2026年10月29日 本版主编:何 娟 版式策划:兰 峰 责任校对:绍 文

“热带气旋撞击喜马拉雅山脉”会带来特大暴雪?

近日,有自媒体发布视频称“10月26日至31日,孟加拉湾将生成热带气旋,北上撞击喜马拉雅山脉,或将给西藏西南部带来特大暴雪”。

有网友表示,自媒体说的撞击产生暴雪天气,容易让人误会是撞击冰山上的冰雪,冰雪掉下来产生更大的暴雪天气。还有网友注意到,中央气象台发布的“全国降水量预报图”显示,“西藏南部出现大面积灰色、紫色”,很多人表示第一次见到深紫色的暴雪预报,还有网友说这是“雪灾预警”。

那么,“热带气旋撞击喜马拉雅山脉”到底是怎么回事?真能带来特大暴雪吗?

气旋主体翻不过山

目前,孟加拉湾气旋风暴“阿尔纳卜”已在印度沿海登陆。之后,会逐渐北上,强度减弱。在靠近喜马拉雅山脉时,其强度已经是很微弱的残余涡旋,因此不存在气旋撞击喜马拉雅山脉的情况。

专家表示,尽管受预报时效影响,风暴北上强度、路径仍存在调整空间,但可以明确的是,气旋主体不可能翻越喜马拉雅山脉,网传“气旋撞击山脉引发极端暴雪”的说法存在明显夸大和失实。

本轮强雨雪如何形成?

尽管这则网传消息不实,但最新天气预报显示,10月29日,西藏西部和南部有中到大雪,局地暴雪、大暴雪。29日夜间至31日,西藏南部会出现雨雪天气,降水强度具有极端性。

预计从29日夜间雨雪天气将逐步增强,最强时段出现在30日,西藏南部有暴雪或大暴雪、局地特大暴雪,部分地区的累计降水量可达10~30毫米,新增积雪深度5~30厘米。西藏的聂拉木和帕里将会出现较强的雨雪,其中聂拉木会出现暴雪。11月1日开始,随着水汽输送减弱,雨雪天气将逐步结束。

西藏南部即将到来的这次强雨雪是孟加拉湾气旋风暴“阿尔纳卜”北上、高空槽东移、地形抬升等因素叠加导致的。

北上的孟湾风暴环流会带动偏南气流向高原输送暖湿水汽,水汽遇到喜马拉雅山南麓被迫抬升;同时,东移西风槽与孟湾风暴环流协同作用,进一步增强水汽输送与大范围空气抬升,助推雨雪发展。

中央气象台首席预报员柳龙生称,孟加拉湾风暴后期的移动路径变数较大,西藏西南部能否出现强降雪不单取决于气旋的行进路线,同时高原槽的强度和位置以及残余涡旋的强度和位置,包括水汽输送效率都会左右降雪的实况。

“深紫色预报图”是怎么回事?

气象专家介绍,中央气象台冬季降水预报图上的深紫色,对应大暴雪、特大暴雪区域,其中:

24小时降雪量20.0毫米至29.9毫米,为大暴雪;

24小时降雪量大于等于30.0毫米,为特大暴雪。

降雪量,是雪融化后的水层深度,不是积雪厚度。常规换算:30毫米降雪对应的新增积雪为25~30厘米以上,属于强灾害性降雪。

专家解释,深紫色区域代表风险很高,极易出现道路封闭、电线覆冰、棚圈压塌等险情,但不能单纯判断是否极端。

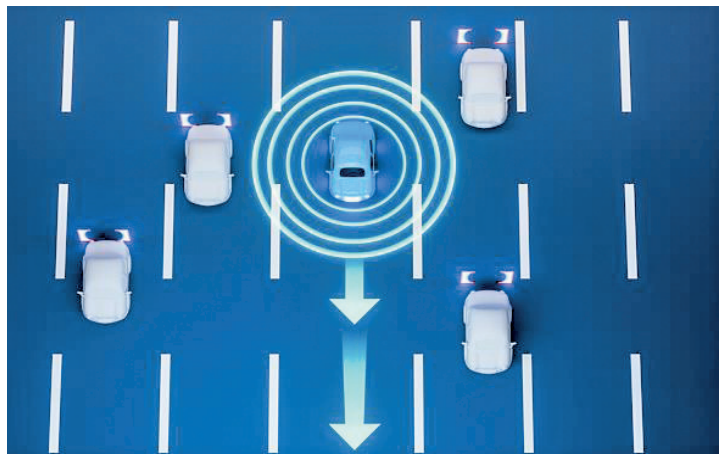
需防范交通地质雪崩等隐患

西藏南部能否出现强降雪,不单取决于气旋行进路线,高原槽的强弱和位置、残余涡旋强度、水汽输送效率都会左右降雪实况。因为预报时效较长,最终的实际降雪量级仍存在不确定性,但仍需防范交通地质雪崩等多重隐患。

中央气象台首席预报员陈涛表示,强的雨雪天气会造成低能见度、道路积雪甚至道路结冰的现象,导致道路阻塞甚至中断。局部地区比较高的累计降雨量,也会造成地质灾害风险上升。高海拔山区遭遇暴雪到大暴雪天气,雪崩发生的风险也随之升高,需做好防范应对。 (据央视新闻微信公众号)

智驾发生交通事故,谁来赔?

随着智能网联汽车上路,驾驶任务开始向智能系统让渡,当系统“开车”发生了交通事故,责任划分会因为算法缺陷、系统升级、数据瑕疵、驾驶人过错等多方行为叠加而更加复杂。交通事故责任在驾驶人还是车企?保险公司该不该赔?理赔时证据如何调取?保险赔付后,如何向控制关键数据的车企追偿?北京金融法院与国家金融监督管理总局北京监管局、中国保险行业协会就此进行专门研究。



模拟案例中,小刘购买了一辆L3级(有条件自动驾驶)的新能源汽车,投保交强险、限额200万元的第三者责任险等险种。有一天,小刘将车借给小周开,车辆在系统激活状态下与行人碰撞致行人重伤。公安交管部门调取车辆运行数据,确认事故发生在系统激活状态,事故认定书认定车辆一方承担主要责任,市场监管部门也同步启动缺陷调查、责令召回。

北京金融法院法官助理林昱彤表示:事故前几天,车企曾以“空中下载技术”(OTA)升级相关算法,远程给这辆车推送并安装了一个新版本的自动驾驶算法程序,类似于手机自动收到系统更新包、一安装就算升级完成。公安交管部门调取车辆运行数据确认事故发生于系统激活状态。事故发生后,受害人将实际驾驶人小周、车主小刘、车企以及保险公司起诉到法院,要求他们共同承担赔偿民事责任。车企提交系统日志,证明事故发生前系统曾发出接管提示,小周没有及时接管。而小周强调系统有缺陷,时间太短,他根本反应不过来。

在智能网联汽车自动驾驶系统激活状态下,民事责任主体怎么定?

北京金融法院法官林文彪表示:“有自动驾驶功能的汽车,实际上,车上有两个有驾驶资格主体,即驾驶人和汽车本身,可以采用“双层归责基准”,按“驾驶任务实际执行者+控制权状态”来判定——系统激活且未要求接管时出事故,车企承担产品责任;系统发出接管请求后,过了合理缓冲期,驾驶人仍未接管的,责任回归驾驶人。”在此次讨论的这个案例中,系统发出接管请求后,小周因没有及时接管,应承担过错责任,车企因系统缺陷应承担产品责任,二者按过错比例分摊。小刘把车借给小周没有过错,不承担责任。

案涉车辆投保了交强险和第三者责任险。市场监管部门对案涉车辆启动缺陷调查、责令召回。正在审议的道路交通安全法修订草案“自动驾驶汽车的特别规定”专章拟规定,自动驾驶功能激活状态下发生交通违法行为的,由生产企业、进口企业接受处理,企业认为违法行为与自动驾驶功能无关的应当承担举证责任。

那么,如果车企接受行政处理,是否能免驾驶人和保险公司的对外责任?

北京金融法院法官王思思表示:“受害人损失依民法典规定由交强险、商业三者险保险人按顺位赔付,不足部分由机动车一方承担,这个结构不因车辆可能存在系统缺陷而改变,车企不因其行政责任或产品责任而直接成为对第三者的先行赔付主体,保险公司不得以“行政责任已归车企”为理由拒赔。但是,保险公司赔付后,可以依保险法的规定向终局责任的车企进行追偿。车辆所有人、驾驶人承担责任后也可以进行追偿。”

智能网联汽车发生交通事故纠纷,最容易扯皮的就是“自动驾驶到底开没开”。

北京金融法院立案庭副庭长厉莉建议,进一步完善智能网联汽车保险条款体系,“同时建议增设数据授权委托书,来保障投保一方对数据调取的知情权。保险公司理赔完后,也得有向车企追偿的通道。”

厉莉还建议,构建“监管+司法+行业自律”多元共治格局。司法机关、监管部门以及自律组织要定期召开联席会议,通报纠纷,统一裁判尺度,如果发现产品缺陷线索要及时移送。同时要定期发布典型案例和理赔指引。

(据央视新闻)