FITBURG GOLFO DE FINLANDIA · 31 DE DICIEMBRE DE 2025

FITBURG, 31 DE DICIEMBRE DE 2025: UN ANCLA ARRASTRADA A TRAVÉS DEL GOLFO DE FINLANDIA

El 30 de diciembre de 2025, el buque de carga general Fitburg, con pabellón de San Vicente y las Granadinas, zarpó de San Petersburgo rumbo a Haifa con acero estructural ruso en su bodega. En la madrugada del 31 de diciembre resultaron dañados dos cables de telecomunicaciones entre Finlandia y Estonia. La policía finlandesa y la Guardia de Fronteras abordaron el buque esa misma mañana. El 5 de noviembre de 2026, el Tribunal de Distrito de Helsinki condenó al capitán ruso y al contramaestre azerbaiyano por sabotaje agravado cometido deliberadamente: el ancla había sido arrastrada por el lecho marino a lo largo de unos 130 km. La sentencia no es firme. El tribunal no determinó quién, en su caso, dio instrucciones a los dos hombres.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRO VERIFICADO
NOV 2026

130 km

distancia a lo largo de la cual se arrastraron el ancla y la cadena por el lecho marino, durante varias horas, el 31 dic 2025 A

Tribunal de Distrito de Helsinki, sentencia R 706/2026/11841, comunicado de prensa, 5 nov 2026

9 + 1

cables de telecomunicaciones y de electricidad y un gasoducto atravesados por la cadena; dos cables de telecomunicaciones dañados A

Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa, 5 nov 2026

3 a 6 m

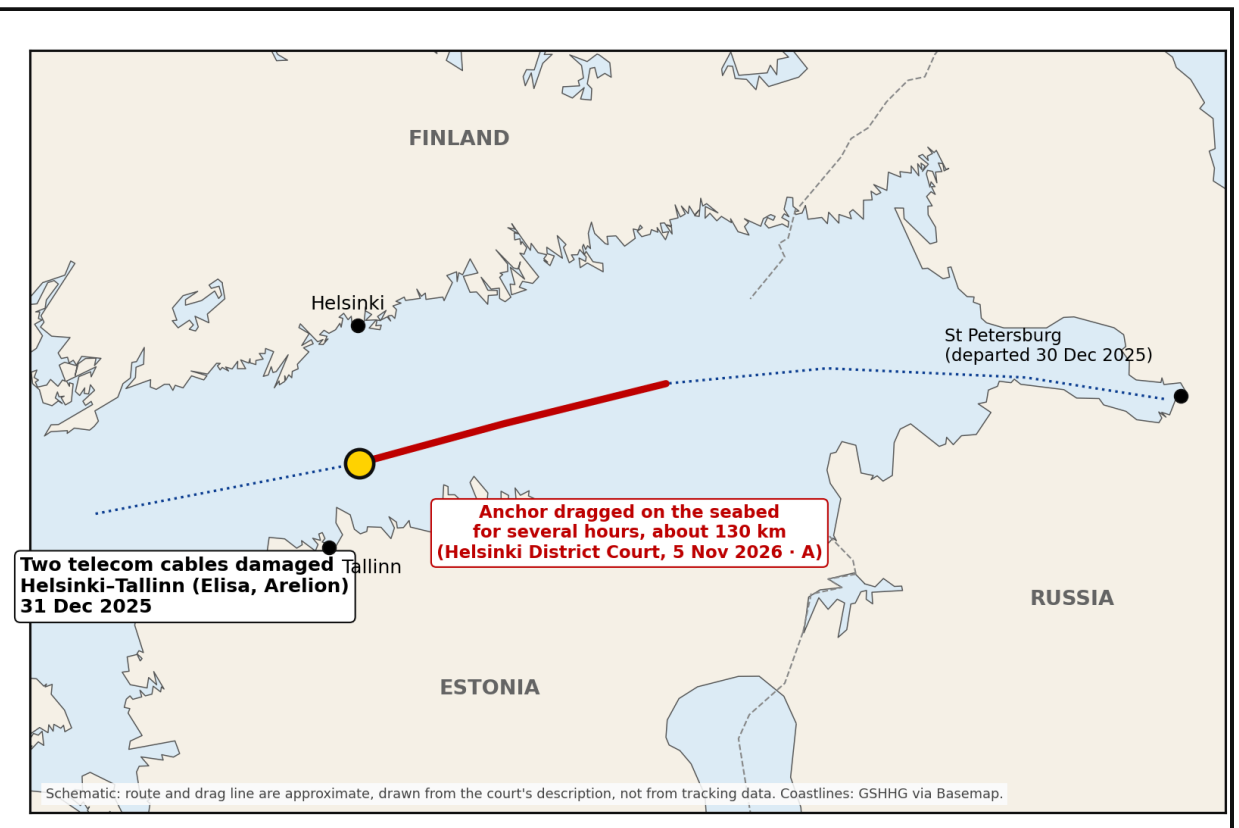
pena de prisión incondicional para el capitán; 2 años y 10 meses para el contramaestre; ambos ingresados en prisión; no firme A

Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa, 5 nov 2026

~2 h

la travesía continuó con el ancla echada después de que las autoridades finlandesas contactaran por primera vez con el buque A

Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa, 5 nov 2026



CONCLUSIÓN

Un tribunal lo consideró deliberado. Tres jueces profesionales dictaminaron por unanimidad que el capitán y el contramaestre cometieron sabotaje agravado. El bloqueo del ancla funcionaba. El tribunal concluyó que el acto tenía por objeto causar el mayor daño posible a la sociedad y que los daños quedaron limitados solo por casualidad.

Finlandia tiene jurisdicción. Los daños se produjeron en la zona económica exclusiva de Estonia, fuera del mar territorial de Finlandia. El tribunal sostuvo que los tribunales finlandeses pueden juzgar el caso porque el delito fue intencional y sus consecuencias se sintieron en Finlandia. En el caso anterior del Eagle S, el Tribunal de Distrito se había declarado sin jurisdicción; el Tribunal de Apelación revocó esa decisión el 27 de agosto de 2026.

La cuestión del Estado sigue abierta. El buque zarpó de San Petersburgo al mando de un capitán ruso y con acero ruso sancionado por la UE a bordo, y el tribunal concluyó que el ancla se echó antes de que saliera de las aguas territoriales rusas. La sentencia no atribuye el acto al Estado ruso. Ambos hombres pueden recurrir; el capitán afirma que lo hará.

CALIFICACIÓN JURÍDICA EN TRES NIVELES

SABOTAJE AGRAVADO COMETIDO DELIBERADAMENTE POR EL CAPITÁN Y EL CONTRAMAESTRE; JURISDICCIÓN FINLANDESA — TRIBUNAL DE DISTRITO DE HELSINKI, 5 NOV 2026, NO FIRME — ESTABLECIDO

DAÑOS AL LECHO MARINO DEL BÁLTICO POR ANCLAS ARRASTRADAS, 2023-2025: CINCO CASOS, UNO DECLARADO ACCIDENTE, UNA CONDENA — PATRÓN, NO SE HA ESTABLECIDO UN AUTOR COMÚN

AMENAZAS HÍBRIDAS CONTRA LA INFRAESTRUCTURA SUBMARINA; BALTIC SENTRY DE LA OTAN — DECLARACIONES DE AUTORIDADES FINLANDESAS, ESTONIAS Y DE LA OTAN — POSICIÓN

Establecido. Tribunal de Distrito de Helsinki, 5 nov 2026 (R 706/2026/11841, por unanimidad, no firme): el capitán y el contramaestre son culpables de sabotaje agravado (Código Penal de Finlandia, törkeä tuhotyö). El ancla fue arrastrada unos 130 km; se atravesaron nueve cables y un gasoducto y resultaron dañados dos cables de telecomunicaciones; el acto fue deliberado y tenía por objeto causar el máximo daño a la sociedad. Los tribunales finlandeses tienen jurisdicción porque las consecuencias se sintieron en Finlandia. El cargo de perturbación agravada de las telecomunicaciones se desestimó por quedar comprendido en el sabotaje. **Patrón.** Desde octubre de 2023, anclas de buques han dañado cables o gasoductos del Báltico al menos cinco veces. La fiscalía sueca dictaminó que uno de ellos (Vezhen, enero de 2025) fue un accidente; el Fitburg es el primero que termina en condena. Ningún tribunal ha vinculado los casos entre sí ni con un Estado. **Posición.** La OTAN puso en marcha Baltic Sentry en enero de 2025 para proteger la infraestructura submarina. El tribunal no se pronunció sobre quién, en su caso, dio instrucciones a los dos hombres; no se ha establecido la responsabilidad del Estado ruso.

QUÉ PEDIMOS

Cerrar los vacíos que permiten cortar un cable más allá del mar territorial sin un foro claro: apoyar la labor de la OMI, la UIT y el International Cable Protection Committee sobre la protección de los cables submarinos. Utilizar la inclusión en listas de sanciones contra buques y operadores que transportan mercancías rusas sancionadas. Respaldar la cooperación en patrullaje, abordaje e inspección en el Báltico. Compartir pruebas entre fronteras, como hicieron Finlandia y Estonia en este caso.

Fuentes: A — Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa sobre la sentencia R 706/2026/11841, 5 nov 2026 (tuomioistuimet.fi); Tribunal de Apelación de Helsinki, Eagle S, 27 ago 2026 (según ERR y Kaleva). B — Aduanas de Finlandia, comunicados de prensa de 1 y 7 ene 2026; Oficina Nacional de Investigación, 12 ene 2026 (vía ERR, The Baltic Times); Fiscalía de Estonia, 2 ene 2026; Ministerio de Justicia y Asuntos Digitales de Estonia, 31 dic 2025 (vía ERR); OTAN, «NATO launches Baltic Sentry», 14 ene 2025; Fiscalía de Suecia sobre el Vezhen (vía The Maritime Executive, 14 oct 2025). C — Yle, 5 nov 2026; ERR, 31 dic 2025, 12 ene, 6 jun, 27 ago y 8 sep 2026; The Moscow Times, 16 jun 2026; The Maritime Executive, 7 ene y 9 sep 2026; The Insider, 15 jun 2026; Current Time, 5 ene 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 ago 2026; AFP vía Inquirer, 24 dic 2024; ERR, 12 ago 2024; BB.LV (BNS), 2 y 18 ene 2026. RU — D. Peskov, 20 nov 2024 (Reuters vía gCaptain; TASS); N. Pátrushev, feb 2026 (Al Jazeera). Todos consultados el 7 nov 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV 2026 · VERSIÓN EN LÍNEA Y REGISTRO DE CORRECCIONES EN EL UKRAINE EVIDENCE HUB

página en vivo · registro de correcciones

FITBURG CÓMO OCURRIÓ

UN ANCLA, UNOS 130 KM, DIEZ LÍNEAS EN EL LECHO MARINO

Entre Helsinki y Tallin, el golfo de Finlandia está atravesado por cables de telecomunicaciones y de electricidad y por un gasoducto. La cadena del ancla del Fitburg pasó sobre diez de ellos en una sola noche. Las conclusiones del tribunal se resumen a partir de su comunicado de prensa en finés.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRO VERIFICADO
NOV 2026

30 dic 2025	El Fitburg zarpa de San Petersburgo rumbo a Haifa. Su ancla se leva al zarpar y vuelve a echarse en algún momento antes de que el buque salga de las aguas territoriales rusas. A — Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa, 5 nov 2026; ruta: The Insider, 15 jun 2026
31 dic 2025, hacia las 05:00	Elisa notifica una avería en su cable de telecomunicaciones Helsinki–Tallin; también resulta afectado un cable de Arelion entre Finlandia y Estonia. Estonia: los daños se detectaron hacia las 05:00, cuando un buque pasaba de la zona económica estonia a la finlandesa. B — Ministerio de Justicia y Asuntos Digitales de Estonia (vía ERR, 31 dic 2025)
31 dic 2025, mañana	Las autoridades finlandesas observan que el buque avanza con la cadena del ancla en el agua y se ponen en contacto con él. La travesía continúa unas dos horas después del primer contacto; el contramaestre participa en ello. A — Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa, 5 nov 2026
31 dic 2025, hacia las 11:00	La policía y la Guardia de Fronteras abordan el buque en helicóptero en la zona económica de Finlandia y lo conducen a Kantvik. Los 14 tripulantes —nacionales de Rusia, Georgia, Kazajstán y Azerbaiyán— quedan detenidos. B — ERR, 31 dic 2025; ERR, 12 ene 2026
31 dic. 2025	La Fiscalía General de Estonia incoa un procedimiento penal: el lugar de los daños se encuentra en la zona económica de Estonia, a unos 60 km de la costa. Estonia prepara un equipo conjunto de investigación con Finlandia. B — Fiscalía de Estonia, 2 ene 2026
1 ene 2026	Aduanas de Finlandia: la carga es acero estructural, de origen ruso según una evaluación preliminar, sujeto a las sanciones sectoriales de la UE; las mercancías quedan retenidas. B — Aduanas de Finlandia, comunicado de prensa, 1 ene 2026
7 ene 2026	Aduanas cierra su investigación: el acero está sancionado, pero la tripulación no lo introdujo intencionadamente en Finlandia, ya que el buque entró a petición de las autoridades. Las mercancías se liberan una vez sacadas de Finlandia. B — Aduanas de Finlandia, comunicado de prensa, 7 ene 2026
12 ene 2026	La policía levanta la incautación y la Guardia de Fronteras escolta al buque fuera de aguas finlandesas. Un tripulante permanece detenido; varios tienen prohibición de viajar. B — Oficina Nacional de Investigación (vía ERR y The Baltic Times, 12 ene 2026)
5 jun 2026	La Oficina Nacional de Investigación, junto con la Policía Criminal Central de Estonia, concluye la instrucción con cuatro sospechosos. C — ERR, 6 jun 2026; The Insider, 15 jun 2026
15 jun. 2026	Se formulan cargos contra el capitán y el contramaestre por sabotaje agravado y perturbación agravada de las telecomunicaciones. Ambos los niegan. Los otros dos sospechosos no son acusados. C — The Moscow Times, 16 jun 2026; MTV Uutiset; The Maritime Executive, 9 sep 2026
27 ago. 2026	En el caso independiente del Eagle S, el Tribunal de Apelación de Helsinki dictamina que Finlandia tiene jurisdicción sobre los daños a cables en su zona económica y devuelve el caso al Tribunal de Distrito. C — ERR, 27 ago 2026; Kaleva, 27 ago 2026
8 sep – 8 oct 2026	Juicio ante el Tribunal de Distrito de Helsinki durante ocho días de vista. La fiscalía pide penas incondicionales de al menos dos años y medio; la defensa impugna la jurisdicción y alega que el equipo del ancla estaba cubierto de hielo. A — Tribunal de Distrito de Helsinki, 5 nov 2026; ERR, 8 sep 2026; The Maritime Executive, 9 sep 2026
5 nov 2026	Sentencia: ambos hombres culpables de sabotaje agravado; 3 años y 6 meses y 2 años y 10 meses, ingreso inmediato en prisión; responsables solidarios de los costes de reparación e investigación. El abogado del capitán afirma que recurrirá; el contramaestre lo está considerando. A — Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa, 5 nov 2026; Yle, 5 nov 2026

LO QUE MUESTRAN LOS HECHOS

El tribunal concluyó que el mecanismo de bloqueo del ancla funcionaba. El ancla se levó cuando el buque zarpó de San Petersburgo, se echó en algún momento antes de que saliera de las aguas territoriales rusas y no volvió a levarse hasta la mañana del 31 de diciembre, después de que las autoridades finlandesas vieran el arrastre y alertaran al buque. Se presentaron pruebas de que las marcas de arrastre llegaban hasta el límite del mar territorial de Rusia.

La cadena atravesó nueve cables de telecomunicaciones y de electricidad y un gasoducto; dos cables de telecomunicaciones resultaron dañados y el resto quedó en peligro. El tribunal concluyó que el acto tenía por objeto causar el mayor daño posible a la sociedad y que el alcance limitado de los daños fue fruto de la casualidad. La fiscalía estonia sitúa el lugar de los daños en la zona económica de Estonia, a unos 60 km de la costa.

QUIÉNES FUERON CONDENADOS

El capitán, Andréi Maksimenko, de nacionalidad rusa, aprobó el rumbo del buque mientras el ancla iba arrastrándose; el tribunal le atribuyó mayor culpa porque tenía el mando general. El contramaestre, Vusal Majidov, de nacionalidad azerbaiyana, participó en mantener el buque en movimiento durante unas dos horas después del primer contacto y no se aseguró de que el ancla estuviera levada. La fiscalía no sostuvo que ninguno de los dos ordenara o ejecutara el descenso del ancla.

Ambos fueron condenados a penas de prisión incondicionales e ingresados en prisión. La sentencia no es firme, y ambos hombres gozan de la presunción de inocencia hasta que lo sea. El capitán recurrirá, según su abogado; el contramaestre lo está considerando. La fiscalía puede recurrir el cargo desestimado.

Fuentes: A — Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa sobre la sentencia R 706/2026/11841, 5 nov 2026 (tuomioistuimet.fi); Tribunal de Apelación de Helsinki, Eagle S, 27 ago 2026 (según ERR y Kaleva). B — Aduanas de Finlandia, comunicados de prensa de 1 y 7 ene 2026; Oficina Nacional de Investigación, 12 ene 2026 (vía ERR, The Baltic Times); Fiscalía de Estonia, 2 ene 2026; Ministerio de Justicia y Asuntos Digitales de Estonia, 31 dic 2025 (vía ERR); OTAN, «NATO launches Baltic Sentry», 14 ene 2025; Fiscalía de Suecia sobre el Vezhen (vía The Maritime Executive, 14 oct 2025). C — Yle, 5 nov 2026; ERR, 31 dic 2025, 12 ene, 6 jun, 27 ago y 8 sep 2026; The Moscow Times, 16 jun 2026; The Maritime Executive, 7 ene y 9 sep 2026; The Insider, 15 jun 2026; Current Time, 5 ene 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 ago 2026; AFP vía Inquirer, 24 dic 2024; ERR, 12 ago 2024; BB.LV (BNS), 2 y 18 ene 2026. RU — D. Peskov, 20 nov 2024 (Reuters vía gCaptain; TASS); N. Pátrushev, feb 2026 (Al Jazeera). Todos consultados el 7 nov 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV 2026 · VERSIÓN EN LÍNEA Y REGISTRO DE CORRECCIONES EN EL UKRAINE EVIDENCE HUB

página en vivo · registro de correcciones

FITBURG LAS PRUEBAS, POR NIVEL

UNA CONDENA EN PRIMERA INSTANCIA, DOS INVESTIGACIONES NACIONALES, UNA CONSTATACIÓN ADUANERA

El núcleo del registro es una sentencia judicial dictada tras un juicio de ocho días. Las policías finlandesa y estonia investigaron conjuntamente. El texto íntegro de la sentencia solo se facilita previa solicitud a la secretaría del tribunal; este expediente se basa en el comunicado de prensa del tribunal.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRO VERIFICADO
NOV 2026

ESTABLECIDO POR ÓRGANOS CON MANDATO

Tribunal de Distrito de Helsinki, sentencia de 5 nov 2026 (R 706/2026/11841), por unanimidad: sabotaje agravado por el capitán y el contramaestre; ancla arrastrada unos 130 km; nueve cables y un gasoducto atravesados, dos cables de telecomunicaciones dañados; acto deliberado; jurisdicción finlandesa; responsabilidad solidaria por los costes de reparación e investigación. No firme. A

Tribunal de Apelación de Helsinki, 27 ago 2026 (Eagle S, según ERR y Kaleva): Finlandia tiene jurisdicción en virtud del principio de territorialidad; el hecho no es un incidente de navegación que la limite con arreglo a la Convención sobre el Derecho del Mar. A

INVESTIGACIONES NACIONALES (FINLANDIA, ESTONIA)

Aduanas de Finlandia, 1 y 7 ene 2026: acero estructural de origen ruso sujeto a las sanciones sectoriales de la UE; sin investigación penal, ya que la tripulación no lo introdujo intencionadamente en Finlandia. Oficina Nacional de Investigación, 12 ene 2026: concluidas las diligencias finlandesas y estonias a bordo; buque liberado. B

Fiscalía de Estonia, 2 ene 2026: procedimiento penal por dos cables de telecomunicaciones; lugar de los daños en la zona económica de Estonia; equipo conjunto de investigación con Finlandia en preparación. B

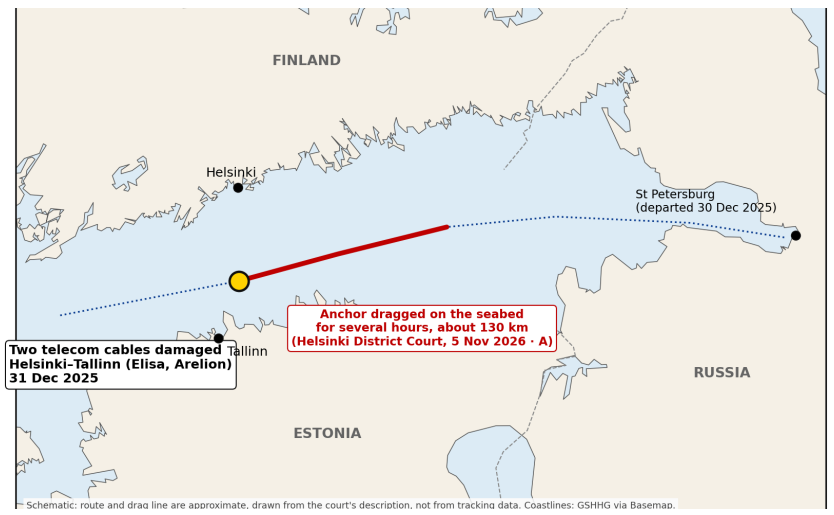
INVESTIGACIONES INDEPENDIENTES

Yle, 5 nov 2026: nombres y nacionalidades de los condenados; reacciones de la defensa y la fiscalía. ERR, 31 dic 2025: propietario/gestor ALBROS Shipping & Trading, Estambul; pabellón de San Vicente y las Granadinas. C

ERR, 8 sep 2026: los daños costaron «varios cientos de miles de euros»; el capitán calificó de «disparate» las afirmaciones de que la tripulación actuó por orden del Gobierno ruso. C

LAS CIFRAS — CADA FUENTE, TAL COMO SE PUBLICARON

Cifra	Qué cuenta	Fuente · fecha · nivel
130 km	arrastre del ancla por el lecho marino, 31 dic 2025	Tribunal de Distrito de Helsinki, 5 nov 2026 · A
9 + 1 · 2	cables y gasoducto atravesados · cables de telecomunicaciones dañados	Tribunal de Distrito de Helsinki, 5 nov 2026 · A
3 a 6 m · 2 a 10 m	penas: capitán · contramaestre (no firmes)	Tribunal de Distrito de Helsinki, 5 nov 2026 · A
14	tripulación detenida el 31 dic 2025; posteriormente cuatro sospechosos, dos acusados	ERR, 31 dic 2025; ERR, 6 jun 2026 · C



Mapa esquemático: la ruta desde San Petersburgo y los aproximadamente 130 km a lo largo de los cuales se arrastró el ancla, trazados a partir de la descripción del tribunal y no de datos de seguimiento. Costas: GSHHG.

Las conclusiones del tribunal proceden de su comunicado de prensa de 5 de noviembre de 2026 (en finés, traducción del Hub); el resumen de la resolución (PDF Ratkaisutiedote) no se ha consultado para este expediente. No se publicaron los importes de las indemnizaciones concedidas. «Varios cientos de miles de euros» es una cifra difundida por los medios durante el juicio.

Fuentes: A — Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa sobre la sentencia R 706/2026/11841, 5 nov 2026 (tuomioistuimet.fi); Tribunal de Apelación de Helsinki, Eagle S, 27 ago 2026 (según ERR y Kaleva). B — Aduanas de Finlandia, comunicados de prensa de 1 y 7 ene 2026; Oficina Nacional de Investigación, 12 ene 2026 (vía ERR, The Baltic Times); Fiscalía de Estonia, 2 ene 2026; Ministerio de Justicia y Asuntos Digitales de Estonia, 31 dic 2025 (vía ERR); OTAN, «NATO launches Baltic Sentry», 14 ene 2025; Fiscalía de Suecia sobre el Vezhen (vía The Maritime Executive, 14 oct 2025). C — Yle, 5 nov 2026; ERR, 31 dic 2025, 12 ene, 6 jun, 27 ago y 8 sep 2026; The Moscow Times, 16 jun 2026; The Maritime Executive, 7 ene y 9 sep 2026; The Insider, 15 jun 2026; Current Time, 5 ene 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 ago 2026; AFP vía Inquirer, 24 dic 2024; ERR, 12 ago 2024; BB.LV (BNS), 2 y 18 ene 2026. RU — D. Peskov, 20 nov 2024 (Reuters vía gCaptain; TASS); N. Pátrushev, feb 2026 (Al Jazeera). Todos consultados el 7 nov 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV 2026 · VERSIÓN EN LÍNEA Y REGISTRO DE CORRECCIONES EN EL UKRAINE EVIDENCE HUB

página en vivo · registro de correcciones

FITBURG RESPONSABILIDAD

DOS HOMBRES CONDENADOS; NINGÚN INSTIGADOR IDENTIFICADO

El tribunal se pronunció sobre la conducta de dos tripulantes. No se pronunció sobre quién echó el ancla ni sobre si alguien en tierra ordenó el acto. El propietario y el gestor del buque no fueron partes en la causa penal.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRO VERIFICADO
NOV 2026

Quién	Papel en el caso	Procedimientos	Sanciones · tribunales
Andréi Maksimenko Capitán · nacional ruso	Aprobó el rumbo del buque mientras el ancla iba arrastrándose; responsabilidad general del mando y la navegación	Tribunal de Distrito de Helsinki, 5 nov 2026: sabotaje agravado, 3 a 6 m; recurrirá (no firme)	—
Vusal Majidov Contramaestre · nacional azerbaiyano	Participó en la continuación de la travesía unas dos horas después del primer contacto; no se aseguró de que el ancla estuviera levada	Tribunal de Distrito de Helsinki, 5 nov 2026: sabotaje agravado, 2 a 10 m; estudia recurrir (no firme)	—
Otros dos oficiales	Sospechosos en la instrucción	No acusados	—
Fitburg Shipping Co Ltd / ALBROS Shipping & Trading Propietario y gestor (Estambul)	Propietario y gestor del buque; cambiaron el nombre del buque a Finex en marzo de 2026	No acusados; las reclamaciones de costes de las empresas empleadoras no se examinaron en la causa penal (se rechazaron sus reclamaciones de costas)	Buque no incluido en las listas de la UE a ene 2026 (según informaciones); pendiente de nueva verificación

CADENA DE RESPONSABILIDAD

El tribunal declaró a dos personas culpables de sabotaje deliberado. No se pronunció sobre quién, en su caso, les dio instrucciones, ni determinó quién echó el ancla. Esta sentencia no establece la responsabilidad del Estado ruso.

Hechos que vinculan la travesía con Rusia: comenzó en San Petersburgo el 30 de diciembre de 2025; el ancla se echó cuando el buque aún se encontraba en aguas territoriales rusas (conclusión del tribunal); el capitán es de nacionalidad rusa; la carga era acero estructural ruso sujeto a sanciones de la UE (Aduanas de Finlandia).

LOS ACTOS PROPIOS DEL ESTADO RUSO

Ningún acto del Estado ruso figura en las conclusiones del tribunal tal como se han publicado.

Rusia ofreció asistencia a la tripulación tras la detención, según declaró el ministro de Defensa de Finlandia, Antti Häkkänen, a Iltalehti (vía BNS, 2 ene 2026). Al 7 nov 2026 no se había encontrado ninguna declaración oficial rusa sobre la sentencia.

Columna de sanciones: un guion significa que no se ha verificado ninguna inclusión en listas. No se ha vuelto a verificar la situación del buque en las listas de la UE y el Reino Unido después de enero de 2026. Propiedad: Fitburg Shipping Co Ltd (propietario) y Albros Shipping and Trading Ltd (gestor), según datos de LSEG citados por Current Time, 5 ene 2026; ERR menciona a ALBROS como propietario.

Fuentes: A — Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa sobre la sentencia R 706/2026/11841, 5 nov 2026 (tuomioistuimet.fi); Tribunal de Apelación de Helsinki, Eagle S, 27 ago 2026 (según ERR y Kaleva). B — Aduanas de Finlandia, comunicados de prensa de 1 y 7 ene 2026; Oficina Nacional de Investigación, 12 ene 2026 (vía ERR, The Baltic Times); Fiscalía de Estonia, 2 ene 2026; Ministerio de Justicia y Asuntos Digitales de Estonia, 31 dic 2025 (vía ERR); OTAN, «NATO launches Baltic Sentry», 14 ene 2025; Fiscalía de Suecia sobre el Vezhen (vía The Maritime Executive, 14 oct 2025). C — Yle, 5 nov 2026; ERR, 31 dic 2025, 12 ene, 6 jun, 27 ago y 8 sep 2026; The Moscow Times, 16 jun 2026; The Maritime Executive, 7 ene y 9 sep 2026; The Insider, 15 jun 2026; Current Time, 5 ene 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 ago 2026; AFP vía Inquirer, 24 dic 2024; ERR, 12 ago 2024; BB.LV (BNS), 2 y 18 ene 2026. RU — D. Peskov, 20 nov 2024 (Reuters vía gCaptain; TASS); N. Pátrushev, feb 2026 (Al Jazeera). Todos consultados el 7 nov 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV 2026 · VERSIÓN EN LÍNEA Y REGISTRO DE CORRECCIONES EN EL UKRAINE EVIDENCE HUB

página en vivo · registro de correcciones

FITBURG

VERIFICACIÓN · LO QUE DICE RUSIA SOBRE EL LECHO MARINO DEL BÁLTICO

«ABSURDO CULPAR A RUSIA» — Y «PIRATAS OCCIDENTALES»

Al 7 de noviembre de 2026 no se había encontrado ninguna declaración oficial rusa sobre el caso Fitburg ni sobre su sentencia. Las declaraciones oficiales verificables más próximas se refieren a daños anteriores a cables del Báltico y al abordaje de buques en el mar. Aquí se contrastan con el registro.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRO VERIFICADO
NOV 2026

DMITRI PESKOV, PORTAVOZ DEL KREMLIN · RUEDA DE PRENSA · 20 NOV 2024

«Es bastante absurdo seguir culpando a Rusia de todo sin motivo alguno».

Reuters (vía gCaptain), 20 nov 2024; TASS, 20 nov 2024

NIKOLÁI PÁTRUSHEV, ASESOR DEL PRESIDENTE Y JEFE DEL CONSEJO MARÍTIMO · FEB 2026

«[Fuerzas] capaces de enfriar el ardor de los piratas occidentales».

Al Jazeera, 18 feb 2026 (traducción al inglés)

EXACTO EN CUANTO A LA ATRIBUCIÓN: NINGÚN TRIBUNAL HA ATRIBUIDO A RUSIA UN INCIDENTE EN EL BÁLTICO

Dicho sobre los daños a cables de noviembre de 2024 vinculados al buque chino Yi Peng 3, más de un año antes del caso Fitburg. Ningún tribunal ha atribuido a Rusia ningún incidente en el lecho marino del Báltico; la sentencia del Fitburg condena a dos tripulantes y no se pronuncia sobre quién, en su caso, les dio instrucciones (Tribunal de Distrito de Helsinki, 5 nov 2026).

Lo que concede la afirmación: Nada sobre el Fitburg. En la misma rueda de prensa aludió a las «actividades de sabotaje» de Ucrania en el contexto de Nord Stream.

NO ES PIRATERÍA EN DERECHO

Dicho sobre las incautaciones de petroleros sancionados, no sobre el Fitburg. El Fitburg fue abordado por la policía finlandesa y la Guardia de Fronteras por sospecha de delito, liberado al cabo de 12 días, y su tripulación juzgada por tres jueces (NBI; Tribunal de Distrito de Helsinki). La piratería en virtud de la Convención sobre el Derecho del Mar (art. 101) es un acto cometido con un propósito personal por un buque privado, no una actuación de un Estado para hacer cumplir la ley.

Lo que concede la afirmación: Que Rusia trata los abordajes realizados por Estados ribereños como actos hostiles, sea cual sea su fundamento jurídico.

HAY QUE RECONOCER

Ningún tribunal ni órgano internacional ha establecido la responsabilidad del Estado ruso por los daños del Fitburg ni por ningún otro incidente en el lecho marino del Báltico. En enero de 2026, el Servicio de Inteligencia de Seguridad de Finlandia declaró a Yle que hablar de la omnipotencia rusa «beneficia a Rusia» (según BB.LV).

En el juicio, el capitán calificó de «disparate» las afirmaciones de que la tripulación actuó por orden del Gobierno ruso (ERR, 8 sep 2026). La sentencia ni lo contradice ni lo confirma; guarda silencio sobre cualquier instigador.

Fuentes: A — Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa sobre la sentencia R 706/2026/11841, 5 nov 2026 (tuomioistuimet.fi); Tribunal de Apelación de Helsinki, Eagle S, 27 ago 2026 (según ERR y Kaleva). B — Aduanas de Finlandia, comunicados de prensa de 1 y 7 ene 2026; Oficina Nacional de Investigación, 12 ene 2026 (vía ERR, The Baltic Times); Fiscalía de Estonia, 2 ene 2026; Ministerio de Justicia y Asuntos Digitales de Estonia, 31 dic 2025 (vía ERR); OTAN, «NATO launches Baltic Sentry», 14 ene 2025; Fiscalía de Suecia sobre el Vezhen (vía The Maritime Executive, 14 oct 2025). C — Yle, 5 nov 2026; ERR, 31 dic 2025, 12 ene, 6 jun, 27 ago y 8 sep 2026; The Moscow Times, 16 jun 2026; The Maritime Executive, 7 ene y 9 sep 2026; The Insider, 15 jun 2026; Current Time, 5 ene 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 ago 2026; AFP vía Inquirer, 24 dic 2024; ERR, 12 ago 2024; BB.LV (BNS), 2 y 18 ene 2026. RU — D. Peskov, 20 nov 2024 (Reuters vía gCaptain; TASS); N. Pátrushev, feb 2026 (Al Jazeera). Todos consultados el 7 nov 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV 2026 · VERSIÓN EN LÍNEA Y REGISTRO DE CORRECCIONES EN EL UKRAINE EVIDENCE HUB

página en vivo · registro de correcciones

FITBURG EL DERECHO Y LO QUE PEDIMOS

UN CABLE MÁS ALLÁ DEL MAR TERRITORIAL SIGUE NECESITANDO UN TRIBUNAL

La sentencia del Fitburg es la primera condena en los casos del Báltico. Se basa en el derecho penal finlandés y en el lugar donde se sintieron las consecuencias. Que se mantenga o no en apelación determinará cómo protegen los Estados ribereños los cables en sus zonas económicas.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRO VERIFICADO
NOV 2026

ESTABLECIDO — POR ÓRGANOS CON MANDATO

Tribunal de Distrito de Helsinki, 5 nov 2026 (R 706/2026/11841, por unanimidad, no firme): el capitán y el contramaestre son culpables de sabotaje agravado; acto deliberado; jurisdicción finlandesa porque las consecuencias se produjeron en Finlandia; perturbación agravada de las telecomunicaciones desestimada por quedar comprendida.

Tribunal de Apelación de Helsinki, 27 ago 2026 (Eagle S): Finlandia tiene jurisdicción en virtud del principio de territorialidad; el hecho no es un incidente de navegación que la limite con arreglo a la Convención. Un nuevo recurso requiere la autorización del Tribunal Supremo.

PATRÓN — LO QUE MUESTRAN LOS HECHOS

Gasoducto y cables Balticconnector, oct 2023: ancla del Newnew Polar Bear, con pabellón de Hong Kong; China lo calificó de accidente causado por una tormenta (ago 2024). Yi Peng 3, nov 2024: dos cables; China rechazó una investigación de un fiscal sueco a bordo. Eagle S, dic 2024: Estlink 2 y cables de telecomunicaciones; jurisdicción finlandesa reconocida en apelación, revocando la decisión del Tribunal de Distrito (27 ago 2026).

Vezhen, ene 2025: cable Letonia–Suecia; la fiscalía sueca concluyó que se trató de un accidente causado por el mal tiempo, fallos técnicos y una mala práctica marinera. Fitburg, dic 2025: la primera condena. Ningún tribunal ha vinculado estos casos entre sí ni con un Estado.

POSICIÓN — LO QUE DICEN LOS GOBIERNOS Y LAS ALIANZAS

La OTAN puso en marcha Baltic Sentry el 14 ene 2025 con fragatas, aviones de patrulla y drones navales; el Secretario General advirtió que «los capitanes de los buques deben entender» que las amenazas contra la infraestructura «tendrán consecuencias». La declaración de la OTAN no señala a ningún Estado como responsable.

Los dirigentes estonios se mostraron cautos el 31 dic 2025: el Presidente expresó su esperanza de que «no se tratara de un acto deliberado». El fiscal acogió con satisfacción la sentencia, en particular que el tribunal aceptara la jurisdicción (Yle, 5 nov 2026).

LAS NORMAS APLICABLES

Código Penal de Finlandia, cap. 34: sabotaje agravado (törkeä tuhotyö); cap. 1: ámbito de aplicación de la ley finlandesa, incluidos los delitos cuyas consecuencias se producen en Finlandia — según la aplicación del Tribunal de Distrito (números de artículo pendientes de confirmar con la sentencia).

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), arts. 58, 79 y 113 (libertad de tender cables; obligación de tipificar como delito la ruptura o el deterioro, voluntarios o por negligencia culpable, de cables bajo la alta mar) y art. 97 (jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación), invocados por la defensa.

LO QUE NO SABEMOS

Quién echó el ancla y si alguien lo ordenó. La fiscalía no sostuvo que ninguno de los dos condenados ordenara o ejecutara el descenso del ancla.

El resultado de cualquier recurso; si se pedirá al Tribunal Supremo que se pronuncie sobre la jurisdicción en el caso del Eagle S.

Los importes concedidos por costes de reparación e investigación; la situación actual del buque (ahora Finex) y de su operador respecto de las sanciones.

QUÉ PEDIMOS

Cerrar el vacío de protección de los cables. Apoyar la labor de la OMI, la UIT y el International Cable Protection Committee, así como entre los Estados partes en la Convención sobre el Derecho del Mar, para que los daños intencionados a cables submarinos en zonas económicas y en alta mar puedan siempre investigarse y juzgarse.

Incluir en listas a los transportistas de mercancías sancionadas. Autoridades de sanciones de la UE, el Reino Unido y los países asociados: revisar la inclusión en listas de buques y operadores que transportan mercancías rusas sancionadas, incluidos el buque de este caso y su operador.

Patrullar, abordar e inspeccionar conjuntamente. Mantener patrullas del tipo Baltic Sentry y la cooperación de los Estados ribereños en materia de abordaje e inspección cuando se dañe infraestructura submarina, de conformidad con el derecho del mar.

Compartir las pruebas. Fiscales e investigadores: recurrir a equipos conjuntos de investigación y a la asistencia judicial mutua, como hicieron aquí Finlandia y Estonia, y compartir entre fronteras las pruebas del lecho marino y los datos AIS.

Fuentes: A — Tribunal de Distrito de Helsinki, comunicado de prensa sobre la sentencia R 706/2026/11841, 5 nov 2026 (tuomioistuimet.fi); Tribunal de Apelación de Helsinki, Eagle S, 27 ago 2026 (según ERR y Kaleva). B — Aduanas de Finlandia, comunicados de prensa de 1 y 7 ene 2026; Oficina Nacional de Investigación, 12 ene 2026 (vía ERR, The Baltic Times); Fiscalía de Estonia, 2 ene 2026; Ministerio de Justicia y Asuntos Digitales de Estonia, 31 dic 2025 (vía ERR); OTAN, «NATO launches Baltic Sentry», 14 ene 2025; Fiscalía de Suecia sobre el Vezhen (vía The Maritime Executive, 14 oct 2025). C — Yle, 5 nov 2026; ERR, 31 dic 2025, 12 ene, 6 jun, 27 ago y 8 sep 2026; The Moscow Times, 16 jun 2026; The Maritime Executive, 7 ene y 9 sep 2026; The Insider, 15 jun 2026; Current Time, 5 ene 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 ago 2026; AFP vía Inquirer, 24 dic 2024; ERR, 12 ago 2024; BB.LV (BNS), 2 y 18 ene 2026. RU — D. Peskov, 20 nov 2024 (Reuters vía gCaptain; TASS); N. Pátrushev, feb 2026 (Al Jazeera). Todos consultados el 7 nov 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV 2026 · VERSIÓN EN LÍNEA Y REGISTRO DE CORRECCIONES EN EL UKRAINE EVIDENCE HUB

página en vivo · registro de correcciones