvador deve comprovar seu êxito em todo ou em parte, ou que o serviço prestado contribuiu para tal resultado.⁴⁹

O conceito de perigo marítimo no artigo 01 (d)⁵⁰, determinando, de maneira resumida, que, para a Convenção, isto significa perigo substancial a vida marinha e ao ser humano causado pela poluição. Quanto a necessidade de comprovação que a operação de salvamento fora bem-sucedida, este resta previsto no artigo 12^o, que determina as condições para a recompensa⁵¹. Veja-se a aplicação nos tribunais norte-americanos:

*O salvador deve atender a três elementos para prove que seja concedido o direito a recompensa do salvamento: (1) que a propriedade salvada estava enfrentando perigo marinho; (2) que o serviço prestado pelo salvador fora voluntário sem a existência de dever contratual e (3) que os esforços do salvamento tenham sido bem-sucedidos, no todo ou em parte.*⁵²

Assim, excetuados certos casos específicos citados no texto da Convenção, a “Convenção Internacional sobre o Salvamento” deveria ser o direito aplicado em

⁴⁹ “While the determination of a salvage award is based upon the difficulty and expense of the service and the value of the property, a salvor must first prove three elements to have a valid salvage claim. First, there must be a showing of a “marine peril.” Second, the salvor’s service must have been “voluntarily rendered” and was “not required as na existing duty or from a special contract.” Finally, the salvor must show “[s]uccess in whole or in part, or that the service rendered contributed to such success.”. (tradução nossa). E. ZEKALA, Matthew. **Liability and Salvage**: Titanic Jurisprudence in United States Federal Court, Lewis & Clark Law Review, Óregon, vol 16:3, 2012 Disponível em: <<https://law.lclark.edu/live/files/11855-lcb163art8zekalapdf>>. Acessado em: 20 jun.2017.

⁵⁰ ARTIGO 1 Definições (...) (d) Dano ao meio ambiente significa dano físico substancial a saúde humana ou a vida marinha ou aos recursos costeiros ou das águas continentais ou áreas adjacentes, causadas por poluição, contaminação, fogo explosão ou ocorrência similares mais graves.”. “ARTICLE 1 Definitions (d) Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.”. ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). **Convenção Internacional sobre Salvamento**, 28 abril 1989. Disponível em: <<http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>>. Acessado em: 02 jun.2017. (tradução nossa).

⁵¹ “ARTIGO 12 Das Condições para a Recompensa 1. As operações de salvamento que tiverem seu resultado útil alcançado terão o direito a recompensa.”. “ARTICLE 12 Conditions for reward 1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.”. (tradução nossa). ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). **Convenção Internacional sobre Salvamento**, 28 abril 1989. Disponível em: <<http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>>. Acessado em: 02 jun.2017.

⁵² “The salvor must establish three elements to prove entitlement to a salvage award: (1) that the salvaged property faced a marine peril; (2) that the salvor’s services were voluntarily rendered without an existing contractual duty; and (3) that the salvage efforts were successful, in whole or in part.”. (tradução nossa). VIRGINIA. District Court. **Recovery Ltd. V. Wrecked And Abandoned Vessel**, 204 F. Supp. 3d 864, Agosto, 2016. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=14110118444513286262&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em 02 jul. 2017.

processos judiciais e arbitrais que lidem com esta matéria⁵³ pelos países que tivessem assinado e depositado o documento da Convenção. A partir deste ponto se observa claramente uma alteração gradativa na jurisprudência norte-americana, vez que a aplicação do direito do salvamento inicia sua predominância sobre a aplicação da *Law of Finds*.

No entanto, esclarece-se que a *Law of Salvage* ampara o descobridor dos bens que resgata a propriedade encontrada (ou alguma parte de um conjunto de objetos encontrados), sem, necessariamente, dar-lhe o direito sobre a propriedade da coisa resgatada ou do local onde o item foi encontrado. Afinal, seu objetivo principal é recompensar em dinheiro o salvador pelo seu serviço voluntário de resgatar itens no fundo do mar. Até mesmo porque, muitas vezes, ter a propriedade do bem resgatado não é um interesse do salvador, mas é possível o seu requerimento concomitantemente ao pedido de recompensa, podendo ser igualmente acolhido, após análise judicial, nos termos da convenção.

Enquanto o prêmio e eventual pedido de propriedade estão sendo analisados judicialmente, o salvador será o detentor do direito de posse. Contudo, esta posse não se confunde com aquela abordada pela *Law of Finds* (ou Direito dos Achados), como bem abordado por Matthew Zekala:

Enquanto o tribunal está decidindo a questão da titularidade e o prêmio do salvamento, é reconhecido ao salvador o direito de posse, que permite ao salvador o direito de realizar os serviços e o direito de receber uma recompensa justa. Desse modo, “posse” no salvamento não é equivalente a lei dos achados, que o “descobridor” se torna o dono da propriedade encontrada. A lei do salvamento deve predominar no Marinha em razão da política pública por trás do salvamento que busca incentivar e recompensar os salvadores pelo serviço prestado. Ao contrário, a lei dos achados encoraja implicitamente já que seu único objetivo é adquirir a propriedade do bem. Os salvadores podem ainda ser amplamente recompensados e nunca adquirirem a titularidade de qualquer bem.⁵⁴

⁵³ “ARTIGO 2 Aplicação da Convenção Esta Convenção deverá ser aplicada sempre que processos judiciais e arbitrais forem sobre as matérias tratadas nesta Convenção e submetidos a análise em um Estado Parte”. “*ARTICLE 2 Application of the Convention This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party*”. (tradução nossa). ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). **Convenção Internacional sobre Salvamento**, 28 abril 1989. Disponível em:

<<http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>>. Acessado em: 02 jun.2017.

⁵⁴ “*While a court is deciding the question of title and salvage award, a salvor is granted a right of “possession,” which provides the salvor the “right to perform service and a right to a just reward.” Thus, “possession” in salvage is not equivalent to the law of finds, where the “finder” becomes the owner of the found property. The law of salvage should predominate in Admiralty because of the public policy behind salvage that seeks to incentivize and reward salvors for service. By contrast, the law of finds encourages secrecy since the only goal is to acquire ownership of property. Salvors can still be rewarded amply while never acquiring title to any property*”. (tradução nossa). E. ZEKALA,

A *Law of Finds* apenas pode conceder o título da coisa encontrada e é por esta razão que é raramente aplicada nos casos posteriores a promulgação da Convenção Internacional sobre o Direito do Salvamento. No entanto, já fora o direito mais aplicado no caso de descobertas de navios antigos naufragados. O requisito era que o descobridor comprovasse de maneira inequívoca que o objeto sobre o qual estava requerendo o direito de posse fora alvo de abandono. Os casos mais relevantes de aplicação da *Law of Finds* foram os que concediam ao requerente a propriedade do objeto resgatado e, inclusive, o título de proprietário da embarcação naufragada e de todos os bens ainda não colhidos que envolvem o naufrágio, direito semelhante a posse prevista na lei do salvamento enquanto a recompensa não é determinada.

Um exemplo deste tipo de caso, e também um dos últimos exemplos de aplicação do Direito dos Achados, é o caso *Columbus-America Discovery Group versus Sailing Vessel*, 742 F. Supp. 1327 - Dist. Court, ED Virginia, sobre o que acreditavam se tratar do navio *S.S. Central America*, em 1990, que concluiu-se pela comprovação do estado de abandono por todas as possíveis partes que poderiam demonstrar interesse, intitulado e investindo o título de proprietário ao requerente de todo o ouro encontrado no local do naufrágio, além de todos os pertences pessoais das vítimas, demais objetos e a própria estrutura do navio.⁵⁵

No entanto, frisa-se que o objetivo central da aplicação desta é apenas tratar da posse do objeto resgatado, extrapolando este objetivo em casos muito específicos. Já a posse referida na *Law of Salvage*, concedida, mesmo que temporariamente, ao chamado salvador, possui muito mais reflexos, uma vez que possui o poder de afastar qualquer caçador de tesouros daquele local. Ou seja, a posse no Direito do Salvamento envolve todo o sítio arqueológico submerso e todos os objetos lá existentes, detendo o salvador o direito exclusivo de explorar o naufrágio e ninguém

Matthew. **Liability and Salvage**: Titanic Jurisprudence in United States Federal Court, Lewis & Clark Law Review, Óregon, vol 16:3, 2012 Disponível em: <<https://law.lclark.edu/live/files/11855-lcb163art8zekalapdf>>. Acessado em: 20 jun.2017.

⁵⁵ VIRGÍNIA. District Court. **Columbus-America Discovery Group v. Sailing Vessel**, 742 F. Supp. 1327, Agosto 1990. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=11874185769920199656&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 30 jun.2017.

mais, firme em decisão judicial preliminar, enquanto a ação está em trâmite analisando o pedido de recompensa a ser-lhe concedida.⁵⁶

Desta prioridade em aplicar a *Law of Salvage* nas demandas judiciais que envolvem esta matéria também pode-se interpretar a pretensão da Corte Norte-Americana de proteger o local de outros caçadores de recompensa. Aquele salvador que já está na posse do local do salvamento e dos objetos que o compõem, mas ingressa com pedido de que sejam os bens intitulados em seu nome, provavelmente não terá sua causa ganha, pela necessidade de aplicação da *Law of Finds* e consequente abertura do local para demais exploradores.⁵⁷

Além disso, conforme entendimento aplicado em casos semelhantes pela *United States District Court, E.D. Virginia, Norfolk Division*, órgão responsável pelas diversas decisões emitidas nos processos instruídos envolvendo o *RMS Titanic*, a *Law of Finds* apenas será aplicada quando não existir qualquer possibilidade de ferir outros interesses em razão da sua aplicabilidade, sejam interesses públicos, sejam privados⁵⁸. A partir da instrução de ações judiciais envolvendo o direito de salvamento sobre o navio *RMS Titanic*, já pode se observar uma mudança na jurisprudência, julgando-se pela inaplicabilidade da *Law of Finds*, refletindo nas demais ações semelhantes.

Existe a possibilidade do salvador ter os bens resgatados transferidos para o seu nome. No entanto, nunca será a primeira medida a ser tomada, uma vez que o objetivo principal sempre será a recompensa do salvador em dinheiro e nunca a intitulação. Quando as ações são amparadas pela *Law of Salvage* e atender aos requisitos já mencionados, será o salvador investido na posse temporária do local e seus bens, publicando-se esta decisão. Não havendo nenhuma reivindicação pelo direito de propriedade dos bens salvados, provavelmente pelo seu verdadeiro dono, será analisada a recompensa do salvador pelo valor total dos artefatos no mercado.

⁵⁶ VIRGÍNIA. District Court. **Recov. Ltd. Prtshp. V. Wrecked & Abandoned Vessel**, 120 F. Supp. 3d 500, Agosto 2015. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=8064760312223270094&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em:30 jun. 2017.

⁵⁷ VIRGÍNIA. District Court. **Recov. Ltd. Prtshp. V. Wrecked & Abandoned Vessel**, 120 F. Supp. 3d 500, Agosto 2015. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=8064760312223270094&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em:30 jun. 2017.

⁵⁸ VIRGÍNIA. District Court. **Recov. Ltd. Prtshp. V. Wrecked & Abandoned Vessel**, 120 F. Supp. 3d 500, Agosto 2015. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=8064760312223270094&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em:30 jun. 2017.

A conduta do salvador enquanto está na posse temporária do local e seus bens também influenciará na decisão judicial, seja pelos procedimentos adotados nos demais salvamentos, seja pela dedicação em os objetos resgatados. Quando esta recompensa em dinheiro não for o suficiente para recompensar os esforços do salvador, será analisada a possibilidade de transferir a titularidade dos bens e do navio como um todo para o salvador.⁵⁹

Sabendo-se dos principais objetivos desta Convenção, já se espera que no seu curto conteúdo, composto por 34 artigos, não haja proibição ou proteção quanto ao resgate de bens com características de patrimônio cultural e histórico. E, analisando suas normativas, não se encontram determinações neste sentido. O foco no incentivo ao salvamento e na regulamentação das recompensas é tamanho que sem delimitação neste sentido presume-se por amparar amplamente as operações de salvamento, incluindo-se as promovidas em locais importantes historicamente, o que se observa logo no artigo 1 (c), ao definir propriedade⁶⁰.

Nesta linha, há no artigo 30 (1) (d), da Convenção a previsão que permite a cada país o direito de decidir não aplicar certas provisões presentes na Convenção.⁶¹

Até o ano de 1995, 23 Estados dos 66 participantes já haviam depositado seu instrumento de ratificação a Convenção havendo oito países que ratificaram com

⁵⁹ VIRGÍNIA. District Court. **Recov. Ltd. Prtshp. V. Wrecked & Abandoned Vessel**, 120 F. Supp. 3d 500, Agosto 2015. Disponível em:

<https://scholar.google.com/scholar_case?case=8064760312223270094&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 30 jun. 2017.

⁶⁰ "ARTIGO 1 Definições (...) (c) Propriedade significa qualquer propriedade não permanentemente ou intencionalmente fixada na linha costeira e inclui cargas em risco." "ARTICLE 1 Definitions (c) *Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.*" (tradução nossa). ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). **Convenção Internacional sobre Salvamento**, 28 abril 1989. Disponível em:

<<http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>>. Acessado em: 02 jun.2017. (tradução nossa).

⁶¹ ARTIGO 30 Reservas 1. Qualquer Estado pode, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, reservar o direito de não aplicar as provisões desta Convenção:

(a) quando a operação de salvamento ocorre em água nacionais e todas as embarcações envolvidas são de navegação nacional; (b) quando a operação de salvamento ocorre em águas nacionais e nenhuma embarcação está envolvida; (c) quando todas as partes interessadas são nacionais daquele Estado; (d) quando a propriedade envolvida é uma propriedade cultural marítima pré-histórica, arqueológica ou de interesse histórico e esteja situada no fundo do mar." "ARTICLE 30 Reservations 1. *Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval ou accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention: (a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation; (b) when the salvage operations take place in inland waters and no vesse lis involved; (c) when all interested parties are nationals of that State; (d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.*" (tradução nossa).

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). **Convenção Internacional sobre Salvamento**, 28 abril 1989. Disponível em: < <http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>>. Acessado em: 02 jun.2017.

reservas a algumas normas, nos termos do artigo 30, destacando-se os termos das declarações de reserva da Espanha, Canadá e Reino Unido que, dentre outras determinações, reservaram-se no direito de não aplicar as provisões da Convenção quando a propriedade envolvida no salvamento fosse um patrimônio cultural arqueológico, pré-histórico ou de interesse histórico.⁶²

Tais diretrizes aparentemente amparam os interesses privados das empresas atraídas pela descoberta do *RMS Titanic*, razão pela qual a Convenção é amplamente citada nas ações diversas promovidas por empresas interessadas em adquirir o direito de salvamento direcionado aquele local para exploração legal, bem como nas decisões promulgadas perante estas demandas judiciais. Dessa forma, não havendo artigos de proteção de locais históricos, cabia apenas aos julgadores assim determinarem algum tipo de cuidado. As principais ações foram movidas a partir do ano de 1993, destacando-se as promovidas pela empresa *RMS Titanic, Inc.*, uma vez que lutou na justiça norte-americana pelo reconhecimento de diversos direitos envolvendo a Convenção Internacional sobre o Salvamento e o *RMS Titanic* desde 1993 até 2010, sendo as decisões posteriormente utilizadas como fundamento para ações posteriores.

⁶² "DECLARATIONS, RESERVATIONS AND STATEMENT". ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). **Convenção Internacional sobre Salvamento**, 28 abril 1989. Disponível em: < <http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>>. Acessado em: 02 jun.2017.

3 O RMS TITANIC ENQUANTO BEM CULTURAL

Desde a descoberta do local onde estava a estrutura naufragada, o arqueólogo norte-americano Robert Ballard, um dos responsáveis pela descoberta, tentou comover todos os interessados em explorar o local através de manifestações públicas do quanto aquele ambiente merecia ser respeitado, por representar uma sepultura a ser reverenciada em nome de todas as vítimas que morreram no desastre envolvendo o *RMS Titanic*. Ele era um dos poucos que já havia percebido que a embarcação seria seriamente explorada e que alguma medida de gerenciamento deveria ser implementada imediatamente antes que fosse tarde.

Sua preocupação em conservar a área era tamanha que no ano seguinte da descoberta da embarcação, o oceanógrafo promoveu um segundo mergulho e instalou uma placa onde a embarcação estava adormecida, ainda sem qualquer intervenção notável, com o fim de registrar o seu descobrimento no ano anterior e: “pedindo que os destroços do naufrágio fossem deixados intactos em memória daqueles que padeceram a bordo”⁶³.

Ao Dr. Robert Ballard igualmente pode ser imputada a responsabilidade pelo desenvolvimento legislativo, principalmente pelas autoridades norte-americanas, quanto a proteção do *RMS Titanic*, uma vez que estava determinado a estimular os legisladores dos Estados Unidos a promulgarem decretos com urgência visando a sua preservação, diante de toda a repercussão que a descoberta gerou no mundo.⁶⁴ O resultado fora que no mesmo ano de 1986 o Presidente Ronald Reagan assinou o primeiro Ato do Congresso dos Estados Unidos voltado ao *RMS Titanic*, qual seja o *The R.M.S. Titanic Maritime Memorials Act*. O nome descreve o principal objetivo do ato, qual seja, reconhecer o local como um memorial marítimo, devendo ser preservado por todas as nações. O segundo objetivo, portanto, era impor uma pausa em qualquer operação de salvamento ou expedição considerada excessivamente

⁶³ “In July 1986, Ballard returned and placed a plaque at the Titanic wreck site recording its discovery and calling for the wreck to be left undisturbed in memory of those who perished on board it.” (tradução nossa). J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection**, Estados Unidos, 44:1, fls. 96-112, 2013. Publicado por Routledge-Taylor & Francis Group. DOI: 10.1080/00908320.2013.750978.

⁶⁴ J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em: <http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017.

intrusiva, capaz de gerar danos a estrutura naufragada, pelo período que fosse necessário até que determinadas diretrizes internacionais para visitação e exploração no sítio arqueológico onde se encontrava.⁶⁵

Esta a o serviu de incentivo ao *U.S. Department of State* (DOS) (ou Departamento de Estado dos Estados Unidos) a reunir esforços junto aos membros da *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) (ou Administra o Oceânica e Atmosférica Nacional) e: (1) principiar as negocia es com as na es interessadas em explorar o fundo do mar onde estão as ruínas da embarca o, principalmente com Canadá, Reino Unido e França, buscando um acordo internacional definitivo de amparo, bem como (2) promover diretrizes internacionais a serem observadas antes de instauradas a es de estudos científicos ou salvamento no local.⁶⁶

Sem avanços por falta de consentimento, o projeto de instituir um decreto universal de prote o estava longe de sair do papel. Desde o seu descobrimento, os Estados apenas estavam atraídos pela ideia de explorar e capturar artefatos do *RMS Titanic*, tudo afim de exibir suas descobertas, ao invés de empenhar-se na conserva o do meio, razão pela qual o projeto dos Estados Unidos enfrentou grande resistência e pouco interesse, ou nenhum até os anos 90.⁶⁷

No ano em que fora encontrado o *RMS Titanic*, já existia certa legisla o internacional com o objetivo de regulamentar os caçadores de heranças marítimas, ou *treasure hunters*. A *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), (ou Conven o das Na es Unidas sobre o Direito do Mar), de 1982, possuía dentre os seus objetivos a regulamenta o do uso dos mares e oceanos em vários aspectos, com o foco principal em promover a explora o de maneira equilibrada e pacífica entre

⁶⁵ "In July 1986, Ballard returned and placed a plaque at the *Titanic* wreck site recording its discovery and calling for the wreck to be left undisturbed in memory of those who perished on board it." (tradu o nossa). J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection**, Estados Unidos, 44:1, fls. 96-112, 2013. Publicado por Routledge-Taylor & Francis Group. DOI: 10.1080/00908320.2013.750978.

⁶⁶ J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em: <http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017.

⁶⁷ "In July 1986, Ballard returned and placed a plaque at the *Titanic* wreck site recording its discovery and calling for the wreck to be left undisturbed in memory of those who perished on board it." (tradu o nossa). J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection**, Estados Unidos, 44:1, fls. 96-112, 2013. Publicado por Routledge-Taylor & Francis Group. DOI: 10.1080/00908320.2013.750978.

as nações, o que se detona já pelo seu preâmbulo. Este documento fora elaborado entre os anos de 1973 e 1982, com o fim de atualizar as disposições das Convenções anteriores das Nações Unidas, que possuíam este mesmo objetivo, quais sejam as Conferências dos anos de 1958 e 1960.⁶⁸ Em julho de 2017 esta Convenção atingiu um número de 157 Estados assinantes.⁶⁹

Analisando suas diretrizes, conclui-se que apenas dois de seus 320 artigos foram elaborados em direção aos bens culturais subaquáticos, quais sejam os artigos 149 e 303. Contudo, seus termos não foram determinantes para impor o controle exploratório de salvamento sobre o *RMS Titanic*, mas influenciaram na promulgação das futuras diretrizes específicas quanto as diversas áreas do direito marítimo, razão pela qual o Dr. Ballard não estava satisfeito com as normas internacionais vigentes da época e incentivava novas definições, mais específicas.⁷⁰

Muitos artigos acadêmicos publicados mencionam como norma mais importante desta Convenção o artigo 303, no que concerne a proteção de bens culturais abandonados no fundo do mar.⁷¹ No entanto, dentro das disposições genéricas presente nas duas disposições, ambos carregam certa importância.⁷²

⁶⁸ “In July 1986, Ballard returned and placed a plaque at the Titanic wreck site recording its discovery and calling for the wreck to be left undisturbed in memory of those who perished on board it.” (tradução nossa). J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection**, Estados Unidos, 44:1, fls. 96-112, 2013. Publicado por Routledge-Taylor & Francis Group. DOI: 10.1080/00908320.2013.750978.

⁶⁹ United Nations Treaty Collection. **Status of Treaties**, 15 de julho de 2017. Disponível em: <https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#1>. Acessado em: 15 jul. 17.

⁷⁰ DROMGOOLE, Sarah. **Legal Protection Of The Underwater Cultural Heritage: Lessons From Titanic**. Amicus Curiae, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED. Institute of Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. Disponível em: <<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>.

⁷¹ DROMGOOLE, Sarah. **Legal Protection Of The Underwater Cultural Heritage: Lessons From Titanic**. Amicus Curiae, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED. Institute of Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. Disponível em: <<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>.

⁷² Artigo 149 Objetos arqueológicos e históricos Todos os objetos de natureza arqueológica e histórica encontrados na Área devem ser preservados ou eliminados em benefício da humanidade como um todo, especialmente levando em conta os direitos preferenciais do Estado ou país de origem, ou o Estado de origem cultural, ou o Estado de origem histórica e arqueológica. Artigo 303 Objetos arqueológicos e históricos encontrados no mar 1. Estados tem o dever de proteger os objetos de natureza arqueológica e histórica encontrados no mar e devem cooperar para este propósito. 2. A fim de controlar o tráfico desses objetos, o Estado costeiro pode, em aplicação do artigo 33, presumir que sua remoção do fundo do mar na zona referida nesse artigo sem aprovação poderia resultar em uma infração ao seu território ou as leis e regulamentos do mar territorial referidos neste artigo. 3. Nada neste artigo afeta os direitos do dono identificável, a lei de salvamento ou outras regras da Marinha, ou normas e práticas em relação as trocas culturais. 4. Este artigo não prejudica outros acordos internacionais e as regras do direito internacional em relação a proteção de objetos de

A cidade de Greenwich foi a escolhida para sediar a primeira conferência internacional com o intuito de debater a necessidade de estabelecer normas específicas sobre a exploração do fundo do mar e seus bens culturais, em fevereiro de 1995. Convocada pelo Museu Marítimo Nacional Britânico, a reunião debateu não só as questões que envolvem a proteção do *RMS Titanic* e seus bens já resgatados, mas igualmente outras estruturas existentes nos fundos dos oceanos que estavam sob o risco de serem saqueados ou mesmo resgatados sem fins científicos, como já estava acontecendo com o *RMS Titanic* pela *RMS Titanic, Inc.* e seus parceiros. Já na primeira convenção internacional destinada a este debate encontrou-se um consenso entre os participantes quanto ao dever de proteger os bens culturais presentes no fundo do mar.⁷³

A exploração do fundo do mar e a coleta de itens com o mero objetivo financeiro/comercial começa a perder espaço para a ideologia da conservação dos bens e estruturas submersas entre as autoridades de alguns Estados. A preocupação predominante era com a identificação dos objetos submersos como heranças históricas e culturais no âmbito internacional. Portanto deveriam ser estudados ou no máximo restaurados para a posteridade, e não capturados a qualquer custo visando o lucro e a perda do bem para o mercado, evitando a sua deterioração. Observa-se que apenas nesta época os Estados alteram seu ponto de vista, aproximando-se das

natureza arqueológica e histórica.” *“Article 149 Archaeological and historical objects All objects of an archaeological and historical nature found in the Area shall be preserved or disposed of for the benefit of mankind as a whole, particular regard being paid to the preferential rights of the State or country of origin, or the State of cultural origin, or the State of historical and archaeological origin. Article 303 Archaeological and historical objects found at sea 1. States have the duty to protect objects of an archaeological and historical nature found at sea and shall cooperate for this purpose. 2. In order to control traffic in such objects, the coastal State may, in applying article 33, presume that their removal from the seabed in the zone referred to in that article without its approval would result in an infringement within its territory or territorial sea of the laws and regulations referred to in that article. 3. Nothing in this article affects the rights of identifiable owners, the law of salvage or other rules of admiralty, or laws and practices with respect to cultural exchanges. 4. This article is without prejudice to other international agreements and rules of international law regarding the protection of objects of an archaeological and historical nature.”* (tradução nossa). ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, 10 dezembro 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acessado em: 28 jun.2017.

⁷³ J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em: <http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017.

convicções cujos Estados Unidos vinham tentando pregar na sociedade mundial desde o descobrimento do *RMS Titanic* em 1985.⁷⁴

Foi no segundo congresso, em janeiro de 1996, sediado na *International Maritime Organization* (IMO), que os debates vieram a público através de documento oficial denominado *Greenwich Declaration* (ou Declaração de Greenwich), sobre administração do patrimônio cultural subaquático. A *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* (UNESCO) passou a ser o fórum designado como o mais apropriado para receber as negociações internacionais, isto após a IMO deixar evidente seu desinteresse em expandir a sua competência para outras áreas, já propostas nos encontros subsequentes a promulgação da Declaração de Greenwich.⁷⁵

Desta mudança, diversas reuniões foram promovidas pela UNESCO, principalmente envolvendo a convocação de especialistas no assunto para debater e auxiliar nas determinações. A consequência fora o desenvolvimento da *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* (ou Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático) em 03 de novembro de 2001.⁷⁶ Este conjunto de normas não fora estipulado com o fim de substituir a UNCLOS, mas para complementá-la dentro das suas próprias definições, havendo previsão específica quanto a isto no artigo 3º da Convenção da UNESCO⁷⁷.

⁷⁴ J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em: <http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017.

⁷⁵ J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em: <http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017.

⁷⁶ J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em: <http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017.

⁷⁷ “Artigo 3.º Relação entre a presente Convenção e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar Nada na presente Convenção afetará os direitos, a jurisdição e os deveres dos Estados decorrentes do direito internacional, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. A presente Convenção será interpretada e aplicada no contexto e em conformidade com o direito internacional, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.”. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO). **Convenção para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático**, 03 novembro 2001. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text>>. Acessado em: 04 abril 2017.

Ao passar os olhos na Convenção, logo se verifica no seu primeiro artigo, item 1, a definição de Patrimônio Cultural Subaquático, utilizando os seguintes termos:

Artigo 1.º

Definições

Para os fins da presente Convenção:

1 — a) «Património cultural subaquático» significa todos os vestígios da existência do homem de carácter cultural, histórico ou arqueológico, que se encontrem parcial ou totalmente, periódica ou continuamente, submersos, há, pelo menos, 100 anos, nomeadamente:

- i) Sítios, estruturas, edifícios, artefatos e restos humanos, bem como o respetivo contexto arqueológico natural;
- ii) Navios, aeronaves e outros veículos, ou parte deles, a respetiva carga ou outro conteúdo, bem como o respetivo contexto arqueológico e natural; e
- iii) Artefatos de carácter pré-histórico.⁷⁸

O *caput* é bem abrangente quanto as diversidades que representam um patrimônio cultural a todos os Estados Partes da Convenção, mas taxativo em alguns aspectos. O navio *RMS Titanic*, por exemplo, está enquadrado na previsão do item ii), específica quanto aos navios, aeronaves e outros veículos. Contudo, apenas em 2012 recebeu amparo oficial deste tratado. Atenta-se que, de acordo com o item 1 (a), para a Convenção, patrimônio cultural são os vestígios submersos por período mínimo de 100 anos. Dessa forma, quando promulgada a Convenção da UNESCO, não serviram suas diretrizes para proteger o navio *RMS Titanic*, uma vez que a tragédia ocorreu em 1912. Contudo, evidente que suas determinações foram a base para diversos documentos e acordo internacionais posteriores.

Em seguida, no artigo 2º, estão 11 itens que determinam os objetivos e princípios gerais da Convenção, sendo o seu texto uma grande demonstração do porquê este documento é tão importante historicamente na fixação de diretrizes de proteção do patrimônio cultural subaquático, sendo o alicerce principal aos tratados internacionais que o sucederam. Importante sua citação integral neste trabalho:

Artigo 2.º

Objetivos e princípios gerais

1 — A presente Convenção visa garantir e reforçar a proteção do património cultural subaquático.

2 — Os Estados Partes cooperarão entre si no tocante à proteção do património cultural subaquático.

3 — Os Estados Partes preservarão o património cultural subaquático em benefício da humanidade, em conformidade com as disposições da presente Convenção.

⁷⁸ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO). **Convenção para a Proteção do Património Cultural Subaquático**, 03 novembro 2001. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text>>. Acessado em: 04 abril 2017.

4 — Os Estados Partes adotarão, individualmente ou, se for caso disso, conjuntamente, todas as medidas apropriadas, em conformidade com a presente Convenção e com o direito internacional, necessárias para proteger o património cultural subaquático, usando, para esse efeito, os meios mais adequados de que disponham e que estejam de acordo com as suas capacidades.

5 — A preservação *in situ* do património cultural será considerada opção prioritária antes de ser autorizada ou iniciada qualquer intervenção sobre o património.

6 — Os elementos do património cultural subaquático recuperado serão depositados, conservados e geridos por forma a assegurar a sua preservação a longo prazo.

7 — O património cultural subaquático não será objeto de exploração comercial.

8 — De acordo com a prática dos Estados e o direito internacional, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, nada na presente Convenção será interpretado como modificando as regras do direito internacional e a prática dos Estados relativa às imunidades ou quaisquer direitos de um Estado sobre os seus navios e aeronaves.

9 — Os Estados Partes garantem que todos os restos humanos submersos em águas marítimas serão tratados com o devido respeito.

10 — O acesso responsável e não intrusivo do público ao património cultural subaquático *in situ* para fins de observação e documentação deverá ser encorajado, de modo a promover quer a sensibilização do público para esse património, quer a valorização e a proteção deste, exceto se tal acesso se mostrar incompatível com a sua proteção e a gestão do referido património.

11 — Nenhuma atividade ou ato realizado com base na presente Convenção constituirá fundamento para fazer valer sustentar ou contestar qualquer pretensão de soberania ou jurisdição nacional.⁷⁹

Observa-se que cristalino o dever dos Estados aderentes a Convenção de promover a proteção dos patrimônios, cooperarem para que a preservação seja possível, devendo ser assumido todos os métodos adequados para que seja alcançado este fim, tudo conforme o objetivo principal da Convenção.

Porém, dos itens acima, destaca-se a previsão do item 6 que admite o ato de resgatar objetos de importância cultural, mencionando que, neste caso, deverão ser administrados de modo que sua existência seja mantida a longo prazo. Norma subsequente ao item 5 que é claro ao determinar que os artefatos de que trata a Convenção serão prioritariamente preservados *in situ*, no seu ambiente original.

Esta dubiedade nas suas normas também pode ser identificada entre o *caput* do artigo 4º e suas alíneas, pois, ao mesmo tempo que determina que as atividades das quais se aplica a Convenção não serão sujeitas as aplicações da *Law of Salvage* ou

⁷⁹ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO). **Convenção para a Proteção do Património Cultural Subaquático**, 03 novembro 2001. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text>>. Acessado em: 04 abril 2017.

da *Law of Finds*, admite a aplicação nos casos das alíneas, que seguem abaixo transcritas:

Artigo 4.º

Relação com a lei dos salvados e dos achados

Nenhuma atividade referente ao património cultural subaquático a que seja aplicável a presente Convenção não estará sujeita às leis em matéria de salvados ou achados, a menos que:

- a) Seja autorizada pelas competentes autoridades;
- b) Esteja em plena conformidade com a presente Convenção; e
- c) Garanta a proteção máxima do património cultural subaquático durante qualquer operação de recuperação.⁸⁰

A impressão é que na ânsia de querer regulamentar todos os tipos de exploração que envolvam patrimônios importantes naufragados, tenham sido promulgadas estes tipos de normativas, que em seguida que proíbem ou não amparam uma conduta, a admitem, de maneira que nenhum ato escape das previsões da Convenção. Nesta linha, sua abrangência territorial engloba todas as faixas do mar, desde os arquipélagos, as águas interiores e o Mar Territorial (artigo 7º), até a Área (artigos 11º e 12º), portanto incluindo-se igualmente Zona Contígua (artigo 8º), Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental (artigos 9º e 10º), estando nesta última zona o sítio arqueológico do *RMS Titanic*.

Ao contrário do exposto acima, não se identifica uma igual preocupação em proibir ou punir atitudes que violem os seus dispositivos, qual seja o resgate deste tipo de bens do mar, observação que se confirma após a leitura integral dos seus 35 artigos⁸¹. Outra possível crítica aos termos da Convenção é a ideia de preservação *in situ* como o método mais adequado aos patrimônios culturais submersos. É claro que descobrindo uma embarcação naufragada, notificando sua descoberta e a deixando no exato local onde fora encontrada, além de claramente dificultar a promoção de

⁸⁰ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO). **Convenção para a Proteção do Património Cultural Subaquático**, 03 novembro 2001. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text>>. Acessado em: 04 abril 2017.

⁸¹ De maneira genérica, impõe o artigo 17º alguma orientação neste sentido: “Artigo 17.º Sanções 1 — Cada Estado Parte imporá sanções pela violações das medidas por si tomadas com vista à implementação da presente Convenção. 2 — As sanções aplicadas por qualquer violações deverão ser suficientemente severas por forma a garantir a observância da presente Convenção e a desencorajar a prática de infrações, onde quer que elas ocorram, e deverão privar os infratores do produto das suas atividades ilegais. 3 — Os Estados Partes cooperarão entre si por forma a garantir a aplicação das sanções previstas no presente artigo.”. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO). **Convenção para a Proteção do Património Cultural Subaquático**, 03 novembro 2001. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text>>. Acessado em: 04 abril 2017.

visitação da sua estrutura pela população em geral, deixando de disseminar a cultura e o conhecimento, impossibilita o monitoramento de explorações ilegais no local e eventuais procedimentos de manutenção que vierem a ser necessários.

Esta determinação está prevista no artigo 2º e na Regra número 1 do ANEXO⁸², parte posterior aos artigos da Convenção e tem origem nos princípios da arqueologia, sendo uma das regras fundamentais desta ciência. No *Manual for activities directed at UCH* (ou Manual para Atividades direcionadas aos Bens Culturais Subaquáticos), encontrado no site da UNESCO, justifica que a sua aplicação: “é baseada no reconhecimento da importância da interação entre o lugar, sua história e o seu contexto.”⁸³.

Enquanto estavam ocorrendo os encontros da UNESCO, igualmente ocorriam os encontros entre Canadá, Estados Unidos, Reino Unido e França para negociarem um acordo de manutenção e proteção do *RMS Titanic* como um todo⁸⁴. Os encontros perduraram entre os anos de 1997 e 2000, finalizando as negociações e texto em janeiro de 2000⁸⁵ havendo a regular publicação dos documentos desenvolvidos, quais

⁸² “ANEXO Regras Relativas a Intervenções sobre o Património Cultural Subaquático I — Princípios gerais Regra 1 A preservação in situ, como forma de preservação do património cultural subaquático, deverá ser considerada uma opção prioritária. Consequentemente, as intervenções sobre o património cultural subaquático só deverão ser autorizadas se o procedimento for compatível com a proteção desse património e só poderão ser autorizadas se, sujeitas a tal requisito, contribuirão igualmente, de forma significativa, para a proteção, o conhecimento ou a valorização desse património.” ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO). **Convenção para a Proteção do Património Cultural Subaquático**, 03 novembro 2001. Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/ConvProtPatCultSubPT.pdf>>. Acessado em: 10 jun. 2017.

⁸³ “*The consideration given to preservation in situ by the Convention and its Annex is based on the recognition of the importance of the interplay between the site, its story and its context.*” (tradução nossa). ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO). **Manual for activities directed at UCH**. In situ preservation as the first option (Rule 1). Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/unesco-manual-for-activities-directed-at-underwater-cultural-heritage/unesco-manual/general-principles/in-situ-preservation-as-first-option/>>. Acessado em: 17 jun.2017.

⁸⁴ “Artigo 1 Pelo propósito deste Acordo, a não ser que o contexto exija entendimento contrário, (...) (b) “Artefatos” significam a carga do RMS Titanic e outros conteúdos, incluindo aqueles objetos espalhados em suas proximidades e qualquer porção do casco;”. “*Article 1 For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires, (...) (b) "Artifacts" means the cargo of RMS Titanic and other contents, including those associated objects that are scattered in its vicinity and any portion of the hull.*” (tradução nossa). **Agreement Concerning The Shipwrecked Vessel Rms Titanic**, 06 novembro 2003. Disponível em: <<http://www.gc.noaa.gov/documents/titanic-agreement.pdf>>. Acessado em: 10 jun.2017.

⁸⁵ J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em: <http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017. Fl. 05.

sejam o *NOAA Guidelines on the Exploration, Research and Salvage* e o acordo internacional firmado entre estas nações denominado *Agreement Concerning the Shipwrecked Vessel RMS Titanic*, em abril de 2001 e em novembro de 2003 respectivamente.⁸⁶

Vários artigos científicos afirmam que estas normativas são equivalentes a Convenção da UNESCO sobre os patrimônios culturais subaquáticos, tendo como base, e quase que reproduzindo seus termos, seus artigos e as regras do ANEXO.⁸⁷ Por exemplo, o princípio arqueológico largamente criticado consta igualmente disposto no *Agreement Concerning the Shipwrecked Vessel RMS Titanic*, desde a parte inicial do seu texto, ao artigo 4 (2) e no Anexo, deixando claro que o modo de preservação *in situ* é o preferencial para conservar o ambiente, o navio e todos os objetos referentes ao navio *RMS Titanic*. Segue o parágrafo presente no preâmbulo do Acordo Internacional:

Reconhece que a preservação in situ é o jeito mais efetivo para garantir tal proteção, a menos que seja justificado por interesses educacionais, científicos ou culturais, incluindo a necessidade de proteger a integridade de RMS Titanic e/ou seus artefatos de uma ameaça significativa;⁸⁸ (tradução nossa).

O Acordo Internacional possui ao todo 13 artigos responsáveis por reconhecer toda a importância histórica do *RMS Titanic*, determinando que deveria ser respeitado no âmbito internacional, em razão das pessoas envolvidas na tragédia e seus parentes e, regra geral, ser preservado *in situ*, mas que poderá ser explorado apenas se o objetivo for com o intuito de promover a cultura, a educação ou os estudos científicos. Semelhante a Convenção da UNESCO, não fixou punições ou proibições,

⁸⁶ J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em: <http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017. Fl. 06

⁸⁷ A. JORDAN, Brian, VARMER, Ole. **Study on Protection of Underwater Cultural Heritage in U.S. Waters and the 2001 UNESCO Convention, Underwater Archaeology Proceedings**, 2014. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Brian_Jordan4/publication/270887443_Study_on_Protection_of_Underwater_Cultural_Heritage_in_US_Waters_and_the_2001_UNESCO_Convention/links/54b7a31c0cf2e68eb2803572/Study-on-Protection-of-Underwater-Cultural-Heritage-in-US-Waters-and-the-2001-UNESCO-Convention.pdf>. DOI: 10.13140/2.1.4020.5123. Acessado em: 01 jul.2017.

⁸⁸ "Recognizing that in situ preservation is the most effective way to ensure such protection, unless otherwise justified by educational, scientific or cultural interests, including the need to protect the integrity of RMS Titanic and/or its artifacts from a significant threat;". **Agreement Concerning The Shipwrecked Vessel Rms Titanic**, 06 novembro 2003. Disponível em: <<http://www.gc.noaa.gov/documents/titanic-agreement.pdf>>. Acessado em: 10 jun.2017.

mas orientações que deveriam ser internalizadas nos seus Estados Partes através de medidas assumidas por estes aderentes. Abaixo os principais dispositivos:

Artigo 2

RMS Titanic deve ser reconhecido como:

- (a) um memorial para aqueles homens, mulheres e crianças que padeceram a bordo e aos seus pertences restantes deverá ser dado o respeito apropriado, de acordo com este Acordo; e
- (b) um histórico navio naufragado de excepcional importância internacional com um valor simbólico único.

Artigo 4

1. Cada Parte deve tomar as medidas necessárias, em relação aos seus cidadãos e navios de sua bandeira, para controlar através de um sistema de proteção por permissões:

- (a) a entrada na parte interna do casco do RMS Titanic para que os artefatos e quaisquer pertences humanos não sejam perturbados; e
- (b) as atividades destinadas a explorar os artefatos do RMS Titanic encontrados na parte externa do casco da embarcação para que todas as atividades sejam, na medida do possível, conduzidas de acordo com as Regras do Anexo.

2. Cada Parte concorda que a técnica de gestão predominante é a preservação in situ e que o projeto a ser autorizado referente neste Artigo envolvendo a recuperação ou escavação destinada ao RMS Titanic e/ou seus artefatos deverão ser permitidos apenas quando justificados por interesses educativos, científicos ou culturais, incluindo a necessidade de proteger a integridade do RMS Titanic e/ou de seus artefatos de algum risco significativo.⁸⁹

O resgate permitido pelo Acordo, portanto, é apenas de objetos presentes na parte externa do casco, não sendo permitida a entrada na parte interna em demonstração de respeito as vítimas. Esta proibição deveria ser imposta por cada país através das medidas cabíveis impostas aos seus cidadãos e navios nacionais. Todos os bens objeto de eventual operação de resgate deverão ser mantidos unidos, disponibilizados ao público, além de ser o dever daquele que o resgatou promover

⁸⁹ “Article 2 RMS Titanic shall be recognized as: (a) a memorial to those men, women and children who perished and whose remains should be given appropriate respect, in accordance with this Agreement; and (b) an underwater historical wreck of exceptional international importance having a unique symbolic value. Article 4 1. Each Party shall take the necessary measures, in respect of its nationals and vessels flying its flag, to regulate through a system of project authorizations: (a) entry into the hull sections of RMS Titanic so that they, other artifacts and any human remains are not disturbed; and (b) activities aimed at the artifacts from RMS Titanic found outside the hull of the wreck so that all such activities are, to the maximum extent practicable, conducted in accordance with the Rules. 2. Each Party agrees that the preferred management technique is in situ preservation and that project authorizations referred to in this Article involving recovery or excavation aimed at RMS Titanic and/or its artifacts should be granted only when justified by educational, scientific, or cultural interests, including the need to protect the integrity of RMS Titanic and/or its artifacts from a significant threat.”. (tradução nossa). **Agreement Concerning The Shipwrecked Vessel Rms Titanic**, 06 novembro 2003. Disponível em: <<http://www.gc.noaa.gov/documents/titanic-agreement.pdf>>. Acessado em: 10 jun.2017.

processos de conservação, uma vez que sua integridade deveria ser mantida ao longo dos anos.

Estes entendimentos são confirmados de maneira mais específica através dos termos das regras presentes no ANEXO deste Acordo, que determinam, por exemplo, as preferências por exploração através de métodos, quando autorizada, sempre minimamente invasivos, que aquele que estiver por trás do projeto dissemine as informações colhidas ao público em geral, bem como seja qualificado para que a prática do projeto apresentado seja possível.

4 OS DESDOBRAMENTOS DO CASO

As legislações internacionais sobre os bens culturais submersos tiveram notório desenvolvimento, sem dúvidas, após a grande descoberta do *RMS Titanic* em 1985. Anteriormente, os registros são de aplicação de leis internas em casos levados a julgamento perante os tribunais, diante da falta de um entendimento internacional e específico, utilizando-se, assim, normas normalmente aplicadas somente para objetos encontrados nas zonas de soberania absoluta do Estado costeiro.

Rememora-se, neste ponto, que o descobrimento do navio se deu em um ponto quase quatro quilômetros abaixo da superfície, nas profundezas do norte do Oceano Atlântico, ultrapassando os limites de extensão da ZEE, sendo possível apenas através de um pequeno submersível equipado com câmeras. Este procedimento fora liderado por dois estudiosos representantes de institutos diferentes, um de origem francesa (IFREMER) e outro de origem norte-americana (WHOI), restando, em um primeiro momento, o local sem nenhuma exploração, sendo sujeito apenas as fotografias para registrar o seu descobrimento nos anos de 1985.⁹⁰

O descobrimento do local da estrutura naufragada despertou interesse de exploração por diversas entidades, governamentais ou privadas, com fins didáticos ou econômicos, de vários países. No entanto, sabendo-se de tal repercussão, bem como da importância de preservar ao máximo o navio ante a sua importância histórica, as autoridades, principalmente dos Estados Unidos, incentivadas pelo Dr. Robert Ballard, descobridor representando do instituto norte-americano WHOI deram início ao projeto para fixar diretrizes a serem seguidas pelos que pretendessem promover atividades no local.

Sabe-se que as nações visadas pelo Departamento de Estado dos Estados Unidos para participarem deste tipo de acordo internacional seriam aquelas que detinham o poder tecnológico necessário para atingir estas áreas e promover a exploração marítima, quais sejam, na época: França, Grã-Bretanha, União Soviética. Além disso, o Estado mais próximo do local, o Canadá, também deveria constar no acordo, afim de gerenciar expedições eventualmente iniciadas no seu território. O mundo estava obcecado por esta descoberta, ante a idealização de que, por ter sido

⁹⁰ S. TIMPANY, Mary. **Ownership Rights in the Titanic**. Case Western Reserve Law Review, vol.37, Issue 1, 1986. Disponível em: <<http://scholarlycommons.law.case.edu/caselrev/vol37/iss1/6>>. Acessado em 05 jul. 2017.

o navio mais luxuoso da sua época (1912) com os passageiros mais ricos da sociedade, o *RMS Titanic* seria a própria mina de ouro.⁹¹

Na época, estavam vigentes os seguintes tratados internacionais: a UNCLOS, com seus dois artigos importantes para o presente caso, e a Convenção de 1910 sobre Assistência de Salvamento no Mar (*Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea*). Contudo, diante da febre pelo *RMS Titanic*, movimentando os milionários da época a arcarem com a elaboração de planos exploratórios, já havia se estabelecido a certeza de que tais disposições não seriam capazes de administrar os mergulhos no local.

No ano seguinte, houve a instalação da placa por Ballard registrando o descobrimento do local e solicitando que fosse o navio e os bens espalhados por todo o sítio arqueológico fossem preservados em memórias das mais de 1500 mortes envolvidas na tragédia. Os artigos científicos referentes a este caso mencionam, mesmo que brevemente, a ocorrência de diversas manifestações por várias classes sociais, cientistas, parentes das vítimas, amantes do navio, requerendo que o navio fosse mantido como encontrado, igualmente seus bens espalhados ao seu entrono, pois representavam pertences de pessoas que morreram num dos piores desastres marítimos da história.

Nada conseguia frear a ânsia pela exploração da embarcação. Em 1987, o instituto francês IFREMER, em parceria com a empresa *Titanic Ventures Limited Partnership* (TVLP), realizou novo mergulho no local com um submergível e resgatou cerca de 1800 artefatos em 32 mergulhos. Levados para França, os artefatos foram restaurados e conservados lá até o ano de 1993, quando sua titularidade fora requerida pela TVLP perante o chefe do órgão *Office of Maritime Affairs of the Ministry of Equipment, Transportation, and Tourism*, através de uma carta alegando que nenhum terceiro havia, neste período de 1987 e 1993, requerido judicialmente a titularidade dos bens, razão pela qual solicitava a transferência dos bens para o seu nome. Seu pedido foi concedido junto a obrigação de que não poderiam ser objeto de qualquer transação comercial, não poderiam ser vendidos e nem separados, em razão

⁹¹ S. TIMPANY, Mary. **Ownership Rights in the Titanic**. *Case Western Reserve Law Review*, vol.37, Issue 1, 1986. Disponível em: <<http://scholarlycommons.law.case.edu/caselrev/vol37/iss1/6>>. Acessado em 05 jul. 2017.

do respeito devido aos usuários dos bens que faleceram em 1912, assumindo o propósito de disseminar a cultura através de exposições.⁹²

A TVLP é uma empresa norte-americana que, ao contrário dos aparentes objetivos iniciais de preservação do governo norte-americano, demonstrados assim que fora descoberto o *RMS Titanic*, pretendia explorar o local, documentar e resgatar itens a serem restaurados e expostos. Esta empresa se tornou a maior acionista da empresa RMST, possuindo mais de 40% das ações em circulação dessa empresa.⁹³

Com a decisão da autoridade francesa, a TVLP e, conseqüentemente, sua sucessora em direitos, a empresa *RMS Titanic, Inc.* (RMST), detinham a posse e a propriedade de 1800 itens salvados em 1987 e restaurados, conservados na França, além do dever de promover a cultura com a exposição destes bens ao público.⁹⁴

Firme nos registros oficiais, o local apenas voltou a ser explorado em 1993, já pela empresa sucessora dos direitos da TVLP, qual seja a RMST, juntamente ao mesmo instituto francês IFREMER, sendo resgatados cerca de 800 artefatos, mas estes encaminhados aos Estados Unidos, para que fossem reconhecidos os direitos de salvador a empresa RMST, firma na aplicação da “Law of Salvage” através de ação judicial.⁹⁵

Sabe-se que a embarcação está em águas internacionais, em local além da ZEE e na plataforma continental do Canadá. Nesta situação, inicialmente, não há como entender como a jurisdição dos Estados Unidos poderia ser exercida. Assim, esclarece-se que fora construída a jurisdição *in rem* neste caso através da entrega pelo requerente ao Tribunal de um objeto retirado da embarcação naufraga, neste caso um decantador de vinho, item resgatado do *RMS Titanic*, simbolizando que o

⁹² ESTADOS UNIDOS. Court of Appeals, 4th Circuit. **RMS Titanic V. The Wrecked And Abandoned**, 435 F. 3d 521, Janeiro, 2006. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=6265494639161659175&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

⁹³ VIRGÍNIA. Dist. Court. **RMS Titanic v. Wrecked and Abandoned Vessel**, 924 F. Supp. 714, Maio, 1996. Disponível em:

<https://scholar.google.com/scholar_case?case=15501752086068553150&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017

⁹⁴ ESTADOS UNIDOS. Court of Appeals, 4th Circuit. **RMS Titanic V. The Wrecked And Abandoned**, 435 F. 3d 521, Janeiro, 2006. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=6265494639161659175&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

⁹⁵ ESTADOS UNIDOS. Court of Appeals, 4th Circuit. **RMS Titanic, Inc. v. Haver**, 171 F. 3d 943, Março 1999. Disponível em:

<https://scholar.google.com/scholar_case?case=6656912800815926818&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

navio estava fora da jurisdição norte-americana, mas agora está nos Estados Unidos, sendo trazido para dentro da jurisdição norte-americana.⁹⁶

Dessa forma, através desta construção a Corte Norte-Americana poderia julgar os casos envolvendo o *RMS Titanic*, instruindo a RMST, em agosto de 1993, seu requerimento judicial perante a *US District Court of Norfolk, Virginia*, que fosse reconhecido seu direito de posse sobre a embarcação como o salvador do *RMS Titanic*, ou *salvor-in-possession*. Primeiramente, a Corte determinou ao órgão americano *U.S. Marshals* o título de depositário do *RMS Titanic* e concedeu ao requerente o título de depositário substituto dos artefatos salvados, além do próprio local da embarcação.⁹⁷

Em 1994, cerca de 1.000 itens foram colhidos, sendo pelo menos um mantido em depósito junto a *District Court of Virginia*, totalizando 3.600 artefatos salvados e restaurados do local, sob a responsabilidade da RMST, nos termos das decisões judiciais. De outubro de 1994 até outubro de 1995, mais de 150 objetos resgatados foram mantidos em exposição ao longo desses 12 meses no *National Maritime Museum of Great Britain*, localizado em Greenwich, considerado o maior museu marinho do mundo. Além desta exposição, diversas outras menores foram sendo realizadas ao longo destes meses.⁹⁸

No ano de 1996, em agosto, houve uma complementação a decisão que concedeu o direito a RMST de *salvor-in-possession*, fixando que ninguém no mundo poderia obter imagens do local do *RMS Titanic*, realizar viagens ao sítio arqueológico, seja para fotografar, seja, para obter demais informações, ou mesmo para resgatar objetos, uma vez que a única pessoa que poderia adentrar a área que envolve esta embarcação era a RMST. Este entendimento, portanto, era aplicado, a partir de então, sobre qualquer parte que viesse a requerer o direito de *salvor-in-possession* em

⁹⁶ DROMGOOLE, Sarah. **Legal Protection Of The Underwater Cultural Heritage**: Lessons From Titanic. *Amicus Curiae, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED*. Institute of Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. Disponível em: <<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>.

⁹⁷ J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em: <http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017.

⁹⁸ VIRGÍNIA. Dist. Court. **RMS Titanic v. Wrecked and Abandoned Vessel**, 924 F. Supp. 714, Maio, 1996. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=15501752086068553150&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017

detrimento da empresa que já o obtinha, podendo ser acusado de atrapalhar os serviços da RMST.⁹⁹

Reafirmado o seu direito, apenas esta empresa tinha o direito de adentrar naquele local perante qualquer pessoa, física ou jurídica, do mundo inteiro. Dentre as suas obrigações perante a Corte Norte-Americana estava a de seguir realizando expedições sobre o local e, periodicamente, encaminhar um relatório sobre seus procedimentos e o que era resgatado, chamado *Periodic Report of Salvor in Possession on the Progress of Recovery Operations*, ou Relatório Periódico do Salvador na Posse sobre as Operações de Recuperação em Andamento (tradução nossa). E promover exposições ao público, de modo que o acesso aos bens colhidos e já restaurados fosse possível através de exposições em museus.¹⁰⁰

Mesmo nos anos de maior crise financeira, esta empresa não vendeu seus direitos, bem como nenhum artefato fora comercializado para que os seus débitos fossem quitados, cumprindo devidamente com os seus deveres impostos pela Corte Norte-Americana. Em 1996, fora permitida a venda de pequenos pedaços de carvão colhidos junto ao navio naufragado, sendo esta uma das poucas vendas legais de bens resgatados do *RMS Titanic*. Cada pedaço era vendido com uma relíquia desta embarcação histórica, um souvenir dentro de uma caixinha decorativa junto a uma plaqueta com informações. Ao todo, foram arrecadados \$250.000 mil dólares em vendas de carvão, representando um grande auxílio a RMST.¹⁰¹

Se observadas as ações que envolvem o *RMS Titanic* posteriores a decisão que concedeu a RMST o título de *salvor-in-possession*, perante a *District Court of Virginia* serão identificadas diversas demandas instruídas por empresas interessadas em revogar a decisão e receber este título, utilizando-se como fundamento a apresentação de possíveis irregularidades nas operações da RMST, firme nos requisitos da *Law of Salvage* para concessão da posse e manutenção. Alguns dos

⁹⁹ ESTADOS UNIDOS. Court of Appeals, 4th Circuit. **RMS Titanic, Inc. v. Haver**, 171 F. 3d 943, Março 1999. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=6656912800815926818&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

¹⁰⁰ VIRGÍNIA. Dist. Court. **RMS Titanic v. Wrecked and Abandoned Vessel**, 924 F. Supp. 714, Maio, 1996. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=15501752086068553150&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

¹⁰¹ VIRGÍNIA. Dist. Court. **RMS Titanic v. Wrecked and Abandoned Vessel**, 924 F. Supp. 714, Maio, 1996. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=15501752086068553150&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

requisitos apontados como violados foram a coleta ininterrupta de propriedades do naufrágio, a capacidade financeira e tecnológica de promover as expedições de salvamento, a restauração adequada, a manutenção e a promoção de exposições para que os objetos possam ser vistos pela sociedade.¹⁰²

Em 2004, a RMST instruiu demanda requerendo o reconhecimento pela Corte Norte-Americana dos seus direitos de posse sobre os bens colhidos em 1987, já concedidos pelo órgão francês Office of Maritime Affairs of the Ministry of Equipment, Transportation, and Tourism, sob a aplicação da *Law of Finds*. Conseqüentemente, requereu a extensão deste entendimento, se acolhido, para os demais objetos salvados, que na época já totalizavam 5.900 itens. Este pedido fora negado, uma vez que não é aceitável pela jurisdição norte-americana a aplicação simultânea da *Law of Salvage* e da *Law of Finds*. Na decisão esta ação, existe uma vasta explicação deste entendimento, bem como dos motivos de que a ação fora negada mesmo sob a hipótese da alteração, aplicando-se a *Law of Finds* e rescindindo a *Law of Salvage*.¹⁰³

Em tópico anterior, já fora esclarecido o porquê da preferência em aplicar nos casos pertinentes o Direito do Salvamento, e foi no mesmo sentido que a pretensão da empresa teve seu pedido negado. A alteração para que fosse concedida a titularidade dos bens à empresa implicaria na perda do direito exclusivo de único explorador, direito previsto apenas na *Law of Salvage*. A consequência ao sítio arqueológico do *RMS Titanic* seria enorme, uma vez que restaria desamparado de qualquer proteção, sendo permitido o acesso ao local por qualquer outra pessoa, motivo pelo qual fora negada a ação neste sentido, mantendo-se o local protegido pela exclusividade concedida a RMST.¹⁰⁴ A parte recorreu, sendo encaminhado seus

¹⁰² “*Salvage law contemplates “wrecked and abandoned” vessels such as the Titanic, abandoned vessels that have nos sunk and, very commonly, distressed vessels that have received assistance.*”. (tradução nossa). E. ZEKALA, Matthew. **Liability and Salvage**: Titanic Jurisprudence in United States Federal Court, Lewis & Clark Law Review, Óregon, vol 16:3, 2012 Disponível em: <<https://law.lclark.edu/live/files/11855-lcb163art8zekalapdf> >. Acessado em: 20 jun.2017.

¹⁰³ VIRGÍNIA. Dist. Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked and Abandoned Vessel**, 323 F. Supp. 2d 724, Julho, 2004. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=15198377267650525385&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

¹⁰⁴ VIRGÍNIA. Dist. Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked and Abandoned Vessel**, 323 F. Supp. 2d 724, Julho, 2004. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=15198377267650525385&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

pedidos para análises para United States Court of Appeals, Fourth Circuit, que manteve o entendimento.¹⁰⁵

Desde 1994, o navio fora objeto de exploração novamente nos anos 1996, 1998, 2000 e 2004, sendo, respectivamente, resgatados 74 itens, 70, 900 e 74. Ainda se tem notícia quanto a uma expedição em 2010 com um submarino ainda mais tecnológico, levando consigo arqueólogos, oceanógrafos e cientistas com o fim de estudarem métodos inovadores de preservação.¹⁰⁶

Em 2010, na ação *RMS Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel*, 742 F. Supp. 2d 784 perante a *District Court of Virginia* restou discutida a recompensa a ser fixada por todos os bens recuperados pelo salvador exclusivo do *RMS Titanic*, exceto aqueles resgatados em 1987, não reconhecidos pela jurisdição norte-americana. A RMST já havia instruído seu pedido com o valor que estes bens representavam no mercado naquela época, alcançando \$ 110.859.200,00 dólares.¹⁰⁷

Não foi simples proceder na avaliação dos bens resgatados de modo a apurar um valor justo como recompensa ao salvador. Não havia nenhum objeto no mercado capaz de ser comparado com um diretamente retirado do navio *RMS Titanic*. Mesmo sendo encontrada a mesma porta no mercado atual, por exemplo, se posta à venda aquela salva da embarcação o valor multiplicaria em vários dígitos. Considerando o valor apresentado pelo requerendo como adequado, considerou esta quantia como a correta quanto aos bens salvados. Além dos próprios objetos, foram analisados o risco dos procedimentos, a tecnologia exigida nos equipamentos de mergulho para efetuar as expedições, o nível de deterioração natural evitada com o salvamento, o quanto foi gasto em valores e em esforços para restaurar e proporcionar a manutenção do valor histórico e arqueológico de cada peça, as eventuais más

¹⁰⁵ ESTADOS UNIDOS. Court of Appeals, 4th Circuit. **RMS Titanic v. The Wrecked and Abandoned**, 435 F. 3d 521, Janeiro, 2006. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=6265494639161659175&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

¹⁰⁶ VIRGINIA. District Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel**, 742 F. Supp. 2d 784, Agosto 2010. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=2,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

¹⁰⁷ VIRGINIA. District Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel**, 742 F. Supp. 2d 784, Agosto 2010. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=2,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

condutas a serem abatidas e os rendimentos percebidos por deter a posse dos bens salvados.¹⁰⁸

O caso fora decidido pelo acolhimento do pedido da RMST, concedendo-a o direito de receber recompensa no percentual correspondente a 100% do valor de cada bem no mercado da época, devendo ser concedido um certo período para que a justiça promova a venda dos bens de maneira conjunta e para um comprador capaz de promover a manutenção dos bens, gerenciá-los de modo que fiquem disponíveis para exposições em museus, bem como esteja disposto a pagar a quantia válida pelas coleções, firme no valor apresentado pelo requerendo e acolhido em decisão.¹⁰⁹

Nas decisões, constam as possibilidades dos julgadores quanto a aplicação da *Law of Salvage* e da *Law of Finds*, além de mencionarem brevemente as diretrizes presentes na NOAA *Guidelines* e no Acordo Internacional sobre o *RMS Titanic*, restando clara a mescla entre as normas legais vigentes para que fosse construído um entendimento mais próximo da justiça. E mesmo quando finalmente a empresa responsável pelo direito exclusivo de exploração recebeu o título de todos os bens salvados, não ficou dispensada da obrigação de cumprir com os deveres de manutenção, preservação e promoção de exposições ao público, devendo ser administrados todos os bens salvados desde 1993 de maneira que nunca se dispersem.¹¹⁰

Tal decisão fora tomada no ano de 2011, após um ano da decisão de 2010 supramencionada, pois não foram encontrados compradores que atendessem a todos os requisitos necessários para a obtenção dos artefatos do *RMS Titanic*. Desse modo, não ocorrendo a venda, concluiu a *District Court of Virginia* que o único meio de satisfazer o valor devido a título de prêmio de salvamento a RMST era concedendo a

¹⁰⁸ VIRGINIA. District Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel**, 742 F. Supp. 2d 784, Agosto 2010. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=2,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

¹⁰⁹ VIRGINIA. District Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel**, 742 F. Supp. 2d 784, Agosto 2010. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=2,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

¹¹⁰ VIRGINIA. District Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel**, 742 F. Supp. 2d 784, Agosto 2010. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=2,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

titularidade de todos os bens, alcançando, enfim, a empresa o tão desejado título dos bens salvados.¹¹¹

¹¹¹ VIRGINIA. District Court. **RMS Titanic v. Wrecked and Abandoned Vessel**, 804 F. Supp. 2d 508, Agosto, 2011. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=2,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1912, ano da primeira viagem do navio *RMS Titanic*, já havia grande repercussão em torno da embarcação. Ela era conhecida por ter sido construída para ser a prova de naufrágio, uma vez que era esta a ideia de embarcação ideal na época. Além disso, seu luxo e confortos internos, além do seu tamanho, chamavam a atenção da população, bem como da mídia da época.

Sua rota era a mesma feita por vários cruzeiros de viagem no norte do Oceano Atlântico. Contudo, um *iceberg* de proporções enormes fora visualizado com poucos minutos para a colisão com o *RMS Titanic*, sendo esta a causa da tragédia mais conhecida mundialmente.

Logo da ocorrência, o fato movimentou a mídia, além dos tribunais, a marinha e o comércio. Quando o navio fora descoberto, em um procedimento de testes em novos veículos de exploração marinha, em 1985, se iniciam os debates na sociedade, nos órgãos governamentais e em empresas financiadas por milionários quando a exploração da embarcação.

Os interesses privados e comerciais tinham a visão apegada aos possíveis tesouros que a embarcação poderia esconder, uma vez que seus passageiros eram compostos pela elite da população, predominantemente europeus e norte-americanos.

Os interesses públicos estavam preocupados com a manutenção do valor histórico e cultural intrínseco ao *RMS Titanic*, além da questão mórbida de que pertences pessoais seriam encontrados e colocados à venda no mercado, devendo tal exploração comercial ser regulamentada imediatamente.

Os profissionais da arqueologia e da oceanologia eram consultados com frequência para auxiliar o desenvolvimento, tanto dos métodos de exploração, quanto dos métodos de proteção do sítio arqueológico que se encontrava a embarcação.

O estudo proporcionou a identificação de dois direitos predominantes no âmbito dos interesses privados, quais sejam a *Law of Finds* e a *Law of Salvage*. Já nos interesses públicos: *NOAA Guidelines on the Exploration, Research and Salvage* e o *Agreement Concerning the Shipwrecked Vessel RMS Titanic*, ambos baseados na *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage* promovida pela UNESCO.

Com a análise das decisões judiciais mais relevantes, todas emitidas por julgadores norte-americanos, foi possível concluir que os interesses foram combinados para que houvesse um julgamento sem prevalência de ideias. Tanto a preservação, proteção e a disseminação da informação ao público, quanto o interesse em promover o salvamento e receber recompensas por estes serviços, foram abordados pelas decisões judiciais.

Sabendo-se da grande repercussão mundial que o descobrimento do navio no fundo do mar gerou, poderia se ter ideia de que as explorações naquele local iriam acontecer e deveria ser esta ideia tratada como uma realidade dificilmente controlada.

Considera-se que as decisões fixadas pela *District Court of Virginia* e pela *United States Court of Appeals, 4th Circuit*, foram as mais adequadas, uma vez que concedeu a empresa RMST o direito de salvamento, através da *Law of Salvage*, mas sem afastar o dever assumida perante a sociedade. Assim, poderia explorar e resgatar os objetos presente no local, mas deveria igualmente promover todos os melhores métodos de restauração e conservação, além de dispor os bens em conjuntos a serem expostos em museus.

Esta decisão não respeitou o princípio base da arqueologia, qual seja a preservação *in situ*, mas evitou o desgaste natural e promoveu a restauração da maneira mais adequada, com o fim de reproduzir a realidade que cada item possuía na época do desastre.

Ademais, concedendo a empresa RMST o título de explorador único e exclusivo do RMS *Titanic* foi possível proteger o local de caçadores de tesouros e manter um gerenciamento sobre todas as atividades promovidas naquele ambiente, vez que o judiciário deveria ser notificado a cada novo procedimento, bem como recepcionar do *salvor-in-possession* um relatório completo de suas viagens ao local, registrando-se os procedimentos utilizados, os bens salvados e depois registrar sobre o local.

Por fim, conclui que mesmo sendo uma conservação dos patrimônios culturais subaquáticos fora d'água, entendo como sendo a mais adequada, conciliando interesses privados e públicos, de modo que cooperem entre si, salvando e sendo recompensado por isso, bem como restaurando, preservando e promovendo exposições em locais adequados, deixando o bem disponível ao público em geral.

REFERÊNCIAS

AGREEMENT CONCERNING THE SHIPWRECKED VESSEL RMS TITANIC, 06 novembro 2003. Disponível em: <<http://www.gc.noaa.gov/documents/titanic-agreement.pdf>>. Acessado em: 10 jun.2017.

A. JORDAN, Brian, VARMER, Ole. **Study on Protection of Underwater Cultural Heritage in U.S. Waters and the 2001 UNESCO Convention, Underwater Archaeology Proceedings**, 2014. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Brian_Jordan4/publication/270887443_Study_on_Protection_of_Underwater_Cultural_Heritage_in_US_Waters_and_the_2001_UNESCO_Convention/links/54b7a31c0cf2e68eb2803572/Study-on-Protection-of-Underwater-Cultural-Heritage-in-US-Waters-and-the-2001-UNESCO-Convention.pdf>. DOI: 10.13140/2.1.4020.5123. Acessado em: 01 jul.2017.

DROMGOOLE, Sarah. **Legal Protection of the underwater cultural heritage: lessons from Titanic**. Amicus Curiae, Journal of the Society for ADVANCED LEGAL STUDIED. Institute of Advanced Legal Studies, Londres, Issue 61, set/out, 2005. Disponível em: <<http://journals.sas.ac.uk/amicus/issue/view/214/showToc>>. Acessado em: 10 jun2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.14296/ac.v2005i61.1104>. FLS. 17-24.

E. CATHEY, Judith. **RMS Titanic: creating an American obsession**. Honor Theses, University of Tennessee, Chattanooga, Maio, 2017. Disponível em: <<http://scholar.utc.edu/honors-theses/107/>>. Acesso em: 20 jun.2017.

ELIA, Ricardo. **Titanic in the Courts**. Archaeological Institute of America, Estados Unidos, vol.54, n.1, jan/fev, 2001. Disponível em: <<http://archive.archaeology.org/0101/etc/titanic2.html>>. Acesso em: 06 jun.2017.

ESTADOS UNIDOS. Court of Appeals, 4th Circuit. **RMS Titanic, Inc. v. Haver, 171 F. 3d 943**, Março 1999. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=6656912800815926818&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

ESTADOS UNIDOS. Court of Appeals, 4th Circuit. **RMS TITANIC v. The Wrecked and Abandoned, 435 F. 3d 521**, Janeiro, 2006. Disponível em: <https://scholar.google.com/scholar_case?case=6265494639161659175&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

E. ZEKALA, Matthew. **Liability and Salvage: Titanic Jurisprudence in United States Federal Court**, Lewis & Clark Law Review, Óregon, vol 16:3, Julho, 2012 Disponível em: <<http://law.lclark.edu/live/files/11855-lcb163art8zekala.pdf>>. Acessado em: 20 jun.2017.

HORTÊNCIO DE AGUIAR, Hugo. **O Titanic continua navegando....** Revista de Informação Legislativa, Brasília, a. 49, n. 193, jan/mar, 2012. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/496572/000940663.pdf>>. Acesso em: 10 jun.2017.

J. AZNAR, Mariano, VARMER, Ole. **The Centenary of Titanic and the Treaty Giving Legal Protection**. Scientific Colloquium on the 10th Anniversary of the Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, UNESCO, Brussels, 2011. Disponível em:
<http://www.unesco.org/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/UCH_Brussels_S1_Ole&Aznar.pdf>. Acesso em: 16 jun.2017.

_____. **The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection**, Estados Unidos, 44:1, 96-112, 2013. Publicado por Routledge-Taylor & Francis Group. DOI: 10.1080/00908320.2013.750978.

LEVY, Nigel, produtor. **Titanic: A Verdadeira História?**, Baseado no livro de Tim Maltim, Bedlam Productions e Airborne TV & Film, Estados Unidos, 2011. Versão Brasileira, Marsh Mallow Mídia Eletrônica, São Paulo.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, A CIÊNCIA E A CULTURA (UNESCO). **Convenção para a Proteção do Patrimônio Cultural Subaquático**, 03 novembro 2001. Disponível em:
<<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/2001-convention/official-text>>. Acessado em: 04 abril 2017.

_____. **Manual for activities directed at UCH. In situ preservation as the first option (Rule 1)**. Disponível em:
<<http://www.unesco.org/new/en/culture/themes/underwater-cultural-heritage/unesco-manual-for-activities-directed-at-underwater-cultural-heritage/unesco-manual/general-principles/in-situ-preservation-as-first-option/>>. Acessado em: 17 jun.2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, 10 dezembro 1982. Disponível em:
<http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acessado em: 28 jn.2017..

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). **Convenção Internacional sobre Salvamento**, 28 abril 1989. Disponível em:
<<http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1996/TS0093.pdf>>. Acessado em: 02 jun.2017.

ROUCE, David. **How human intervention is harming the wreck of R.M.S. Titanic, and how the site is protected by law**. THE POST HOLE, ISSUE 5, York, maio, 2009. Disponível em:
<http://www.theposthole.org/sites/theposthole.org/files/downloads/posthole_5_38.pdf>. Acessado em: 20 jun. 2017.

S. TIMPANY, Mary. **Ownership Rights in the Titanic**. Case Western Reserve Law Review, vol.37, Issue 1, 1986. Disponível em:
<<http://scholarlycommons.law.case.edu/caselrev/vol37/iss1/6>>. Acessado em 05 jul. 2017.

VIRGÍNIA. District Court. **Columbus-America Discovery Group v. Sailing Vessel, 742 F. Supp. 1327**, Agosto 1990. Disponível em:

<https://scholar.google.com/scholar_case?case=11874185769920199656&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 30 jun.2017.

_____. **RECOV. LTD. PRTSHP. v. Wrecked & Abandoned Vessel, 120 F. Supp. 3d 500**, Agosto 2015. Disponível em:

<https://scholar.google.com/scholar_case?case=8064760312223270094&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em:30 jun. 2017.

_____. **RECOVERY LTD. v. Wrecked and Abandoned Vessel, 204 F. Supp. 3d 864**, Agosto 2016. Disponível em:

<https://scholar.google.com/scholar_case?case=14110118444513286262&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em 02 jul. 2017.

_____. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked and Abandoned Vessel, 323 F. Supp. 2d 724**, Julho, 2004. Disponível em: <

https://scholar.google.com/scholar_case?case=15198377267650525385&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

_____. **RMS TITANIC v. Wrecked and Abandoned Vessel, 924 F. Supp. 714**, Maio,1996. Disponível em:

<https://scholar.google.com/scholar_case?case=15501752086068553150&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47>. Acessado em: 5 jul.2017.

VIRGÍNIA, Norfolk Division. District Court. **RMS Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel, 742 F. Supp. 2d 784**, Agosto 2010. Disponível em:

<[https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47#r\[2\]](https://scholar.google.com/scholar_case?case=1500478274150354361&q=742+f.+supp.+2d+784&hl=en&as_sdt=6,47#r[2])>. Acessado em: 27 jun. 2017.

WILSON, Andrew. **Shadow Of The Titanic**. The Extraordinary Stories of Those Who Survived, Simon & Simon UK Ltd, Grã-Bretanha, 2011. Disponível em:

<<https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ZVrwq6710kcC&oi=fnd&pg=PT11&dq=related:5y-kycTrOwoJ:scholar.google.com/&ots=Heuk6naO9a&sig=nvQ9kK0nfmJD7uqYNT9BNBt0HP4#v=onepage&q=jacob&f=false>>. Acessado em: 28 jun.2017.