

Entrevista con Lamya Essemlali, líder de la campaña Krill Wars

Activista que enfrentó a pesqueros noruegos en la Antártica: "La Armada de Chile traiciona su misión"

LUCAS ULLOA INTERVEN
 LUCAS.ULLOA@LAPRENSA.AUSTRAL.CL

“Lo que la Armada de Chile está haciendo es la traición de su misión principal, que es servir a la gente y al ecosistema, y no a las empresas privadas”. Así lo afirmó Lamya Essemlali, la activista francesa que desde el puente del buque *Bandero* lidera la campaña Krill Wars de la Fundación Capitán Paul Watson- en entrevista con *La Prensa Austral*, el único medio chileno con el que habló tras el enfrentamiento del 4 de abril en el estrecho de Bransfield.

Essemlali tiene 46 años, es de origen marroquí y lleva dos décadas en el activismo ambiental marino. Fundó *Sea Shepherd Francia* junto a Paul Watson en 2006. Hoy comanda el *Bandero*, un buque de 64 metros que integró una patrulla pesquera japonesa y que la Fundación adquirió de forma encubierta al gobierno de Japón en 2024. Desde ese barco, su tripulación de 19 personas lleva semanas enfrentando a la flota pesquera industrial de krill en aguas antárticas -y el 4 de abril protagonizó un choque de seis horas con el pesquero noruego *Antarctic Endurance*, que

terminó con la nave huyendo con su sistema de identificación automática (AIS) apagado, tras la intervención de la Armada de Chile con el remolcador *Lientur*.

Chile no tiene jurisdicción

La presencia de la Armada en ese enfrentamiento es precisamente lo que Essemlali cuestiona con mayor dureza. “No reconocemos la jurisdicción de la Armada de Chile en estas aguas. Son aguas internacionales. Hay tres países que claman tener jurisdicción - Chile es uno de ellos pero ninguno ha sido validado”, afirma. Y va más lejos: “Eligieron el lado de las empresas privadas que están jugando con el fuego en la Antártica y nos están evitando alertar al mundo de lo que están haciendo”.

Desde el punto de vista jurídico, la posición de Essemlali tiene base real, aunque incompleta. El reclamo soberano chileno sobre el sector existe -el territorio chileno antártico abarca el área entre los meridianos 53° y 90° oeste- pero está congelado por el Artículo IV del Tratado Antártico de 1959, que suspende todos los reclamos territoriales sin extinguirlos. En la práctica, ningún Estado tiene soberanía reconocida internacio-



Lamya Essemlali a bordo del *Bandero* y frente al pesquero *Antarctic Endurance*.

nalmente sobre esas aguas. La Armada justificó su intervención en el marco de la CCAMLR y el Sistema del Tratado Antártico, pero la tensión jurídica de fondo permanece sin resolución.

“No tienen derechos policiales. CCAMLR es una organización científica que da regulaciones a la industria de pesca de krill. Regulaciones que son débiles, que carecen de principios básicos de escala. También desafiamos la ciencia de la CCAMLR, que no es completa, es sesgada”, plantea Essemlali.

“La Armada chilena no tiene jurisdicción para abordar nuestro barco. Cuando hablan de “medidas adicionales”, no sabemos a qué se refieren. Estamos preparados para cualquier cosa”, agrega.

El gobierno de Kast

El nuevo gobierno chileno, en funciones desde el 11 de marzo

y que ha declarado una postura soberana firme sobre la Antártica como uno de sus ejes de política exterior, tampoco escapa al juicio de la activista. “Parece que tienen una agenda política en declarar la soberanía sobre las aguas antárticas, no por buenas razones, porque usan esos argumentos para proteger los intereses de las empresas privadas en lugar de proteger la integridad del ecosistema y el derecho de las generaciones futuras”, dice Essemlali. Su diagnóstico es directo: “Estamos preocupados de que sigan una agenda política personal y poco ética que no va en los intereses de la gente de Chile.”

La colisión fue deliberada

Sobre los hechos del 31 de marzo -cuando el *Bandero* chocó al pesquero *Antarctic Sea* de Aker BioMarine, empresa que calificó el incidente como un

“ataque deliberado”. Essemlali desmiente la versión que la propia Fundación había entregado a Reuters, donde calificó el choque de “colisión accidental”. “La colisión no fue un accidente. Fue deliberada, pensada de una manera que no causara ningún daño”, dice sin rodeos. “Lo hicimos para enviar un mensaje fuerte.”

Aker BioMarine ha anunciado acciones legales. La respuesta de Essemlali es desafiante: “Si hay repercusiones legales, tomamos esa oportunidad para ganar más atención y traer más luz pública sobre el tema. Si hay un juicio, también será el juicio de Aker por estar en la Antártica y hacer lo que están haciendo.”

El mensaje para Punta Arenas

Consultada específicamente por los habitantes de Punta Arenas -la ciudad que Chile considera su puerta de entrada a la Antártica y cuya identidad está profundamente ligada a esas aguas- Essemlali es enfática: “La Armada chilena debería estar trabajando en proteger el área por el bien de la gente, y no intervenir para proteger los intereses privados de Noruega o cualquier otra empresa que haga beneficios en la Antártica”.

“Les diría a la gente de Punta Arenas que estamos luchando por la integridad del ecosistema y de la gente. Los magallánicos deberían preocuparse e involucrarse en lo que está sucediendo en el área, porque es un lugar muy sensible”, agrega la activista. /LPA

