

Le GGYC n'a toujours pas fourni son Certificat 'Custom House'

Certains se sont interrogés ces dernières semaines sur la nature et la pertinence des documents et informations demandées par la Société Nautique de Genève (SNG), représentée par Alinghi Defender de l'America's Cup, au Golden Gate Yacht Club (GGYC), conformément au Deed of Gift. Tom Schnackenberg, triple vainqueur de l'America's Cup, tente d'apporter des explications à cette question.

Où en est la situation actuelle concernant le certificat 'custom house' du GGYC ?

Il y a neuf mois, le GGYC promettait dans son Avis de Défi qu'il transmettrait dès que possible son certificat 'custom house'. Cela leur prend plus longtemps qu'une grossesse ! Ils affirment sans cesse respecter le Deed of Gift, mais ils continuent d'éviter la question du certificat, alors qu'ils ont annoncé avoir déjà bien entamé la construction.

Quelle est l'importance de ce certificat 'custom house' pour le bateau que construit actuellement le GGYC et sur lequel ils participeront au Deed of Gift s'ils sont jugés Challenger légitime ?

Le Deed of Gift demande au Challenger de fournir '*dès que possible*' un certificat 'custom house' pour son bateau.

Dans les documents de son défi remplis avec la SNG le 11 juillet 2007, le GGYC avait promis qu'il transmettrait ce certificat.

"*Dès que possible*" veut bien dire ce que ça veut dire, et non pas 'quand le Challenger le voudra'. Nous savons par leurs communiqués de presse que leur bateau est à un stade avancé de construction. Il peuvent donc tout à fait respecter cette obligation.

Qu'est ce qu'un certificat 'custom house' ?

Un certificat 'custom house' est un document d'immatriculation nécessaire à tous les bateaux. Aux États-Unis, le système d'immatriculation fédéral est administré par les gardes-côtes américains. Custom House (littéralement Poste de Douane) était le terme utilisé au dix-neuvième siècle lorsque le Deed of Gift a été rédigé.

Pour prouver l'immatriculation d'un bateau, il faut délivrer un certificat d'immatriculation, communément appelé 'documentation' aux États-Unis. C'est un peu comme la présentation d'un passeport pour un citoyen. Ce document établit l'identité, la propriété et la nationalité du bateau.

La demande d'immatriculation peut être faite pendant la construction à condition que les dimensions précisées dans le certificat ait été établies pendant la construction.

Les documents d'immatriculation doivent contenir, en plus du nom du bateau, le nom du chantier, l'année de construction, le propriétaire, le tonnage brut, le tonnage net, la longueur, la largeur et le tirant d'eau.

Pourquoi le Deed of Gift demande t'il de fournir le certificat 'custom house' ?

C'est une étape clé pour vérifier qu'il y ait bien un bateau pour le défi et cela confirme que les dimensions données par le Challenger dans le certificat de l'Avis de Défi soient exactes. George Schuyler a toujours soutenu qu'il était extrêmement important de transmettre des dimensions précises pour le bateau du Challenger et que toute contradiction importante

rendrait le défi non valable.

En 1887, juste avant la signature du Deed of Gift, il avait arbitré un désaccord concernant des mesures entre le New York Yacht Club et le Challenger le Royal Clyde Yacht Club, lorsque le bateau de ce dernier, *Thistle*, s'est trouvé être 18 pouces plus long sur la ligne de flottaison que le chiffre indiqué sur leur avis de défi. Dans sa décision, il avait écrit :

"L'exactitude des dimensions d'un bateau présentant un défi pour la Coupe est si importante que toute décision prise à cet égard ne peut, le cas échéant, être utilisée comme précédent pour une autre. Une erreur importante dans ces 'dimensions', qu'elle soit le fait d'une faute ou du design, altérerait l'accord. Une erreur moindre devra être soumise aux circonstances.

Ce litige fut un élément déclencheur dans le remplacement de l'ancien Deed of Gift par le Deed of Gift actuel quelques semaines plus tard "de manière à assurer l'impartialité des futures compétitions".

Quelques mois avant sa mort en juillet 1890, il fut interviewé par le New York Times ([cliquez ici](#)) et il souligna une fois de plus l'importance pour le Defender de connaître les détails du bateau Challenger :

"La principale raison pour laquelle nous demandons la longueur à la flottaison, le tirant d'eau, la largeur à la flottaison et la largeur totale, est de connaître quel type de bateau nous devons rencontrer. Je pense que la partie mise au défi a le droit de savoir à quoi ressemble le bateau adverse, de façon à pouvoir l'affronter, si elle le souhaite, sur un bateau du même type... Nous pensons que la partie mise au défi a le droit de savoir quel type d'embarcation elle devra rencontrer".

Quand ce certificat 'custom house' doit-il être présenté ?

Le Challenger est soumis à l'obligation de fournir ce document dès qu'un certificat peut lui être délivré par les Gardes-côtes américains. Autrement dit, le Challenger a l'obligation de transmettre le document au Defender dès la première occasion. Cela fait maintenant de nombreuses semaines et nous pensons que le GGYC fait délibérément obstruction en manquant de le fournir.

Que se passera t'il si le Challenger ne fournit pas le certificat 'custom house' ?

Il enfreint le Deed of Gift et s'il continue de le faire, leur défi pourrait ne plus être valable.