



**MAR AZUL
URUGUAYO**

**Análisis de actividad y operativa general de buques
pesqueros palangreros de bandera extranjera que
utilizan el puerto de Montevideo, Uruguay**

Abril 2025

Introducción

Montevideo constituye uno de los principales puertos de servicios logísticos para la flota pesquera de larga distancia que opera en el Atlántico Sur. Su ubicación geográfica, infraestructura y régimen portuario han consolidado su rol como base de reabastecimiento, cambio de tripulación y descarga indirecta, especialmente para buques de tercera bandera. Esta centralidad convierte al país en un actor clave en la cadena operativa de flotas que, si bien pescan fuera de la jurisdicción nacional, interactúan regularmente con su territorio.

Sin embargo, la intensificación del esfuerzo pesquero internacional en aguas adyacentes y dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Uruguay presenta desafíos crecientes para la vigilancia, el control y la conservación de los recursos marinos. La limitada capacidad nacional de seguimiento y fiscalización deja al país en situación de vulnerabilidad ante posibles prácticas de Pesca ilegal, no declarada o no reglamentada (INDNR), comprometiendo así la sostenibilidad pesquera, la biodiversidad marina y la soberanía sobre los espacios marítimos.

Desde el puerto de Montevideo se despliegan distintas flotas pesqueras de tercera bandera. Identificarlas y analizar su operativa resulta de alto interés para diversas esferas estatales, ya que fortalece la soberanía nacional al brindar inteligencia útil a la Armada Nacional, la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (DINARA) y el Ministerio de Relaciones Exteriores. A su vez, esta información sustenta el ejercicio de las obligaciones derivadas del rol de Estado Rector del Puerto, contribuye al control efectivo de estas flotas y apoya la participación de Uruguay en comisiones internacionales de manejo pesquero, así como en instancias de diálogo diplomático. Este informe se enfoca en la flota que utiliza el palangre pelágico como arte de pesca, cuyas especies objetivo son atunes, pez espada y tiburones, todos recursos bajo regulación de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT).

A partir del análisis de información proveniente del Sistema de Identificación Automática (AIS) y de los registros de la Administración Nacional de Puertos (ANP), se identificaron 14 buques palangreros pelágicos de tres países con ingresos al puerto de Montevideo durante el año 2024. En los tránsitos por aguas jurisdiccionales uruguayas, todos los buques mantuvieron activa la señal AIS, salvo en un único caso con interrupción sin justificación aparente.

De estas tres flotas, sólo la flota taiwanesa presentó eventos de presunta pesca ilegal, protagonizados por cuatro de sus buques en el área conocida como Restinga del Pez Limón, declarada de interés para su conservación por la Resolución Ministerial N° 1152/022. El día 12 de setiembre se confirmó la infracción por parte de uno de estos buques, gracias a una acción conjunta de la Armada Nacional y Mar Azul Uruguayo. Desde entonces y hasta la fecha se ha observado un cambio en el comportamiento de navegación de esta flota, sin nuevos ingresos a dicha área ni eventos de deriva dentro de aguas jurisdiccionales.



Metodología

Mediante la plataforma Global Fishing Watch (GFW) basada en datos del sistema automático de identificación (AIS) se efectuó un análisis del esfuerzo de pesca aparente en el área del Atlántico Sudoccidental (ASO), correspondiente a la zona FAO 41 en el período 01/01/2024 al 31/12/2024. De la lista de buques fueron seleccionados aquellos cuyas trayectorias presentaron ingresos a la ZEE del Uruguay. En aquellos casos en que las trayectorias no se correspondieron con las de un palangrero pelágico, se consultaron los portales Marinetraffic y Vesselfinder en busca de fotos con las que determinar el tipo de buque. Paralelamente fueron obtenidos los registros confirmados de ingreso de buques pesqueros en el portal de la Administración Nacional de Puertos, contrastándose y complementándose ambas fuentes de datos para conformar el conjunto a considerar en el análisis. Las interrupciones de trayectorias observadas en GFW fueron corroboradas utilizando la plataforma SKYLIGHT.

La Tabla a continuación presenta la lista de buques y el grado de integridad de sus emisiones AIS brindado por la plataforma GFW, el cual se encuentra en fase experimental.

Tabla 1. Conjunto de buques que utilizan palangre pelágico que han ingresado al puerto de Montevideo en 2024.

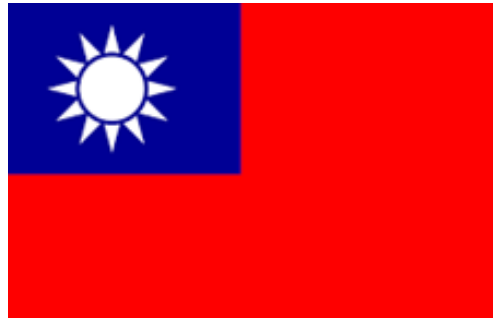
Bandera	Nombre	MMSI	Indicadores AIS*		TRITÓN Dueño
			Cobertura %	Desactivación	
Taiwán	YUN MAO NO. 8	416005942	93	0	SIN MAO FISHERY CO LTD
Taiwán	YUN MAO NO. 102	416005832	37	7	DIN MAO FISHERY CO LTD
Taiwán	YUN MAO NO. 168	416004839	29	3	MING HUNG HSU (Persona física)
Taiwán	SHENG MAO NO. 222	416044800	27	1	HAO MAO FISHERY CO LTD
Taiwán	YUN MAO NO. 106	416132600	73	1	LIN YU CHEN (Persona física)
Taiwán	FU MAO NO. 268	416180800	97	3	LIN YU CHEN (Persona física)
Taiwán	YUN MAO NO. 1	416005644	59	1	YUN MAO OCEAN ENTERPRISE CO LTD
Portugal	VERDEMILHO	204212000	100	0	PESCARIAS RIO NOVO DO PRINCIPE RL
Portugal	ILHA BRAVA	263564000	97	0	PESQUEIRA ILHA BRAVA LDA
España	SIEMPRE BELUSO	224752000	89	1	JOSE PEREZ BALSEIRO & ANTONIO MAYA FERNADEZ (Personas físicas)
España	BRADOMIN	224545000	100	0	PEREZ MAYA SL
España	ESCUALO CUATRO	224140000	100	0	MAZAIDO SA Y RAMON LORENZO GARCIA

*Indicadores proporcionados por GFW aún en etapa experimental.

A continuación se detalla la actividad general de los buques palangreros pelágicos agrupándose por país abanderante.

Flota Taiwan

Taiwán mantiene una flota de buques pesqueros palangreros pelágicos dirigidos a la pesca de atunes y especies afines (pez espada, tiburones, etc.) en el Atlántico sur occidental desde al menos 2015 cuyo puerto de registro es KAOHSIUNG. Actualmente son diez los buques que utilizaron al puerto de Montevideo como base de operaciones, estando todos presentes en los registros de ICCAT



(Tablas 2 y 4 y Figura 3). En cuanto a la cobertura AIS se observaron dos eventos de desactivación de más de 24 horas de duración en el buque Yun Mao NO. 102 y uno para cada uno de los buques Yuh Mao NO. 106 y Yun Mao NO. 101.

Esfuerzo de Pesca

El esfuerzo de pesca se distribuye de Noviembre a Enero en aguas internacionales adyacentes a la zona económica exclusiva de Brasil (ZEEB) entre los 30° y 43° LS. El resto del año se concentra entre los 30° y 43° de LS adyacentes a las ZEE de Brasil, Uruguay y Argentina (Figura 1). La duración de las mareas es en promedio de 80 días con un mínimo de 15 y máximo de 115 días.

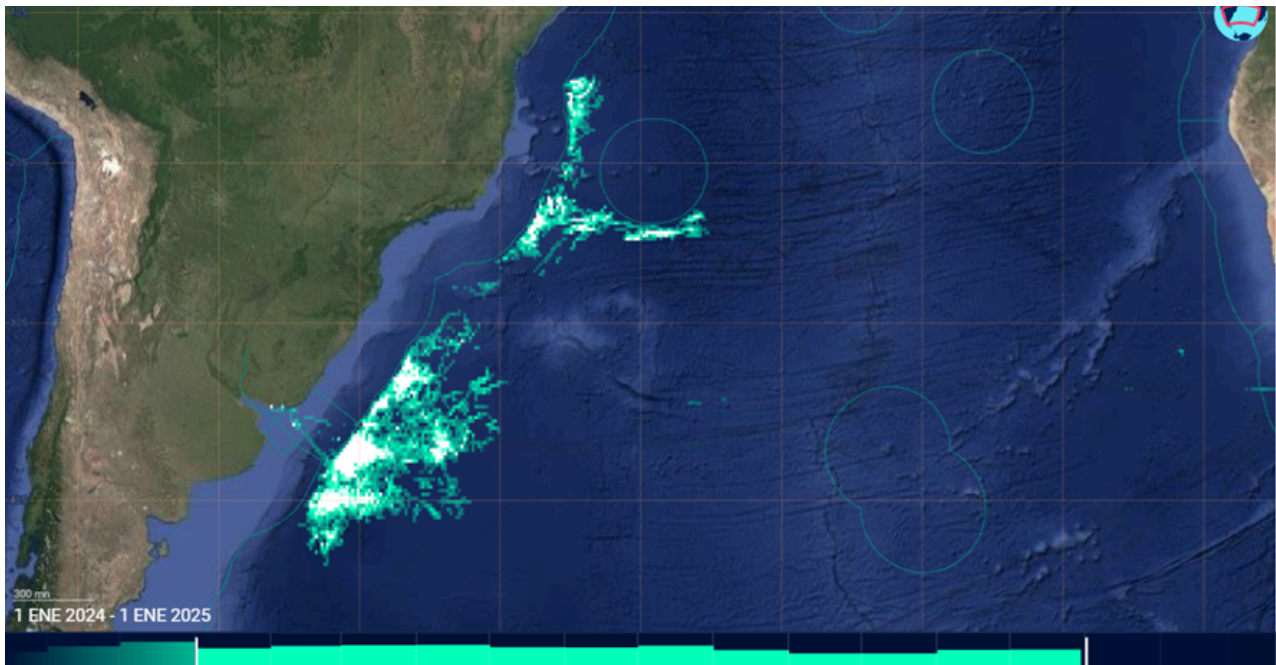


Figura 1. Esfuerzo de pesca aparente de la flota palangrera taiwanesa en 2024.

Su operativa es coordinada ingresando a puerto generalmente de forma sucesiva. En 2024 esta flota registró 28 ingresos a puerto de Montevideo. La estadía en puerto en promedio fue de 6 días con mínimo de 2 y máximo de 49 días, resultando el tiempo acumulado de 194 días. Los B/P Sheng Mao NO. 222 y Yuh Mao NO. 106 navegaron con destino a Taiwán entre mayo y julio apagando sus transpondedores en puerto y permaneciendo así hasta enero de 2025. El B/P Yun Mao NO. 8 a fines de Julio navegó al puerto de Ciudad del Cabo (Sudáfrica) donde permaneció desde el 12/8/2024 hasta el 8/11/2024. Posteriormente retornó a su zona de pesca habitual, es decir al ASO.

Tabla 2. Operativa de los buques palangreros taiwaneses que utilizaron el puerto de Montevideo en 2024.

Arribo	Salida	Días en puerto	Días marea	Nombre
18/3/2024	22/3/2024	4	82	FU MAO NO. 268
12/6/2024	15/6/2024	3	90	FU MAO NO. 268
13/9/2024	1/11/2024	49		FU MAO NO. 268
24/1/2024	5/2/2024	12	Sudáfrica - Taiwan	SHENG MAO NO.222
30/1/2024	6/2/2024	7	Sudáfrica - Taiwan	YUH MAO NO. 106
26/2/2024	29/2/2024	3	67	YUN MAO NO. 102
6/5/2024	11/5/2024	5	100	YUN MAO NO. 102
19/8/2024	27/8/2024	8	57	YUN MAO NO. 102
23/10/2024	28/10/2024	5		YUN MAO NO. 102
18/1/2024	21/1/2024	3	109	YUN MAO NO. 168
9/5/2024	15/5/2024	6	96	YUN MAO NO. 168
19/8/2024	22/8/2024	3	15	YUN MAO NO. 168
23/10/2024	28/10/2024	18		YUN MAO NO. 168
23/1/2024	27/1/2024	4	107	YUN MAO NO. 101
13/5/2024	16/5/2024	3	98	YUN MAO NO. 101
22/8/2024	29/8/2024	7	55	YUN MAO NO. 101
23/10/2024	25/10/2024	2	42	YUN MAO NO. 101
6/12/2024	10/12/2024	4		YUN MAO NO. 101
21/2/2024	23/2/2024	2	80	YUN MAO NO. 1
13/5/2024	22/5/2024	9	99	YUN MAO NO. 1
29/8/2024	4/9/2024	6	54	YUN MAO NO. 1
28/10/2024	1/11/2024	4		YUN MAO NO. 1
12/1/2024	15/1/2024	3	115	YUN MAO NO. 128
9/5/2024	15/5/2024	6	106	YUN MAO NO. 128
29/8/2024	4/9/2024	6	54	YUN MAO NO. 128
28/10/2024	31/10/2024	3		YUN MAO NO. 128
22/1/2024	24/1/2024	2	103	YUN MAO NO. 8
6/5/2024	13/5/2024	7	Sudáfrica - Zona de pesca	YUN MAO NO. 8

Certificación pesca sustentable Marine Stewardship Council (MSC)

Todos los buques de esta flota cuentan con certificación MSC independiente solicitada por la empresas taiwanesas Tri Marine International (Pte) Ltd. ([MSC-F-31553](#)) y Tuna Alliance Inc. ([MSC-F-31594](#)) fechados el 18/9/2024 y 28/10/2024 respectivamente.

Stock: (1) North and (2) South Atlantic Albacore Tuna (*Thunnus alalunga*)

Eventos de deriva y pesca ilegal

Durante 2024 fueron observados 12 eventos de deriva en el área Restinga del Pez Limón protagonizados por cuatro buques de esta flota (Tabla 3 y Figura 2). Se produjeron durante los tránsitos de ingreso y/o salida desde aguas internacionales al puerto de Montevideo.

El último evento de deriva fue generado por el B/P Fu Mao NO. 268 el 12 de setiembre, cuando fuera observado por la Armada nacional efectuando pesca ilegal. Una inspección en puerto ratificó lo observado por personal de Armada (helicóptero desplegado en operativo) donde la DINARA constató la presencia de varios kilos de pargo rosado (*Pagrus pagrus*) especie obtenida en la Restinga del Pez Limón, y que no es objetivo de la mencionada embarcación, y que obviamente, no posee permisos para pescar dentro de la ZEE Uruguaya. La sanción impuesta fue la más severa enmarcada en la Ley Uruguaya de Pesca (nota periodística: <https://www.subrayado.com.uy/detectaron-buque-taiwanes-realizando-pesca-ilegal-aguas-uruguayas-y-inspeccion-aguardan-sancion-n957133>).

Tabla 3. Eventos de deriva generados en el área Restinga del Pez Limón durante 2024.

Buque	Fecha	Horas de deriva	
YUN MAO NO. 128	11/1/2024	93	
YUN MAO NO. 102	25/2/2024	37	
YUN MAO NO. 102	25/2/2024	29	
FU MAO NO. 268	17/3/2024	27	
YUN MAO NO. 8	5/5/2024	73	
YUN MAO NO. 128	7/5/2024	97	
YUN MAO NO. 168	8/5/2024	59	
YUN MAO NO. 128	8/5/2024	100	
YUN MAO NO. 128	14/5/2024	100	
FU MAO NO. 268	11/6/2024	97	
YUN MAO NO. 102	18/8/2024	89	
FU MAO NO. 268	12/9/2024	100	
Total	5	12	60,7

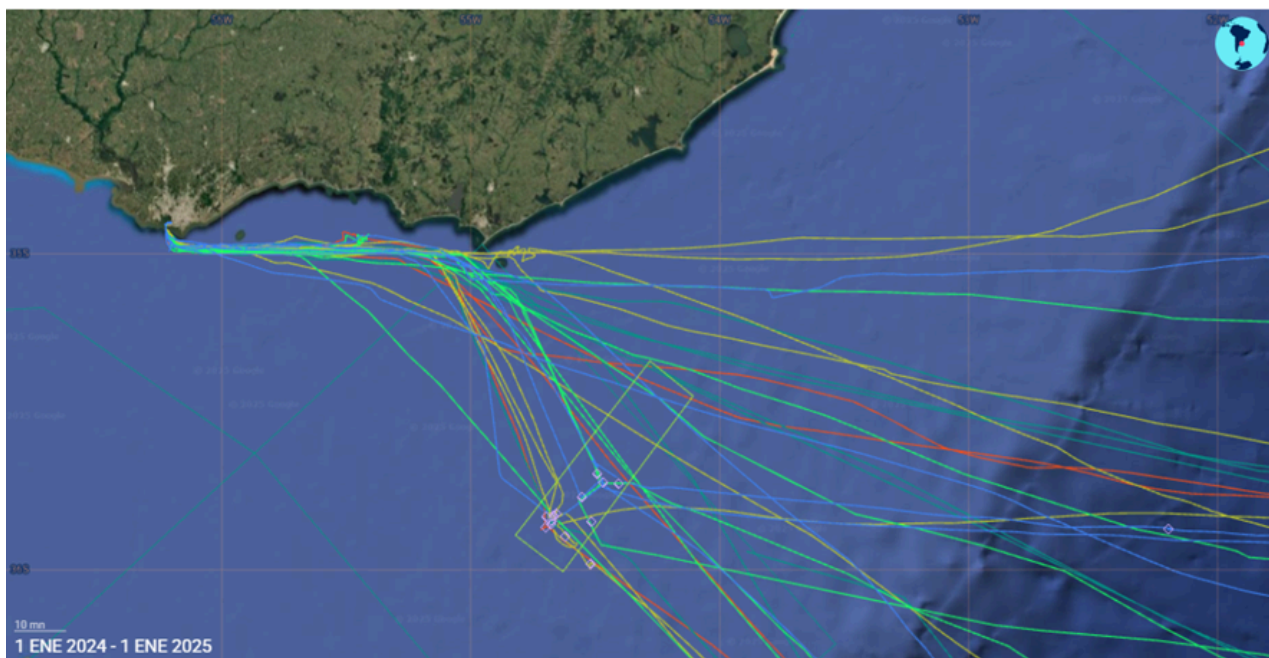


Figura 2. Eventos de deriva en el área Restinga del Pez Limón ocurridos en 2024.

Tabla 4. Detalles de los buques palangreros taiwaneses obtenidos de la base de datos de ICCAT que operaron desde el puerto de Montevideo en 2024 (GT: tonelaje, Año: año de construcción)

ICCAT NO. Serial	Reg NO.	IMO	Nombre buque	Eslora	GT	Año	Calado	Motor (HP)
AT000TAI00305	CT6-1522	9899868	YUN MAO NO. 8	38,6	288	2019	2,6	1032
AT000TAI00274	CT6-1449	9776315	YUN MAO NO. 168	38	268	2014	2,6	1032
AT000TAI00312	CT6-1534	9997074	YUN MAO NO. 128	40,6	350	2023	2,6	1032
AT000TAI00304	CT6-1519	9889203	YUN MAO NO. 102	38	282	2019	2,6	1032
AT000TAI00306	CT6-1524	9911953	YUN MAO NO. 101	37,6	272	2020	2,6	1032
AT000TAI00300	CT6-1507	9876581	YUN MAO NO. 1	38,6	282	2018	2,6	1032
AT000TAI00072	CT6-1036	8417792	YUH MAO NO. 106	48,6	437	1985	3,52	1000
AT000TAI00110	CT6-1042	8648406	SHENG MAO NO. 222	49,7	458	1985	3,65	1000
AT000TAI00010	CT6-0804	8648195	SHENG FA	44,6	350	1982	2,57	1000
AT000TAI00165	CT7-0594	9395812	FU MAO NO. 268	56,1	530	2005	3,65	1400



Figura 3. Buques de la flota taiwanesa. A)Sheng Mao NO. 222, B)Fu Mao NO. 268, C)YunMao NO. 1, y D)Yuh Mao NO. 106. Sin imágenes para los restantes buques.

Flota Portuguesa

Compuesta por dos buques palangreros presenta un historial ininterrumpido de operaciones de pesca en el ASO desde el año 2012 a enero 2025 (Tabla 5); con diez ingresos al puerto de Montevideo (Tabla 6).

Los dos buques se encuentran registrados en ICCAT con autorización vigente para la pesca de Pez espada, Albacora, Atún aleta amarilla y Atún ojo grande en el Atlántico norte y sur (Figuras 5 y 6). Por la distribución del esfuerzo de pesca se asume que tienen al tiburón azul (*Prionace glauca*) también como especie objetivo (Figura 4).



La plataforma GFW no registra eventos de encuentro con otros pesqueros o buques Reefer para ninguno de los dos barcos.

Respecto a la señal AIS la cobertura en el período 2023/01 al 2024/10 fue del 100% y 99% para estos buques y sin eventos de desactivación.

Tabla 5. Detalles de los buques palangreros portugueses con base en el puerto de Montevideo.

Nombre	Bandera	MMSI	IMO	Señal	Eslora	Manga	Tonelaje GT
Verdemilho	Portugal	204212000	8017164	CUOZ	34,5	8	273
Ilha Brava	Portugal	263564000	5158802	CSPI	45,5	8	453

Tabla 6. Ingresos al puerto de Montevideo de los 2 palangreros portugueses al puerto de Montevideo durante 2024.

Arribo	Salida	Días en puerto	Días en marea	Buque
05/12/2023	5/3/2024	91	64	ILHA BRAVA
19/3/2024	25/3/2024	6	80	VERDEMILHO
8/5/2024	18/5/2024	10	61	ILHA BRAVA
13/6/2024	15/6/2024	2	53	VERDEMILHO
18/7/2024	10/8/2024	23	62	ILHA BRAVA
7/8/2024	23/8/2024	16	3	VERDEMILHO
26/8/2024	23/8/2024	2	97	VERDEMILHO
11/10/2024	30/10/2024	19	48	ILHA BRAVA
3/12/2024	7/12/2024	4		VERDEMILHO
17/12/2024	30/12/2024	13		ILHA BRAVA

Ambos buques ingresaron cuatro veces al puerto de Montevideo durante 2024. El B/P Verdemhilo presentó un acumulado de 30 días en puerto con estadías de entre 2 y 16 días con promedio de 6. Sus mareas tienen una duración promedio de 77 días con mínimo de 53 y máximo de 97 días. Este año ha navegado al puerto de Mindelo en Cabo Verde donde permaneció 22 días retornando directamente a su zona de pesca habitual.

Respecto al B/P Ilha Brava, permaneció un acumulado de 129 días en la bahía de Montevideo con estadías de entre 91 y 23 días y promedio de 36 días. Se hace notar que el buque tuvo dos períodos de interrupción de emisiones AIS: el primero se justifica por la subida a dique, mientras que el segundo se produjo tras su último arribo a puerto el 17 de diciembre y hasta el 30 de diciembre cuando se produjo su partida. En cuanto a las mareas de pesca tuvieron una duración promedio de 57 días con máximo de 62 y mínimo de 48 días.

Esfuerzo de Pesca

El área de operación de estos buques se enmarca en el área estadística FAO 41, ASO entre las latitudes 35° y 45° LS (Fig. 4). Ambos buques alcanzaron un esfuerzo de pesca medido en horas similar Verdemhilo (3597 hs) y 3193 hs el Ilha Brava, respectivamente.

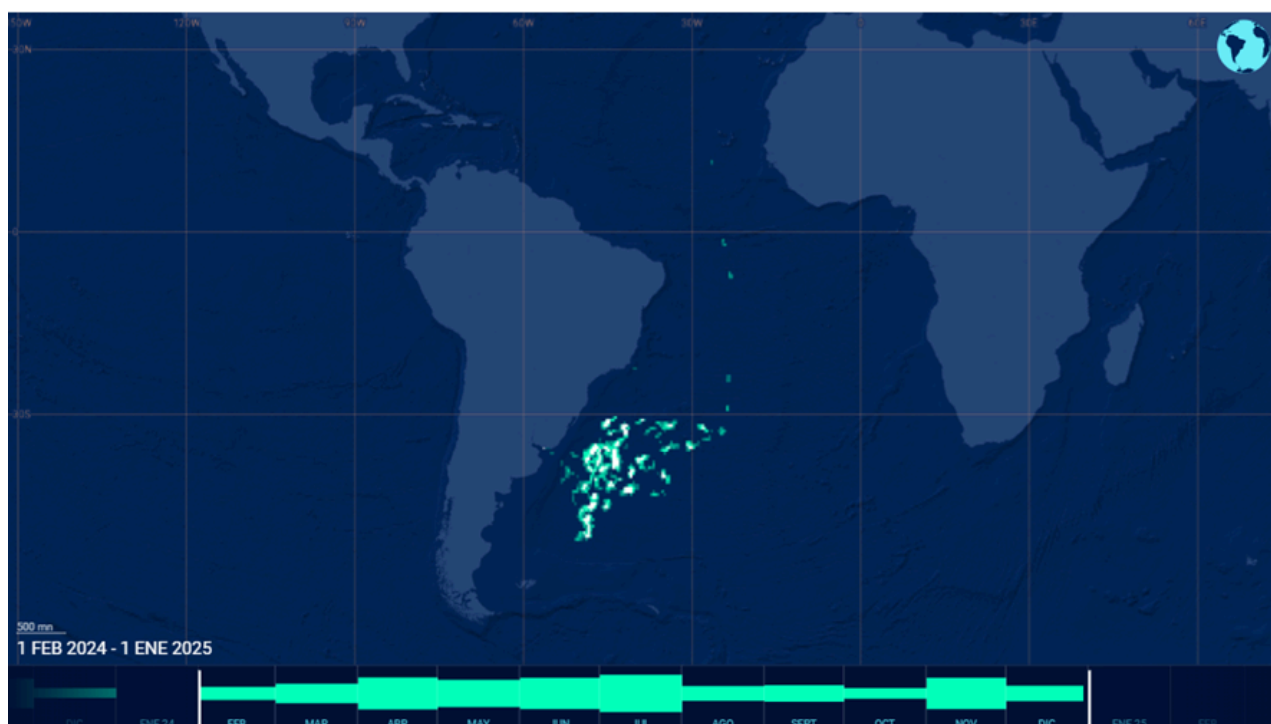


Figura 4. Esfuerzo de pesca aparente de la flota palangrera portuguesa con visitas al puerto de Montevideo durante 2024, mapa de calor GFW.

B/P Verdemhilo



ATEU0PRT00081, VERDEMILHO			
Reporting flag :	EU-Portugal	Current flag :	EU-Portugal
IRCS :	CUOZ	Lenght :	34,5
GRT :	273	Type of Tonnage :	GT
Type of IRN :	IMO	Vessel Type :	Longliner
		Registry Number :	PRT000001538
		Type of lenght :	LOA
		International Reg No :	80 17 164
		Gear Type :	Longlines (not specified)
Dates of Authotization (Flag State)			
	From	To	Notified
Positive List (LOA>= 20 m)	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022
Tropical Catching Vessels	01/01/2016	29/12/2025	24/07/2017
SWO-N Catching Vessels	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022
SWO-S Catching Vessels	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022
ALB-N Catching Vessels	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022
ALB-S Catching Vessels	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022

Figura 5. B/P Verdemhilo. Autorizaciones ICCAT (consulta 25/01/25).

B/P Ilha Brava



ATEUOPRT00632, ILHA BRAVA			
Reporting flag :	EU-Portugal	Current flag :	EU-Portugal
IRCS :	CSPI	Lenght :	45,5
GRT :	453	Type of Tonnage :	GT
Type of IRN :	IMO	Vessel Type :	Longliner
		Registry Number :	PRT000000115
		Type of lenght :	LOA
		International Reg No :	5158802
		Gear Type :	Longlines (not specified)
Dates of Authotization (Flag State)			
	From	To	Notified
Positive List (LOA>= 20 m)	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022
Tropical Catching Vessels	01/01/2016	29/12/2025	24/07/2017
SWO-N Catching Vessels	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022
SWO-S Catching Vessels	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022
ALB-N Catching Vessels	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022
ALB-S Catching Vessels	12/01/2022	30/12/2025	25/02/2022

Figura 6. B/P Ilha Brava. Autorizaciones ICCAT (consulta 25/01/25).

Flota Española

Son tres los buques de la flota española palangrera que utilizaron el puerto de Montevideo en 2024 (Tablas 7 y 8).

Estos buques despliegan sus operaciones en el ASO utilizando los puertos de Montevideo y Mindelo (Cabo Verde) (Fig. 7).

Los tres buques se encuentran registrados en ICCAT con autorización vigente para la pesca de Pez espada, Albacora, Atún aleta amarilla y Atún ojo grande en el Atlántico norte y sur.

En cuanto a la cobertura AIS de acuerdo a GFW el B/P Siempre Beluso presentó un evento de desactivación durante una marea de pesca alcanzando una cobertura en 2024 del 89%; los otros dos buques presentaron una cobertura en el período del 100%.



Figura 7. Trayectorias de los buques palangreros españoles que utilizaron el puerto de Montevideo en 2024, mapa de GFW.

Esfuerzo de Pesca

El área de operaciones se enmarca en las áreas estadísticas FAO 41 y 34, entre las latitudes 5° y 39° LS (Fig. 7 y 8). Los B/P Bradomin, Escualo Cuatro y Siempre Beluso alcanzaron un esfuerzo de pesca aparente similar de 4028, 3882 y 3493 horas respectivamente; aunque el esfuerzo de este último es subestimado debido a la interrupción de sus emisiones de AIS por 9 días (Fig. 8).

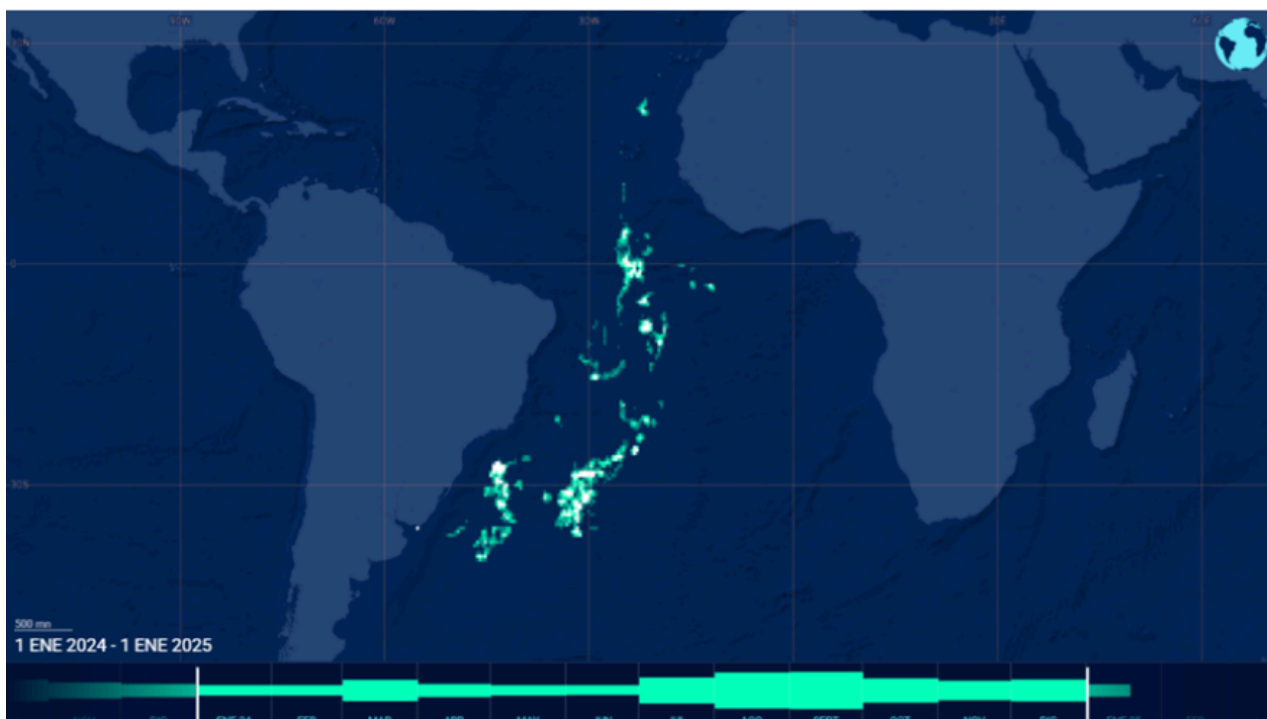


Figura 8. Esfuerzo de pesca aparente de los buques palangreros españoles que utilizaron el puerto de Montevideo en 2024, mapa de calor de GFW.

Operativa

Los buques arribaron al puerto de Montevideo en cuatro ocasiones donde permanecieron un acumulado de 44 días. Este año dos de los buques navegaron al puerto de Peniche (Portugal) donde permanecieron más de un mes probablemente en tareas de mantenimiento, mientras que el B/P Escualo Cuatro no realizó parada de mantenimiento este año, por lo que operó en total 348 días.

No fueron detectados encuentros con buques Congeladores-acopiadores en la plataforma GFW.

Tabla 7. Principales características de los buques palangreros españoles considerados.

Nombre	MMSI	IMO	Señal	Eslora	Tonelaje	Cobertura %	AIS Eventos desactivación
Siempre Beluso	224752000	8733380	EBRM	38,5	217,7	89	1
Bradomin	224545000	8604670	EHRM	36,5	345,3	100	0
Escualo Cuatro	224140000	9476496	ECNU	40,3	234,5	100	0

Tabla 8. Detalle de las mareas efectuadas por los buques palangreros españoles que utilizaron el puerto de Montevideo en 2024.

Buque	Arribo	Salida	Días en puerto	Puerto	Días de Marea
BRADOMIN	30/1/2024	10/2/2024	11	Mindelo	66
	16/4/2024	16/4/2024	1	Mindelo	
	25/4/2024	6/6/2024	42	Peniche, Portugal	Mantenimiento
	14/6/2024	14/6/2024	1	Mindelo	120
	12/10/2024	12/11/2024	31	Montevideo	
ESCUALO CUATRO	12/2/2024	16/2/2024	4	Mindelo	52
	8/4/2024	8/4/2024	1	Mindelo	87
	4/7/2024	7/7/2024	3	Mindelo	115
	30/10/2024	7/11/2024	8	Montevideo	16
	23/11/2024	23/11/2024	1	Montevideo	
SIEMPRE BELUSO	6/5/2024	6/5/2024	1	Mindelo	
	22/5/2024	27/6/2024	36	Peniche, Portugal	Mantenimiento
	5/7/2024	5/7/2024	1	Mindelo	
	23/10/2024	27/10/2024	4	Montevideo	4

B/P Escualo cuatro



marinetraffic
© Carlos Antonio Perez Dasilva

ATEU0ESP01231, ESCUALO CUATRO			
Reporting flag :	EU-España	Current flag :	EU-España
IRCS :	ECNU	Lenght :	40,3
GRT :	399	Type of Tonnage :	GT
Type of IRN :	IMO	Vessel Type :	Longliner
		Registry Number :	ESP000027127
		Type of lenght :	LOA
		International Reg No :	9476496
		Gear Type :	Handline and pole-lines (hand operated)
Dates of Authotization (Flag State)			
	From	To	Notified
Positive List (LOA>= 20 m)	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
Tropical Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
SWO-N Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
SWO-S Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
ALB-N Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
ALB-S Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024

Figura 9. Imagen del B/P Escualo cuarto y registro de autorización ICCAT vigente.

B/P Bradomin



ATEU0ESP00430, BRADOMIN

Reporting flag :	EU-España	Current flag :	EU-España	Registry Number :	ESP000022171
IRCS :	EHRM	Lenght :	36,5	Type of lenght :	LOA
GRT :	448,92	Type of Tonnage :	GT	International Reg No :	8604670
Type of IRN :	IMO	Vessel Type :	Longliner	Gear Type :	Handline and pole-lines (hand operated)

Dates of Authorization (Flag State)

	From	To	Notified
Positive List (LOA >= 20 m)	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
Tropical Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
SWO-N Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
SWO-S Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
ALB-N Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
ALB-S Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024

Figura 10. Imagen del B/P Bradomin y certificado ICCAT vigente.

B/P Siempre Beluso



ATEU0ESP00376, SIEMPRE BELUSO			
Reporting flag :	EU-España	Current flag :	EU-España
IRCS :	EBRM	Lenght :	38,5
GRT :	371	Type of Tonnage :	GT
Type of IRN :	IMO	Vessel Type :	Longliner
		Registry Number :	ESP000025006
		Type of lenght :	LOA
		International Reg No :	8733380
		Gear Type :	Handline and pole-lines (hand operated)
Dates of Authotization (Flag State)			
	From	To	Notified
Positive List (LOA>= 20 m)	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
Tropical Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
SWO-N Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
SWO-S Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
ALB-N Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024
ALB-S Catching Vessels	01/01/2025	31/12/2025	20/12/2024

Figura 11. Imagen del B/P Siempre Beluso y certificado ICCAT vigente.

Recomendaciones

1. Establecer la obligatoriedad del sistema AIS en aguas jurisdiccionales.

Se recomienda declarar de manera expresa la obligatoriedad del uso del Sistema de Identificación Automática (AIS) para todas las embarcaciones que transiten por la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Uruguay, en cumplimiento de las mejores prácticas internacionales en materia de control pesquero. Esta medida deberá contemplar la implementación de capacidades técnicas de monitoreo y análisis, así como un régimen de sanciones específico para eventuales incumplimientos.

2. Requerir trazabilidad de trayectos previos al ingreso a puerto.

Se sugiere exigir que las embarcaciones que ingresen a puertos nacionales presenten, en formatos adecuados, los registros de sus trayectorias de navegación durante los últimos seis meses. Esta información permitiría evaluar patrones de comportamiento, identificar posibles zonas de pesca y detectar irregularidades o infracciones dentro o fuera de la ZEE.

3. Fortalecer capacidades nacionales de monitoreo en tiempo real.

Resulta prioritario desarrollar y consolidar capacidades institucionales, tecnológicas y humanas para el monitoreo permanente de la actividad de flotas pesqueras extranjeras que operan en áreas de interés estratégico para Uruguay. La articulación entre agencias estatales, herramientas satelitales y cooperación internacional debe ser clave en este proceso.

4. Consolidar una evaluación táctica del escenario marítimo pesquero.

Se recomienda institucionalizar una evaluación táctica periódica del escenario marítimo en clave pesquera, integrando datos de esfuerzo, comportamiento de flotas, presuntos eventos de pesca ilegal y condiciones ambientales. Esta información será esencial como insumo estratégico para las operaciones de vigilancia y control de la Armada Nacional.

5. Ampliar el alcance geográfico de los análisis hacia zonas sensibles.

Se propone extender este tipo de estudios y análisis operativos a otras áreas de relevancia ecológica o geopolítica, particularmente aquellas cercanas a límites marítimos, como la frontera con Brasil. Ello contribuirá a una gestión más integral del espacio oceánico y a reforzar el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por Uruguay en materia de pesca responsable y conservación marina.

Agradecemos el apoyo de:



**BLUE MARINE
FOUNDATION**



**Shark
Conservation
Fund**

*Silvina
Rovetta* | COMUNICACION
VISUAL

ciencia, cultura, conservación - @marazuluruguayo

