

青岛“6·27”“B”艇自沉事故调查报告

一、事故简况

2025年6月27日1546时许，刘某慧所有的青岛籍游艇“B”由银海大世界以南返回青岛奥帆中心游艇码头途中，在青岛奥帆中心南侧水域（概位：36° 01′ .7N/ 120° 23′ .4E）自沉，未发生人员伤亡及水域污染，构成一般等级（小）水上交通事故。

二、专业术语和标准用语标示

AIS: Automatic Identification System 船舶自动识别系统

GPS: Global Positioning System 全球定位系统

VHF: Very High Frequency 甚高频无线电话

三、调查情况

（一）船舶资料。

船名：B

船籍港：青岛

船舶识别号：CN20037004270

船舶登记号：050124000209

船舶种类：游艇

游艇类别：V类

总长：9.61米

型宽：3.36米

型深：1.62米

主机种类及数量：内燃机2部

主机功率：220千瓦

主机型号：YC4FA150L-C20

船体材质：纤维增强塑料

总吨：10

净吨：3

航线及航区：国内沿海

建造完工日期：2004 年 9 月 25 日

船舶所有人及其地址：刘某慧/山东省青岛市市北区 XXX 路**号甲***户

停泊地点：青岛奥帆中心游艇码头（未加入游艇俱乐部）

（二）船舶证书及检验检查情况。

“B”艇持有青岛海事局签发的《船舶所有权登记证书》《船舶国籍证书》，持有山东省青岛船舶技术服务中心签发的《游艇适航证书》，船舶证书齐全有效。

“B”艇于 2024 年 11 月 27 日由山东省青岛船舶技术服务中心在青岛完成临时检验。

“B”艇最近一次船旗国监督检查于 2025 年 1 月 15 日完成，共发现 2 项缺陷（雷达设备未能开机、船上未张贴甚高频操作说明），于 1 月 16 日复查合格。上述缺陷与本起事故无关。

（三）船舶设备情况。

该艇《游艇适航证书》记载：船舶配有 VHF、磁罗经、雷达、GPS、AIS 各 1 台，救生圈 1 只，救生衣 9 件，降落伞火箭信号 2 只。

2025 年 4 月 10 日“B”艇由青岛碧海云舟船舶设备有限公司在青岛完成船舶维修保养（维保项目包括发动机保养、轴承更换、船底清洁等）。

因该艇灭失，艇上设备配备情况及实际工况已无法核实。

（四）游艇驾驶员信息。

“B”艇《游艇适航证书》规定乘员定额为 9 人。事故航次，“B”艇上共 4 人，未超出乘员定额。

“B”艇由奥帆中心游艇码头驶往银海大世界南部水域时驾驶员为丛某臣，返航时驾驶员为傅某。

驾驶员信息如下：

1. 丛某臣，男，1993 年 12 月出生，持有青岛海事局于 2024 年 12 月 11 日签发的游艇驾驶证，资格：A2F，有效期至 2029 年 12 月 11 日。

2. 傅某，男，1975 年 2 月出生，持有青岛海事局于 2023 年 5 月 17 日签发的游艇驾驶证，资格：A2F，有效期至 2028 年 5 月 17 日。

（五）环境因素。

1. 气象海况

青岛市气象台于 2025 年 6 月 27 日 1600 时发布天气预报：今天夜间，多云，有轻雾，南风 3 到 4 级，能见度 1 到 15 公里。

2. 通航环境情况

事发地点位于青岛奥帆中心以南的开阔水域，水深 10 米左右，进出奥帆中心游艇停泊水域的部分船艇航经此区域。

四、重要事故因素认定

（一）事发时间和位置。

1. “B”艇 AIS 信号消失时间为 2025 年 6 月 27 日 1546 时，船位 36° 01′ .7N/120° 23′ .4E。

2. 根据“B”艇驾驶员傅某陈述，1545 时许，“B”艇启动蓄电池突然失电报警，艇上有明显烟味，艇甲板上浪明显，船舶呈艏倾姿态并加速下沉。

结合上述证据推断，本起事故的事发时间：2025 年 6 月 27 日 1546 时许，事故概位：36° 01′ .7N/120° 23′ .4E。

（二）艇上人员认定。

“B”艇 4 人安全上岸后，事故调查人员通知其立刻接受调查，书写事故情况说明。经核实，艇上 4 人为朋友关系，分别为：丛某臣（身份证号：230402*****0035）、傅某（身份证号：379013*****4815）、徐某刚（身份证号：231025*****1215）、张某哲（身份证号：370205*****2517）。

五、事故经过

2025 年 6 月 27 日上午，丛某臣（“B”艇船舶所有人刘某慧配偶）、傅某、徐某刚、张某哲相约乘坐“B”艇前往银海大世界南部水域游玩。

1245 时，“B”艇通过“海事通”APP 完成进出港报告：计划 1255 时自奥帆中心出港，1750 时返回奥帆中心（因船舶灭失，进港报告撤销）。

1252 时，“B”艇驶离奥帆中心游艇停泊水域，航向 215°，航速 5.3 节，船位 36° 03′ .4N/120° 23′ .0E。

1303 时，“B”艇正横太平角，航向 219°，航速 6.9 节，船位 36° 02′ .6N/120° 22′ .2E。随后向东南行驶。

1435 时许，“B”艇抵达银海大世界南部水域，计划返回奥帆中心。

1459 时，“B”艇继续向西航行，航向 240° ，航速 6.2 节，船位 $36^{\circ} 01' .8\text{N}/120^{\circ} 23' .8\text{E}$ 。

1503 时，“B”艇航速 0.6 节，航向 269° 。

1521 时，“B”艇航速 3.1 节，航向 254° 。

1542 时，“B”艇航速 2.2 节，航向 286° 。

1545 时许，“B”艇艏甲板上浪明显，船舶呈艏倾姿态并加速下沉。

1546 时，“B”艇航速 2.4 节，航向 264° ，船位 $36^{\circ} 01' .7\text{N}/120^{\circ} 23' .4\text{E}$ 。此时，船艏入水，AIS 信号消失。

1605 时许，“B”艇 4 名乘员被安全转移至周围过路橡皮艇。随后，该艇沉没。

1750 时许，“B”艇 4 名乘员登岸，前往海事部门接受事故调查。

事故发生后，海事部门立即到现场查看情况、组织搜寻；当时及随后数日持续提醒附近及辖区船艇谨慎驾驶，远离“B”艇沉没位置；在现场及附近水域未发现“B”艇和水域污染；督促“B”艇所有人打捞清除游艇残骸。

6 月 27 日至 7 月 3 日，“B”艇所有人在事发地点及周边水域多次组织实施水下探测，未发现“B”艇；经辖区过路船、海事无人机多次搜寻，未发现 B”艇和水域污染。

六、事故原因分析

1. 查看“B”艇航行轨迹，未发现该艇与其他船舶在同一时间出现船位重合；事发当日，海事部门未接到辖区船舶碰撞事故报告；根据该艇在船人员陈述，该艇未与其他船舶发生碰撞。因此，**基本排除船舶碰撞的可能。**

2. 查看电子海图，确认“B”艇航行经过的区域不存在礁石、浅点或其他威胁航行安全的碍航物；近期，海事部门及其他单位未接到关于奥帆中心周边水域出现碍航物的报告；根据该艇在船人员陈述，该艇航行期间，未听到外物接触船体产生的异响。因此，**基本排除船舶触礁、触碰的可能。**

3. 勘察“B”艇同类型游艇“M”的船体，结合“B”艇船舶所有人及维保人员陈述，确认“B”艇主机为座舱机，船尾驱动装置万向节波纹管和排气波纹管均为橡胶材质，长时间浸泡于海水中，容易存在老化、抗疲劳程度低的问题，但此种机型设计的通用弱点或保养不到位造成船体短时间内大量进水的可能性极低。

4. “B”艇平日停靠于奥帆中心游艇码头的固定泊位，如船体结构性损坏，能够在该艇停泊期间被发现；该艇较小流量渗水不会引起突然大量进水而导致船舶沉没；根据该艇驾驶员描述，其在开航前打开机舱顶盖查看机舱状况，确认没有存水。因此，**船体结构性损坏导致进水可能性较低。**

5. 经调查，“B”艇于2025年4月10日在奥帆中心龙门吊

开展维护保养时，船舶所有人曾要求保养工人检查船舶状况，确认海底阀连接部件是美国原厂件，虽时间久远，但材质和工况均良好。根据前两任船舶所有人陈述，于某明于 2013 年购买该游艇，2016 年更换海底阀，2023 年 10 月转让给傅某（未办理登记手续）；傅某于 2024 年 12 月将该艇转卖给刘某慧（驾驶员丛某臣配偶）；2016 年至今，未再更换海底阀。根据船厂技术人员建议，海底阀需每隔 3 到 5 年进行更换。

若海底阀船内部分或其连接部件（冷却水软管）开裂、破损导致进水，则船体进水应发生在停车漂航后；若航行期间船体渗漏，则主机冷却水泵工效低会导致主机高温报警（驾驶员反馈未出现报警）。结合“B”艇航行数据及驾驶员陈述，推断软管开裂导致短时间内大量海水倒灌可能性较低，海底阀船内部分阀件的突然开裂泄漏，可能会导致短时间海水倒灌（时间节点较为苛刻）。

6. 根据维保人员陈述，主机排烟管连接处脱开可导致主机冷却水流入机舱。此种后果的产生条件是主机运转时泵吸海水导致冷却水漏至机舱（即航行时排烟管存在渗漏），当液位浸没蓄电池时，可导致两台主机均无法启动；而船体外部的排烟口（位于水线以下）因内部的防虹吸设置失效（排烟管完全断裂），导致海水倒灌，与事故经过相符；根据驾驶员描述，艇上有明显烟味。因此，主机排烟管连接船体处脱落导致进水可能性较大。

综合以上分析，推断“B”艇主机排烟管连接船体处脱落或

海底阀船内部分阀件突然开裂导致进水是本起事故可能的原因。

七、事故责任

调查过程中，调查组根据现有证据资料推断了事故经过和可能的事故原因。因本起事故原因为推断所得，无法对本起事故进行责任认定。