

国家卫健委出台互联网医疗三大重磅文件

让“互联网+医疗”不再“野蛮生长”

叶子 杨婧妍 郑凯月 高与伦



北京首家互联网医疗全科中心的医护人员在为市民测量血压和脉搏。

龙巍摄(人民图片)

近日，国家卫生健康委员会出台《互联网诊疗管理办法（试行）》《互联网医院管理办法（试行）》和《远程医疗服务管理规范（试行）》。三大重磅文件，为中国快速发展的“互联网+医疗”指明了方向。

细化分类 促进行业规范

“从心电图上看，病人有心脏停搏的现象，情况十分危急。建议立即将患者转至上一级医院。”今年7月6日，69岁的金先生因心悸不适来到湖南省岳阳市岳阳楼区一家社区卫生服务中心就诊。社区医生为金先生进行初步诊疗，同时将其动态心电图上传至岳阳市远程心电图诊断中心。15分钟后，岳阳市第一人民医院电生理科的专家便将诊断结果和治疗建议反馈回了基层医疗机构。

经过转诊治疗后痊愈的金先生感慨道：“没想到在技术进步的今天，在社区医院就能得到三甲医院的诊断了。”

让金先生点赞的远程医疗模式，是中国“互联网+

医疗”的一个缩影。在市场需求不断增长和国家政策的支持下，众多医疗机构、医药集团、互联网企业向“互联网+医疗”领域进军，开展了多样化的互联网诊疗业务，但长期以来，对于“互联网+医疗”并没有明确定义和分类。

为了对我国高速发展的“互联网+医疗”实行有效的规范和监管，此次出台的三大文件根据使用的人员和服务方式将目前全国的“互联网+医疗”分成了远程医疗服务、互联网诊疗活动和互联网医院三大类，并针对每一类别制定了相应的管理规定。

“对‘互联网+医疗’进行明确的类别划分，可以清楚界定不同类别的业务范围，有助于营造一个更为安全有效的互联网诊疗环境。”北京百瑞律师事务所律师龚楠在接受本报采访时表示。

划定红线 保障医疗安全

“上次突然牙痛，在线医生推荐的布洛芬缓释胶囊很有用。但更复杂的病症，互联网诊疗能治好吗？”“平台对在线医生的资质审核靠谱吗？会不会碰上庸医，甚至碰上江湖骗子？”许多患者一面为互联网医疗的方便快捷

而心动，一面又难免心存不安。

也有一些医生“吐槽”互联网诊疗的局限。“以腹部疼痛为例，如果是右上腹疼痛，放射到右肩背部，病因可能是胆囊炎或胆结石，而转移性右下腹痛则可能是阑尾炎造成的。由于没有医生的按压和叩诊，很多患者在进行线上提问时不能准确描述腹痛位置，这很可能导致误诊。”湖南省岳阳市卫计委副主任王耀平说。

针对医、患双方的担忧，国家卫健委在文件中明确了互联网医院和互联网诊疗活动的准入程序，划定了互联网诊疗行为的红线。

《互联网诊疗管理办法（试行）》要求不得对首诊患者开展互联网诊疗活动。医疗机构在线开展部分常见病、慢性病复诊时，医生应掌握患者病历资料，确定患者在实体医疗机构明确诊断为某种或某几种常见病、慢性病后，方可针对相同诊断进行复诊。

此外，三大文件中还明确提出了“开展互联网诊疗活动的医师需要具有3年以上的独立临床工作经验”、“不得非法买卖、泄露患者信息”等多条管理细则。

国家卫健委医政医管局副局长焦雅辉表示，下一步，国家卫健委将与各地共同推动互联网医疗新规的3个文件的落实，加强互联网医疗服务新业态的准入和监管，营造有利于互联网医疗服务健康发展的政策环境，保障人民群众健康权益。

明确责任 告别投诉无门

家住厦门市湖里区的杜女士曾经历过互联网诊疗的烦心事。“孩子发高烧，互联网医院的医生诊断为病毒感染。但吃了3天的退热药，孩子体温仍在38℃左右，不见好转。”杜女士无奈地说，“我想投诉这次诊疗，但医生和平台却互相推诿责任，最终不了了之。”

如今，遍地开花的网上诊疗行为让患者足不出户便有机会享受丰富、优质的医疗服务，但在关注“互联网+医疗”便民、利民的优势时，其背后的安全问题同样不容忽视。一旦互联网上的诊疗行为发生了损害或纠纷，患者应找谁投诉？又应该由谁来承担相应的法律责任？

“我们在3个文件中分别针对不同的诊疗形式，明确了承担法律责任的主体。”焦雅辉对文件中法律责任的规定进行了详细阐释，“取得《医疗机构执业许可证》的互联网医院，独立作为法律责任主体；实体医疗机构以互联网医院作为第二名称时，实体医疗机构为法律责任主体。互联网医院合作各方按照合作协议承担相应法律责任。”

“明确法律责任的主体对于规范‘互联网+医疗’行业有很大的积极作用。”龚楠表示，面对互联网医疗这一不断增长的新生力量，法律规范的及时跟进显得极为重要，“从尊重生命、保障患者安全这一视角展开诊疗服务、制度安排和架构设计，才能真正保障医疗质量。”

2017年，李彦宏乘坐无人驾驶汽车在北京五环路上被查，一时成为舆论热点。在之后不到一年时间里，北京和上海相继出台管理办法，允许无人驾驶汽车上路试验。旧问题解决了，新问题又产生：无人驾驶汽车发生损坏财物或者伤人的情况如何进行归责？智能医疗技术造成的医疗事故罪等业务过失犯罪如何定性？人工智能创作作品涉嫌侵犯他人著作权时，艺术家如何维权？新形势下，人工智能技术带来的深刻变革对法律制定与司法实践提出了新要求。

人工智能犯罪的责任认定应遵循技术中立原则。技术背后的责任主体仍然是人，应对利用或滥用技术从事违法犯罪活动的行为主体直接归责。2017年，绍兴破获全国首例利用人工智能技术进行电信诈骗的案件。案件背后的黑色产业链涉及非法获取网站后台数据、使用“撞库”软件获取账户密码等多个方面，相关犯罪嫌疑人均受到了法律制裁。可见，技术保不了软件开发者的违法犯罪的保护伞。

相比于主观上开发、利用人工智能技术的犯罪，人工智能技术因自身不完善造成的过失犯罪更为复杂。比如，自动驾驶汽车未来走入我们的日常生活后，如果出现毁物或伤人情况，相关责任该如何认定？南京大学法学院教授单勇认为：“相关行政法规已经对自动驾驶汽车的道路准入问题做出了规定，民法也应跟进相关问题。应在特定人工智能技术获得相关行政及民事法律法规的许可后，再考虑智能机器运行可能衍生出的社会危害性，以及是否需要刑法介入的问题。”

人工智能可能被犯罪分子利用，也能在犯罪预防、破案、量刑等方面发挥作用。2017年7月，我国“国双”检察院线产品推出定罪量刑辅助系统。根据给定资料、结合法律法规和既往案例，该系统可以给法官提供量刑建议，有利于促进量刑规范化。此外，利用大数据筛查违法犯罪嫌疑人有助于预防犯罪发生。单勇认为：“近期发生的两起滴滴乘客遇害案中，犯罪嫌疑人都在P2P平台借了不少高利贷而又无力偿还。这类群体具有高危犯罪人群的特征。如果我们运用经济及金融大数据、社交大数据对司机进行大数据筛查，排除高危人群进入顺风车司机行业，就能更好地保障乘客安全。”此外，利用地理信息系统绘制犯罪地图并向公众公开，能为民众安全生活提供行动参考。

总之，人工智能不仅将改变人类生活方式，也将改变法制环境。怎样用人工智能促进法制建设，同时给它套上法制的“紧箍”，不让它胡作非为，是依法治国的新课题。

给人工智能戴上法制「紧箍」

张鹏禹

互联网大咖秀



塞巴斯蒂安·特伦：

用科技给人类赋能

朱亦祺

如今地面交通越来越拥挤，我们经常堵在路上。想象一下，假若将交通运输引入空中，人们拥有了电动飞行器，这个世界将会怎样？塞巴斯蒂安·特伦整天想的就是这件事。

塞巴斯蒂安·特伦是美国斯坦福大学终身教授，人工智能领域专家。他2007年加入谷歌，领导了谷歌街景的研究，后来创建了Google X实验室，领导谷歌无人车项目，开发了第一辆谷歌无人车。而他最近正在进行的项目就是开发飞行汽车。

2005年，特伦参加了美国国防高级研究计划局组织的无人车驾驶大赛。比赛共196个队伍参与，角逐100万美元的大奖。特伦在采访中称，“在参加挑战赛时，我工作的核心就是运用了机器学习”。特伦团队开发的无人车史丹利（Stanley）是一辆会学习的机器人车。它能从数据中学习，也会从自己的经历和错误中学习。更多时候，它会学习人类司机的行为，使自己能够像人类那样去驾驶。最终，“史丹利”的学习模块，令它从196个队伍中脱颖而出，以决定性的优势赢得了无人车驾驶大赛。

2011年，特伦创建了优达学城，开启了开放式网络课程“慕课”（MOOC）的风潮。优达学城的目标是给各个年龄段的人提供高等教育机会。“相比技术，我一直对人更感兴趣。技术只是一种工具。长远来看，我做的所有事所关注的都是人，目的是赋予人力量、促进人的提高，鼓励他们获取自由。”特伦说。

作为一个企业家、教育家、计算机科学家，特伦在思考数字技术时，也在思考人类的本质。他认为，每一项新技术的出现，都伴随着我们对人类状态、人的存在以及对人类自身的理解的重新审视。这总是围绕着一个中心：赋予人类超人的力量。他说：“150年前我们没法让分别在德国和瑞士的人聊天，因为人类的声音没那么响亮。我们也没办法游泳跨越大西洋，因为人的身体条件不允许。但是今天，我们可以用互联网聊天，从洛杉矶飞到苏黎世只需要12小时。”

管好充电桩 城市管理需先“充电”

本报记者 孙亚慧

近日，有媒体走访发现，在北京几处公共场所的停车场内，电动汽车充电车位经常被燃油汽车占用，电动车主想要随处享受便捷的充电服务并非易事。不仅如此，有些充电桩由于长时间闲置，甚至变成了“僵尸桩”，失去使用价值，造成了极大的资源浪费。

充电车位被占“僵尸桩”频现

电动汽车的充电车位被燃油汽车占用的情况并不少见。记者的一位朋友就是新能源汽车车主，也曾有过充电车位被占的经历。无奈之下，朋友只能冒着被贴罚单的风险，违规把车停在非停车区来充电。一边是车辆急需充电，一边是违规充电被罚款，令人左右为难。

无独有偶，在北京之外，这种尴尬的“鸠占鹊巢”也屡屡出现。网络上一些占了电动车位的普通车主认为自己也是不得已而为之。各地情况不同，难以忽视的客观情况是：有些停车场车位紧张，而电动汽车占据车位充电的时间相对较短，所以电动车位经常空闲。如果以强制手段要求燃油汽车不能停在充电车位上，工作时间之外处于“待命”状态的充电车位，很可能又造成了公共资源的闲置，也有激化停车矛盾的可能。

充电桩被占用、损毁，包括一直遭诟病的配置不均衡问题，一时间也引发了广泛讨论。毕竟，管好充电桩，与新能源汽车产业的健康发展息息相关。中国电动汽车充电技术与产业联盟副秘书长郑甲兔认为，造成“僵尸桩”频现的原因之一，是建设前期缺乏合理规划，有些充电桩在建设初期更多是冲着政策激励和财政补贴，得不到足够的

后期运营与维护，“僵尸充电桩”的出现并不意外。

车多桩也多 产业发展加速

过去近10年的时间，世界见证了中国新能源汽车行业迅猛发展的磅礴之力。

得益于政策红利，新能源汽车产业的发展成效明显，中国新能源汽车产销量已连续三年居世界首位。根据财政部近日发布的数据，今年，新能源汽车销量预计将达150万辆，已逐渐成为拉动汽车行业核心力量之一。而在1年前，这个数字是77.7万辆，退回到2009年，只有不足500辆。就在刚刚过去的8月，新能源汽车销量又实现了月售8.4万台的好成绩。包括比亚迪、北汽集团、荣威和知豆在内的四家车企，更是位列2017年全球新能源汽车销量的前十名。

如此量级的产业规模背后，是巨大的充电需求。根据中国充电联盟发布的统计数据显示，截至今年6月，充电联盟的成员单位上报公共类充电桩共27万余个，中国的公共充电桩保有量已居世界首位。

行业飞速发展，如何系统地处理好充电桩的问题，考验的是相关部门的管理智慧。郑甲兔认为，充电桩的建设，从用地的规划、选址开始，要进行细致考量。可规定几公里范围内不能重复建



杭州市会国首座电动汽车充电桩综合体投入使用。朱引特摄(人民图片)

设，避免资源闲置和错位，出现“有车无桩”或“有桩无车”的情况。

有序建设 避免资源浪费

日前，在北京市城市管理委和市交通委联合印发的《关于加强停车场内充电设施建设和管理的实施意见》中，明确要求，既有停车场按照不低于10%车位比例配建充电桩，且至少划定1个电动汽车专用泊位；电动汽车专用泊位燃油车禁止占用，交警可以对占用电动汽车专用泊位的情况进行执法。《实施意见》同时提到，在非充电车位无空余的情况下，停车场可以引导燃油汽车占用部分电动汽车泊位，但要留下联系方式，当有充电需求时，燃油车主应及时将车辆驶离。这一系列要求，既是对充电需求的保护，也达到了高效配置资源的目的。

与此同时，如何进一步提高充电车位利用率、盘活资源，还需纵深处。要管好充电桩，相关管理部门需要先给自

己“充电”。郑甲兔建议，可以尝试在停车场运营方和充电桩运营方之间打通合作，让停车场提供增值服务，由停车场管理人员对停车位进行合理调度，这样对充电桩运营方来说，也能在租用车位和缴付电费的双重负担之下松一口气。

而对政府部门来说，充电桩的建设规划可以纳入整个城市的规划，将其与整个城市新能源汽车的推广数量联系起来，做通盘考量，尽量避免无序建设。专家建议，根据每年新能源汽车的销量作出预估，逐步投入充电桩的建设，而非一次性布网。可以把停车场布局、人流量多少、是否围绕购物或生活中心等多方面综合计算，改变如今部分充电桩资源配置不合理的局面。而对于那些随意占用充电车位的行为，随着《实施意见》的发布，定会逐步得到有效治理。

正如一位网友所评，“一个行业的健康发展需要政府搭台，社会唱戏，群众与媒体共同监督。只有各方投入，对症下药，才能更好地为行业发展开辟空间。”