



GOLDEN GATE YACHT CLUB
#1 Yacht Road, San Francisco, California USA 94123

Declaración Tom Ehman, portavoz del Golden Gate Yacht Club

Valencia, 28 de diciembre de 2009 – El Golden Gate Yacht Club y BMW Oracle Racing tienen la intención de reunirse con la Société Nautique de Genève cuanto antes para intentar eliminar el interrogante que se cierne sobre la legalidad del barco que Alinghi utilizará para defender la America's Cup en su 33^a edición.

Lo más importante es la cláusula de nacionalidad en el Deed of Gift de la America's Cup, que exige que tanto el barco del Challenger of Record como el del Defender se construyan en el país del club náutico al que representan ("*CIC*" *constructed in country*).

La SNG fue informada la semana pasada por el GGYC de la evidente ilegalidad de su barco con velas fabricadas en EE.UU. La SNG respondió ayer y acordaron reunirse para tratar el caso.

"Con la regata programada para comenzar en Valencia en apenas seis semanas, queremos que este grave problema sea tratado antes de los que los barcos lleguen a la línea de salida", dijo el portavoz del GGYC Tom Ehman.

El Match de la 33 America's Cup comienza en Valencia, el 8 de febrero.

"No creemos que la comunidad náutica tolerase que los dos equipos no resolvieran esto, sobre todo teniendo en cuenta que el GGYC advirtió a la SNG acerca del CIC, en julio de 2008," dijo Ehman.

"Prácticamente toda persona en el mundo que navegue sabe que las velas North Sails construidas en molde solo se hacen en Minden, en EE.UU. Es el único lugar del mundo donde se construyen esas velas. Nevada no es Suiza."

Cuando las dos partes se reúnan, el GGYC está dispuesto a dar al Defender tiempo razonable para la fabricación de velas en Suiza y tomar las medidas necesarias para poner remedio al tema.

"Las velas de Alinghi no son el único problema en el tema del CIC, sólo el más evidente", dijo Ehman.

Si no alcanzamos un resultado satisfactorio, el GGYC llevara el tema del CIC ante el Jurado Internacional.

"Lo que nadie quiere es que el interrogante que pende sobre Alinghi se convierta en un interrogante que penda sobre el resultado de la regata. El momento de solucionar este asunto es ahora. No durante o después del Match, dijo Ehman. "

#

Preguntas y respuestas

¿Qué exige el Deed of Gift de los barcos del Challenger y del Defender?

"... un barco propulsado solo por velas y construido en el país al que pertenece el Club del Challenger, frente a cualquier barco construido en el país del Club del defensor de la Copa".

¿Que incluye un 'barco'?

Históricamente, "barco" siempre ha incluido el casco, los apéndices, la jarcia y las velas.

¿Qué significa esto?

Exactamente lo que dice. Construido no permite partes hechas en Suiza para ser añadidas al Alinghi 5 en Italia o en Ras Al Khaimah, o velas fabricadas en los EE.UU. para viajar a Suiza para "terminarlas" y ser llamadas hechas en Suiza.

¿Son las velas el único problema?

Lamentablemente, no. Las velas de Nevada son la quebrantamiento de la ley más visible. Sin embargo Alinghi tendrá que aclarar donde han sido fabricados y/o montados otros componentes principales de su barco.

¿Cree Brad Butterworth, patrón de Alinghi, que el jurado debe resolver esos problemas antes del Match?

Sí. En el reciente Foro Mundial del Yacht Racing tanto Russell Coutts, CEO de BMW ORACLE Racing como Brad Butterworth estuvieron de acuerdo en que el resultado en el agua debe estar libre de litigios. Coutts dijo: "Nombrad el jurado ahora y usad ese jurado para responder a preguntas abiertas que, tal vez, todavía hay que resolver". A Butterworth se le preguntó si esto tenía sentido. "Sí, lo tiene", respondió el patrón de Alinghi.

¿Por qué plantea el GGYC este tema ahora?

Queremos que todos los problemas sean resueltos antes de que comiencen las regatas de la 33 America's Cup. Cumpliendo con el requisito del CIC del Deed of Gift que fue destacado por el GGYC en julio de 2008. Es mucho mejor resolver todos los temas de reglas ahora, para evitar protestas o litigios durante y después del Match, así como causar el posible retraso de la 34 America's Cup. El GGYC ha esperado más de un año para que la SNG permitiera que la ISAF estableciera un Jurado Internacional. Las cinco personas que forman el panel fueron nombradas hace tres semanas, pero la firma legal para permitir que el Jurado se establezca, sigue estando en manos de la SNG.

La SNG ha dicho que el GGYC sólo quiere litigar.

Al contrario, el GGYC está tratando de evitar los litigios resolviendo esta cuestión antes del comienzo de la regata. El CIC es un requisito esencial del Deed y el GGYC no permitirá a la SNG que haga caso omiso de las normas. La SNG debe darse cuenta de esto, especialmente teniendo en cuenta que 13 de las 14 decisiones adoptadas por los tribunales

de Nueva York han dictaminado que la interpretación que hizo el defensor suizo de las normas era equivocada.

***Nota a la atención de los medios de comunicación:**

Este documento es una traducción de un texto original redactado en inglés. En caso de duda, el texto original (en inglés) prevalece sobre el actual.

Para más información:

Jane Eagleson

jeagleson@bmworacleracing.com

USA +1-201-887-8184

Móvil +34-6202-80742