FITBURG, 31 DÉCEMBRE 2025 : UNE ANCRE TRAÎNÉE À TRAVERS LE GOLFE DE FINLANDE

Le 30 décembre 2025, le cargo polyvalent Fitburg, battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines, a quitté Saint-Pétersbourg pour Haïfa avec dans ses cales de l'acier de construction russe. Tôt le 31 décembre, deux câbles de télécommunication entre la Finlande et l'Estonie ont été endommagés. La police finlandaise et les garde-frontières ont arraisonné le navire le matin même. Le 5 novembre 2026, le tribunal de district d'Helsinki a reconnu le capitaine russe et le maître d'équipage azerbaïdjanais coupables de sabotage aggravé commis délibérément : l'ancre avait été traînée sur le fond marin sur environ 130 km. Le jugement n'est pas définitif. Le tribunal n'a pas établi qui, le cas échéant, a donné des instructions aux deux hommes.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRE VÉRIFIÉ
NOV. 2026

130 km

distance sur laquelle l'ancre et la chaîne ont été traînées sur le fond marin, pendant plusieurs heures, le 31 déc. 2025 [A]

Tribunal de district d'Helsinki, jugement R 706/2026/11841, communiqué de presse, 5 nov. 2026

9 + 1

câbles de télécommunication et d'électricité et un gazoduc franchis par la chaîne ; deux câbles de télécommunication endommagés [A]

Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse, 5 nov. 2026

3 a 6 m

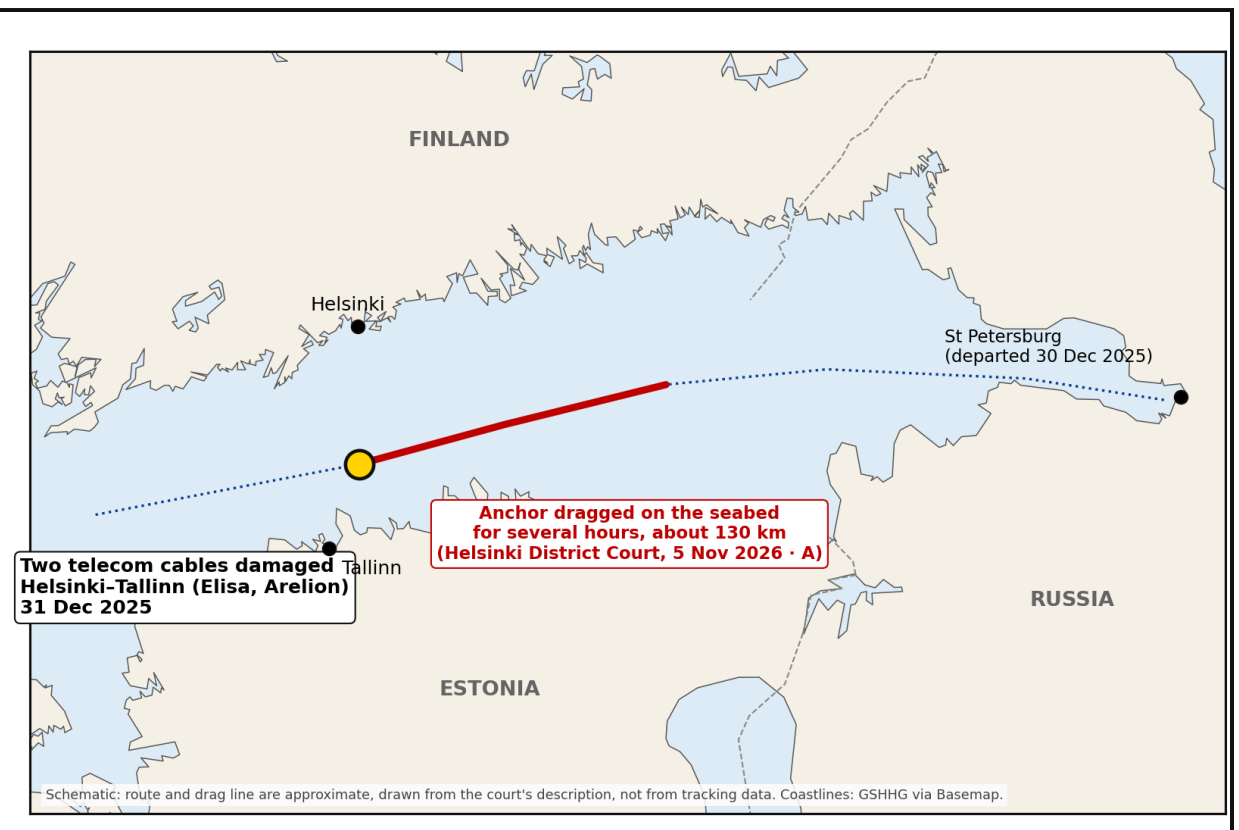
peine d'emprisonnement ferme pour le capitaine ; 2 ans et 10 mois pour le maître d'équipage ; tous deux placés en détention ; non définitif [A]

Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse, 5 nov. 2026

~2 h

le voyage s'est poursuivi ancre affalée après le premier contact des autorités finlandaises avec le navire [A]

Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse, 5 nov. 2026



L'ESSENTIEL

Un tribunal a conclu au caractère délibéré. Trois juges professionnels ont statué à l'unanimité que le capitaine et le maître d'équipage avaient commis un sabotage aggravé. Le verrou de l'ancre fonctionnait. Le tribunal a conclu que l'acte visait à causer le plus grand préjudice possible à la société et que seul le hasard avait limité les dommages.

La Finlande est compétente. Les dommages se sont produits dans la zone économique exclusive de l'Estonie, en dehors de la mer territoriale finlandaise. Le tribunal a jugé que les juridictions finlandaises pouvaient connaître de l'affaire, l'infraction étant intentionnelle et ses conséquences s'étant fait sentir en Finlande. Dans l'affaire antérieure de l'Eagle S, le tribunal de district s'était déclaré incompétent ; la Cour d'appel a infirmé cette décision le 27 août 2026.

La question de l'État reste ouverte. Le navire est parti de Saint-Pétersbourg sous le commandement d'un capitaine russe, avec à son bord de l'acier russe frappé de sanctions de l'UE, et le tribunal a conclu que l'ancre avait été affalée avant qu'il ne quitte les eaux territoriales russes. Le jugement n'attribue pas l'acte à l'État russe. Les deux hommes peuvent faire appel ; le capitaine annonce qu'il le fera.

QUALIFICATION JURIDIQUE EN TROIS NIVEAUX

SABOTAGE AGGRAVÉ COMMIS DÉLIBÉRÉMENT PAR LE CAPITAINE ET LE MAÎTRE D'ÉQUIPAGE ; COMPÉTENCE FINLANDAISE — TRIBUNAL DE DISTRICT D'HELSINKI, 5 NOV. 2026, NON DÉFINITIF — ÉTABLI

DOMMAGES CAUSÉS AUX FONDS MARINS DE LA BALTIQUE PAR DES ANCRES TRAÎNÉES, 2023-2025 : CINQ AFFAIRES, L'UNE JUGÉE ACCIDENTELLE, UNE CONDAMNATION — TENDANCE, AUCUN AUTEUR COMMUN ÉTABLI

MENACES HYBRIDES CONTRE LES INFRASTRUCTURES SOUS-MARINES ; BALTIC SENTRY DE L'OTAN — DÉCLARATIONS DE RESPONSABLES FINLANDAIS, ESTONIENS ET DE L'OTAN — POSITION

Établi. Tribunal de district d'Helsinki, 5 nov. 2026 (R 706/2026/11841, à l'unanimité, non définitif) : le capitaine et le maître d'équipage sont coupables de sabotage aggravé (Code pénal finlandais, törkeä tuhotyö). L'ancre a été traînée sur environ 130 km ; neuf câbles et un gazoduc ont été franchis et deux câbles de télécommunication endommagés ; l'acte était délibéré et visait à causer un préjudice maximal à la société. Les juridictions finlandaises sont compétentes, les conséquences s'étant fait sentir en Finlande. Le chef d'atteinte aggravée aux télécommunications a été écarté comme absorbé par le sabotage. **Tendance.** Depuis octobre 2023, des ancres de navires ont endommagé des câbles ou des gazoducs en Baltique au moins cinq fois. Le parquet suédois a conclu à un accident dans l'un de ces cas (Vezhen, janvier 2025) ; le Fitburg est le premier à aboutir à une condamnation. Aucun tribunal n'a établi de lien entre ces affaires, ni avec un État. **Position.** L'OTAN a lancé Baltic Sentry en janvier 2025 pour protéger les infrastructures sous-marines. Le tribunal ne s'est pas prononcé sur la question de savoir qui, le cas échéant, a donné des instructions aux deux hommes ; la responsabilité de l'État russe n'a pas été établie.

CE QUE NOUS DEMANDONS

Combler les lacunes qui permettent de sectionner un câble au-delà de la mer territoriale sans juridiction clairement compétente : soutenir les travaux de l'OMI, de l'UIT et de l'International Cable Protection Committee sur la protection des câbles sous-marins. Recourir aux inscriptions sur les listes de sanctions contre les navires et les exploitants qui transportent des marchandises russes sanctionnées. Soutenir la coopération en matière de patrouille, d'arraisonnement et d'inspection en Baltique. Partager les preuves par-delà les frontières, comme l'ont fait la Finlande et l'Estonie dans cette affaire.

Sources : A — Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse sur le jugement R 706/2026/11841, 5 nov. 2026 (tuomioistuimet.fi) ; Cour d'appel d'Helsinki, Eagle S, 27 août 2026 (selon ERR et Kaleva). B — Douanes finlandaises, communiqués de presse des 1er et 7 janv. 2026 ; Bureau national d'enquête, 12 janv. 2026 (via ERR, The Baltic Times) ; Parquet estonien, 2 janv. 2026 ; ministère estonien de la Justice et des Affaires numériques, 31 déc. 2025 (via ERR) ; OTAN, « NATO launches Baltic Sentry », 14 janv. 2025 ; Autorité suédoise des poursuites sur le Vezhen (via The Maritime Executive, 14 oct. 2025). C — Yle, 5 nov. 2026 ; ERR, 31 déc. 2025, 12 janv., 6 juin, 27 août et 8 sept. 2026 ; The Moscow Times, 16 juin 2026 ; The Maritime Executive, 7 janv. et 9 sept. 2026 ; The Insider, 15 juin 2026 ; Current Time, 5 janv. 2026 ; MTV Uutiset, 2026 ; Kaleva, 27 août 2026 ; AFP via Inquirer, 24 déc. 2024 ; ERR, 12 août 2024 ; BB.LV (BNS), 2 et 18 janv. 2026. RU — D. Peskov, 20 nov. 2024 (Reuters via gCaptain ; TASS) ; N. Patrouchev, févr. 2026 (Al Jazeera). Tous consultés le 7 nov. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV. 2026 · VERSION EN LIGNE ET REGISTRE DES CORRECTIONS SUR LE UKRAINE EVIDENCE HUB

page en ligne · journal des corrections

FITBURG LE DÉROULEMENT DES FAITS

UNE ANCRE, ENVIRON 130 KM, DIX LIGNES SOUS-MARINES

Entre Helsinki et Tallinn, le golfe de Finlande est traversé par des câbles de télécommunication et d'électricité et par un gazoduc. La chaîne d'ancre du Fitburg est passée sur dix d'entre eux en une nuit. Les constatations du tribunal sont résumées d'après son communiqué de presse en finnois.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRE VÉRIFIÉ
NOV. 2026

30 déc. 2025	Le Fitburg quitte Saint-Pétersbourg pour Haïfa. Son ancre est relevée au départ, puis affalée de nouveau à un moment donné avant que le navire ne quitte les eaux territoriales russes. A — Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse, 5 nov. 2026 ; itinéraire : The Insider, 15 juin 2026
31 déc. 2025, vers 05:00	Elisa signale une panne sur son câble de télécommunication Helsinki–Tallinn ; un câble d'Arelion entre la Finlande et l'Estonie est également touché. Estonie : les dommages ont été détectés vers 05:00, alors qu'un navire passait de la zone économique estonienne à la zone économique finlandaise. B — Ministère estonien de la Justice et des Affaires numériques (via ERR, 31 déc. 2025)
31 déc. 2025, matin	Les autorités finlandaises voient le navire avancer avec sa chaîne d'ancre dans la mer et prennent contact avec lui. Le voyage se poursuit pendant environ deux heures après le premier contact ; le maître d'équipage y prend part. A — Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse, 5 nov. 2026
31 déc. 2025, vers 11:00	La police et les garde-frontières montent à bord du navire par hélicoptère dans la zone économique finlandaise et le conduisent à Kantvik. Les 14 membres d'équipage — ressortissants de la Russie, de la Géorgie, du Kazakhstan et de l'Azerbaïdjan — sont placés en détention. B — ERR, 31 déc. 2025 ; ERR, 12 janv. 2026
31 déc. 2025	Le Bureau du Procureur général d'Estonie ouvre une procédure pénale : le lieu des dommages se trouve dans la zone économique de l'Estonie, à environ 60 km des côtes. L'Estonie prépare une équipe commune d'enquête avec la Finlande. B — Parquet estonien, 2 janv. 2026
1er janv. 2026	Douanes finlandaises : la cargaison est de l'acier de construction, d'origine russe à titre préliminaire, qui relève des sanctions sectorielles de l'UE ; les marchandises sont retenues. B — Douanes finlandaises, communiqué de presse, 1er janv. 2026
7 janv. 2026	Les douanes clôturent leur enquête : l'acier est sanctionné, mais l'équipage ne l'a pas introduit intentionnellement en Finlande, le navire y étant entré à la demande des autorités. Les marchandises sont libérées dès lors qu'elles quittent la Finlande. B — Douanes finlandaises, communiqué de presse, 7 janv. 2026
12 janv. 2026	La police lève la saisie et les garde-frontières escortent le navire hors des eaux finlandaises. Un membre d'équipage reste en détention ; plusieurs font l'objet d'interdictions de voyager. B — Bureau national d'enquête (via ERR et The Baltic Times, 12 janv. 2026)
5 juin 2026	Le Bureau national d'enquête, en collaboration avec la Police criminelle centrale d'Estonie, clôt l'enquête préliminaire avec quatre suspects. C — ERR, 6 juin 2026 ; The Insider, 15 juin 2026
15 juin 2026	Le capitaine et le maître d'équipage sont mis en accusation pour sabotage aggravé et atteinte aggravée aux télécommunications. Tous deux contestent les faits. Les deux autres suspects ne sont pas poursuivis. C — The Moscow Times, 16 juin 2026 ; MTV Uutiset ; The Maritime Executive, 9 sept. 2026
27 août 2026	Dans l'affaire distincte de l'Eagle S, la Cour d'appel d'Helsinki juge que la Finlande est compétente pour les dommages causés aux câbles dans sa zone économique et renvoie l'affaire devant le tribunal de district. C — ERR, 27 août 2026 ; Kaleva, 27 août 2026
8 sept. – 8 oct. 2026	Procès devant le tribunal de district d'Helsinki sur huit jours d'audience. Le parquet requiert des peines fermes d'au moins deux ans et demi ; la défense conteste la compétence et affirme que l'équipement d'ancrage était pris par la glace. A — Tribunal de district d'Helsinki, 5 nov. 2026 ; ERR, 8 sept. 2026 ; The Maritime Executive, 9 sept. 2026
5 nov. 2026	Jugement : les deux hommes sont reconnus coupables de sabotage aggravé ; 3 ans et 6 mois et 2 ans et 10 mois, placement immédiat en détention ; solidairement responsables des frais de réparation et d'enquête. L'avocat du capitaine annonce qu'il fera appel ; le maître d'équipage l'envisage. A — Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse, 5 nov. 2026 ; Yle, 5 nov. 2026

CE QUE MONTRENT LES FAITS

Le tribunal a conclu que le mécanisme de verrouillage de l'ancre fonctionnait. L'ancre a été relevée lorsque le navire a quitté Saint-Pétersbourg, affalée à un moment donné avant qu'il ne quitte les eaux territoriales russes, et n'a été relevée de nouveau que le matin du 31 décembre, après que les autorités finlandaises eurent constaté le raclage et alerté le navire. Des éléments ont été présentés montrant que les traces de raclage remontaient jusqu'à la limite de la mer territoriale russe.

La chaîne a franchi neuf câbles de télécommunication et d'électricité et un gazoduc ; deux câbles de télécommunication ont été endommagés et les autres mis en danger. Le tribunal a conclu que l'acte visait à causer le plus grand préjudice possible à la société et que le caractère limité des dommages relevait du hasard. Le parquet estonien situe le lieu des dommages dans la zone économique de l'Estonie, à environ 60 km des côtes.

QUI A ÉTÉ CONDAMNÉ

Le capitaine, Andreï Maksimenko, ressortissant russe, a approuvé le cap du navire pendant que l'ancre raclait le fond ; le tribunal l'a jugé plus coupable, car il exerçait le commandement général. Le maître d'équipage, Vusal Majidov, ressortissant azerbaïdjanais, a contribué à maintenir le navire en mouvement pendant environ deux heures après le premier contact et ne s'est pas assuré que l'ancre était relevée. Le parquet n'a pas soutenu que l'un ou l'autre ait ordonné ou effectué l'affalage.

Tous deux ont été condamnés à des peines d'emprisonnement ferme et placés en détention. Le jugement n'est pas définitif et les deux hommes sont présumés innocents jusqu'à ce qu'il le devienne. Le capitaine fera appel, selon son avocat ; le maître d'équipage l'envisage. Le parquet peut faire appel du chef écarté.

Sources : A — Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse sur le jugement R 706/2026/11841, 5 nov. 2026 (tuomioistuimet.fi) ; Cour d'appel d'Helsinki, Eagle S, 27 août 2026 (selon ERR et Kaleva). B — Douanes finlandaises, communiqués de presse des 1er et 7 janv. 2026 ; Bureau national d'enquête, 12 janv. 2026 (via ERR, The Baltic Times) ; Parquet estonien, 2 janv. 2026 ; ministère estonien de la Justice et des Affaires numériques, 31 déc. 2025 (via ERR) ; OTAN, « NATO launches Baltic Sentry », 14 janv. 2025 ; Autorité suédoise des poursuites sur le Vezhen (via The Maritime Executive, 14 oct. 2025). C — Yle, 5 nov. 2026 ; ERR, 31 déc. 2025, 12 janv., 6 juin, 27 août et 8 sept. 2026 ; The Moscow Times, 16 juin 2026 ; The Maritime Executive, 7 janv. et 9 sept. 2026 ; The Insider, 15 juin 2026 ; Current Time, 5 janv. 2026 ; MTV Uutiset, 2026 ; Kaleva, 27 août 2026 ; AFP via Inquirer, 24 déc. 2024 ; ERR, 12 août 2024 ; BB.LV (BNS), 2 et 18 janv. 2026. RU — D. Peskov, 20 nov. 2024 (Reuters via gCaptain ; TASS) ; N. Patrouchev, févr. 2026 (Al Jazeera). Tous consultés le 7 nov. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV. 2026 · VERSION EN LIGNE ET REGISTRE DES CORRECTIONS SUR LE UKRAINE EVIDENCE HUB

page en ligne · journal des corrections

FITBURG LES PREUVES, PAR NIVEAU

UNE CONDAMNATION EN PREMIÈRE INSTANCE, DEUX ENQUÊTES NATIONALES, UNE CONSTATATION DOUANIÈRE

Le cœur du dossier est un jugement rendu à l'issue d'un procès de huit jours. Les polices finlandaise et estonienne ont enquêté conjointement. Le texte intégral du jugement n'est communiqué que sur demande auprès du greffe du tribunal ; le présent dossier s'appuie sur le communiqué de presse du tribunal.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRE VÉRIFIÉ
NOV. 2026

ÉTABLI PAR DES ORGANES DOTÉS D'UN MANDAT

Tribunal de district d'Helsinki, jugement du 5 nov. 2026 (R 706/2026/11841), à l'unanimité : sabotage aggravé commis par le capitaine et le maître d'équipage ; ancre traînée sur environ 130 km ; neuf câbles et un gazoduc franchis, deux câbles de télécommunication endommagés ; acte délibéré ; compétence finlandaise ; responsabilité solidaire pour les frais de réparation et d'enquête. Non définitif. A

Cour d'appel d'Helsinki, 27 août 2026 (Eagle S, selon ERR et Kaleva) : la Finlande est compétente en vertu du principe de territorialité ; l'événement n'est pas un incident de navigation qui la limiterait au titre de la Convention sur le droit de la mer. A

ENQUÊTES NATIONALES (FINLANDE, ESTONIE)

Douanes finlandaises, 1er et 7 janv. 2026 : acier de construction d'origine russe soumis aux sanctions sectorielles de l'UE ; pas d'enquête pénale, l'équipage ne l'ayant pas introduit intentionnellement en Finlande. Bureau national d'enquête, 12 janv. 2026 : travaux finlandais et estoniens à bord achevés ; navire libéré. B

Parquet estonien, 2 janv. 2026 : procédure pénale concernant deux câbles de télécommunication ; lieu des dommages dans la zone économique de l'Estonie ; équipe commune d'enquête avec la Finlande en préparation. B

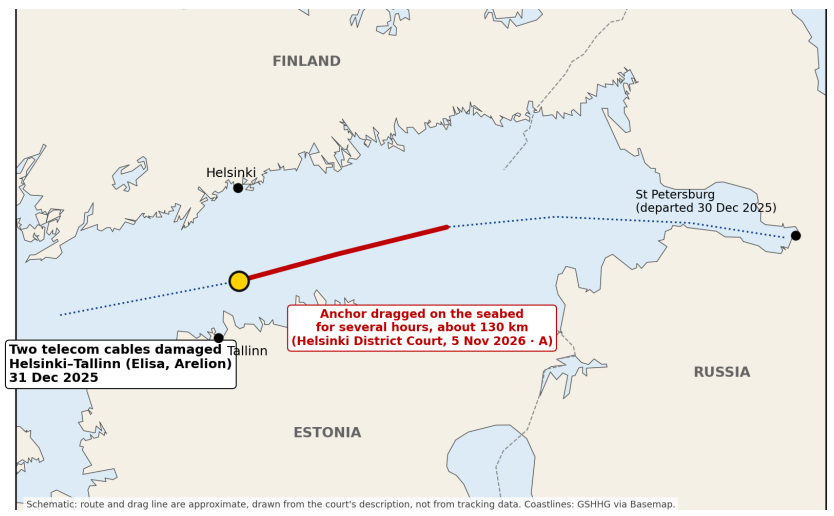
ENQUÊTES INDÉPENDANTES

Yle, 5 nov. 2026 : noms et nationalités des condamnés ; réactions de la défense et du parquet. ERR, 31 déc. 2025 : propriétaire/gestionnaire ALBROS Shipping & Trading, Istanbul ; pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines. C

ERR, 8 sept. 2026 : les dommages ont coûté « plusieurs centaines de milliers d'euros » ; le capitaine a qualifié d'« absurdités » les affirmations selon lesquelles l'équipage aurait agi sur ordre du gouvernement russe. C

LES CHIFFRES — TOUTES LES SOURCES, TELS QUE PUBLIÉS

Chiffre	Ce qui est compté	Source · date · niveau
130 km	raclage de l'ancre sur le fond marin, 31 déc. 2025	Tribunal de district d'Helsinki, 5 nov. 2026 · A
9 + 1 · 2	câbles et gazoduc franchis · câbles de télécommunication endommagés	Tribunal de district d'Helsinki, 5 nov. 2026 · A
3 a 6 m · 2 a 10 m	peines : capitaine · maître d'équipage (non définitives)	Tribunal de district d'Helsinki, 5 nov. 2026 · A
14	équipage retenu le 31 déc. 2025 ; quatre suspects par la suite, deux mis en accusation	ERR, 31 déc. 2025 ; ERR, 6 juin 2026 · C



Carte schématique : l'itinéraire depuis Saint-Pétersbourg et les quelque 130 km sur lesquels l'ancre a été traînée, établis d'après la description du tribunal et non d'après des données de suivi. Côtes : GSHHG.

Les constatations du tribunal sont tirées de son communiqué de presse du 5 novembre 2026 (en finnois, traduction du Hub) ; le résumé de la décision (PDF Ratkaisutiedote) n'a pas été consulté pour ce dossier. Les montants des dommages-intérêts accordés n'ont pas été publiés. « Plusieurs centaines de milliers d'euros » est un chiffre rapporté par les médias lors du procès.

Sources : A — Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse sur le jugement R 706/2026/11841, 5 nov. 2026 (tuomioistuimet.fi) ; Cour d'appel d'Helsinki, Eagle S, 27 août 2026 (selon ERR et Kaleva). B — Douanes finlandaises, communiqués de presse des 1er et 7 janv. 2026 ; Bureau national d'enquête, 12 janv. 2026 (via ERR, The Baltic Times) ; Parquet estonien, 2 janv. 2026 ; ministère estonien de la Justice et des Affaires numériques, 31 déc. 2025 (via ERR) ; OTAN, « NATO launches Baltic Sentry », 14 janv. 2025 ; Autorité suédoise des poursuites sur le Vezhen (via The Maritime Executive, 14 oct. 2025). C — Yle, 5 nov. 2026 ; ERR, 31 déc. 2025, 12 janv., 6 juin, 27 août et 8 sept. 2026 ; The Moscow Times, 16 juin 2026 ; The Maritime Executive, 7 janv. et 9 sept. 2026 ; The Insider, 15 juin 2026 ; Current Time, 5 janv. 2026 ; MTV Uutiset, 2026 ; Kaleva, 27 août 2026 ; AFP via Inquirer, 24 déc. 2024 ; ERR, 12 août 2024 ; BB.LV (BNS), 2 et 18 janv. 2026. RU — D. Peskov, 20 nov. 2024 (Reuters via gCaptain ; TASS) ; N. Patrouchev, févr. 2026 (Al Jazeera). Tous consultés le 7 nov. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV. 2026 · VERSION EN LIGNE ET REGISTRE DES CORRECTIONS SUR LE UKRAINE EVIDENCE HUB

page en ligne · journal des corrections

FITBURG RESPONSABILITÉ

DEUX HOMMES CONDAMNÉS ; AUCUN COMMANDITAIRE NOMMÉ

Le tribunal s'est prononcé sur le comportement de deux membres d'équipage. Il ne s'est prononcé ni sur la question de savoir qui a affalé l'ancre, ni sur celle de savoir si quelqu'un à terre a ordonné l'acte. Le propriétaire et le gestionnaire du navire n'étaient pas parties à l'affaire pénale.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRE VÉRIFIÉ
NOV. 2026

Destinataires	Rôle dans l'affaire	Procédures	Sanctions · tribunaux
Andreï Maksimenko Capitaine · ressortissant russe	A approuvé le cap du navire pendant que l'ancre raclait le fond ; responsabilité générale du commandement et de la navigation	Tribunal de district d'Helsinki, 5 nov. 2026 : sabotage aggravé, 3 a 6 m ; fera appel (non définitif)	—
Vusal Majidov Maître d'équipage · ressortissant azerbaïdjanais	A pris part à la poursuite du voyage pendant environ deux heures après le premier contact ; ne s'est pas assuré que l'ancre était relevée	Tribunal de district d'Helsinki, 5 nov. 2026 : sabotage aggravé, 2 a 10 m ; envisage de faire appel (non définitif)	—
Deux autres officiers	Suspects lors de l'enquête préliminaire	Non poursuivis	—
Fitburg Shipping Co Ltd / ALBROS Shipping & Trading Propriétaire et gestionnaire (Istanbul)	Propriétaire et gestionnaire du navire ; ont rebaptisé le navire Finex en mars 2026	Non poursuivis ; les demandes de frais des sociétés employeuses n'ont pas été examinées dans l'affaire pénale (leurs demandes de frais de justice ont été rejetées)	Navire ne figurant pas sur les listes de l'UE en janv. 2026 (selon les informations disponibles) ; à revérifier

CHAÎNE DE RESPONSABILITÉ

Le tribunal a reconnu deux personnes coupables de sabotage délibéré. Il ne s'est pas prononcé sur la question de savoir qui, le cas échéant, leur a donné des instructions, et n'a pas établi qui a affalé l'ancre. Ce jugement n'établit pas la responsabilité de l'État russe.

Faits qui rattachent le voyage à la Russie : il a commencé à Saint-Pétersbourg le 30 décembre 2025 ; l'ancre a été affalée alors que le navire se trouvait encore dans les eaux territoriales russes (constatation du tribunal) ; le capitaine est un ressortissant russe ; la cargaison était de l'acier de construction russe soumis aux sanctions de l'UE (Douanes finlandaises).

LES ACTES PROPRES DE L'ÉTAT RUSSE

Aucun acte de l'État russe ne figure dans les constatations du tribunal telles que publiées.

La Russie a proposé son assistance à l'équipage après la mise en détention, a déclaré le ministre finlandais de la défense Antti Häkkänen à Iltalehti (via BNS, 2 janv. 2026). Aucune déclaration officielle russe sur le jugement n'avait été trouvée au 7 nov. 2026.

Colonne « Sanctions » : un tiret signifie qu'aucune inscription n'a été vérifiée. Le statut d'inscription du navire sur les listes de l'UE et du Royaume-Uni après janvier 2026 n'a pas été revérifié. Propriété : Fitburg Shipping Co Ltd (propriétaire) et Albros Shipping and Trading Ltd (gestionnaire), selon les données LSEG citées par Current Time, 5 janv. 2026 ; ERR désigne ALBROS comme propriétaire.

Sources : A — Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse sur le jugement R 706/2026/11841, 5 nov. 2026 (tuomioistuimet.fi) ; Cour d'appel d'Helsinki, Eagle S, 27 août 2026 (selon ERR et Kaleva). B — Douanes finlandaises, communiqués de presse des 1er et 7 janv. 2026 ; Bureau national d'enquête, 12 janv. 2026 (via ERR, The Baltic Times) ; Parquet estonien, 2 janv. 2026 ; ministère estonien de la Justice et des Affaires numériques, 31 déc. 2025 (via ERR) ; OTAN, « NATO launches Baltic Sentry », 14 janv. 2025 ; Autorité suédoise des poursuites sur le Vezhen (via The Maritime Executive, 14 oct. 2025). C — Yle, 5 nov. 2026 ; ERR, 31 déc. 2025, 12 janv., 6 juin, 27 août et 8 sept. 2026 ; The Moscow Times, 16 juin 2026 ; The Maritime Executive, 7 janv. et 9 sept. 2026 ; The Insider, 15 juin 2026 ; Current Time, 5 janv. 2026 ; MTV Uutiset, 2026 ; Kaleva, 27 août 2026 ; AFP via Inquirer, 24 déc. 2024 ; ERR, 12 août 2024 ; BB.LV (BNS), 2 et 18 janv. 2026. RU — D. Peskov, 20 nov. 2024 (Reuters via gCaptain ; TASS) ; N. Patrouchev, févr. 2026 (Al Jazeera). Tous consultés le 7 nov. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV. 2026 · VERSION EN LIGNE ET REGISTRE DES CORRECTIONS SUR LE UKRAINE EVIDENCE HUB
page en ligne · journal des corrections

FITBURG

VÉRIFICATION · CE QUE DIT LA RUSSIE SUR LES FONDS MARINS DE LA BALTIQUE

« ABSURDE D'ACCUSER LA RUSSIE » — ET « PIRATES OCCIDENTAUX »

Aucune déclaration officielle russe sur l'affaire Fitburg ou sur son jugement n'avait été trouvée au 7 novembre 2026. Les déclarations officielles vérifiables les plus proches concernent des dommages antérieurs causés à des câbles en Baltique et l'arraisonnement de navires en mer. Elles sont confrontées ici au dossier.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRE VÉRIFIÉ
NOV. 2026

DMITRI PESKOV, PORTE-PAROLE DU KREMLIN · POINT DE PRESSE · 20 NOV. 2024

« Il est tout à fait absurde de continuer à accuser la Russie de tout sans aucune raison. »

Reuters (via gCaptain), 20 nov. 2024 ; TASS, 20 nov. 2024

NIKOLAÏ PATROUCHEV, CONSEILLER DU PRÉSIDENT ET CHEF DU COLLÈGE MARITIME · FÉVR. 2026

« [Des forces] capables de refroidir l'ardeur des pirates occidentaux. »

Al Jazeera, 18 févr. 2026 (traduction anglaise)

EXACT SUR L'ATTRIBUTION : AUCUN TRIBUNAL N'A ATTRIBUÉ UN INCIDENT EN BALTIQUE À LA RUSSIE

Propos tenus à propos des dommages causés aux câbles en novembre 2024, liés au navire chinois Yi Peng 3, plus d'un an avant l'affaire Fitburg. Aucun tribunal n'a attribué à la Russie un quelconque incident sur les fonds marins de la Baltique ; le jugement Fitburg condamne deux membres d'équipage et ne se prononce pas sur la question de savoir qui, le cas échéant, leur a donné des instructions (tribunal de district d'Helsinki, 5 nov. 2026).

Ce que l'affirmation concède : Rien sur le Fitburg. Lors du même point de presse, il a évoqué les « activités de sabotage » de l'Ukraine dans le contexte de Nord Stream.

PAS DE LA PIRATERIE EN DROIT

Propos tenus à propos de saisies de pétroliers sanctionnés, et non du Fitburg. Le Fitburg a été arraisonné par la police finlandaise et les garde-frontières sur soupçon d'infraction, libéré au bout de 12 jours, et son équipage jugé par trois juges (NBI ; tribunal de district d'Helsinki). La piraterie au sens de la Convention sur le droit de la mer (art. 101) est un acte commis à des fins privées par un navire privé — et non une mesure d'application de la loi prise par un État.

Ce que l'affirmation concède : Que la Russie considère les arraisonnements par les États côtiers comme des actes hostiles, quel que soit leur fondement juridique.

POUR ÊTRE JUSTE

La responsabilité de l'État russe dans les dommages causés par le Fitburg, ou dans tout autre incident sur les fonds marins de la Baltique, n'a été établie par aucun tribunal ni aucun organe international. En janvier 2026, le Service finlandais de renseignement de sécurité a déclaré à Yle que les discours sur l'omnipotence russe « profitent à la Russie » (selon BB.LV).

Au procès, le capitaine a qualifié d'« absurdités » les affirmations selon lesquelles l'équipage aurait agi sur ordre du gouvernement russe (ERR, 8 sept. 2026). Le jugement ne contredit ni ne confirme ce point ; il est muet sur tout commanditaire.

Sources : A — Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse sur le jugement R 706/2026/11841, 5 nov. 2026 (tuomioistuimet.fi) ; Cour d'appel d'Helsinki, Eagle S, 27 août 2026 (selon ERR et Kaleva). B — Douanes finlandaises, communiqués de presse des 1er et 7 janv. 2026 ; Bureau national d'enquête, 12 janv. 2026 (via ERR, The Baltic Times) ; Parquet estonien, 2 janv. 2026 ; ministère estonien de la Justice et des Affaires numériques, 31 déc. 2025 (via ERR) ; OTAN, « NATO launches Baltic Sentry », 14 janv. 2025 ; Autorité suédoise des poursuites sur le Vezhen (via The Maritime Executive, 14 oct. 2025). C — Yle, 5 nov. 2026 ; ERR, 31 déc. 2025, 12 janv., 6 juin, 27 août et 8 sept. 2026 ; The Moscow Times, 16 juin 2026 ; The Maritime Executive, 7 janv. et 9 sept. 2026 ; The Insider, 15 juin 2026 ; Current Time, 5 janv. 2026 ; MTV Uutiset, 2026 ; Kaleva, 27 août 2026 ; AFP via Inquirer, 24 déc. 2024 ; ERR, 12 août 2024 ; BB.LV (BNS), 2 et 18 janv. 2026. RU — D. Peskov, 20 nov. 2024 (Reuters via gCaptain ; TASS) ; N. Patrouchev, févr. 2026 (Al Jazeera). Tous consultés le 7 nov. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV. 2026 · VERSION EN LIGNE ET REGISTRE DES CORRECTIONS SUR LE UKRAINE EVIDENCE HUB

page en ligne · journal des corrections

FITBURG LE DROIT ET CE QUE NOUS DEMANDONS

UN CÂBLE AU-DELÀ DE LA MER TERRITORIALE A TOUJOURS BESOIN D'UN TRIBUNAL

Le jugement Fitburg est la première condamnation dans les affaires de la Baltique. Il repose sur le droit pénal finlandais et sur le lieu où les conséquences se sont fait sentir. Son maintien ou non en appel déterminera la manière dont les États côtiers protègent les câbles dans leurs zones économiques.

UKRAINE EVIDENCE HUB
REGISTRE VÉRIFIÉ
NOV. 2026

ÉTABLI — PAR DES ORGANES MANDATÉS

Tribunal de district d'Helsinki, 5 nov. 2026 (R 706/2026/11841, à l'unanimité, non définitif) : le capitaine et le maître d'équipage sont coupables de sabotage aggravé ; acte délibéré ; compétence finlandaise, les conséquences s'étant produites en Finlande ; atteinte aggravée aux télécommunications écartée comme absorbée.

Cour d'appel d'Helsinki, 27 août 2026 (Eagle S) : la Finlande est compétente en vertu du principe de territorialité ; l'événement n'est pas un incident de navigation qui la limiterait au titre de la Convention. Un nouveau recours nécessite l'autorisation de la Cour suprême.

TENDANCE — CE QUE MONTRENT LES FAITS

Gazoduc et câbles Balticconnector, oct. 2023 : ancre du Newnew Polar Bear, battant pavillon de Hong Kong ; la Chine a parlé d'un accident dû à une tempête (août 2024). Yi Peng 3, nov. 2024 : deux câbles ; la Chine a refusé une enquête d'un procureur suédois à bord. Eagle S, déc. 2024 : Estlink 2 et câbles de télécommunication ; compétence finlandaise reconnue en appel, infirmant la décision du tribunal de district (27 août 2026).

Vezhen, janv. 2025 : câble Lettonie–Suède ; le parquet suédois a conclu à un accident dû aux conditions météorologiques, à des défaillances techniques et à une mauvaise pratique de la navigation. Fitburg, déc. 2025 : la première condamnation. Aucun tribunal n'a établi de lien entre ces affaires, ni avec un État.

POSITION — CE QUE DISENT LES GOUVERNEMENTS ET LES ALLIANCES

L'OTAN a lancé Baltic Sentry le 14 janv. 2025 avec des frégates, des avions de patrouille et des drones navals ; le Secrétaire général a averti que « les capitaines de navires doivent comprendre » que les menaces contre les infrastructures « auront des conséquences ». La déclaration de l'OTAN ne désigne aucun État comme responsable.

Les dirigeants estoniens se sont montrés prudents le 31 déc. 2025 : le Président a dit espérer qu'il ne s'agissait « pas d'un acte délibéré ». Le procureur s'est félicité du jugement, en particulier du fait que le tribunal se soit déclaré compétent (Yle, 5 nov. 2026).

LES RÈGLES APPLICABLES

Code pénal finlandais, chap. 34 : sabotage aggravé (törkeä tuhotyö) ; chap. 1 : champ d'application du droit finlandais, y compris les infractions dont les conséquences se produisent en Finlande — tel qu'appliqué par le tribunal de district (numéros des articles à confirmer au regard du jugement).

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), art. 58, 79 et 113 (liberté de poser des câbles ; obligation d'ériger en infraction la rupture volontaire ou par négligence de câbles sous la haute mer) et art. 97 (juridiction pénale en matière d'abordage ou de tout autre incident de navigation), invoqués par la défense.

CE QUE NOUS NE SAVONS PAS

Qui a affalé l'ancre, et si quelqu'un l'a ordonné. Le parquet n'a pas soutenu que l'un ou l'autre des condamnés ait ordonné ou effectué l'affalage.

L'issue de tout appel ; la question de savoir si la Cour suprême sera saisie de la question de la compétence dans l'affaire de l'Eagle S.

Les montants accordés au titre des frais de réparation et d'enquête ; le statut actuel du navire (désormais Finex) et de son exploitant au regard des sanctions.

CE QUE NOUS DEMANDONS

Combler la lacune en matière de protection des câbles. Soutenir les travaux de l'OMI, de l'UIT et de l'International Cable Protection Committee, ainsi qu'entre les États parties à la Convention sur le droit de la mer, afin que les dommages volontaires causés aux câbles sous-marins dans les zones économiques et en haute mer puissent toujours faire l'objet d'enquêtes et de poursuites.

Inscrire sur les listes les transporteurs de marchandises sanctionnées. Autorités de sanctions de l'UE, du Royaume-Uni et des partenaires : réexaminer les inscriptions de navires et d'exploitants qui transportent des marchandises russes sanctionnées, y compris le navire concerné et son exploitant.

Patrouiller, arraisonner et inspecter ensemble. Maintenir des patrouilles de type Baltic Sentry et la coopération des États côtiers en matière d'arraisonnement et d'inspection en cas de dommages aux infrastructures sous-marines, dans le respect du droit de la mer.

Partager les preuves. Procureurs et enquêteurs : recourir aux équipes communes d'enquête et à l'entraide judiciaire, comme l'ont fait ici la Finlande et l'Estonie, et partager par-delà les frontières les éléments relatifs aux fonds marins et les données AIS.

Sources : A — Tribunal de district d'Helsinki, communiqué de presse sur le jugement R 706/2026/11841, 5 nov. 2026 (tuomioistuimet.fi) ; Cour d'appel d'Helsinki, Eagle S, 27 août 2026 (selon ERR et Kaleva). B — Douanes finlandaises, communiqués de presse des 1er et 7 janv. 2026 ; Bureau national d'enquête, 12 janv. 2026 (via ERR, The Baltic Times) ; Parquet estonien, 2 janv. 2026 ; ministère estonien de la Justice et des Affaires numériques, 31 déc. 2025 (via ERR) ; OTAN, « NATO launches Baltic Sentry », 14 janv. 2025 ; Autorité suédoise des poursuites sur le Vezhen (via The Maritime Executive, 14 oct. 2025). C — Yle, 5 nov. 2026 ; ERR, 31 déc. 2025, 12 janv., 6 juin, 27 août et 8 sept. 2026 ; The Moscow Times, 16 juin 2026 ; The Maritime Executive, 7 janv. et 9 sept. 2026 ; The Insider, 15 juin 2026 ; Current Time, 5 janv. 2026 ; MTV Uutiset, 2026 ; Kaleva, 27 août 2026 ; AFP via Inquirer, 24 déc. 2024 ; ERR, 12 août 2024 ; BB.LV (BNS), 2 et 18 janv. 2026. RU — D. Peskov, 20 nov. 2024 (Reuters via gCaptain ; TASS) ; N. Patrouchev, févr. 2026 (Al Jazeera). Tous consultés le 7 nov. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 NOV. 2026 · VERSION EN LIGNE ET REGISTRE DES CORRECTIONS SUR LE UKRAINE EVIDENCE HUB

page en ligne · journal des corrections