



تقرير

أزمة الوقود في قطاع غزة:

حرمان متفاقم يهدد شرايين
الحياة الأساسية

إعداد:

مؤسسة الضمير لحقوق الإنسان - غزة

أبرز المؤشرات



4.5

مليون لتر

متوسط ما يصل إلى قطاع
غزة شهرياً في الفترة التي
يغطيها التقرير.



15

مليون لتر

متوسط ما كان يدخل إلى
قطاع غزة شهرياً من السولار
الإسرائيلي والمصري
قبل الحرب.



70%

نسبة العجز في كميات الوقود
الواردة إلى قطاع غزة مقارنة
بمتوسط الاحتياج قبل الحرب،
وفق البيانات الواردة في التقرير.

أزمة الوقود في قطاع غزة: حرمان متفاقم يهدد شرابيين الحياة الأساسية

أولاً: السياق عام

يعيش قطاع غزة منذ السابع من أكتوبر/تشرين الأول 2023 في ظروف إنسانية بالغة القسوة، نتيجة استمرار الهجمات العسكرية الإسرائيلية، والقيود المفروضة على حركة الأشخاص والبضائع، وتدمير واسع للبنية التحتية والمنشآت المدنية والقطاعات الحيوية، بما في ذلك قطاعات الصحة والمياه والصرف الصحي والنقل والطرق والطاقة خدمات البلدية والعامة.

ومع بداية شهر مايو/أيار 2024، أدى إغلاق معبر رفح والسيطرة عليه، إلى جانب القيود المفروضة على معبر كرم أبو سالم، إلى تفاقم أزمة إدخال المساعدات والسلع والمواد الأساسية إلى قطاع غزة، بما فيها الوقود ومشتقاته، الأمر الذي انعكس بصورة مباشرة على مختلف مناحي الحياة اليومية للسكان المدنيين.

ومع مرور الوقت، تحول الوقود من سلعة تشغيلية أساسية إلى أحد شرابيين الحياة الرئيسية في قطاع غزة، نظراً لاعتماد قطاعات حيوية بصورة كبيرة عليه لتشغيل المولدات والمركبات والآليات والمعدات، وفي مقدمتها المستشفيات، ومحطات تحلية وضخ المياه، وشبكات الصرف الصحي، والبلديات، والمخابز، ووسائل النقل، والعمليات الإنسانية والإغاثية.

وفي ظل محدودية مصادر الطاقة الأخرى، فإن استمرار النقص الحاد في الوقود لا ينعكس على حركة المواطنين والمواصلات فحسب، وإنما يمتد أثره إلى مجموعة من الحقوق الأساسية، وفي مقدمتها الحق في الحياة، والحق في الصحة، والحق في المياه والصرف الصحي، والحق في مستوى معيشي لائق، والحق في بيئة صحية وآمنة.

ويستند هذا التقرير إلى مقابلات ميدانية أجراها باحثو مؤسسة الضمير لحقوق الإنسان مع عدد من المسؤولين والعاملين في القطاعات ذات الصلة، من بينهم رئيس هيئة البترول في قطاع غزة، ومدير المجلس المشترك للخدمات في بلدية غزة، ومدير المجلس التنفيذي في البلدية، إضافة إلى بيانات ميدانية وتقارير ومصادر موثقة متاحة حتى أغسطس/آب 2026. ويهدف التقرير إلى توثيق واقع أزمة الوقود، ورصد انعكاساتها على القطاعات الحيوية، وتحليلها في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني والقانون الدولي لحقوق الإنسان.

ثانياً: الوقائع الميدانية

وفقاً للتوثيق والمتابعة الميدانية التي أجراها باحثو المؤسسة، تم رصد وتوثيق مجموعة من الوقائع المدنية المرتبطة بأزمة نقص الوقود، وما ترتب عليها من آثار مباشرة وغير مباشرة طالت عدداً من المجالات والقطاعات الحيوية في قطاع غزة.

1. فجوة كبيرة بين الاحتياج والكميات الواردة

وفق إفادة رئيس هيئة البترول في قطاع غزة كان متوسط ما يدخل القطاع قبل الحرب من السولار الإسرائيلي والمصري مجتمعاً يقدر بنحو 15 مليون لتر شهرياً، بينما لا يتجاوز ما يصل فعلياً إلى القطاع في الفترة التي يغطيها التقرير نحو 4.5 مليون لتر شهرياً، بما يمثل عجزاً يقدر بنحو 70% مقارنة بالمتوسط السابق.¹

ولا تعكس هذه الفجوة مجرد نقص في مادة تشغيلية، بل تعني عملياً تقليص قدرة القطاعات المدنية والخدمات الأساسية على العمل، في وقت يعتمد فيه جزء كبير من السكان والمؤسسات على المولدات والمركبات والآليات التي تحتاج إلى الوقود بصورة مستمرة.

2. محدودية إدخال الوقود وعدم انتظام الإمدادات

¹ الأسباب الرئيسية للأزمة هي عدم إدخال كميات كافية تفي باحتياج القطاعات العاملة، محمد السكافي، رئيس هيئة البترول- غزة

بحسب البيانات الواردة في التقرير ينص البروتوكول الإنساني المرافق لاتفاق وقف إطلاق النار على إدخال ما لا يقل عن 50 شاحنة وقود يومياً.

إلا أن البيانات التي أوردتها التقرير والمنسوبة إلى مكتب الإعلام الحكومي في غزة تشير إلى تفاوت كبير بين الكميات المفترضة والكميات التي سُمح بإدخالها فعلياً خلال فترات من عام 2026.

فخلال شهر مارس/آذار 2026، أشارت البيانات إلى السماح بإدخال 1,171 شاحنة وقود من أصل 7,900 شاحنة كان يفترض دخولها، بنسبة التزام بلغت نحو 14.7%.

وفي أبريل/نيسان 2026، أشارت البيانات إلى دخول 1,366 شاحنة من أصل 9,200 شاحنة، بنسبة بلغت نحو 14.8%.

أما في مايو/أيار 2026، فقد أشارت البيانات إلى دخول 2,719 شاحنة من أصل 10,800 شاحنة، أي ما يقارب 25.2% من الكمية المفترضة.²

وتكشف هذه الأرقام، في حال صحتها، عن فجوة كبيرة بين الكميات المفترضة والكميات التي وصلت فعلياً إلى القطاع، وهو ما يفاقم هشاشة منظومة الخدمات الأساسية ويجعل القطاعات المدنية تعمل في ظروف من عدم اليقين المستمر بشأن توفر الوقود.

وتفيد مصادر اقتصادية محلية بأن الفجوة بين ما يفترض إدخاله (نحو 50 شاحنة وقود يومياً) وما يدخل فعلياً (ثمانى إلى عشر شاحنات في المتوسط) قد فتحت الباب أمام سوق سوداء واسعة، تستحوذ على الجزء الأكبر من تجارة الوقود في القطاع، وتنعكس بارتفاعات حادة على الأسعار تفوق قدرة معظم السكان على تحملها، في ظل معدلات فقر تتجاوز 90% من السكان.³

ثالثاً: آليات إدخال الوقود وتوزيعه

قبل الحرب كان الوقود يدخل إلى قطاع غزة بصورة تجارية، وكانت شركات ومحطات الوقود تتولى شراء الكميات وإدخالها وبيعها للسكان والقطاعات المختلفة وفق آليات السوق المحلية.

أما خلال الحرب، فقد تغيرت هذه الآلية بصورة جذرية، وأصبح إدخال الوقود مرتبطاً بالكميات التي يُسمح بإدخالها إلى القطاع، وبآليات المساعدات والإدخال عبر الجهات الدولية واللجنة المصرية.

وبحسب إفادة رئيس هيئة البترول الواردة في التقرير، يدخل الوقود إلى قطاع غزة عبر مسارين رئيسيين:

- الوقود الوارد من الجانب الإسرائيلي: يتم تسليمه إلى المؤسسات الدولية العاملة في القطاع، التي تتولى توزيعه على الجهات المحلية وفق الأولويات والاحتياجات، ومن بينها المخازن والبلديات والمستشفيات.

- الوقود الوارد من الجانب المصري: تستلمه اللجنة المصرية، ويستخدم جزء منه في أعمالها، فيما يتم طرح الكميات المتبقية في السوق المحلية.

وفي ظل هذه الآلية، تقتصر قدرة هيئة البترول بدرجة كبيرة على تسهيل عملية إدخال الوقود والمطالبة بزيادة الكميات، دون امتلاك قدرة فعلية على التحكم في حجم الكميات التي يُسمح بدخولها أو توقيت إدخالها.

وتؤدي هذه الآلية الاستثنائية إلى إضعاف قدرة الجهات المحلية على التخطيط المسبق للاحتياجات، وتزيد من صعوبة ضمان توزيع منتظم ومستقر للوقود على القطاعات الأكثر اعتماداً عليه.

رابعاً: اللجوء إلى بدائل غير آمنة

² بيانات صحفية صادرة عن مكتب الإعلامي الحكومي بغزة حول شاحنات الوقود التي تدخل قطاع غزة خلال شهر مارس/ أبريل / مايو <https://t.me/s/mediagovps?before=4039>

أدى النقص الحاد في السولار وارتفاع أسعاره إلى لجوء السكان وأصحاب المركبات والمولدات إلى استخدام بدائل غير آمنة، من بينها الزيت النباتي المستعمل وما يعرف محلياً بالسولار الصناعي المنتج من صهر النفايات البلاستيكية.

وقد أدى استخدام هذه البدائل إلى أضرار في محركات المركبات والمولدات، فضلاً عن المخاطر الصحية والبيئية المرتبطة بحرق المواد البلاستيكية، ولا سيما في المناطق السكنية المكتظة.⁴

وتتضاعف خطورة هذه الممارسات في ظل النقص الحاد في قطع الغيار ومواد الصيانة، الأمر الذي يجعل إصلاح المركبات والمولدات المتضررة أكثر صعوبة وكلفة.

وبحسب إفادة سابقة حصلت عليها من السيد/ رشدي الخور، رئيس جمعية قطع غيار السيارات المعدات الثقيلة أن أزمة زيوت المولدات وقطع الغيار تفاقمت خلال عام 2026، حيث ارتفعت أسعار زيوت التشغيل إلى ما يقارب ألفي ضعف سعرها المعتاد، ما أدى إلى توقف مولدات كهربائية عن العمل بشكل كامل في وقت يعتمد فيه معظم السكان والمؤسسات على هذه المولدات كمصدر شبه وحيد للطاقة وصولاً لازمة خانقة في المواصلات العامة وتعطل قطاعات حيوية.⁵

خامساً: انعكاسات أزمة الوقود على القطاعات الحيوية

لا تقتصر آثار أزمة الوقود على قطاع النقل، وإنما تمتد إلى القطاعات المرتبطة بصورة مباشرة بحياة السكان وصحتهم وكرامتهم الإنسانية في ظل اعتماد المستشفيات ومحطات المياه والصرف الصحي والبلديات ووسائل النقل والعديد من الخدمات الأساسية على الوقود لتشغيل المولدات والآليات والمعدات، وقد حذرت الأمم المتحدة من أن نقص الوقود يهدد استمرار الخدمات الصحية والمياه والصرف الصحي والنقل والمخابز والعمليات الإنسانية، بما يجعل توفر الوقود مسألة مرتبطة مباشرة باستمرار الحياة والخدمات الأساسية للسكان.

1. القطاع الصحي

يؤثر نقص الوقود بصورة مباشرة في قدرة المستشفيات والمنشآت الصحية على تشغيل المولدات وتقديم الخدمات الطبية الحيوية، بما في ذلك غرف العمليات، وأقسام العناية المركزة، وحضانات الأطفال، وأجهزة غسيل الكلى، وسيارات الإسعاف، ويكتسب هذا التأثير خطورة خاصة في ظل اعتماد المنشآت الصحية على مصادر الطاقة البديلة لتشغيل المعدات والأجهزة الطبية الأساسية.

وقد حذرت منظمة الصحة العالمية وشركاؤها الإنسانيون من الآثار الخطيرة لنقص الوقود والطاقة على استمرار الخدمات الصحية ولا سيما المرضى المحتاجين إلى الرعاية الحرجة وغسيل الكلى وحديثي الولادة في قطاع غزة.⁶

وعليه، فإن استمرار نقص الوقود لا يمثل مجرد عائق أمام تشغيل المرافق الصحية، وإنما قد يؤدي إلى تعريض حياة المرضى للخطر، وبصورة خاصة المرضى الذين يعتمدون على أجهزة ومعدات تتطلب إمداداً مستمراً بالطاقة.

2. قطاع المياه والصرف الصحي

تعتمد منظومة المياه في قطاع غزة على الطاقة والوقود لتشغيل الآبار ومحطات التحلية والضخ وشبكات الصرف الصحي.

وبحسب إفادة مدير المجلس المشترك للخدمات في بلدية غزة الواردة في التقرير، تواجه البلدية وبلديات القطاع أزمة حادة نتيجة محدودية كميات السولار والزيوت المعدنية وقطع الغيار المتاحة للمولدات والآليات وشاحنات الصرف الصحي، وقد انعكس ذلك على إنتاج المياه، نتيجة اضطراب بعض المحطات والآبار إلى تقليص أو وقف التشغيل، كما يهدد استمرار النقص قدرة البلديات على تشغيل مرافق المياه والصرف الصحي، ويزيد مخاطر تراكم مياه الصرف الصحي وتدهور الظروف الصحية والبيئية.⁷

⁴ بيان مؤسسة الضمير لحقوق الإنسان غزة حول السولار الصناعية ومخاطرة <https://aldameer.org/?p=1522fdhk>

⁵ إفادة رشدي الخور رئيس جمعية تجار قطع غيار السيارات والمعدات الثقيلة في قطاع غزة لباحث المؤسسة

⁶ تقرير منظمة الصحة العالمية <https://www.who.int/news/item/12-07-2025>

⁷ إفادة المهندس عبد الرحيم أبو القمبز – مدير المجلس المشترك في بلدية غزة لباحثي المؤسسة بتاريخ 2026/7/29

وتكتسب هذه التطورات أهمية خاصة من منظور الحق في المياه، الذي يرتبط بصورة وثيقة بحقوق الإنسان في الحياة والصحة والعيش بكرامة. وقد أكدت لجنة الأمم المتحدة المعنية بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية أن الحق في المياه عنصر أساسي للحياة والصحة والكرامة الإنسانية.

3. النظافة العامة وإدارة النفايات

يؤدي نقص الوقود إلى تعطيل جزء من مركبات وآليات جمع ونقل النفايات، الأمر الذي يساهم في تراكمها لفترات أطول في المناطق السكنية، وتزداد المخاطر الصحية والبيئية الناتجة عن ذلك في ظل الاكتظاظ وظروف النزوح، حيث يؤدي تراكم النفايات إلى زيادة التلوث وانتشار الحشرات والقوارض، وما يترتب على ذلك من مخاطر على الصحة العامة.⁸

4. النقل والمواصلات

أدى نقص الوقود وارتفاع أسعاره إلى تقييد حركة المركبات وآليات نقل البضائع والمساعدات والخدمات، ورفع تكاليف النقل، كما أدى اللجوء إلى الوقود البديل وغير الآمن إلى زيادة الأضرار التي تلحق بالمركبات والمولدات، في وقت يعاني فيه القطاع من نقص حاد في قطع الغيار والزيوت ومواد الصيانة، وتنعكس هذه التطورات بصورة مباشرة على قدرة السكان على الوصول إلى الخدمات الأساسية، وعلى حركة العاملين في القطاعات الصحية والإنسانية والخدمية، كل ذلك أثقل على كاهل المواطن الفلسطيني الذي يعيش ظروف اقتصادية صعب جداً جراء حرب الإبادة التي ما زالت أثارها مستمرة للآن⁹

سادساً: الأثر الحقوقي للأزمة

تظهر المعطيات التي وثقها التقرير أن أزمة الوقود أصبحت ذات تأثير متسلسل على مجموعة من الحقوق الأساسية.

فحرمان المستشفيات من الوقود يهدد الحق في الحياة والحق في الصحة، وتعطيل محطات المياه والصرف الصحي يمس الحق في المياه والصرف الصحي والبيئة الصحية، وتعطيل وسائل النقل والبلديات والخدمات الأساسية يؤثر في الحق في مستوى معيشي لائق والتمتع بالخدمات الأساسية.

وبالتالي، فإن أزمة الوقود لا ينبغي التعامل معها باعتبارها أزمة اقتصادية أو لوجستية منفصلة، بل باعتبارها أزمة إنسانية وحقوقية متعددة الأبعاد، نظراً للترابط المباشر بين الطاقة واستمرار الخدمات المدنية الأساسية.

سابعاً: التكييف القانوني

تخضع معاملة السكان المدنيين في الأراضي المحتلة لقواعد القانون الدولي الإنساني، إلى جانب الالتزامات ذات الصلة بموجب القانون الدولي لحقوق الإنسان.

1. اتفاقية جنيف الرابعة لعام 1949

تنص المادة 55 من اتفاقية جنيف الرابعة على التزام قوة الاحتلال، في حدود أقصى ما تسمح به وسائلها المتاحة، بضمان إمدادات الغذاء والمواد الطبية للسكان، واتخاذ الترتيبات اللازمة لإدخال المواد الضرورية عندما تكون موارد الأراضي المحتلة غير كافية.

ولا تنص المادة 55 صراحة على «الوقود» بوصفه مادة مستقلة، ولذلك فإن الصياغة الحقوقية الأديق تتمثل في النظر إلى الوقود في سياق وظيفته الضرورية لضمان استمرار المرافق والخدمات التي لا غنى عنها للسكان المدنيين، ولا سيما الخدمات الصحية والمياه والصرف الصحي.

⁸ افادة المهندي جمال عناية – مدير المجلس التنفيذي في بلدية غزة لباحثي المؤسسة بتاريخ 2026/7/29

⁹ افادة رشدى الخور مرجع سابق

كما تحظر المادة 33 من اتفاقية جنيف الرابعة العقوبات الجماعية، وتحظر كذلك تدابير التخويف والإرهاب والانتقام ضد الأشخاص المحميين وممتلكاتهم.

وعليه، فإن تقييد إدخال الوقود لا يمكن وصفه تلقائياً بأنه عقوبة جماعية لمجرد آثاره الإنسانية؛ وإنما يكتسب هذا التكييف عندما تتوافر أدلة على أن الإجراء اتخذ بقصد معاقبة السكان المدنيين جماعياً أو الضغط عليهم بسبب أفعال لم يرتكبوها بصورة فردية. ويؤكد تعليق اللجنة الدولية للصليب الأحمر على المادة 33 أن الغرض العقابي عنصر حاسم في تحديد وجود العقوبة الجماعية.

2. حظر تجويع السكان المدنيين وحماية وسائل البقاء

يحظر البروتوكول الإضافي الأول لعام 1977 استخدام تجويع السكان المدنيين كأسلوب من أساليب الحرب، كما يحظر استهداف أو تدمير أو إزالة أو تعطيل الأعيان والمواد التي لا غنى عنها لبقاء السكان المدنيين بقصد حرمانهم من قيمتها في البقاء.

وتشمل الأمثلة الواردة في المادة 54 من البروتوكول المواد الغذائية ومرافق وإمدادات مياه الشرب، وهي قائمة غير حصرية في إطار الحماية القانونية للأعيان الضرورية لبقاء السكان المدنيين.

وبالنظر إلى اعتماد مرافق المياه والصرف الصحي والخدمات الصحية في قطاع غزة على الوقود والطاقة، فإن أي تدابير تؤدي بصورة متعمدة إلى تعطيل هذه المرافق أو حرمان السكان من الخدمات الأساسية التي يحتاجون إليها للبقاء، يجب أن تخضع لتدقيق قانوني جدي في ضوء قواعد حماية السكان المدنيين وحظر استخدام التجويع أو الحرمان من وسائل البقاء كأسلوب من أساليب الحرب.

3. القانون الدولي لحقوق الإنسان

تمس أزمة الوقود بصورة مباشرة مجموعة من الحقوق المنصوص عليها في القانون الدولي لحقوق الإنسان، بما في ذلك:

- الحق في الحياة، المنصوص عليه في المادة 6 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية.
- الحق في الصحة، المنصوص عليه في المادة 12 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.
- الحق في مستوى معيشي لائق، بما يشمل الغذاء والمياه، وفق المادة 11 من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية.
- وأكدت لجنة الحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية أن الحق في المياه شرط أساسي للحياة والصحة والكرامة الإنسانية، وأن الحصول على مياه كافية وآمنة ومقبولة وميسورة ومتاحة مادياً يمثل جزءاً من مضمون هذا الحق. كما يرتبط الحق في الصحة بالعوامل الأساسية المحددة للصحة، ومن بينها الحصول على المياه المأمونة والصرف الصحي والبيئة الصحية والخدمات الصحية العاملة بصورة فعلية.

ثامناً: استنتاجات التقرير

استناداً إلى المعطيات والشهادات والبيانات التي جرى توثيقها، تخلص مؤسسة الضمير لحقوق الإنسان إلى ما يلي:

- تشهد كميات الوقود الواردة إلى قطاع غزة فجوة كبيرة مقارنة بمستويات الاحتياج السابقة للحرب، الأمر الذي أدى إلى أزمة مستمرة في مختلف القطاعات المدنية.

- لا تقتصر آثار نقص الوقود على قطاع النقل، وإنما تمتد إلى المستشفيات ومحطات المياه والصرف الصحي والبلديات والمخابز والعمليات الإنسانية ونقل النفايات "القمامة" وتشغيل المعدات لإزالة الركام والمنازل المدمرة وفتح الطرق والشوارع.
- يؤدي عدم انتظام الإمدادات ومحدودية الكميات إلى زيادة حالة عدم اليقين ويصعب على الجهات المدنية التخطيط لتشغيل الخدمات الأساسية.
- ساهم نقص الوقود وارتفاع أسعاره في دفع السكان إلى استخدام بدائل غير آمنة، بما يترتب عليها من أضرار اقتصادية وصحية وبيئية.
- يمثل استمرار تعطيل أو تقليص الخدمات الأساسية المرتبطة بالوقود تهديداً مباشراً لمجموعة من حقوق الإنسان الأساسية، ولا سيما الحق في الحياة والصحة والمياه والصرف الصحي ومستوى معيشي لائق.

تاسعاً: التوصيات

تدعو مؤسسة الضمير لحقوق الإنسان إلى:

- المجتمع الدولي والأطراف السامية المتعاقدة في اتفاقيات جنيف، ووكالات الأمم المتحدة والجهات الإنسانية المختصة، لاتخاذ إجراءات عاجلة وفعالة لضمان تدفق الوقود بصورة منتظمة وكافية، وحماية المرافق المدنية الحيوية، وضمان تمتع سكان قطاع غزة بحقوقهم الأساسية، ومساءلة كل من يثبت تورطه في انتهاكات للقانون الدولي الإنساني والقانون الدولي لحقوق الإنسان.
- ضمان دخول كميات كافية ومنتظمة من الوقود إلى قطاع غزة لتلبية الاحتياجات الإنسانية والمدنية الأساسية، وبما يضمن استمرار عمل المرافق الحيوية.
- إنشاء آلية رقابة دولية مستقلة وشفافة لرصد كميات الوقود التي يفترض إدخالها، والكميات التي تدخل فعلياً، وآليات توزيعها على القطاعات المدنية.
- إعطاء الأولوية للقطاعات الحيوية، وفي مقدمتها المستشفيات ومرافق المياه والصرف الصحي والبلديات والمخابز وخدمات الإسعاف والعمليات الإنسانية.
- ضمان انتظام عمل المعابر المخصصة لإدخال الوقود والمساعدات وعدم إخضاعها لقيود تؤدي إلى انقطاع الإمدادات أو تعطيلها بصورة غير مبررة.
- توفير قطع الغيار والزيوت والمواد اللازمة لصيانة المولدات والآليات والمركبات باعتبارها جزءاً أساسياً من القدرة على استمرار الخدمات المدنية.
- فتح تحقيق دولي مستقل في آثار القيود المفروضة على إدخال الوقود وعلى مدى تأثيرها في الحق في الحياة والصحة والمياه والصرف الصحي، وفيما إذا كانت بعض الممارسات قد اتخذت بقصد عقابي أو كجزء من سياسة أوسع للحرمان من وسائل البقاء.
- ضمان المساءلة وعدم الإفلات من العقاب عن أي انتهاكات للقانون الدولي الإنساني والقانون الدولي لحقوق الإنسان تثبتتها التحقيقات المستقلة.

مؤسسة الضمير لحقوق الإنسان – غزة

سبتمبر/ أيلول 2026

