ينصّ التعديل الرابع عشر على التالي:

... لن تَسُنَّ أيُّ ولاية أو تَفْرض أيَّ قانون يحدّ من امتيازات مواطني الولايات المتحدة أو حصاناتهم؛ ولا ستَحْرم أيُّ ولاية أيَّ شخصٍ حياتَه أو حريَّتَه أو ممتلكاته دون الإجراءات القانونيَّة المرعية؛ ولن تَحْرم أيَّ إنسان ضِمْن ولايتها القضائيَّة الحمايةَ القانونيَّةَ التي تساوي بين الناس...

المسافرون يشعرون بانحياز ضدّهم

ستيفاني ستاوتن*

«القانون يقول لا تميِّزوا،» يقول أحدُ محامي الطيران في كاليفورنيا. ولكنّ العرب والباكستانيِّين ورعايا بلدان أخرى يتعرَّضون للتمييز العرقيّ والعنصريّ من قبل بعض قباطنة الطائرات الأميركيَّة والموظَّفين والمسافرين العاديِّين، وبشكلٍ لم يَسْبق له مثيل «منذ أن أُلغي التمييزُ العنصريّ بين السود والبيض في وسائل النقل العامّ والخاصّ.»

فيما كان المسافرون يَرْكبون الخطوطَ الجويَّةَ المتحدة (يونايتد ايرلاينز) رقم ٢٢٨ المسافرة من سان فرنسيسكو إلى فيلادلفيا في ٢٢ أيلول (سبتمبر)، كان رجلُ أعمالٍ باكستانيّ يجلس في قاعة الانتظار منذهلاً ومرتبكًا.

فإحسان بايغ كان قد اشترى تذكرةَ سفر ذهابًا وإيابًا لزيارة عائلته. غير أنَّ ممثّلاً لشركة يونايتد أخبره أنَّ الربّان لا يريده على متن الطائرة لأنَّ أحد أعضاء طاقم الطائرة لاحظ «حديثًا مشبوهًا» يدور بين بايغ ومسافرٍ آخر.

هذا الاتِّهام أذْهل بايغ. وهو يقول إنَّه بَذَلَ جهدًا منظَّمًا للتصرُّف بشكل طبيعيّ في المطار ذلك اليوم مخافةَ أن يَخْضع لاتِّهام جرْميّ لكونه باكستانيّاً. وقد سأَلَ آنذاك: «أتستطيع من فضلك أن تُعرِّف ما هو الحديث المشبوه؟»

قصّة بايغ تبدو مألوفةً اليوم. فمنذ اعتداءات ١١ أيلول الإرهابيَّة تلقَّت «اللَّجنةُ الأميركيَّةُ العربيَّةُ لمكافحة التمييز» ٢١ شكوى من أناس يتحدَّرون من أصول عربيَّة أو خلفيَّاتٍ إثنيَّةٍ أخرى أُجبروا على مغادرة الطائرات أو مُنِعوا من ركوبها أصلاً. وعَدَّ «مجلسُ العلاقات الأميركيَّة ـ الإسلاميَّة» ٢٠ حالةً أخرى. كما تلقَّى «الاتِّحادُ الأميركيّ للحريَّات المدنيَّة» في تكساس، وهو المقرّ الرئيسيّ لثلاث شركاتِ طيران، أربعَ شكاوى. وفي كثير من هذه الحالات يبدو أنّ قادةَ الطائرات، بحسبِ ما ذكرت المنظَّماتُ أعلاه، هم الذين يقولون الكلمةَ الفاصلة. وإذا كان هذا صحيحًا فإنَّ خبراء الطيران ومسؤولي اتِّحاد قادة شركات الطائرات يقولون إنَّ ذلك لا يُدْهشهم. فقادة الطائرات يَمْلكون منذ زمن طويل سلطةً على متن الطائرات شبيهةً بسلطةِ قباطنة السفن. إذ بحسب قانونِ الطيران الفدراليّ ٩١،٣ يكون رُبَّان الطائرة هو «المسؤول مباشرةً عن إدارة هذه الطائرة، وهو السلطة النهائيَّة عن هذه الإدارة.» وهذا القانونُ الاستنسابيُّ المعروفُ بـ «سلطة رُبَّان الطائرة» يَسْمح لقادة الطائرات أن يَنْقُضُوا أوامرَ موجِّهي حركة سَيْر الطائرات وشركات الطيران أيضًا. وبمقدورهم تحويلُ الطائرات عن وجهتها لوجود مسافرين سُكارى، أو رَفْضُ الإقلاع بسبب مشاكل فنيَّة، أو تأخيرُه بداعي نوبات جُوع.

ولكنْ يبدو أنَّ قادة الطائرات يصعِّدون من إجراءات فَحْص المسافرين، ويَتْركون المسافرين من الجنسيَّات الإثنيَّة المختلفة على الأبواب، بما يُثير أسئلةً عمّا إذَا لم يكونوا يمارسون التمييزَ لا الحذر!

«القانون يقول لا تميِّزوا،» يقول فيليب ج. كولسنِزكي وهو محامي طيران في كاليفورنيا. ولكنّ جمعيَّة الطيران الفدراليّ تؤكِّد أنَّ قائد الطائرة يَمْتلك المسؤوليَّة النهائيَّة عن سلامة المسافرين. وبين هذَيْن المبدأَيْن يقعُ الشَّركُ الذي يعاني فيه الناسُ اليوم.

في أحسن الحالات يقف قادةُ الطائرات عند المدخل ليتحرَّوا الناسَ، ويمشون في الممَّرات لكي يَنْظروا إليهم عَيْنًا لعين، ويوجِّهون موظَّفي الطائرة ليسألوا الناس الملوَّنين أين يعيشون وأين يعملون. وفي أكثر الحالات تطرُّفًا يَرْفضون أن يسافروا برفقة مسافرين أو قادةِ طائرةٍ مرافقين أو موظفين من جنسيّات إثنيَّة

* ـ نشر مقالُها في جريدة **بوسطن غلوب** في ٢٠٠١/١١/١١.

متعدِّدة. وقال بعضُ قادة الطيرات إنَّهم صاروا أكثر يقظةً بسبب تحفُّظاتهم إزاء إجراءات الأمن التي تتَّخذها المطاراتُ وشركاتُ الطيران والوكالاتُ الفدراليَّة. وعلاوةً على ذلك، كما يقولون، فإنَّ أرباب عملهم لم يُعْطوهم إلاَّ إرشاداتٍ قليلةً عن كيفيَّة التصرُّف في أوضاع قد تُعتبر تمييزيَّة. يقول نيكولاس رايدر، وهو قائد طائرة طَلَبَ ألاَّ يُذْكر اسمُ الشركة التي يَعْمل لها، «إنَّهم يُرْسِلون إلينا مذكِّرات تقول إنَّ الشركة لن تَحْتمل أيَّ تمييز على أساس العِرْق أو اللَّون أو المُعْتقد... وبالمناسبة، نتوقَّع أن تُصْدروا حُكْمًا على أساس التصرُّفات!» وتابع «ولكنْ ماذا يَقْصدون بالتصرُّفات؟»

في إحدى الرحلات قال رايدر إنَّه شعر بالانزعاج بعد أن صعد إلى طائرته أربعةُ رجالٍ بَدَوْا من أصول شرقأوسطيَّة. أحدُهم لم يكن ليَنْظر إليه عينًا لعين. وآخرُ على قميصه ما يفيد بأنَّهُ عضو في طاقم الطائرة. وثمَّة رجلان يتبادلان المقاعد. من لائحة المسافرين عَرف رايدر أنَّ أحدهم اسمُه عمر.

وُوجه رايدر بالمقاومة حين طَلَبَ من أحد موظَّفي الطائرة أن يَنْتزع معلوماتٍ من هؤلاء المسافرين. واكتشف موظَّفٌ ثانٍ أنَّ الرجال المعنيِّين قنزوليُّون من عمّال الطائرة. بعضُ أصدقاء رايدر جَفلوا بعد سماعهم بتصرُّفاته. ولكنَّه قال «أولئك الذين يظنُّون أنَّني غريبُ التصرُّفات ليس عليهم أن يتَّخذوا هذه القرارات.»

بوب ويتنبرغ، رُبَّانُ «ايرتران» والموظَّفُ في اتِّحاد الطيران، هو الآن ـ شأنه شأن رايدر ـ أكثرُ تنبُّهًا حيال مَنْ يراكب طائرتَه. ففي إحدى الرحلات الشهرَ الماضي قال إنَّه تمشَّى بشكل طبيعيّ بين الكراسي ليَنْظر إلى أحد المسافرين بعد أن لاحظ واحِدٌ من الموظفين عند باب الطائرة اسمَه المُسْلِم. لكنَّه كان «سيِّدًا أقربَ إلى الكهولة،» قال ويتنبرغ، ولم يبدُ أنَّه يشكِّل أيَّ تهديد.

غير أنَّ المحامين المختصِّين بالحقوق المدنيَّة، والمجموعات الأميركيَّة من أصل عربيّ، تقول إنَّ هناك فروقًا شاسعة في كيفيَّة تعريف القباطنة والأطقم للتصرُّفات «المشبوهة.» فقد ذَكَرَ جوشوا إسلام، وهو منسِّق الحقوق المدنيَّة لمجلس العلاقات الأميركيَّة ـ الإسلاميَّة في واشنطن، «أنَّنا لم نجد حالةً تَسْتدعي الشُّبهات لأسباب مشروعة. إنَّه جوٌّ رهيبٌ هنا فحسب.»

خُذْ تجربةَ بشّار حلبي في رحلةٍ على متن طيران الولايات المتحدة (يو. اس. ايرواىز) في ٥ تشرين الأوّل (أكتوبر) من مطار واشنطن دالس الدوليّ. فمهندس الطيران هذا، البالغُ من العمر ٤٤ عامًا، وهو أميركيٌّ من أصل سوريّ، قال إنَّ موظَّفًا في شركة الطيران طَلَبَ منه ومن صديقه أن يغادروا الطائرات التي لم تكُنْ قد أقلعتْ بعدُ. وبعد أن أُوقِفا قيل لهما إنَّ الربَّان لا يريدهما أن يعودوا إلى الطائرة. حين طَلَبَ حلبي تفسيرًا لذلك أُخبر أنَّ أحد العاملين في الطائرة يَعْتقد أنَّه وصديقه يتصرَّفان على نحو مشبوه، وأنَّهما استَخْدما مرحاضَ الطائرة، مع أنَّ ذلك العامل لم يَسْمع حلبي يشدّ «السيفون.»

صعد حلبي ومرافقُه إلى طائرة أخرى. وعند عودته إلى مطار واشنطن دالس بعد أيام قليلة قال إنَّ حراسًا أوقفوه وسألوه عن بطاقةٍ يعرِّف بها عن نفسه بناءً على توصية من أحد قباطنة يو.أس. ايرواىز. وقد شرحتْ إحدى ممثِّلات هذه الشركة في رسالة إلى حلبي أنَّ القبطان قرَّر أن ينحِّيه هو وصديقه جانبًا بعد أن سمعَ تقريرًا يُفيد بأنَّ المرحاض لم يُستعملْ. كما أمر القبطان «بإفراغ المرحاض والتحقُّق منه،» على نحو ما كتبتْ تلك الممثِّلة.

وفي سان فرنسيسكو قام موظَّفو شركة نورث وست بتنحية إرشاد شودهوري في ٢٣ تشرين الأول (أكتوبر)، وأبلغوه أنَّ القبطان لاحظَ شَبَهًا بين اسمه واسم أحد الإرهابيِّين المُشْتبهِ بهم على لائحة مكتب التحقيق الفدراليّ. وإذ شعر شودهوري الذي يزن أقلَّ من ٦٠ كيلوغرامًا بالارتباك من تحديقات المسافرين، وبالخوف من عملاء مكتب التحقيق الفدراليّ ورجالِ البوليس وموظَّفي أمن المطار وهم يَعْلُونَ عليه، دَفَعَ بيديْه المرتجفتَيْن إلى جيبيْه. «لقد كان الناس يَنْظرون إليَّ، ويَدُلُّون عليَّ ويَهْمسون،» قال شودهوري وهو طالبٌ في إدارة الأعمال في جامعة كارنغي مِلُنْ في بِتْسبرْغ، مضيفًا «لم أَشْعر كذلك من قبل.»

ما حدث بعد ذلك أَحْبط المجموعاتِ المطالبةَ بالحقوق المدنيَّة. فبعد أن سمحتْ له السلطاتُ الأمنيَّةُ بركوب الطائرة، عادت شركةُ الطيران نورث وست فمنعته من السفر!

ناطقةٌ باسم شركة الطيران قالت إنَّه ليس واضحًا مَنِ اتَّخذ القرارَ النهائيَّ بذلك، «وقد يكون نتيجةً» لتوافق بين الطاقم وهيئة الشركة على الأرض. وقالت إنَّه بعد ذلك حُجِزَ لشودهوري على متن رحلةٍ أسبقَ زمنيّاً لكي يَشْعر المسافرون وشودهوري نفسُه براحة أكبر!

غير أنَّ المشكلة ليست مقصورة على المسافرين. فقد وَجَدَ القباطنةُ والعاملون على الطائرة أنفسَهم إذا كانوا من أصول شرقأوسطيَّة ممنوعين من السفر أحيانًا. قال قبطانٌ أميركيٌّ من أصل عربيّ حين أُخبر في أيلول أنَّ بعضَ زملاء له لم يريدوا أن يسافروا معه: «حزنتُ كثيرًا لأنَّ رفاقي في العمل لا يَفْهمون حقّاً. وليس الأمر ذلك فحسب، بل إنَّ عليَّ أن أسافر معهم من جديد!» وقد طلب القبطان ألاَّ يُذْكَرَ اسمُه لأنَّه يخاف من أن يُطْرَدَ من عمله فيعجَزَ عن إيجاد وظيفةٍ أخرى.

بعضُ المسافرين، أمثال محمد بيضون، لم يُقدَّمْ لهم أيُّ تفسيرٍ لمنعهم من السفر. فبيضون، وهو طالبٌ أميركيٌّ من أصل لبنانيّ ويَدْرس في جامعة دارتموث، أُخبر في روما أنَّ قائد طائرة الخطوط الجويَّة الأميركيَّة (أميركا ايرلاينز) لا يريده على متن الرحلة المسافرة إلى شيكاغو في ١٩ أيلول (سبتمبر). وذَكَرَ بيضون الذي كان يَدْرس في لبنان أنَّ حقائبَه فُتِّشتْ وأُخضعتْ لأشعّة أكس، وبعد ذلك أثار موظَّفو المطار قلقَهم من كتبٍ لبيضون

مكتوبةٍ بالعربيّة. «لقد قلتُ لموظّف المطار في روما إنّني أميركيّ،» قال بيضون.

ليس من الواضح دائمًا مَنْ يقرّر طردَ مسافرٍ من الطائرة. في سياتِلْ تحيَّر موظّفو المطار إذ رأوا أحدَ قباطنة شركة نورث وست يَسْمَح لمجموعة من الرجال العرب بالطيران، في حين غادرتْ طائرةٌ أخرى تابعةٌ للشركة نفسها من دون بقيّة أفراد البعثة العربيّة. وقال موظفو المطار إنّ الرجال الثلاثة والعشرين احتُجِزوا في ١٣ تشرين الأول (أكتوبر) في الوقت الذي فَحَصَ فيه عملاءُ مكتب التحقيق الفدراليّ وسلطات أخرى ممتلكاتِهم وشهاداتِهم.

إحدى الناطقات لم تَكُنْ متيقّنةً من ضلوع القباطنة بالقرارات، ولكنّها لاحظتْ أنّ أحد الرجال العرب في الرحلة رقم ٥٠ المتّجهة إلى باريس ـ وهي الطائرة التي غادرتْ من دون الزوّار ـ كانت لديه محفظةٌ أو شنطةٌ ثانية لم يكن بالإمكان فتحُها. وغادرتْ رحلةٌ رقم ٣٤ إلى أمستردام وعلى متنها فريقُ الزوّار العرب، ولكنْ من دون ستة مسافرين رَفَضوا الطيرانَ معهم، بحسب قول كاثي بيش وهي الناطقة باسم شركة نورث وست.

وعلى الرُّغم من الإعلان عن مجموعة من الحالات الشبيهة فإنّ المجموعات العربيّة الأميركيّة ومجموعاتِ الحقوق المدنيّة تَخْشى من أن يكون ما أُعلن عنه أقلّ ممّا حَدَث حقّاً. «إنّنا نرى للتوّ رأسَ جبل الثلج فحسب،» تقول كريستي لوبِزْ، وهي محامية تَعْمل لصالح «رَلْمان وشركائه،» وهو مكتب محاماة في واشنطن مختصٌّ بالحقوق المدنيّة. «في كلّ مرّةٍ يكون فيها تحذيرٌ أمنيٌّ جديد أو يحدث أيُّ أمرٍ سلبيّ في العالم سيحدث انبعاثٌ جديد [لهذه الحالات].»

في الوقت الحاضر توجَّه التحدّياتُ في المحاكم إلى الخطوط الجويّة وقادة الطائرات. وقد حَمَلَ إحسان بايغ شكواه إلى المحكمة في الشهر الماضي، متّهمًا الولايات المتحدة بانتهاك القوانين المعادية للتحيُّز في ولاية كاليفورنيا. أمّا شركة يونايتد فقد رفضت التعليقَ على النبإ.

مكتب لوپز للمحاماة يفكّر في تقديم دعاوى ضدّ خطوط طيران نورث وست، ويونايتد، وأميركان. وهناك مكتب محاماة آخر يأمل في الحديث مع نورث وست بصدد حادثة تتعلّق بثلاثة أميركيّين من أصل عراقيّ من مدينة سالت لايك. والحقّ أنّ أيّ خطوط جويّة أميركيّة كبيرة لم تنجُ منذ ١١ أيلول من الاتّهاماتِ بممارسة التمييز.

ولكنّ أخصائيّي الطيران وموظّفي الاتّحاد يقولون إنّه سيكون من الصعب تحدّي التقاليد التي تعطي سلطةً نهائيّةً للقبطان. «كلّ يوم يتّخذ القباطنةُ قراراتٍ لا تَمْلك الكتيّباتُ إجاباتٍ حاسمةً عنها،» قال جون مايزور، وهو ناطقٌ باسم «رابطة قباطنة الجوّ.» ومع أنّ العرب الأميركيّين والأميركيّين المتحدّرين من أصل لاتينيّ والأميركيّين من أصل إفريقيّ شكوا في الماضي من التمييز الذي يمارَسُ ضدّهم في مطارات الولايات المتحدة وعلى متن الخطوط الجويّة، فإنّ شيئًا ممّا حدث آنذاك لا تُمْكن مقارنتُه بما يَحْدث الآن في الولايات المتحدة، وذلك بحسب مسؤولين في حركة الحقوق المدنيّة.

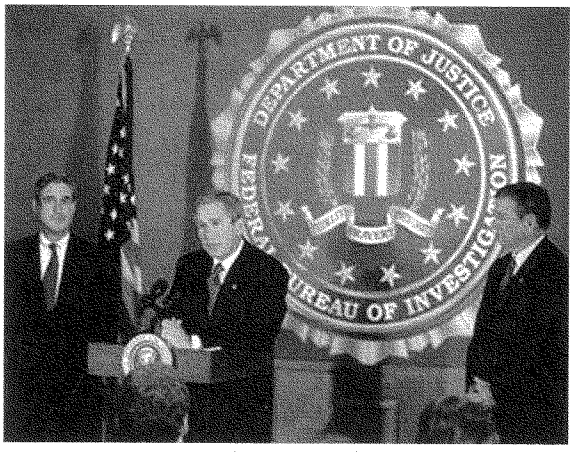
«إنّها أمور تَحْدث في طول البلاد وعرضها،» يقول ويليام هارل المديرُ التنفيذيّ للاتّحاد الأميركيّ للحريّات المدنيّة في تكساس، مضيفًا أنّ الفروع الأخرى للاتّحاد في بقيّة الولايات تَجْمع شكاوى المسافرين. ويَخْتم بالقول «لم يحصل أن كان ثمّة تكاثرٌ في الأحداث [التمييزيّة] كما يحصل اليومَ، منذ أن أُلغي التمييزُ العنصريُّ بين السود والبيض في وسائل النقل العامّ والخاصّ» في الولايات المتحدة.

رِجال من الشرق الأوسط يُطلبون «للمقابلة»

دايڤيد رانك*

تَأْمل السلطاتُ في إجراء مقابلات «بأقلّ ما يمكن من التطفُّل» مع مئات من الرجال المتحدّرين من الشرق الأوسط والقاطنين في ولاية ميشيغان، وذلك في إطار تحقيقٍ حول الإرهاب تقوم به السلطاتُ الفدراليّةُ، على ما قاله الوكيلُ الأميركيُّ جيفري كولينز في ٢٥ تشرين الثاني.

وقد بُعثتْ رسائلُ إلى ٥٥٠ شخصًا في القسم الشرقيّ من الولاية المذكورة، بمن فيهم أكثرُ من ٢٠٠ في ديربورن، وما بين ٧٠ إلى ٨٠ في آن آربور، و٥٣ في ديترويت، بحسب كولينز. والجدير



بوش وآشكروفت يطلبان من الأميركيّين العرب أن «يتعاونوا» مع مكتب التحقيق الفدراليّ

* ـ عن **الأسوشياتد پرس**، ١٦ تشرين الثاني (نوفمبر) ٢٠٠١.