

医者说

# 药品大案 揭示出亟待解决的课题

本报特约评论员  
陈作兵



药物创新的高昂费用,发展中国病人和政府已经无法负担。该是政府拿出框架的时候了。

近日,深圳市中级人民法院公布了一起涉案总金额超千万元特大“假药”销售案件,主要涉案人员被认定“生产、销售假药罪”,判处有期徒刑十三年,并处罚金人民币一千五百万元。报道声称:被告人从境外采购未经国家批准进口的药品,走私入境后销售给患者,涉及数量较多的有马法兰、格列卫、易瑞沙等抗肿瘤药品。

作为医疗界的专业人士,我却在这个“大快人心”的报道后面,看到了更多的伦理和法律的平衡,看到一些弱势群体的辛酸和无奈。

中国是个恶性肿瘤的高发国家,肿瘤对一个家庭常常带来巨大的打击,包括经济上的。由于医保制度的不健全,高昂的肿瘤治疗费用,往往会使得很多家庭陷入贫困中。上述的几种肿瘤药物,由于疗效肯定,可以缓解肿瘤进展甚至临床治愈恶性肿瘤,因而被医务人员和患者推崇。但是,这些疗效肯定的药物有一个致命缺陷就是价格昂贵,一个疗程往往需要花费几十万甚至上百万,很少有家庭可以承担。所以目前现状是很多医生告诉患者:我知道世界上有种疗效确切的药物,但是,告诉你也没用:因为你买不起。

这些恶性肿瘤患者和家属又常常会得知另外一个信息:在神奇的邻国印度,有疗效类似的药物,价格非常低廉,你买得起。但是医

生又说:我告诉你也没用,你买不到,原因是国家不允许进口,因为该药物是侵犯了他国(不是中国)专利的非法药物。

我们知道,一个药物的研发往往需要十亿美元级的费用,但是研发后其生产成本又往往非常低廉。中国是加入WTO的国家,对专利的保护非常严格,所以在药物上是不能去侵犯专利生产的,所以国内现状是一边医院内有大批嗷嗷待哺的恶性肿瘤病人,另一方面中国也有生产这些药物的技术,但却不能生产。

那么,印度为何能成为“世界药房”?难道不怕侵权吗?他们每年生产大量价廉仿制药,不仅对发展中国家具有很强的吸引力,而且出口的仿制药60%以上销往美欧日发达国家,其中美国市场上的仿制药品近40%来自印度。印度仿制药能够变得如此出名,主要跟印度国家专利制度有关:拒绝药品注册为专利药和允许本土企业强制性仿制。

在上世纪60年代,印度市场上的药价之高也曾闻名于世。为了让印度人能享受到平价药,1970年,在总理英迪拉·甘地主导下对《专利法》进行了修订。修订后的《专利法》规定,对食品、药品只授予工艺专利,不授予产品专利,这意味着印度放弃了对药品化合物的知识产权保护,制度上的宽松使得本国企业能够获得大量仿制药生产许可,从而为印度仿制药提供了快速扩张的空间。专利法还

规定“在无法获得、支付不起或不能适当地提供的情况下”,本地企业可以向印度知识产权申请强制许可,获得强制许可的国内企业可以生产和销售仿制产品。

仿制药确实可使得更多穷人获得救助,但另一方面如果一味发展仿制药,则会影响创新药的研发和生产,其中的坏影响又会反过来作用到穷人身上,没有创新药,哪来的仿制药?所以印度的专利制度一直充满争议,也一直伴随诉讼。这应该是一个法律和伦理间如何平衡的大课题了。

英国作为发达国家是如何面对这个问题呢?英国实行国民健康系统(NHS),全国上下一盘棋,每5年确定临床需要的药物,由国家出面和药物生产企业谈判:这些药物是英国必须的,你必须降价,否则你的所有产品退出英国市场。中国是单打独斗,各个省甚至医院直接和跨国药企谈判,当然没筹码了。

药品不是一般的商品,目的在于救死扶伤,这是每个地球人应该享受的权利,这是发展科技的目的,也是我们制定一些法规的初衷。但是,当出现了现有的药物管理法规和这个初衷有不一致的地方,该是我们反思当下这些药物管理法规的时候了。

(作者为浙一医院副院长,浙江大学医学院康复医学研究中心主任,浙一医院康复中心主任)

## “空中开机”成真,要自律更要管理

本报评论员  
项向荣



很有可能会出现这么一种情况,乘客在用自有数据流量,但狡辩说,我用的是航空公司提供的空中Wi-Fi,这怎么办?

18日,东航发布新规定,旅客可在飞行全程中使用具有飞行模式的移动电话(智能手机)和规定尺寸内的便携式电脑或平板电脑、电子书、视/音频播放机和电子游戏机等小型PED设备。接着,海航、春秋航空、厦航、南航等相继宣布解禁飞行模式。其实早在2017年,海航就同支付宝等达成合作,开通空中移动支付服务,让“空中剁手”购物成为可能。不过几家航空公司同时明确规定,不具备飞行模式的移动电话等设备,在空中仍然被禁止使用,就是说,你仍然不能用自有数据流量上微信、打电话、发短信。

随着移动互联网的快速发展,社会公众对飞机上使用便携式电子设备特别是使用手机的需求越来越强烈,飞机上可用手机上网冲浪成为近年热门话题。2017年10月10日起施行的国内《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》第五次修订,明确由航企自行决定是否开放机上使用手机等电子设备。

在这里,为航企解禁手机冲浪点个赞!虽然,我们比不上土豪阿联酋的航班,但相比于在伦敦地铁上手机还没信号,国内的网络事业已经超级棒了!“天上”可刷手机,是科技与时代同行的表现!

但需要指出的是,这次航空公司解禁的主要是手机在空中的飞行模式,就是说打开手机飞行模式的同时,必须仍然像以往一样关闭蜂窝移动通信功能。而不具备飞行模式的移动电话等设备,在空中仍然被禁止使

用。民航专家林智杰表示,出于安全考虑,打开飞行模式、关闭蜂窝移动通信功能将成为后续航企放开机上手机等使用的基本前提。

那么,问题就来了,你怎么知道那个津津有味地在手机冲浪的旅客,他开的是飞行模式、而并没有关闭蜂窝移动通信功能?这不是杞人忧天,因为现在的情况大多是,在国内航班要求关机的情况下,飞机刚刚落地滑行期间就有人打开手机打电话了,根本无视机内保持手机关闭的广播。

所以,很有可能会出现这么一种情况,乘客在用自有数据流量,但狡辩说,我用的是航空公司提供的空中Wi-Fi,这怎么办?从目前东航的情况来看,空中Wi-Fi网速比较慢。另外,虽然如今空中Wi-Fi并不收费,但不能保证长此以往它永远不收费。一旦收费,成本决定空中Wi-Fi将是比较昂贵的,因为几家航空公司的空中Wi-Fi已从原先的局域网升级到Ku卫星机上互联网。那么到时,如有乘客嫌空中Wi-Fi又贵又慢,就偷偷地将自己手机上的蜂窝移动通信功能打开,用自己的数据流量怎么办?特别是起飞降落阶段。通信、短信功能也都开着怎么办?解禁空中飞行模式,可能给那些爱玩手机但又不自律的人提供了一个绝佳的借口。难道要空姐一个个将手机收上来检查一遍?对这种可能存在的情况有没有制定相关管理细则呢?

虽然,民航局《机上便携式电子设备(PED)使用评估指南》强调,在飞行期间,当

机长发现存在电子干扰并怀疑该干扰来自机上乘客使用的便携式电子设备时,机长和机长授权人员应当要求其关闭这些便携式电子设备;情节严重的应当在飞机降落后移交地面公安机关依法处置,并在事后向民航局报告。但是,这不是彻底解决问题的办法。

也许有人会说,飞机上使用蜂窝信号实际上是不影响飞行安全的。的确,航空界对此的争议至今都很大,国外有少部分航企是允许使用蜂窝信号,甚至在低空阶段可接打电话,但国外大部分航企还是按照打开飞行模式来执行。更重要的问题在于,争论归争论,规定就是规定。在规定不允许使用蜂窝信号的情况下,还是要遵循规定。这种自律,是现代入必须具备的文明素养。同时,相关航空管理部门,必须要把管理规定制定周全,执行严格。毕竟是人命关天,所以怎么放开,安全第一,只有制定了详细的规则及执行力,才能保证好消息出台之后大家都可以真正按规定开启飞行模式,这样才能保证安全。



爱上评论  
我爱故我评



爱上评论  
钱江晚报评论公众号