FITBURG, 31 ДЕКАБРЯ 2025 ГОДА: ЯКОРЬ, ПРОТАЩЕННЫЙ ЧЕРЕЗ ФИНСКИЙ ЗАЛИВ

30 декабря 2025 года генеральное грузовое судно Fitburg под флагом Сент-Винсента и Гренадин вышло из Санкт-Петербурга в Хайфу с российской строительной сталью в трюме. Рано утром 31 декабря были повреждены два телекоммуникационных кабеля между Финляндией и Эстонией. В то же утро финская полиция и Пограничная охрана поднялись на борт судна. 5 ноября 2026 года Окружной суд Хельсинки признал российского капитана и азербайджанского боцмана виновными в умышленной тяжкой диверсии: якорь протащили по морскому дну примерно на 130 км. Приговор не вступил в силу. Суд не установил, кто, если кто-либо, руководил действиями этих двух человек.

UKRAINE EVIDENCE HUB
ВЕРИФИЦИРОВАННАЯ ЛЕТОПИСЬ
НОЯБ. 2026

130 км

расстояние, на которое якорь и цепь протащили по морскому дну в течение нескольких часов 31 дек. 2025 A

Окружной суд Хельсинки, приговор R 706/2026/11841, пресс-релиз, 5 нояб. 2026

9 + 1

телекоммуникационные и силовые кабели и один газопровод, через которые прошла цепь; повреждены два телекоммуникационных кабеля A

Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз, 5 нояб. 2026

3 г. 6 мес.

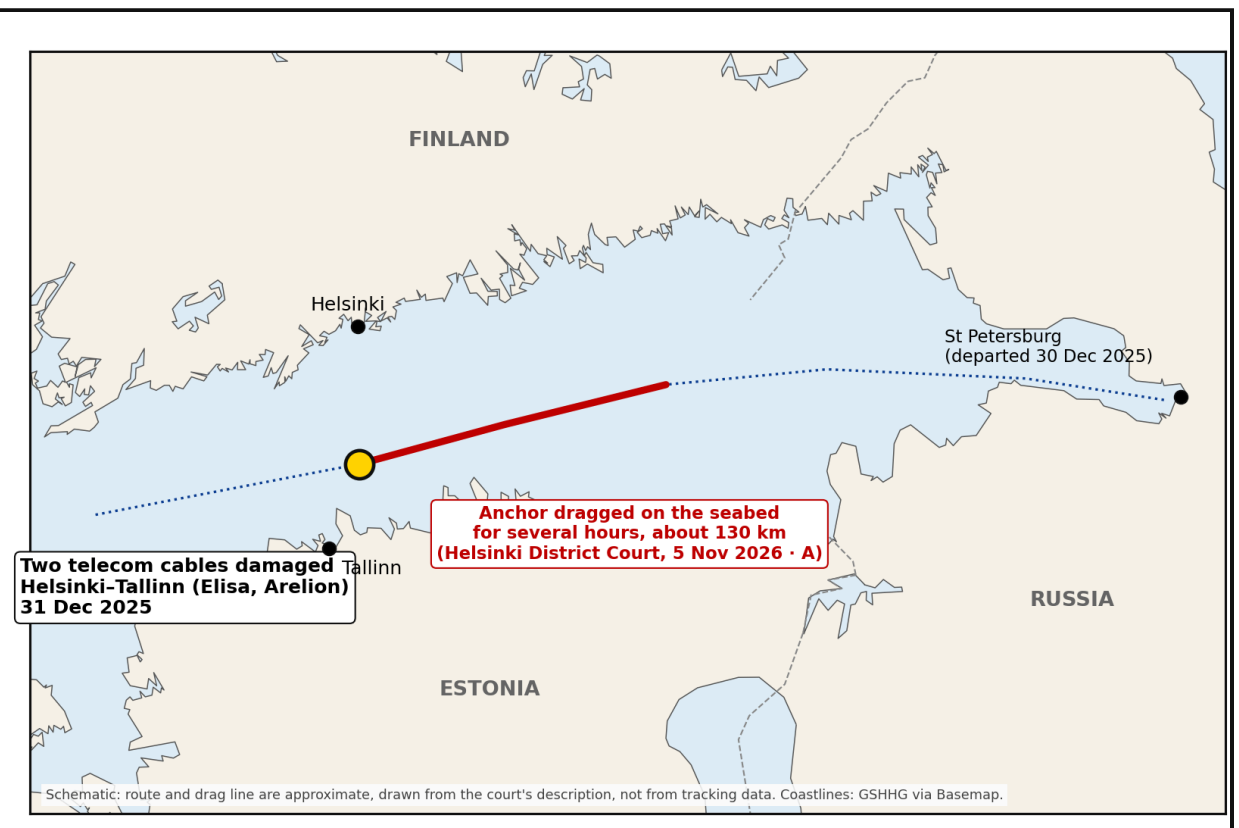
реальный срок лишения свободы для капитана; 2 года 10 месяцев для боцмана; оба взяты под стражу; приговор не вступил в силу A

Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз, 5 нояб. 2026

~2 ч

судно продолжало движение с опущенным якорем после первого контакта финских властей с ним A

Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз, 5 нояб. 2026



ГЛАВНОЕ

Суд признал действия умышленными. Три профессиональных судьи единогласно постановили, что капитан и боцман совершили тяжкую диверсию. Стопор якоря был исправен. Суд установил, что деяние было направлено на причинение обществу максимально возможного вреда и что ущерб оказался ограниченным лишь по случайности.

Юрисдикция принадлежит Финляндии. Повреждения произошли в исключительной экономической зоне Эстонии, за пределами территориального моря Финляндии. Суд постановил, что финские суды вправе рассматривать дело, поскольку преступление было умышленным, а его последствия проявились в Финляндии. В более раннем деле Eagle S окружной суд отказался от юрисдикции; 27 августа 2026 года Апелляционный суд отменил это решение.

Вопрос о государстве остаётся открытым. Судно вышло из Санкт-Петербурга под командованием российского капитана, имея на борту российскую сталь, подпадающую под санкции ЕС, и суд установил, что якорь был опущен до выхода судна из территориальных вод России. Приговор не атрибутирует деяние российскому государству. Оба осуждённых могут подать апелляцию; капитан заявляет, что подаст.

ПРАВОВАЯ КВАЛИФИКАЦИЯ В ТРЁХ УРОВНЯХ

ТЯЖКАЯ ДИВЕРСИЯ, УМЫШЛЕННО СОВЕРШЁННАЯ КАПИТАНОМ И БОЦМАНОМ; ЮРИСДИКЦИЯ ФИНЛЯНДИИ — ОКРУЖНОЙ СУД ХЕЛЬСИНКИ, 5 НОЯБ. 2026, ПРИГОВОР НЕ ВСТУПИЛ В СИЛУ — УСТАНОВЛЕНО

ПОВРЕЖДЕНИЕ МОРСКОГО ДНА БАЛТИКИ ВОЛОЧАЩИМИСЯ ЯКОРЯМИ, 2023–2025: ПЯТЬ СЛУЧАЕВ, ОДИН ПРИЗНАН НЕСЧАСТНЫМ СЛУЧАЕМ, ОДИН ОБВИНИТЕЛЬНЫЙ ПРИГОВОР — ЗАКОНОМЕРНОСТЬ, ОБЩИЙ ИСПОЛНИТЕЛЬ НЕ УСТАНОВЛЕН

ГИБРИДНЫЕ УГРОЗЫ ПОДВОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ; ОПЕРАЦИЯ НАТО BALTIC SENTRY — ЗАЯВЛЕНИЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ ФИНЛЯНДИИ, ЭСТОНИИ И НАТО — ПОЗИЦИЯ

Установлено. Окружной суд Хельсинки, 5 нояб. 2026 (R 706/2026/11841, единогласно, приговор не вступил в силу): капитан и боцман виновны в тяжкой диверсии (Уголовный кодекс Финляндии, törkeä tuhotyö). Якорь протащили примерно на 130 км; цепь прошла через девять кабелей и газопровод, два телекоммуникационных кабеля повреждены; деяние было умышленным и направлено на причинение обществу максимального вреда. Финские суды обладают юрисдикцией, поскольку последствия проявились в Финляндии. Обвинение во вмешательстве в работу телекоммуникаций при отягчающих обстоятельствах отклонено как охватываемое диверсией. **Закономерность.** С октября 2023 года якоря судов не менее пяти раз повреждали кабели или трубопроводы на Балтике. Прокуратура Швеции признала один из случаев (Vezhen, январь 2025 года) несчастным случаем; дело Fitburg — первое, завершившееся обвинительным приговором. Ни один суд не связал эти случаи ни между собой, ни с каким-либо государством. **Позиция.** В январе 2025 года НАТО начала операцию Baltic Sentry для защиты подводной инфраструктуры. Суд не сделал вывода о том, кто, если кто-либо, руководил действиями этих двух человек; ответственность российского государства не установлена.

С КАКИМ ПРИЗЫВОМ МЫ ОБРАЩАЕМСЯ

Устранить пробелы, позволяющие перерезать кабель за пределами территориального моря без чётко определённой юрисдикции: поддержать работу ИМО, МСЭ и International Cable Protection Committee по защите подводных кабелей. Использовать санкционные списки против судов и операторов, перевозящих подсанкционные российские товары. Поддержать сотрудничество в области патрулирования, высадки на борт и досмотра на Балтике. Обмениваться доказательствами через границы, как это сделали Финляндия и Эстония в данном деле.

Источники: A — Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз о приговоре R 706/2026/11841, 5 нояб. 2026 (tuomioistuimet.fi); Апелляционный суд Хельсинки, Eagle S, 27 авг. 2026 (по сообщениям ERR и Kaleva). B — Таможня Финляндии, пресс-релизы от 1 и 7 янв. 2026; Национальное бюро расследований, 12 янв. 2026 (через ERR, The Baltic Times); Прокуратура Эстонии, 2 янв. 2026; Министерство юстиции и цифровых дел Эстонии, 31 дек. 2025 (через ERR); НАТО, «NATO launches Baltic Sentry», 14 янв. 2025; Прокуратура Швеции о Vezhen (через The Maritime Executive, 14 окт. 2025). C — Yle, 5 нояб. 2026; ERR, 31 дек. 2025, 12 янв., 6 июня, 27 авг. и 8 сент. 2026; The Moscow Times, 16 июня 2026; The Maritime Executive, 7 янв. и 9 сент. 2026; The Insider, 15 июня 2026; «Настоящее время», 5 янв. 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 авг. 2026; AFP через Inquirer, 24 дек. 2024; ERR, 12 авг. 2024; BB.LV (BNS), 2 и 18 янв. 2026. RU — Д. Песков, 20 нояб. 2024 (Reuters через gCaptain; ТАСС); Н. Патрушев, февр. 2026 (Al Jazeera). Все источники проверены 7 нояб. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 НОЯБ. 2026 · АКТУАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ И ЖУРНАЛ ИСПРАВЛЕНИЙ НА UKRAINE EVIDENCE HUB

актуальная страница · журнал исправлений

FITBURG КАК ЭТО ПРОИЗОШЛО

ОДИН ЯКОРЬ, ОКОЛО 130 КМ, ДЕСЯТЬ ЛИНИЙ ПО ДНУ

Между Хельсинки и Таллином Финский залив пересекают телекоммуникационные и силовые кабели и газопровод. Якорная цепь Fitburg за одну ночь прошла через десять из них. Выводы суда кратко изложены по его пресс-релизу на финском языке.

UKRAINE EVIDENCE HUB
ВЕРИФИЦИРОВАННАЯ ЛЕТОПИСЬ
НОЯБ. 2026

30 дек. 2025	Fitburg выходит из Санкт-Петербурга в Хайфу. При отходе якорь поднят, затем в какой-то момент до выхода судна из территориальных вод России вновь опущен. A — Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз, 5 нояб. 2026; маршрут: The Insider, 15 июня 2026
31 дек. 2025, ок. 05:00	Elisa сообщает о неисправности своего телекоммуникационного кабеля Хельсинки–Таллин; поврежден также кабель Arelion между Финляндией и Эстонией. Эстония: повреждение обнаружено около 05:00, когда судно переходило из эстонской экономической зоны в финскую. B — Министерство юстиции и цифровых дел Эстонии (через ERR, 31 дек. 2025)
31 дек. 2025, утро	Финские власти видят, что судно движется с якорной цепью в воде, и выходят с ним на связь. Судно продолжает движение около двух часов после первого контакта; в этом участвует боцман. A — Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз, 5 нояб. 2026
31 дек. 2025, ок. 11:00	Полиция и Пограничная охрана высаживаются на судно с вертолёта в экономической зоне Финляндии и отводят его в Кантвик. Все 14 членов экипажа — граждане России, Грузии, Казахстана и Азербайджана — задержаны. B — ERR, 31 дек. 2025; ERR, 12 янв. 2026
31 дек. 2025	Генеральная прокуратура Эстонии возбуждает уголовное производство: место повреждения находится в экономической зоне Эстонии, примерно в 60 км от побережья. Эстония готовит совместную следственную группу с Финляндией. B — Прокуратура Эстонии, 2 янв. 2026
1 янв. 2026	Таможня Финляндии: груз — строительная сталь, предварительно российского происхождения, подпадающая под секторальные санкции ЕС; товар задержан. B — Таможня Финляндии, пресс-релиз, 1 янв. 2026
7 янв. 2026	Таможня завершает проверку: сталь подпадает под санкции, однако экипаж не ввозил её в Финляндию умышленно, поскольку судно вошло туда по требованию властей. Товар освобождается после его вывоза из Финляндии. B — Таможня Финляндии, пресс-релиз, 7 янв. 2026
12 янв. 2026	Полиция снимает арест, и Пограничная охрана сопровождает судно за пределы финских вод. Один член экипажа остаётся под стражей; в отношении нескольких действует запрет на выезд. B — Национальное бюро расследований (через ERR и The Baltic Times, 12 янв. 2026)
5 июня 2026	Национальное бюро расследований совместно с Центральной криминальной полицией Эстонии завершает предварительное расследование в отношении четырёх подозреваемых. C — ERR, 6 июня 2026; The Insider, 15 июня 2026
15 июня 2026	Капитану и боцману предъявлены обвинения в тяжкой диверсии и во вмешательстве в работу телекоммуникаций при отягчающих обстоятельствах. Оба их отрицают. Двум другим подозреваемым обвинения не предъявлены. C — The Moscow Times, 16 июня 2026; MTV Uutiset; The Maritime Executive, 9 сент. 2026
27 авг. 2026	По отдельному делу Eagle S Апелляционный суд Хельсинки постановляет, что Финляндия обладает юрисдикцией в отношении повреждения кабелей в её экономической зоне, и возвращает дело в окружной суд. C — ERR, 27 авг. 2026; Kaleva, 27 авг. 2026
8 сент. – 8 окт. 2026	Судебный процесс в Окружном суде Хельсинки, восемь дней слушаний. Обвинение требует реальных сроков не менее двух с половиной лет; защита оспаривает юрисдикцию и утверждает, что якорное устройство обледенело. A — Окружной суд Хельсинки, 5 нояб. 2026; ERR, 8 сент. 2026; The Maritime Executive, 9 сент. 2026
5 нояб. 2026	Приговор: оба виновны в тяжкой диверсии; 3 года 6 месяцев и 2 года 10 месяцев, немедленное взятие под стражу; солидарная ответственность за расходы на ремонт и расследование. Адвокат капитана заявляет, что тот подаст апелляцию; боцман рассматривает такую возможность. A — Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз, 5 нояб. 2026; Yle, 5 нояб. 2026

ЧТО ПОКАЗЫВАЮТ ФАКТЫ

Суд установил, что стопорный механизм якоря был исправен. Якорь был поднят при выходе судна из Санкт-Петербурга, опущен в какой-то момент до выхода из территориальных вод России и вновь поднят лишь утром 31 декабря, после того как финские власти заметили волочение и предупредили судно. Были представлены доказательства того, что следы волочения тянулись до границы территориального моря России.

Цепь прошла через девять телекоммуникационных и силовых кабелей и один газопровод; два телекоммуникационных кабеля повреждены, остальные поставлены под угрозу. Суд установил, что деяние было направлено на причинение обществу максимально возможного вреда и что ограниченность ущерба была делом случая. Прокуратура Эстонии определяет место повреждения в экономической зоне Эстонии, примерно в 60 км от побережья.

КТО ОСУЖДЁН

Капитан Андрей Максименко, гражданин России, утверждал курс судна, пока якорь волочился по дну; суд признал его вину более тяжкой, поскольку он осуществлял общее командование. Боцман Вусал Маджидов, гражданин Азербайджана, участвовал в продолжении движения судна в течение примерно двух часов после первого контакта и не обеспечил подъём якоря. Обвинение не утверждало, что кто-либо из них приказал опустить якорь или опустил его.

Оба приговорены к реальным срокам лишения свободы и взяты под стражу. Приговор не вступил в силу, и до этого момента оба считаются невиновными. По словам адвоката, капитан подаст апелляцию; боцман рассматривает такую возможность. Обвинение может обжаловать решение по отклонённому пункту обвинения.

Источники: A — Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз о приговоре R 706/2026/11841, 5 нояб. 2026 (tuomioistuimet.fi); Апелляционный суд Хельсинки, Eagle S, 27 авг. 2026 (по сообщениям ERR и Kaleva). B — Таможня Финляндии, пресс-релизы от 1 и 7 янв. 2026; Национальное бюро расследований, 12 янв. 2026 (через ERR, The Baltic Times); Прокуратура Эстонии, 2 янв. 2026; Министерство юстиции и цифровых дел Эстонии, 31 дек. 2025 (через ERR); НАТО, «NATO launches Baltic Sentry», 14 янв. 2025; Прокуратура Швеции о Vezhen (через The Maritime Executive, 14 окт. 2025). C — Yle, 5 нояб. 2026; ERR, 31 дек. 2025, 12 янв., 6 июня, 27 авг. и 8 сент. 2026; The Moscow Times, 16 июня 2026; The Maritime Executive, 7 янв. и 9 сент. 2026; The Insider, 15 июня 2026; «Настоящее время», 5 янв. 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 авг. 2026; AFP через Inquirer, 24 дек. 2024; ERR, 12 авг. 2024; BB.LV (BNS), 2 и 18 янв. 2026. RU — Д. Песков, 20 нояб. 2024 (Reuters через gCaptain; ТАСС); Н. Патрушев, февр. 2026 (Al Jazeera). Все источники проверены 7 нояб. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 НОЯБ. 2026 · АКТУАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ И ЖУРНАЛ ИСПРАВЛЕНИЙ НА UKRAINE EVIDENCE HUB

актуальная страница · журнал исправлений

FITBURG ДОКАЗАТЕЛЬСТВА ПО УРОВНЯМ

ОБВИНИТЕЛЬНЫЙ ПРИГОВОР ПЕРВОЙ ИНСТАНЦИИ, ДВА НАЦИОНАЛЬНЫХ РАССЛЕДОВАНИЯ, ВЫВОД ТАМОЖНИ

Основу материалов составляет судебный приговор, вынесенный после восьмидневного процесса. Полиция Финляндии и Эстонии вела расследование совместно. Полный текст приговора предоставляется только по запросу в канцелярию суда; настоящее досье опирается на пресс-релиз суда.

UKRAINE EVIDENCE HUB
ВЕРИФИЦИРОВАННАЯ ЛЕТОПИСЬ
НОЯБ. 2026

УСТАНОВЛЕНО ОРГАНАМИ, ОБЛАДАЮЩИМИ МАНДАТОМ

Окружной суд Хельсинки, приговор от 5 нояб. 2026 (R 706/2026/11841), единогласно: тяжкая диверсия, совершённая капитаном и боцманом; якорь протащен примерно на 130 км; цепь прошла через девять кабелей и трубопровод, два телекоммуникационных кабеля повреждены; умысел; юрисдикция Финляндии; солидарная ответственность за расходы на ремонт и расследование. Приговор не вступил в силу. A

Апелляционный суд Хельсинки, 27 авг. 2026 (Eagle S, по сообщениям ERR и Kaleva): Финляндия обладает юрисдикцией на основании территориального принципа; событие не является аварией на море, ограничивающей её в соответствии с Конвенцией по морскому праву. A

НАЦИОНАЛЬНЫЕ РАССЛЕДОВАНИЯ (ФИНЛЯНДИЯ, ЭСТОНИЯ)

Таможня Финляндии, 1 и 7 янв. 2026: строительная сталь российского происхождения, подпадающая под секторальные санкции ЕС; уголовная проверка не проводится, поскольку экипаж не ввозил её в Финляндию умышленно. Национальное бюро расследований, 12 янв. 2026: следственные действия Финляндии и Эстонии на борту завершены; судно освобождено. B

Прокуратура Эстонии, 2 янв. 2026: уголовное производство в связи с повреждением двух телекоммуникационных кабелей; место повреждения — в экономической зоне Эстонии; готовится совместная следственная группа с Финляндией. B

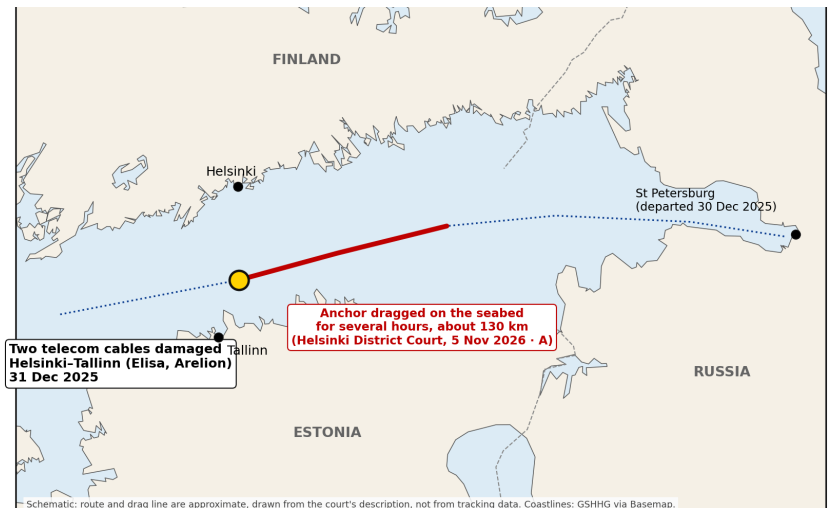
НЕЗАВИСИМЫЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

Yle, 5 нояб. 2026: имена и гражданство осуждённых; реакция защиты и обвинения. ERR, 31 дек. 2025: владелец/управляющий — ALBROS Shipping & Trading, Стамбул; флаг Сент-Винсента и Гренадин. C

ERR, 8 сент. 2026: ущерб составил «несколько сотен тысяч евро»; капитан назвал «ерундой» утверждения о том, что экипаж действовал по приказу российского правительства. C

ЦИФРЫ — КАЖДЫЙ ИСТОЧНИК, КАК ОПУБЛИКОВАНО

Цифра	Что учитывается	Источник · дата · уровень
130 км	волочение якоря по морскому дну, 31 дек. 2025	Окружной суд Хельсинки, 5 нояб. 2026 · A
9 + 1 · 2	пересечённые кабели и трубопровод · повреждённые телекоммуникационные кабели	Окружной суд Хельсинки, 5 нояб. 2026 · A
3 г. 6 мес. · 2 г. 10 мес.	сроки: капитан · боцман (приговор не вступил в силу)	Окружной суд Хельсинки, 5 нояб. 2026 · A
14	экипаж задержан 31 дек. 2025; впоследствии четверо подозреваемых, двоим предъявлены обвинения	ERR, 31 дек. 2025; ERR, 6 июня 2026 · C



Схематическая карта: маршрут из Санкт-Петербурга и примерно 130 км, на протяжении которых тащился якорь, нанесены по описанию суда, а не по данным отслеживания. Береговые линии: GSHHG.

Выводы суда взяты из его пресс-релиза от 5 ноября 2026 года (на финском языке, перевод Hub); краткое изложение решения (PDF Ratkaisutiedote) для настоящего досье не изучалось. Суммы присуждённого возмещения не опубликованы. «Несколько сотен тысяч евро» — цифра, приведённая СМИ в ходе процесса.

Источники: A — Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз о приговоре R 706/2026/11841, 5 нояб. 2026 (tuomioistuimet.fi); Апелляционный суд Хельсинки, Eagle S, 27 авг. 2026 (по сообщениям ERR и Kaleva). B — Таможня Финляндии, пресс-релизы от 1 и 7 янв. 2026; Национальное бюро расследований, 12 янв. 2026 (через ERR, The Baltic Times); Прокуратура Эстонии, 2 янв. 2026; Министерство юстиции и цифровых дел Эстонии, 31 дек. 2025 (через ERR); НАТО, «NATO launches Baltic Sentry», 14 янв. 2025; Прокуратура Швеции о Vezhen (через The Maritime Executive, 14 окт. 2025). C — Yle, 5 нояб. 2026; ERR, 31 дек. 2025, 12 янв., 6 июня, 27 авг. и 8 сент. 2026; The Moscow Times, 16 июня 2026; The Maritime Executive, 7 янв. и 9 сент. 2026; The Insider, 15 июня 2026; «Настоящее время», 5 янв. 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 авг. 2026; AFP через Inquirer, 24 дек. 2024; ERR, 12 авг. 2024; BB.LV (BNS), 2 и 18 янв. 2026. RU — Д. Песков, 20 нояб. 2024 (Reuters через gCaptain; ТАСС); Н. Патрушев, февр. 2026 (Al Jazeera). Все источники проверены 7 нояб. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 НОЯБ. 2026 · АКТУАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ И ЖУРНАЛ ИСПРАВЛЕНИЙ НА UKRAINE EVIDENCE HUB

актуальная страница · журнал исправлений

FITBURG ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

ДВОЕ ОСУЖДЕНЫ; ЗАКАЗЧИК НЕ НАЗВАН

Суд вынес решение о действиях двух членов экипажа. Он не высказался ни о том, кто опустил якорь, ни о том, приказал ли кто-либо на берегу совершить это деяние. Владелец и управляющий судна не были сторонами по уголовному делу.

UKRAINE EVIDENCE HUB
ВЕРИФИЦИРОВАННАЯ ЛЕТОПИСЬ
НОЯБ. 2026

Кто	Роль в деле	Производство	Санкции · суды
Андрей Максименко Капитан · гражданин России	Утверждал курс судна, пока якорь волочился по дну; общая ответственность за командование и судовождение	Окружной суд Хельсинки, 5 нояб. 2026: тяжкая диверсия, 3 г. 6 мес.; подаст апелляцию (приговор не вступил в силу)	—
Вусал Маджидов Боцман · гражданин Азербайджана	Участвовал в продолжении движения судна около двух часов после первого контакта; не обеспечил подъём якоря	Окружной суд Хельсинки, 5 нояб. 2026: тяжкая диверсия, 2 г. 10 мес.; рассматривает возможность апелляции (приговор не вступил в силу)	—
Двое других членов командного состава	Подозреваемые на этапе предварительного расследования	Обвинения не предъявлены	—
Fitburg Shipping Co Ltd / ALBROS Shipping & Trading Владелец и управляющий (Стамбул)	Владелец и управляющий судна; в марте 2026 года судно переименовано в Finex	Обвинения не предъявлены; требования компаний-работодателей о возмещении расходов в уголовном деле не рассматривались (их требования о возмещении судебных расходов отклонены)	Судно не включено в списки ЕС по состоянию на янв. 2026 (по сообщениям); требуется повторная проверка

ЦЕПОЧКА ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Суд признал двух человек виновными в умышленной диверсии. Он не сделал вывода о том, кто, если кто-либо, руководил их действиями, и не установил, кто опустил якорь. Ответственность российского государства этим приговором не установлена.

Факты, связывающие рейс с Россией: он начался в Санкт-Петербурге 30 декабря 2025 года; якорь был опущен, когда судно ещё находилось в территориальных водах России (вывод суда); капитан — гражданин России; груз — российская строительная сталь, подпадающая под санкции ЕС (Таможня Финляндии).

СОБСТВЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВА

В опубликованных выводах суда не фигурирует ни одно действие российского государства.

После задержания Россия предложила экипажу помощь, сообщил министр обороны Финляндии Антти Хяккянен изданию Iltalehti (через BNS, 2 янв. 2026). По состоянию на 7 нояб. 2026 официальных заявлений России по поводу приговора не обнаружено.

Графа «Санкции»: прочерк означает, что включение в списки не подтверждено. Статус судна в списках ЕС и Великобритании после января 2026 года повторно не проверялся. Собственность: Fitburg Shipping Co Ltd (владелец) и Albros Shipping and Trading Ltd (управляющий) по данным LSEG, приведённым «Настоящим временем», 5 янв. 2026; ERR называет владельцем ALBROS.

Источники: A — Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз о приговоре R 706/2026/11841, 5 нояб. 2026 (tuomioistuimet.fi); Апелляционный суд Хельсинки, Eagle S, 27 авг. 2026 (по сообщениям ERR и Kaleva). B — Таможня Финляндии, пресс-релизы от 1 и 7 янв. 2026; Национальное бюро расследований, 12 янв. 2026 (через ERR, The Baltic Times); Прокуратура Эстонии, 2 янв. 2026; Министерство юстиции и цифровых дел Эстонии, 31 дек. 2025 (через ERR); НАТО, «NATO launches Baltic Sentry», 14 янв. 2025; Прокуратура Швеции о Vezhen (через The Maritime Executive, 14 окт. 2025). C — Yle, 5 нояб. 2026; ERR, 31 дек. 2025, 12 янв., 6 июня, 27 авг. и 8 сент. 2026; The Moscow Times, 16 июня 2026; The Maritime Executive, 7 янв. и 9 сент. 2026; The Insider, 15 июня 2026; «Настоящее время», 5 янв. 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 авг. 2026; AFP через Inquirer, 24 дек. 2024; ERR, 12 авг. 2024; BB.LV (BNS), 2 и 18 янв. 2026. RU — Д. Песков, 20 нояб. 2024 (Reuters через gCaptain; ТАСС); Н. Патрушев, февр. 2026 (Al Jazeera). Все источники проверены 7 нояб. 2026.

«АБСУРДНО ОБВИНЯТЬ РОССИЮ» — И «ЗАПАДНЫЕ ПИРАТЫ»

По состоянию на 7 ноября 2026 года официальных заявлений России по делу Fitburg или приговору по нему не обнаружено. Ближайшие проверяемые официальные заявления касаются более ранних повреждений кабелей на Балтике и высадки на суда в море. Здесь они сопоставляются с имеющимися материалами.

UKRAINE EVIDENCE HUB
ВЕРИФИЦИРОВАННАЯ ЛЕТОПИСЬ
НОЯБ. 2026

ДМИТРИЙ ПЕСКОВ, ПРЕСС-СЕКРЕТАРЬ КРЕМЛЯ · БРИФИНГ ДЛЯ ПРЕССЫ · 20 НОЯБ. 2024

«Достаточно абсурдно продолжать без каких-либо оснований обвинять во всём Россию».

Reuters (через gCaptain), 20 нояб. 2024; ТАСС, 20 нояб. 2024

ВЕРНО В ЧАСТИ АТРИБУЦИИ: НИ ОДИН СУД НЕ ВОЗЛОЖИЛ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ИНЦИДЕНТ НА БАЛТИКЕ НА РОССИЮ

Сказано о повреждении кабелей в ноябре 2024 года, связанном с китайским судном Yi Peng 3, более чем за год до дела Fitburg. Ни один суд не возложил на Россию ответственность ни за один инцидент на морском дне Балтики; приговор по делу Fitburg осуждает двух членов экипажа и не содержит вывода о том, кто, если кто-либо, руководил их действиями (Окружной суд Хельсинки, 5 нояб. 2026).

Что признаёт утверждение: О Fitburg — ничего. На том же брифинге он указал на «диверсионную деятельность» Украины в контексте «Северных потоков».

НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ, ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ · ФЕВР. 2026

«[Силы,] способные остудить пыл западных пиратов».

Al Jazeera, 18 февр. 2026 (перевод на английский)

С ПРАВОВОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ НЕ ПИРАТСТВО

Сказано о задержаниях подсанкционных танкеров, а не о Fitburg. На борт Fitburg поднялись финская полиция и Пограничная охрана по подозрению в совершении преступления; судно было освобождено через 12 дней, а экипаж предстал перед тремя судьями (NBI; Окружной суд Хельсинки). Пиратство по смыслу Конвенции по морскому праву (ст. 101) — это действие, совершаемое в личных целях частным судном, а не правоприменительная деятельность государства.

Что признаёт утверждение: Что Россия рассматривает высадку на суда прибрежными государствами как враждебные действия независимо от их правового основания.

СПРАВЕДЛИВОСТИ РАДИ

Ответственность российского государства за повреждения, причинённые Fitburg, или за любой другой инцидент на морском дне Балтики не установлена ни одним судом или международным органом. В январе 2026 года Служба безопасности и разведки Финляндии заявила Yle, что разговоры о всемогуществе России «выгодны России» (по сообщению BB.LV).

На процессе капитан назвал «ерундой» утверждения о том, что экипаж действовал по приказу российского правительства (ERR, 8 сент. 2026). Приговор этого не опровергает и не подтверждает; о каком-либо заказчике в нём ничего не сказано.

Источники: A — Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз о приговоре R 706/2026/11841, 5 нояб. 2026 (tuomioistuimet.fi); Апелляционный суд Хельсинки, Eagle S, 27 авг. 2026 (по сообщениям ERR и Kaleva). B — Таможня Финляндии, пресс-релизы от 1 и 7 янв. 2026; Национальное бюро расследований, 12 янв. 2026 (через ERR, The Baltic Times); Прокуратура Эстонии, 2 янв. 2026; Министерство юстиции и цифровых дел Эстонии, 31 дек. 2025 (через ERR); НАТО, «NATO launches Baltic Sentry», 14 янв. 2025; Прокуратура Швеции о Vezhen (через The Maritime Executive, 14 окт. 2025). C — Yle, 5 нояб. 2026; ERR, 31 дек. 2025, 12 янв., 6 июня, 27 авг. и 8 сент. 2026; The Moscow Times, 16 июня 2026; The Maritime Executive, 7 янв. и 9 сент. 2026; The Insider, 15 июня 2026; «Настоящее время», 5 янв. 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 авг. 2026; AFP через Inquirer, 24 дек. 2024; ERR, 12 авг. 2024; BB.LV (BNS), 2 и 18 янв. 2026. RU — Д. Песков, 20 нояб. 2024 (Reuters через gCaptain; ТАСС); Н. Патрушев, февр. 2026 (Al Jazeera). Все источники проверены 7 нояб. 2026.

FITBURG
V1.0 · 7 НОЯБ. 2026 · АКТУАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ И ЖУРНАЛ ИСПРАВЛЕНИЙ НА UKRAINE EVIDENCE HUB

актуальная страница · журнал исправлений

FITBURG ПРАВО И НАШ ПРИЗЫВ

КАБЕЛЮ ЗА ПРЕДЕЛАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО МОРЯ ВСЁ РАВНО НУЖЕН СУД

Приговор по делу Fitburg — первый обвинительный приговор по балтийским делам. Он основан на уголовном праве Финляндии и на месте наступления последствий. От того, устоит ли он в апелляции, будет зависеть, как прибрежные государства защищают кабели в своих экономических зонах.

UKRAINE EVIDENCE HUB
ВЕРИФИЦИРОВАННАЯ ЛЕТОПИСЬ
НОЯБ. 2026

УСТАНОВЛЕНО — ОРГАНАМИ, ОБЛАДАЮЩИМИ МАНДАТОМ

Окружной суд Хельсинки, 5 нояб. 2026 (R 706/2026/11841, единогласно, приговор не вступил в силу): капитан и боцман виновны в тяжкой диверсии; умысел; юрисдикция Финляндии, поскольку последствия наступили в Финляндии; обвинение во вмешательстве в работу телекоммуникаций при отягчающих обстоятельствах отклонено как охватываемое.

Апелляционный суд Хельсинки, 27 авг. 2026 (Eagle S): Финляндия обладает юрисдикцией на основании территориального принципа; событие не является аварией на море, ограничивающей её в соответствии с Конвенцией. Дальнейшее обжалование требует разрешения Верховного суда.

ЗАКОНОМЕРНОСТЬ — ЧТО ПОКАЗЫВАЮТ ФАКТЫ

Газопровод и кабели Balticconnector, окт. 2023: якорь судна Newnew Polar Bear под флагом Гонконга; Китай назвал произошедшее несчастным случаем из-за шторма (авг. 2024). Yi Peng 3, нояб. 2024: два кабеля; Китай отклонил проверку на борту шведским прокурором. Eagle S, дек. 2024: Estlink 2 и телекоммуникационные кабели; юрисдикция Финляндии признана в апелляции с отменой решения окружного суда (27 авг. 2026).

Vezhen, янв. 2025: кабель Латвия–Швеция; прокуратура Швеции установила несчастный случай, вызванный погодой, техническими неисправностями и ненадлежащей морской практикой. Fitburg, дек. 2025: первый обвинительный приговор. Ни один суд не связал эти дела ни между собой, ни с каким-либо государством.

ПОЗИЦИЯ — ЧТО ГОВОРЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВА И СОЮЗЫ

НАТО начала операцию Baltic Sentry 14 янв. 2025 с участием фрегатов, патрульных самолётов и морских беспилотников; Генеральный секретарь предупредил, что «капитаны судов должны понимать»: угрозы инфраструктуре «будут иметь последствия». В заявлении НАТО ни одно государство не названо ответственным.

Руководители Эстонии 31 дек. 2025 высказывались осторожно: Президент выразил надежду, что это «не было умышленным деянием». Прокурор приветствовал приговор, особенно то, что суд признал свою юрисдикцию (Yle, 5 нояб. 2026).

ПРИМЕНИМЫЕ НОРМЫ

Уголовный кодекс Финляндии, гл. 34: тяжкая диверсия (törkeä tuhotyö); гл. 1: сфера действия финского права, включая преступления, последствия которых наступают в Финляндии, — в применении окружного суда (номера статей подлежат уточнению по тексту приговора).

Конвенция ООН по морскому праву (ЮНКЛОС), ст. 58, 79 и 113 (свобода прокладки кабелей; обязанность установить уголовную ответственность за умышленный или небрежный разрыв кабелей под водами открытого моря) и ст. 97 (уголовная юрисдикция в случае столкновения или иного навигационного инцидента), на которые ссылалась защита.

ЧЕГО МЫ НЕ ЗНАЕМ

Кто опустил якорь и приказал ли это кто-либо. Обвинение не утверждало, что кто-либо из осуждённых приказал опустить якорь или опустил его.

Исход возможной апелляции; будет ли Верховный суд призван вынести решение о юрисдикции по делу Eagle S.

Суммы, присуждённые в возмещение расходов на ремонт и расследование; текущий санкционный статус судна (ныне Finex) и его оператора.

С КАКИМ ПРИЗЫВОМ МЫ ОБРАЩАЕМСЯ

Устранить пробел в защите кабелей. Поддержать работу ИМО, МСЭ и International Cable Protection Committee, а также государств — участников Конвенции по морскому праву, с тем чтобы умышленное повреждение подводных кабелей в экономических зонах и в открытом море всегда могло быть расследовано и рассмотрено в суде.

Включить перевозчиков подсанкционных товаров в списки. Санкционные органы ЕС, Великобритании и партнёров: пересмотреть списки судов и операторов, перевозящих подсанкционные российские товары, включая судно по данному делу и его оператора.

Патрулировать, высаживаться на борт и досматривать совместно. Продолжать патрулирование по типу Baltic Sentry и сотрудничество прибрежных государств в высадке на борт и досмотре при повреждении подводной инфраструктуры в рамках морского права.

Обмениваться доказательствами. Прокурорам и следователям: использовать совместные следственные группы и взаимную правовую помощь, как это сделали здесь Финляндия и Эстония, и обмениваться через границы данными о морском дне и данными АИС.

Источники: A — Окружной суд Хельсинки, пресс-релиз о приговоре R 706/2026/11841, 5 нояб. 2026 (tuomioistuimet.fi); Апелляционный суд Хельсинки, Eagle S, 27 авг. 2026 (по сообщениям ERR и Kaleva). B — Таможня Финляндии, пресс-релизы от 1 и 7 янв. 2026; Национальное бюро расследований, 12 янв. 2026 (через ERR, The Baltic Times); Прокуратура Эстонии, 2 янв. 2026; Министерство юстиции и цифровых дел Эстонии, 31 дек. 2025 (через ERR); НАТО, «NATO launches Baltic Sentry», 14 янв. 2025; Прокуратура Швеции о Vezhen (через The Maritime Executive, 14 окт. 2025). C — Yle, 5 нояб. 2026; ERR, 31 дек. 2025, 12 янв., 6 июня, 27 авг. и 8 сент. 2026; The Moscow Times, 16 июня 2026; The Maritime Executive, 7 янв. и 9 сент. 2026; The Insider, 15 июня 2026; «Настоящее время», 5 янв. 2026; MTV Uutiset, 2026; Kaleva, 27 авг. 2026; AFP через Inquirer, 24 дек. 2024; ERR, 12 авг. 2024; BB.LV (BNS), 2 и 18 янв. 2026. RU — Д. Песков, 20 нояб. 2024 (Reuters через gCaptain; ТАСС); Н. Патрушев, февр. 2026 (Al Jazeera). Все источники проверены 7 нояб. 2026.