

Le Defender de l'America's Cup dépose des documents d'opposition et une contre-requête sur la question "construit dans le pays"

Genève, Suisse - (2010-01-22)

La Société Nautique de Genève (SNG), yacht-club Defender de la 33^e America's Cup, a présenté aujourd'hui ses éléments d'opposition devant la Cour Suprême de New York en réponse à la neuvième action en justice du Golden Gate Yacht-Club (GGYC), basée sur une interprétation erronée d'une clause du texte fondateur de l'événement, le Deed of Gift, concernant la nationalité "constructed in country" (CIC – construit dans le pays). Cet ensemble de documents réaffirme l'interprétation de la SNG pour qui seul le 'bateau' doit être construit dans le pays du club en possession de la Coupe, et non les voiles.

L'interprétation de la SNG est appuyée par un précédent historique, comme l'explique dans sa déclaration John Rousmaniere, un des plus grands historiens de l'America's Cup : *"les donateurs du Deed of Gift d'origine n'ont jamais eu l'intention d'imposer des limites sur les voiles ou sur une technologie de fabrication de voile en provenance d'un pays étranger. Ces donateurs ont d'ailleurs hissé des voiles britanniques lors de leur première victoire avec la goélette America. En ajoutant la clause CIC au Deed en 1882, George Schuyler, dernier donateur encore en vie à l'époque, voulait s'assurer que la Coupe resterait une épreuve vraiment compétitive, tout en préservant son caractère international. Il a ainsi trouvé l'équilibre en limitant la clause CIC à la seule coque des bateaux, et non les voiles"*.

D'autres documents présentés au tribunal confirment que, même si la réclamation du GGYC n'a pas lieu d'être : les voiles de la SNG ont été fabriquées en Suisse et ce fait est appuyé par une déclaration écrite sous serment de Tom Whidden, président de North Sails, et par un certificat d'origine officiel de la Chambre de Commerce Suisse.

"La SNG est certaine de la conformité de notre bateau avec le Deed, y compris avec la clause 'construit dans le pays' et notre interprétation est appuyée par un précédent historique et par les intentions du donateur de la Coupe", a déclaré Fred Meyer, vice-président de la SNG. "Toutefois, même si la réclamation du GGYC était légalement recevable (ce qui n'est pas le cas), elle n'a pas lieu d'être et nous avons soumis à la Cour la preuve convaincante des experts que nos voiles sont fabriquées en Suisse. Nous pensons, que selon notre interprétation du Deed of Gift, les deux bateaux sont conformes et que nous devons régater le 8 février. Le GGYC doit mettre fin à sa stratégie procédurière qui vise à retarder la Coupe et à gagner l'avantage sur le Defender, pour venir participer à la compétition sur l'eau. S'ils souhaitent toutefois poursuivre leur action en justice, le juge doit également regarder d'un peu plus près le bateau de BMW Oracle, qui n'est pas conforme avec la propre interprétation que fait le GGYC du Deed of Gift", a-t-il conclu.

Contre-requête 'Construit dans le pays'

Parallèlement aux documents d'opposition, la SNG a présenté une contre-requête mentionnant que, si l'interprétation du GGYC concernant la clause CIC du Deed of Gift était validée par le tribunal, leur propre bateau serait dans l'illégalité. Les déclarations écrites sous serment d'un certain nombre de spécialistes en architecture navale, tels que Duncan MacLane et Nigel Irens, soutiennent le fait que le trimaran du GGYC est en vérité un bateau de conception française et non américaine et qu'il comporte plusieurs éléments qui n'ont pas été construits aux États-Unis. De plus le bateau de BMW Oracle n'est même pas un sloop, propulsé par des voiles avec une grand-voile et un foc, comme l'indique le certificat de défi du club américain, mais un mât-aile.

Les documents de la SNG démontre en quoi cette dernière requête du GGYC est en contradiction avec l'esprit du Deed of Gift et en quoi le yacht-club de Larry Ellison a oublié l'appel à une compétition amicale entre les nations.

Extraits des déclarations écrites sous serment des différents experts :

Extrait de la déclaration écrite sous serment de John Rousmaniere (USA), historien de l'America's Cup :

"Depuis plus d'un siècle d'America's Cup, la nationalité ne concerne que les yacht-clubs et les coques des bateaux. Il n'y avait aucune restriction de nationalité lors de la première épreuve en 1851, où les donateurs américains de la Coupe de l'America avaient utilisé des voiles anglaises. La première restriction formelle sur l'échange international de voiles et d'autres technologies n'a été établie qu'après la dix-neuvième régates pour la Coupe en 1962. C'est là que l'administrateur de l'époque, le New York Yacht Club, a publié ce qu'il appelait une "résolution interprétative" limitant au territoire national l'accès aux technologies. Par la suite, d'autres restrictions, parfois contradictoires, ont été imposées jusqu'à ce que toutes les résolutions interprétatives soient annulées par la SNG et le GGYC avant la dernière édition en 2007".

"Contrairement aux coques, les voiles n'étaient pas considérées comme soumises aux restrictions de nationalité, ni par les marins, ni par les fabricants de voiles, ni par les donateurs, ni par l'administrateur qu'était le New York Yacht Club".

"Si une règle stricte 'construit dans le pays', comme celle proposée par le Golden Gate Yacht Club dans son procès, avait été en place et

respectée, dans la plupart de ces dix-neuf régates, le challenger ou le defender (et parfois les deux) aurait pu être disqualifié".

"Puisque les plaintes au sujet d'Atalanta portaient sur les similitudes entre la forme de sa coque et les voiliers américains, "construit" ne pouvait signifier que "conçu et construit". Dans le "second Deed" rien n'était dit, ni même suggéré, sur les voiles, les chevrons ou autres normes de construction".

Extrait de la déclaration écrite sous serment de Tom Whidden (USA), président de North Sails :

"En Suisse, je suppose que l'équipe d'Alinghi a fabriqué les voiles d'Alinghi 5 en (1) raccordant les pièces/sections 3DL afin de concevoir le corps des voiles ; (2) en terminant les voiles par les méthodes traditionnelles de voilerie ; et (3) en transportant les voiles fabriquées à l'endroit où se trouvait le bateau d'Alinghi".

Extrait de la déclaration écrite sous serment de Nigel Irens (GBR), architecte spécialiste des multicoques du cabinet Irens-Cabaret :

"Selon moi, le bateau de BOR représente une extrapolation et une adaptation d'autres plans actuels du cabinet français VPLP."

Extrait de la déclaration écrite sous serment de Duncan MacLane (USA), architecte spécialiste des multicoques :

"Ces dix dernières années, il n'y a eu que très peu de grands multicoques de course créés aux États-Unis. Les plus grands multicoques de course ont surtout été produits en Europe, par des architectes européens. Le trimaran de 90 pieds de BOR est très clairement le rejeton des trimarans de course européens, en particulier des 60 pieds ORMA et de leur programme de création".

Notes:

Déclaration de Rousmaniere : SNG MOL en opposition à la requête abusive du GGYC pour 'faire respecter' la décision de justice du 7 avril 2009, page 3.

Déclaration de Whidden : déclaration écrite sous serment de Whidden, page 4

Extrait 1 Rousmaniere : déclaration écrite sous serment de Rousmaniere, pages 2 & 3

Extrait 2 Rousmaniere : déclaration écrite sous serment de Rousmaniere, page 6

Extrait 3 Rousmaniere : déclaration écrite sous serment de Rousmaniere, page 7

Extrait 4 Rousmaniere : déclaration écrite sous serment de Rousmaniere, page 15

Extrait Whidden : déclaration écrite sous serment de Whidden, page 4

Extrait Irens : déclaration écrite sous serment de Irens, page 2

Extrait MacLane : déclaration écrite sous serment de MacLane : page 2

Documents and court filings :

[Opposition papers](#)

[Notice of Cross Motion](#)

[MOL Cross Motion](#)

[Declaration of John Rousmaniere](#)

[Alinghi Sails Certificate of Origin](#)

[Whidden Affidavit](#)

[Vrolijk Affidavit](#)

[Tournier Affidavit](#)

[Sahli Affidavit](#)

[Pattison Affidavit](#)

[Masmejan Affidavit](#)

[MacLane Affidavit](#)

[Irens Affidavit](#)

[Giuffra Exhibits](#)