

以軍炸加沙蓄意殺5記者

半島電視台強烈譴責 死者遺言指圖滅聲



記者謝里夫生前在加沙廢墟中採訪。法新社



以軍空襲後，巴人圍觀加沙希法醫院外被炸毀的半島電視台帳篷。法新社

以色列軍隊周日（8月10日）晚空襲加沙城希法醫院附近一個帳篷，導致卡塔爾半島電視台5名新聞從業員死亡。以軍聲稱其中一人是「冒充記者的恐怖分子」，指他曾擔任巴勒斯坦武裝組織哈馬斯恐怖小組的頭目。半島電視台強烈譴責以軍暗殺記者，指控是公然且有預謀地攻擊新聞自由。

據半島電視台報道，該台記者謝里夫和4名同事在以軍空襲中遇難。巴勒斯坦民防部門消息人士稱，以軍襲擊時直接瞄準記者在希法醫院前搭設的帳篷，有人「被炸成碎片」。

以軍隨後發聲明，承認在對加沙城發動的襲擊中殺害謝里夫，稱他是哈馬斯「一個行動小組頭目，偽裝成半島電視台記者」，曾參與向以色列軍人和民眾發射火箭彈。聲明還稱，發現的一些文件顯示謝里夫與哈馬斯有聯繫。但半島電視台駁斥以方說法，稱「沒有證據表明謝里夫參與任何敵對行動」。

記者組織曾籲國際保護死者

半島電視台譴責以軍暗殺記者目的，是試圖壓制揭露加沙即將被佔領的聲音，企圖持續掩蓋真相，形容是公然且有預謀

地攻擊新聞自由。非牟利組織「保護記者委員會」亦批評以色列在沒有提供任何可靠證據下，將記者列為武裝分子。該組織表示記者絕不能成為攻擊目標，必須追究襲擊者責任。

28歲的謝里夫是半島電視台阿拉伯語頻道的知名記者，自本輪巴以衝突爆發以來，謝里夫和同事一直在加沙進行報道。謝里夫在社媒最後發布的影片顯示，加沙的夜空被轟炸照亮，爆炸聲不絕於耳。謝里夫配文說：「無情的轟炸。兩小時以來，以色列對加沙城的侵略愈演愈烈。」

謝里夫上月曾告訴保護記者委員會，覺得自己隨時可能被轟炸死亡。保護記者委員會稱，以方曾多次指控謝里夫與哈馬斯存在關聯，或因此將其剷除，該組織上月曾呼籲國際社會採取行動保護謝里夫。

家屬在其社媒賬號上發布謝里夫的遺言，「這是我的遺囑，也是我最後的留言。若這些話傳到你耳中，就說明以色列已成功殺了我，並讓我噤聲。」

加沙媒體辦公室指出，自本輪巴以衝突爆發以來，已有237名記者喪生。半島電視台持續抨擊以軍行動，亦遭以政府指責其偏袒哈馬斯並煽動針對以方的行動。以色列去年5月關閉半島電視台在以色列的分支機構，並禁止其頻道在以播放。

以總理否認實施「飢餓政策」

面對以色列國內及國際社會的廣泛譴責，以色列總理內塔尼亞胡周日在記者會上仍表示將推進接管加沙城的計劃，並稱以色列別無選擇，只能完成任務並擊敗哈馬斯。他稱加沙70%至75%地區已在以軍控制之下，加沙城及馬瓦西的「中心營地」是哈馬斯僅餘據點，指出這是結束戰事的最佳方式。

內塔尼亞胡亦否認在加沙實施「飢餓政策」，反指責國際傳媒全盤接受哈馬斯宣傳。他揚言以政府將起訴美國《紐約時報》，指控其頭版刊登的一張飢餓兒童相片存在誤導性。

關稅推高成本

CNN：

美食肆前景黯淡

美國食肆受到該國總統特朗普關稅戰打擊，許多餐廳陷入經營困境。美國有線新聞網(CNN)報道，美國牛肉、雞蛋等食物價格上漲，推高當地餐廳經營成本，而消費者對經濟前景感擔憂，許多人選擇減少消費不再外出用餐，令食肆前景黯淡。

俄克拉荷馬州塔爾塔的Ike's Chili餐廳已有117年歷史，該餐廳度過了大蕭條、通脹等諸多挑戰，但在今年卻面臨更嚴峻考驗。餐廳負責人韋德稱，「所有東西的成本都在上漲，我們必須想辦法妥善管理。」他指出，牛肉價格尤其漢堡肉批發價飆升，聯邦數據顯示與10年前相比，7月份的價格上漲了近21%。

低收入家庭放棄早餐

根據生產者物價指數(PPI)，美國6月份的食物成本較4年前同期上升約21%，批發價格則上升超過17.5%。CNN強調，餐廳幾乎沒有餘地來應對食物成本上漲，稍有不慎便會侵蝕利潤。而隨著特朗普政府的貿易戰仍持續發酵，可能會繼續推高番茄等其他食物的價格。

連鎖快餐店麥當勞的財務總監博登表示，低收入家庭正在放棄早餐，或選擇菜單上價格更低的食物，又或在家用餐。另一連鎖快餐店Jack in the Box和美國餐飲公司Dine Brands等高層，也注意到類似趨勢。



Jack in the Box高管表示，注意到低收入家庭有放棄吃早餐趨勢。網上圖片

英擬修法防拖延出境 外國人定罪立即驅逐

英國政府周日（8月10日）宣布將擴大一項計劃，讓大多數外國公民一旦被法院定罪獲判刑，便會立即驅逐，以防止他們拖延出境，若提出上訴，應在國外聆聽判決。

英國政府表示，列入此一計劃的國家數量將較此前增加近三倍，達到23個國家。來自這些國家的民眾當被英國法院定罪判刑後、提出上訴前就會被驅逐出境。

英國司法大臣馬哈茂德在另一聲明中表示，她打算修法，讓當局能將被判刑的大多數外國罪犯立即驅逐出境。馬哈茂德說，目前英國監獄在囚人數中，外國罪犯佔12%，上述修法可節省公帑。

反對派領袖法拉奇領導的極右「英國改革黨」在近期民調中的支持率激增，令首相斯塔默領導的工黨政府，在移民問題上面臨國內巨大的壓力。長期以來一直批評移民問題的法拉奇，將移民議題與犯罪問題並列為其政黨宣傳核心。

年邁司機體檢保障乘客和道路安全

朱家健
全國港澳研究會香港會員

時局縱橫

上星期，一輛的士剷上酒店旁邊的行人通道，車禍中造成一名訪港旅客身亡，肇事司機年齡已達80歲，當天車禍時懷疑司機突然感到不適。不少已退休人士把駕駛的士視作收入來源。此外，不少駕駛小巴或的士之職業司機更沒有劃一退休年齡，只要他主觀認為身體狀況尚可，便可繼續一直駕駛商用車輛。香港特區政府自2023年起，研究收緊高齡職業司機的體檢要求，把商用車司機的體檢年齡門檻由70歲降至65歲，以及要求他們每年體檢，同時增加檢查聽力和肌肉反應，呈報指明眼疾、耳疾等疾病和身體傷殘等。

現時，運輸署對不同年齡層的駕

駛執照有效期設限，例如60歲以上但未滿70歲的駕照持有人有效期為三年，或至該名申請人年滿70歲前一日；而70歲或以上的駕照持有人有效期為一年或三年，視乎申請人的選擇。其實，隨着年齡增長，每個人的生理特徵和器官將出現退化，例如反應較慢、視力和聽力減弱，體能下降，直接影響駕駛時的判斷和突發事故時作出的緊急反應。

其實，無論是否駕駛商業車輛，年邁司機在申請駕駛執照續牌前宜體檢，由醫生根據臨床判斷司機仍是否具備能力和條件繼續駕駛；運輸署在審批70歲以上老司機申請續牌前，宜要求申請

者提交合格體檢報告才可申請續牌，年期硬性調整為一年也符合人性化；保險公司在承保70歲以上駕駛人士的車輛第三責任保險投保時，宜增加保費或其他條件。

年邁司機即使體能和心理依然健康，但絕對不應高估自己在駕駛時的應變能力，更應保障他們自身、乘客和其他道路使用者的安全，對他人負責，他們如出門時可以電召的士等。長遠來說，特區政府宜對商用車司機的年齡設上限，並兼顧60歲以上的士司機和小巴司機的轉型和退休生活保障，同時考慮引入年輕人或外勞司機去填補的士、小巴業界的司機空缺。