FITBURG 芬兰湾 · 2025年12月31日

“FITBURG”号，2025年12月31日：一只船锚被拖过芬兰湾

2025年12月30日，悬挂圣文森特和格林纳丁斯国旗的杂货船“Fitburg”号载着俄罗斯结构钢从圣彼得堡驶往海法。12月31日凌晨，芬兰与爱沙尼亚之间的两条电信电缆受损。芬兰警方和边防警卫队当天上午登临该船。2026年11月5日，赫尔辛基地区法院判定俄罗斯籍船长和阿塞拜疆籍水手长犯有蓄意实施的严重破坏罪：船锚在海床上被拖行约130公里。判决尚未生效。法院未查明是否有人指使这两人、由何人指使。

UKRAINE EVIDENCE HUB
核实记录
2026年11月

130公里

2025年12月31日，船锚和锚链在海床上被拖行数小时的距离 A

赫尔辛基地区法院，判决R 706/2026/11841，新闻稿，2026年11月5日

9 + 1

锚链越过的电信电缆、电力电缆和一条输气管道；两条电信电缆受损 A

赫尔辛基地区法院，新闻稿，2026年11月5日

3年6个月

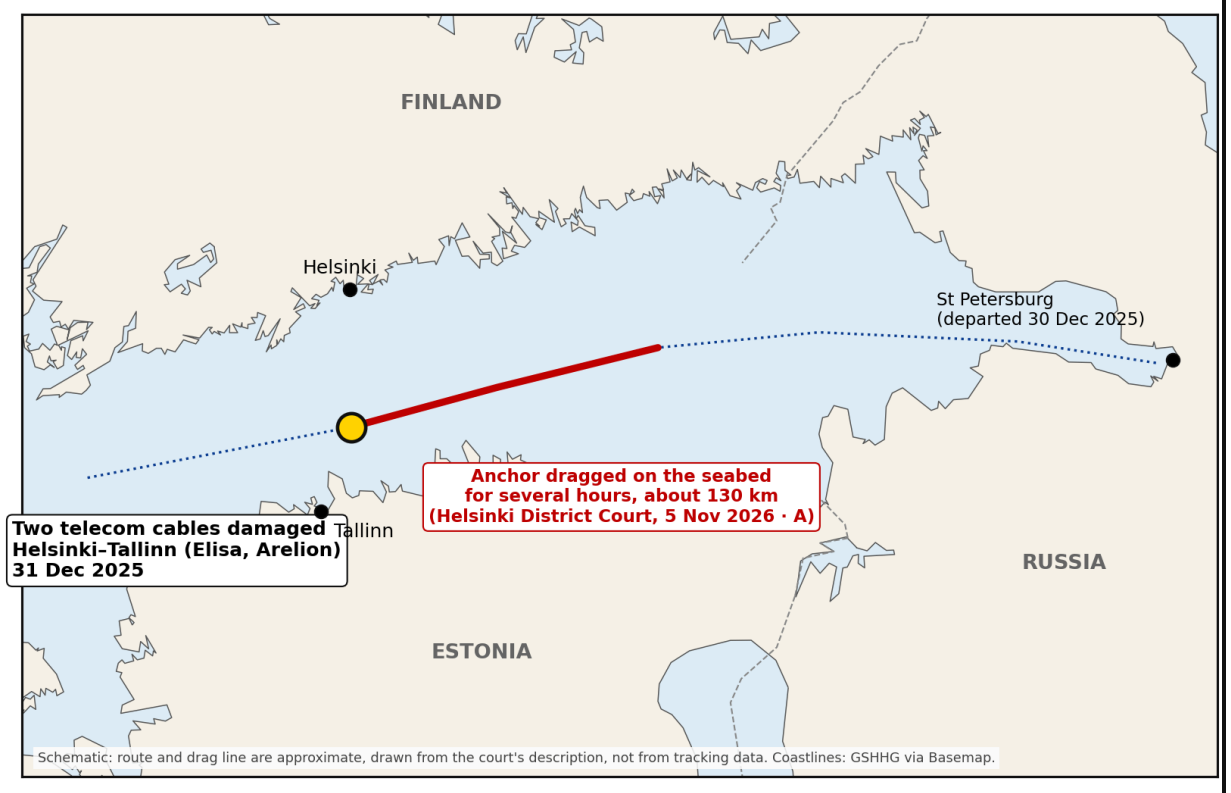
船长被判处实刑；水手长被判处2年10个月；二人均被收押；判决尚未生效 A

赫尔辛基地区法院，新闻稿，2026年11月5日

~2小时

芬兰当局首次联系该船后，船舶仍在锚未收起的状态下继续航行 A

赫尔辛基地区法院，新闻稿，2026年11月5日



结论

法院认定系蓄意行为。 三名职业法官一致裁定，船长和水手长犯有严重破坏罪。船锚的锁定装置运转正常。法院认定，该行为意在对社会造成尽可能大的损害，损害之所以有限纯属偶然。

芬兰拥有管辖权。 损害发生在爱沙尼亚专属经济区内，位于芬兰领海之外。法院认为，由于该罪行系故意实施，且其后果在芬兰显现，芬兰法院可以审理此案。在此前的“Eagle S”号案中，地区法院曾拒绝行使管辖权；上诉法院于2026年8月27日推翻了该裁决。

国家责任问题尚无定论。 该船由一名俄罗斯籍船长指挥，载着受欧盟制裁的俄罗斯钢材从圣彼得堡起航，法院认定船锚是在该船驶离俄罗斯领海之前放下的。判决未将该行为归于俄罗斯国家。两人均可提出上诉；船长表示将上诉。

三个层面的法律定性

船长和水手长蓄意实施严重破坏罪；芬兰拥有管辖权——赫尔辛基地区法院，2026年11月5日，尚未生效——已确立

2023—2025年波罗的海海床遭拖锚损坏：五起案件，一起被认定为意外，一起作出有罪判决——模式，未确立共同行为人

海底基础设施面临的混合威胁；北约“波罗的海哨兵”（BALTIC SENTRY）行动——芬兰、爱沙尼亚和北约官员的声明——立场

已确立。 赫尔辛基地区法院，2026年11月5日（R 706/2026/11841，一致裁定，尚未生效）：船长和水手长犯有严重破坏罪（《芬兰刑法典》，törkeä tuhotyö）。船锚被拖行约130公里；锚链越过九条电缆和一条输气管道，两条电信电缆受损；该行为系蓄意实施，意在对社会造成最大损害。由于后果在芬兰显现，芬兰法院拥有管辖权。严重干扰电信罪的指控因已被破坏罪吸收而被驳回。 **模式。** 自2023年10月以来，船锚至少五次损坏波罗的海的电缆或管道。瑞典检察机关认定其中一起（“Vezhen”号，2025年1月）为意外；“Fitburg”号案是首起以有罪判决告终的案件。没有任何法院将这些案件相互关联，或将其与某一国家关联。 **立场。** 北约于2025年1月启动“波罗的海哨兵”行动，以保护海底基础设施。法院未就是否有人指使这两人、由何人指使作出认定；俄罗斯国家责任尚未确立。

我们的诉求

填补漏洞，避免在领海以外切断电缆却没有明确的审理机构：支持国际海事组织、国际电联和国际电缆保护委员会（International Cable Protection Committee）在保护海底电缆方面的工作。对运输受制裁俄罗斯货物的船舶和经营人采取制裁列名措施。支持波罗的海的巡逻、登临和检查合作。像芬兰和爱沙尼亚在本案中那样，跨境共享证据。

来源： A——赫尔辛基地区法院，关于判决R 706/2026/11841的新闻稿，2026年11月5日（tuomioistuimet.fi）；赫尔辛基上诉法院，“Eagle S”号案，2026年8月27日（据ERR和Kaleva报道）。B——芬兰海关，2026年1月1日和7日新闻稿；国家调查局，2026年1月12日（经ERR、The Baltic Times）；爱沙尼亚检察院，2026年1月2日；爱沙尼亚司法和数字事务部，2025年12月31日（经ERR）；北约，“NATO launches Baltic Sentry”，2025年1月14日；瑞典检察署关于“Vezhen”号（经The Maritime Executive，2025年10月14日）。C——Yle，2026年11月5日；ERR，2025年12月31日，2026年1月12日、6月6日、8月27日和9月8日；The Moscow Times，2026年6月16日；The Maritime Executive，2026年1月7日和9月9日；The Insider，2026年6月15日；“现时”电视台，2026年1月5日；MTV Uutiset，2026年；Kaleva，2026年8月27日；法新社经Inquirer，2024年12月24日；ERR，2024年8月12日；BB.LV（BNS），2026年1月2日和18日。RU——德·佩斯科夫，2024年11月20日（路透社经gCaptain；塔斯社）；尼·帕特鲁舍夫，2026年2月（半岛电视台）。均于2026年11月7日访问。

FITBURG
V1.0 · 2026年11月7日 · 在线版本和更正记录见
UKRAINE EVIDENCE HUB
实时页面 · 更正日志

FITBURG 事件经过

一只锚，约130公里，十条海底线路

在赫尔辛基与塔林之间，芬兰湾海底铺设有电信电缆、电力电缆和一条输气管道。“Fitburg”号的锚链在一夜之间越过了其中十条。法院的认定依据其芬兰语新闻稿摘要整理。

UKRAINE EVIDENCE HUB
核实记录
2026年11月

2025年12月30日	“Fitburg”号从圣彼得堡驶往海法。船锚在离港时收起，随后在该船驶离俄罗斯领海之前的某一时刻再次放下。 A — 赫尔辛基地区法院，新闻稿，2026年11月5日；航线：The Insider，2026年6月15日
2025年12月31日，约05:00	Elisa公司报告其赫尔辛基—塔林电信电缆发生故障；芬兰与爱沙尼亚之间的一条Arelion公司电缆也受到影响。爱沙尼亚方面：损坏于约05:00被发现，当时一艘船正从爱沙尼亚经济区驶入芬兰经济区。 B — 爱沙尼亚司法和数字事务部（经ERR，2025年12月31日）
2025年12月31日，上午	芬兰当局发现该船拖着锚链在海中航行，并与其联系。首次联系后，该船又继续航行约两个小时；水手长参与其中。 A — 赫尔辛基地区法院，新闻稿，2026年11月5日
2025年12月31日，约11:00	警方和边防警卫队在芬兰经济区内乘直升机登临该船，并将其带至坎特维克（Kantvik）。全部14名船员——俄罗斯、格鲁吉亚、哈萨克斯坦和阿塞拜疆国民——被扣留。 B — ERR，2025年12月31日；ERR，2026年1月12日
2025年12月31日	爱沙尼亚总检察院启动刑事诉讼：损坏地点位于爱沙尼亚经济区内，距海岸约60公里。爱沙尼亚准备与芬兰组建联合调查组。 B — 爱沙尼亚检察院，2026年1月2日
2026年1月1日	芬兰海关：货物为结构钢，初步认定原产于俄罗斯，属于欧盟行业制裁范围；货物被扣押。 B — 芬兰海关，新闻稿，2026年1月1日
2026年1月7日	海关结束调查：该钢材受制裁，但船员并非故意将其带入芬兰，因为该船系应当局要求进入芬兰。货物运离芬兰后即予放行。 B — 芬兰海关，新闻稿，2026年1月7日
2026年1月12日	警方解除扣押，边防警卫队护送该船驶离芬兰水域。一名船员仍被羁押；数人被禁止出境。 B — 国家调查局（经ERR和The Baltic Times，2026年1月12日）
2026年6月5日	国家调查局与爱沙尼亚中央刑事警察局合作，结束了对四名嫌疑人的审前调查。 C — ERR，2026年6月6日；The Insider，2026年6月15日
2026年6月15日	船长和水手长被指控犯有严重破坏罪和严重干扰电信罪。二人均否认指控。另外两名嫌疑人未被起诉。 C — The Moscow Times，2026年6月16日；MTV Uutiset；The Maritime Executive，2026年9月9日
2026年8月27日	在另一起“Eagle S”号案中，赫尔辛基上诉法院裁定芬兰对其经济区内的电缆损坏拥有管辖权，并将案件发回地区法院。 C — ERR，2026年8月27日；Kaleva，2026年8月27日
2026年9月8日至10月8日	赫尔辛基地区法院开庭审理，历时八个庭审日。检方要求判处至少两年半的实刑；辩方对管辖权提出异议，并称锚具已结冰。 A — 赫尔辛基地区法院，2026年11月5日；ERR，2026年9月8日；The Maritime Executive，2026年9月9日
2026年11月5日	判决：两人均犯有严重破坏罪；分别判处3年6个月和2年10个月，立即收押；对修复费用和调查费用承担连带责任。船长的律师表示将提出上诉；水手长正在考虑上诉。 A — 赫尔辛基地区法院，新闻稿，2026年11月5日；Yle，2026年11月5日

记录显示

法院认定，船锚的锁定装置运转正常。该船驶离圣彼得堡时船锚已收起，在驶离俄罗斯领海之前的某一时刻被放下，直到12月31日上午芬兰当局发现拖锚并向该船发出警告后才再次收起。有证据表明，拖锚痕迹一直延伸至俄罗斯领海边界。

锚链越过九条电信和电力电缆以及一条输气管道；两条电信电缆受损，其余线路面临风险。法院认定，该行为意在对社会造成尽可能大的损害，损害有限纯属偶然。爱沙尼亚检察机关认定损坏地点位于爱沙尼亚经济区内，距海岸约60公里。

被定罪者

船长安德烈·马克西缅科为俄罗斯国民，在船锚拖行期间批准了船舶航向；法院认为其过错更大，因为他负有总体指挥职责。水手长武萨尔·马吉多夫为阿塞拜疆国民，在首次联系后参与使船舶继续航行约两个小时，且未确保船锚已收起。检方并未指控二人中任何一人下令或实施放锚。

二人均被判处实刑并被收押。判决尚未生效，在判决生效前，二人均被推定无罪。据其律师称，船长将提出上诉；水手长正在考虑上诉。检方可就被驳回的指控提出上诉。

来源： A——赫尔辛基地区法院，关于判决R 706/2026/11841的新闻稿，2026年11月5日（tuomioistuimet.fi）；赫尔辛基上诉法院，“Eagle S”号案，2026年8月27日（据ERR和Kaleva报道）。B——芬兰海关，2026年1月1日和7日新闻稿；国家调查局，2026年1月12日（经ERR、The Baltic Times）；爱沙尼亚检察院，2026年1月2日；爱沙尼亚司法和数字事务部，2025年12月31日（经ERR）；北约，“NATO launches Baltic Sentry”，2025年1月14日；瑞典检察署关于“Vezhen”号（经The Maritime Executive，2025年10月14日）。C——Yle，2026年11月5日；ERR，2025年12月31日，2026年1月12日、6月6日、8月27日和9月8日；The Moscow Times，2026年6月16日；The Maritime Executive，2026年1月7日和9月9日；The Insider，2026年6月15日；“现时”电视台，2026年1月5日；MTV Uutiset，2026年；Kaleva，2026年8月27日；法新社经Inquirer，2024年12月24日；ERR，2024年8月12日；BB.LV（BNS），2026年1月2日和18日。RU——德·佩斯科夫，2024年11月20日（路透社经gCaptain；塔斯社）；尼·帕特鲁舍夫，2026年2月（半岛电视台）。均于2026年11月7日访问。

FITBURG
V1.0 · 2026年11月7日 · 在线版本和更正记录见
UKRAINE EVIDENCE HUB

实时页面 · 更正日志

FITBURG 按级别列示的证据

一项一审有罪判决、两项国家调查、一项海关认定

本记录的核心是一项经过八天庭审后作出的法院判决。芬兰和爱沙尼亚警方开展了联合调查。判决全文仅可向法院书记处申请获取；本档案依据法院新闻稿。

UKRAINE EVIDENCE HUB
核实记录
2026年11月

由具有授权的机构确立

赫尔辛基地区法院2026年11月5日判决（R 706/2026/11841），一致裁定：船长和水手长犯有严重破坏罪；船锚被拖行约130公里；越过九条电缆和一条管道，两条电信电缆受损；蓄意行为；芬兰拥有管辖权；对修复和调查费用承担连带责任。尚未生效。 A

赫尔辛基上诉法院，2026年8月27日（“Eagle S”号案，据ERR和Kaleva报道）：芬兰依据属地原则拥有管辖权；根据《联合国海洋法公约》，该事件不属于限制其管辖权的航行事故。 A

国家调查（芬兰、爱沙尼亚）

芬兰海关，2026年1月1日和7日：原产于俄罗斯的结构钢，属于欧盟行业制裁范围；由于船员并非故意将其带入芬兰，未启动刑事调查。国家调查局，2026年1月12日：芬兰和爱沙尼亚的船上调查工作完成；船舶获释。 B

爱沙尼亚检察院，2026年1月2日：就两条电信电缆受损启动刑事诉讼；损坏地点位于爱沙尼亚经济区内；正在筹组与芬兰的联合调查组。 B

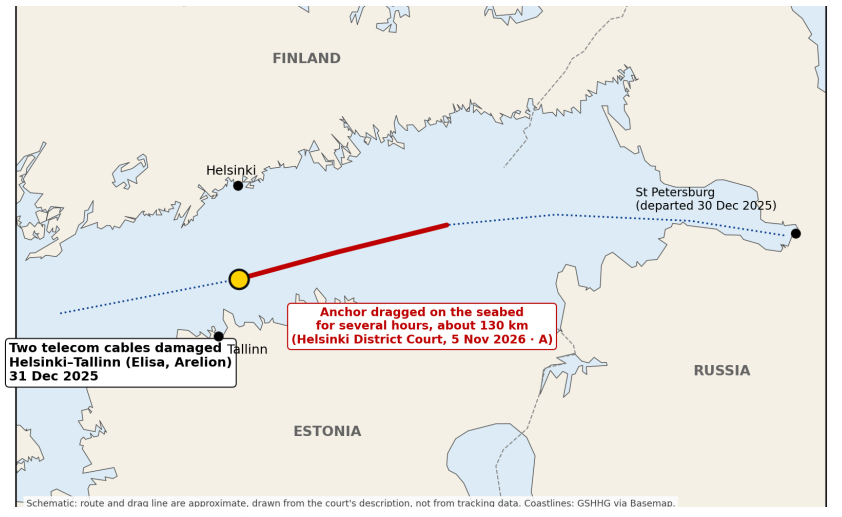
独立调查

Yle，2026年11月5日：被定罪者的姓名和国籍；辩方和检方的反应。ERR，2025年12月31日：船东/管理人为伊斯坦布尔的ALBROS Shipping & Trading；船旗国为圣文森特和格林纳丁斯。 C

ERR，2026年9月8日：损失达“数十万欧元”；船长称关于船员奉俄罗斯政府命令行事的说法是“胡说八道”。 C

数字——各来源，按公布原样

数字	统计内容	来源 · 日期 · 级别
130公里	船锚沿海床拖行，2025年12月31日	赫尔辛基地区法院，2026年11月5日 · A
9 + 1 · 2	越过的电缆和管道 · 受损的电信电缆	赫尔辛基地区法院，2026年11月5日 · A
3年6个月 · 2年10个月	刑期：船长 · 水手长（尚未生效）	赫尔辛基地区法院，2026年11月5日 · A
14	2025年12月31日船员被扣留；后有四名嫌疑人，其中两人被起诉	ERR，2025年12月31日；ERR，2026年6月6日 · C



示意图：自圣彼得堡出发的航线以及船锚被拖行约130公里的路线，依据法院的描述绘制，而非依据船舶跟踪数据。海岸线：GSHHG。

法院的认定取自其2026年11月5日新闻稿（芬兰语，本平台翻译）；本档案未查阅裁决摘要（Ratkaisutiedote PDF）。判给的损害赔偿金额未予公布。“数十万欧元”是庭审期间媒体报道的数字。

来源： A——赫尔辛基地区法院，关于判决R 706/2026/11841的新闻稿，2026年11月5日（tuomioistuimet.fi）；赫尔辛基上诉法院，“Eagle S”号案，2026年8月27日（据ERR和Kaleva报道）。B——芬兰海关，2026年1月1日和7日新闻稿；国家调查局，2026年1月12日（经ERR、The Baltic Times）；爱沙尼亚检察院，2026年1月2日；爱沙尼亚司法和数字事务部，2025年12月31日（经ERR）；北约，“NATO launches Baltic Sentry”，2025年1月14日；瑞典检察署关于“Vezhen”号（经The Maritime Executive，2025年10月14日）。C——Yle，2026年11月5日；ERR，2025年12月31日，2026年1月12日、6月6日、8月27日和9月8日；The Moscow Times，2026年6月16日；The Maritime Executive，2026年1月7日和9月9日；The Insider，2026年6月15日；“现时”电视台，2026年1月5日；MTV Uutiset，2026年；Kaleva，2026年8月27日；法新社经Inquirer，2024年12月24日；ERR，2024年8月12日；BB.LV（BNS），2026年1月2日和18日。RU——德·佩斯科夫，2024年11月20日（路透社经gCaptain；塔斯社）；尼·帕特鲁舍夫，2026年2月（半岛电视台）。均于2026年11月7日访问。

FITBURG
V1.0 · 2026年11月7日 · 在线版本和更正记录见
UKRAINE EVIDENCE HUB

实时页面 · 更正日志

FITBURG 责任

两人被定罪；未指明幕后主使

法院就两名船员的行为作出裁决。法院既未裁定由何人放下船锚，也未裁定岸上是否有人下令实施该行为。船东和船舶管理人不是该刑事案件的当事方。

UKRAINE EVIDENCE HUB
核实记录
2026年11月

对象	在案件中的角色	诉讼程序	制裁 · 法院
安德烈·马克西缅科 船长 · 俄罗斯国民	在船锚拖行期间批准了船舶航向；对指挥和航行负总体责任	赫尔辛基地区法院，2026年11月5日：严重破坏罪，3年6个月；将上诉（尚未生效）	—
武萨尔·马吉多夫 水手长 · 阿塞拜疆国民	在首次联系后参与继续航行约两个小时；未确保船锚已收起	赫尔辛基地区法院，2026年11月5日：严重破坏罪，2年10个月；正在考虑上诉（尚未生效）	—
另外两名高级船员	审前调查中的嫌疑人	未被起诉	—
Fitburg Shipping Co Ltd / ALBROS Shipping & Trading 船东和管理人（伊斯坦布尔）	船东和船舶管理人；于2026年3月将该船更名为“Finex”号	未被起诉；雇主公司的费用索赔未在刑事案件中审理（其法律费用索赔被驳回）	截至2026年1月，该船未被列入欧盟名单（据报道）；有待重新核查

责任链条

法院判定两人犯有蓄意破坏罪。法院未就是否有人指使二人、由何人指使作出认定，也未确定由何人放下船锚。本判决并未确立俄罗斯国家责任。

将此次航行与俄罗斯相关联的事实：航行于2025年12月30日始于圣彼得堡；船锚是在该船仍处于俄罗斯领海内时放下的（法院认定）；船长为俄罗斯国民；货物为受欧盟制裁的俄罗斯结构钢（芬兰海关）。

俄罗斯国家自身的行为

在已公布的法院认定中，未出现俄罗斯国家的任何行为。

据芬兰国防部长安蒂·哈卡宁对Iltalehti表示（经BNS，2026年1月2日），船员被扣留后，俄罗斯曾表示愿向其提供协助。截至2026年11月7日，未发现俄罗斯就该判决发表的官方声明。

制裁栏：破折号表示未核实到任何列名。该船2026年1月之后在欧盟/英国名单上的列名状况尚未重新核查。所有权：据“现时”电视台2026年1月5日援引的LSEG数据，Fitburg Shipping Co Ltd为船东，Albros Shipping and Trading Ltd为管理人；ERR称ALBROS为船东。

来源： A——赫尔辛基地区法院，关于判决R 706/2026/11841的新闻稿，2026年11月5日（tuomioistuimet.fi）；赫尔辛基上诉法院，“Eagle S”号案，2026年8月27日（据ERR和Kaleva报道）。B——芬兰海关，2026年1月1日和7日新闻稿；国家调查局，2026年1月12日（经ERR、The Baltic Times）；爱沙尼亚检察院，2026年1月2日；爱沙尼亚司法和数字事务部，2025年12月31日（经ERR）；北约，“NATO launches Baltic Sentry”，2025年1月14日；瑞典检察署关于“Vezhen”号（经The Maritime Executive，2025年10月14日）。C——Yle，2026年11月5日；ERR，2025年12月31日，2026年1月12日、6月6日、8月27日和9月8日；The Moscow Times，2026年6月16日；The Maritime Executive，2026年1月7日和9月9日；The Insider，2026年6月15日；“现时”电视台，2026年1月5日；MTV Uutiset，2026年；Kaleva，2026年8月27日；法新社经Inquirer，2024年12月24日；ERR，2024年8月12日；BB.LV（BNS），2026年1月2日和18日。RU——德·佩斯科夫，2024年11月20日（路透社经gCaptain；塔斯社）；尼·帕特鲁舍夫，2026年2月（半岛电视台）。均于2026年11月7日访问。

FITBURG 事实核查 · 俄罗斯如何谈论波罗的海海床

“归咎于俄罗斯是荒谬的”——以及“西方海盗”

截至2026年11月7日，未发现俄罗斯就“Fitburg”号案或其判决发表的官方声明。与此最接近的可核实官方声明涉及此前波罗的海电缆损坏事件以及在海上登临船舶的问题。本页将其与记录进行比对。

UKRAINE EVIDENCE HUB
核实记录
2026年11月

德米特里·佩斯科夫，克里姆林宫发言人 · 新闻吹风会 · 2024年11月20日

“毫无理由地继续把一切归咎于俄罗斯，实在相当荒谬。”

路透社（经gCaptain），2024年11月20日；塔斯社，2024年11月20日

尼古拉·帕特鲁舍夫，总统助理、海洋委员会主席 · 2026年2月

“能够给西方海盗的狂热降温的[力量]。”

半岛电视台，2026年2月18日（英译文）

关于归因的说法属实：没有任何法院将波罗的海事件归咎于俄罗斯

此话针对的是2024年11月与中国船只“伊鹏3”号（Yi Peng 3）有关的电缆损坏事件，比“Fitburg”号案早一年多。没有任何法院将波罗的海海床的任何事件归咎于俄罗斯；“Fitburg”号案判决判定两名船员有罪，未就是否有人指使二人、由何人指使作出认定（赫尔辛基地区法院，2026年11月5日）。

该说法所作的让步： 对“Fitburg”号只字未提。在同一次吹风会上，他提及乌克兰在“北溪”问题上的“破坏活动”。

在法律上不构成海盗行为

此话针对的是扣押受制裁油轮的行为，而非“Fitburg”号。“Fitburg”号是因涉嫌犯罪而被芬兰警方和边防警卫队登临，12天后获释，其船员由三名法官审理（国家调查局；赫尔辛基地区法院）。根据《联合国海洋法公约》（第101条），海盗行为是私人船舶为私人目的实施的行为，而非国家的执法行为。

该说法所作的让步： 俄罗斯将沿海国登临船舶视为敌对行为，无论其法律依据如何。

客观而言

任何法院或国际机构均未确立俄罗斯国家对“Fitburg”号所致损害或波罗的海海床任何其他事件负有责任。2026年1月，芬兰安全情报局对Yle表示，关于俄罗斯无所不能的说法“对俄罗斯有利”（据BB.LV报道）。

庭审中，船长称关于船员奉俄罗斯政府命令行事的说法是“胡说八道”（ERR，2026年9月8日）。判决对此既未否定也未证实；判决对任何幕后主使均未提及。

来源： A——赫尔辛基地区法院，关于判决R 706/2026/11841的新闻稿，2026年11月5日（tuomioistuimet.fi）；赫尔辛基上诉法院，“Eagle S”号案，2026年8月27日（据ERR和Kaleva报道）。B——芬兰海关，2026年1月1日和7日新闻稿；国家调查局，2026年1月12日（经ERR、The Baltic Times）；爱沙尼亚检察院，2026年1月2日；爱沙尼亚司法和数字事务部，2025年12月31日（经ERR）；北约，“NATO launches Baltic Sentry”，2025年1月14日；瑞典检察署关于“Vezhen”号（经The Maritime Executive，2025年10月14日）。C——Yle，2026年11月5日；ERR，2025年12月31日，2026年1月12日、6月6日、8月27日和9月8日；The Moscow Times，2026年6月16日；The Maritime Executive，2026年1月7日和9月9日；The Insider，2026年6月15日；“现时”电视台，2026年1月5日；MTV Uutiset，2026年；Kaleva，2026年8月27日；法新社经Inquirer，2024年12月24日；ERR，2024年8月12日；BB.LV（BNS），2026年1月2日和18日。RU——德·佩斯科夫，2024年11月20日（路透社经gCaptain；塔斯社）；尼·帕特鲁舍夫，2026年2月（半岛电视台）。均于2026年11月7日访问。

FITBURG
V1.0 · 2026年11月7日 · 在线版本和更正记录见
UKRAINE EVIDENCE HUB

实时页面 · 更正日志

FITBURG 法律与我们的诉求

领海以外的电缆仍需法院保护

“Fitburg”号案判决是波罗的海系列案件中的首个有罪判决。该判决以芬兰刑法和后果发生地为依据。其能否在上诉中维持，将影响沿海国如何保护其经济区内的电缆。

UKRAINE EVIDENCE HUB
核实记录
2026年11月

已确立——由经授权机构确立

赫尔辛基地区法院，2026年11月5日（R 706/2026/11841，一致裁定，尚未生效）：船长和水手长犯有严重破坏罪；蓄意行为；由于后果发生在芬兰，芬兰拥有管辖权；严重干扰电信罪的指控因已被吸收而被驳回。

赫尔辛基上诉法院，2026年8月27日（“Eagle S”号案）：芬兰依据属地原则拥有管辖权；根据该公约，该事件不属于限制其管辖权的航行事故。进一步上诉须经最高法院许可。

模式——记录显示的情况

Balticconnector输气管道和电缆，2023年10月：悬挂香港旗的“新新北极熊”号（Newnew Polar Bear）的船锚；中国称其为风暴导致的意外（2024年8月）。“伊鹏3”号，2024年11月：两条电缆；中国拒绝瑞典检察官登船调查。“Eagle S”号，2024年12月：Estlink 2电缆和电信电缆；上诉审认定芬兰拥有管辖权，推翻地区法院裁决（2026年8月27日）。

“Vezhen”号，2025年1月：拉脱维亚—瑞典电缆；瑞典检察机关认定系天气、技术故障和船艺不佳导致的意外。“Fitburg”号，2025年12月：首个有罪判决。没有任何法院将这些案件相互关联，或将其与某一国家关联。

立场——各国政府和联盟的表态

北约于2025年1月14日启动“波罗的海哨兵”行动，出动护卫舰、巡逻机和海上无人机；秘书长警告说，“船长们必须明白”，对基础设施的威胁“将产生后果”。北约的声明未指明任何国家负有责任。

爱沙尼亚领导人在2025年12月31日态度谨慎：总统表示希望这“不是蓄意行为”。检察官对判决表示欢迎，尤其是法院接受了管辖权（Yle，2026年11月5日）。

适用的规则

《芬兰刑法典》第34章：严重破坏罪（törkeä tuhotyö）；第1章：芬兰法律的适用范围，包括后果发生在芬兰的犯罪——依地区法院的适用（条款编号有待对照判决确认）。

《联合国海洋法公约》第58条、第79条和第113条（铺设电缆的自由；将故意或因重大疏忽破坏公海海底电缆的行为定为犯罪的义务）以及第97条（关于碰撞事项或任何其他航行事故的刑事管辖权），系辩方援引。

我们不知道的情况

由何人放下船锚，以及是否有人下令。检方并未指控两名被定罪者中任何一人下令或实施放锚。

任何上诉的结果；在“Eagle S”号案中是否会请求最高法院就管辖权作出裁决。

就修复和调查费用判给的金额；该船（现名“Finex”号）及其经营人目前的制裁状况。

我们的诉求

填补电缆保护漏洞。 支持国际海事组织、国际电联和国际电缆保护委员会以及《联合国海洋法公约》缔约国之间的相关工作，确保对经济区内和公海上故意损坏海底电缆的行为始终能够进行调查和审判。

将受制裁货物的承运人列入名单。 欧盟、英国及伙伴国制裁主管部门：审查对运输受制裁俄罗斯货物的船舶和经营人的列名，包括本案所涉船舶及其经营人。

共同开展巡逻、登临和检查。 在海洋法框架内，持续开展“波罗的海哨兵”式巡逻，并在海底基础设施受损时开展沿海国登临和检查合作。

共享证据。 检察官和调查人员：像芬兰和爱沙尼亚在本案中那样，利用联合调查组和司法协助，并跨境共享海床证据和船舶自动识别系统（AIS）数据。

来源： A——赫尔辛基地区法院，关于判决R 706/2026/11841的新闻稿，2026年11月5日（tuomioistuimet.fi）；赫尔辛基上诉法院，“Eagle S”号案，2026年8月27日（据ERR和Kaleva报道）。B——芬兰海关，2026年1月1日和7日新闻稿；国家调查局，2026年1月12日（经ERR、The Baltic Times）；爱沙尼亚检察院，2026年1月2日；爱沙尼亚司法和数字事务部，2025年12月31日（经ERR）；北约，“NATO launches Baltic Sentry”，2025年1月14日；瑞典检察署关于“Vezhen”号（经The Maritime Executive，2025年10月14日）。C——Yle，2026年11月5日；ERR，2025年12月31日，2026年1月12日、6月6日、8月27日和9月8日；The Moscow Times，2026年6月16日；The Maritime Executive，2026年1月7日和9月9日；The Insider，2026年6月15日；“现时”电视台，2026年1月5日；MTV Uutiset，2026年；Kaleva，2026年8月27日；法新社经Inquirer，2024年12月24日；ERR，2024年8月12日；BB.LV（BNS），2026年1月2日和18日。RU——德·佩斯科夫，2024年11月20日（路透社经gCaptain；塔斯社）；尼·帕特鲁舍夫，2026年2月（半岛电视台）。均于2026年11月7日访问。

FITBURG
V1.0 · 2026年11月7日 · 在线版本和更正记录见
UKRAINE EVIDENCE HUB
实时页面 · 更正日志