

Flygtningenævnets baggrundsmateriale

Bilagsnr.:	526
Land:	Somalia
Kilde:	Landinfo
Titel:	Somalia: Praktiske forhold og sikkerhedsudfordringer knyttet til reisevirksomhet i Sør-Somalia
Udgivet:	4. april 2016
Optaget på baggrundsmaterialet:	10. maj 2016

Temanotat

Somalia: Praktiske forhold og sikkerhetsutfordringer knyttet til reisevirksomhet i Sør-Somalia



© Landinfo 2016

Materialet i denne publikasjonen er omfattet av åndsverklovens bestemmelser. Uten særskilt avtale med Landinfo er enhver eksemplarfremstilling og tilgjengeliggjøring bare tillatt i den utstrekning det er hjemlet i lov.

Alle henvendelser om Landinfos rapporter kan rettes til:

Landinfo

Utlendingsforvaltningens fagenhet for landinformasjon

Storgata 33 A

Postboks 8108 Dep

N-0032 Oslo

Tel: 23 30 94 70

E-post: landinfo@landinfo.no

www.landinfo.no

Om Landinfos temanotater

Utlendingsforvaltningens fagenhet for landinformasjon (Landinfo) innhenter og analyserer informasjon om samfunnsforhold og menneskerettigheter i land som Utlendingsdirektoratet (UDI), Utlendingsnemnda (UNE) og Justis- og beredskapsdepartementet har behov for kunnskap om.

Landinfos temanotater er basert på opplysninger fra nøye utvalgte kilder. Opplysningene er behandlet i henhold til [anerkjente kvalitetskriterier for landinformasjon](#) og [Landinfos retningslinjer for kilde- og informasjonsanalyse](#).

Temanotatene bygger på både skriftlig og muntlig kildemateriale. En del av informasjonen som formidles, er innhentet gjennom samtaler med kilder på informasjonsinnhentingsreiser. Landinfo tilstreber bredde i kildetilfanget, og så langt mulig er det innhentet informasjon fra kilder som arbeider uavhengig av hverandre. Alt benyttet kildemateriale er fortløpende referert i temanotatene. Hensyn til enkelte kilders ønske om anonymitet er ivaretatt.

Notatene gir ikke et uttømmende bilde av temaene som undersøkes, men belyser problemstillinger som er relevante for UDIs og UNEs behandling av utlendingssaker.

Landinfo er en faglig uavhengig enhet, og informasjonen som presenteres, kan ikke tas til inntekt for et bestemt syn på hva praksis bør være i utlendingsforvaltningens behandling av søknader. Landinfos temanotater gir heller ikke uttrykk for norske myndigheters syn på de forhold og land som omtales.

About Landinfo's reports

The Norwegian Country of Origin Information Centre, Landinfo, is an independent body within the Norwegian Immigration Authorities. Landinfo provides country of origin information (COI) to the Norwegian Directorate of Immigration (Utlendingsdirektoratet – UDI), the Immigration Appeals Board (Utlendingsnemnda – UNE) and the Norwegian Ministry of Justice and Public Security.

Reports produced by Landinfo are based on information from carefully selected sources. The information is collected and analysed in accordance with [common methodology for processing COI](#) and [Landinfo's internal guidelines on source and information analysis](#).

To ensure balanced reports, efforts are made to obtain information from a wide range of sources. Many of our reports draw on findings and interviews conducted on fact-finding missions. All sources used are referenced. Sources hesitant to provide information to be cited in a public report have retained anonymity.

The reports do not provide exhaustive overviews of topics or themes, but cover aspects relevant for the processing of asylum and residency cases.

Country of Origin Information presented in Landinfo's reports does not contain policy recommendations nor does it reflect official Norwegian views.

SUMMARY

This report deals with practical and safety aspects related to travels from Mogadishu to various places in southern Somalia. The report focuses on public travel by minibus, as this is a common and preferred means of transportation.

It is possible to travel to most places in southern Somalia. The risks involved in travelling are primarily related to potential reactions at various checkpoints. Drivers will as far as possible seek to minimize risk by adapting the itinerary or postpone the trip. The likelihood of encountering a checkpoint manned by government forces or al-Shabaab can still be high. For most Somalis the primary risk at such checkpoints is to be suspected of belonging to the enemy, a suspicion which may cause serious reactions. Travelers thus try to avoid arousing suspicion by keeping a low profile and blending in with fellow travelers.

SAMMENDRAG

Dette notatet omhandler praktiske og sikkerhetsmessige forhold knyttet til det å reise fra Mogadishu til ulike steder i Sør-Somalia. Notatet tar utgangspunkt i det å reise kollektivt med minibuss, da dette er en utbredt og foretrukken måte å reise på.

Det er mulig å reise til de fleste steder i Sør-Somalia. Risikoen ved å reise knytter seg først og fremst til reaksjoner ved ulike typer veikontrollposter. Sjåførere vil i størst mulig grad forsøke å minimere risikoen ved å tilpasse reiseruten eller utsette reisen. Sannsynligheten for å møte på en veikontrollpost bemannet av myndighetsstyrker eller al-Shabaab kan likevel være stor. For somaliere flest knytter risikoen ved slike kontrollposter seg først og fremst til det å bli mistenkt for å tilhøre fienden. Personer som mistenkes for dette risikerer alvorlige reaksjoner. Reisende forsøker derfor å unngå å vekke slik mistanke ved å holde en lav profil og ikke skille seg ut fra andre reisende.

INNHold

1. Innledning	6
2. Praktiske forhold.....	6
2.1 Destinasjoner	6
2.1.1 Tabell 1: Pris for bussreise fra Mogadishu til destinasjoner i Sør-Somalia	7
2.2 Priser og avreise	8
2.3 Reisetider	8
3. Sikkerhetsutfordringer	9
3.1 Banditter	9
3.2 Klanmilitser	10
3.3 Myndighetsstyrker	10
3.4 Al-Shabaab	11
3.4.1 Risiko for personer med tilknytning til myndighetene	12
3.4.2 Risiko for personer som mistenkes for å ha tilknytning til myndighetene	12
4. Risikoreduserende tiltak.....	13
4.1 Fly.....	14
5. Referanser	15

1. INNLEDNING

Dette notatet gir en kort beskrivelse av muligheten for somaliere til å reise fra Mogadishu til ulike steder i Sør-Somalia. Notatet tar utgangspunkt i det å reise kollektivt med minibuss (heretter buss), da dette etter Landinfos forståelse er en utbredt og foretrukken måte å reise på. Det er selvsagt også mulig å reise på bakken på andre måter, eksempelvis ved å leie bil med sjåfør eller ved å betale for å sitte på med lastebiler (kilde A, møte i Mogadishu, januar 2016).

Notatet baserer seg i hovedsak på informasjon innhentet fra sjåfører og reisende ved hjelp av en lokal ressursperson i Mogadishu (kilde A). Landinfo har møtt og samarbeidet med kilde A ved flere anledninger, og anser vedkommende som svært pålitelig. Informasjonen fra kilden er vurdert av Landinfo i lys av annen tilgjengelig informasjon. Kilde A og enkelte andre kilder er anonymisert av hensyn til deres sikkerhet og/eller arbeidssituasjon.

2. PRAKTISKE FORHOLD

Det foreligger ingen statistikk over hvor mange som reiser hvor, men kilde A forklarte at det daglig kjører busser fullastet med reisende fra Mogadishu til ulike destinasjoner i Sør-Somalia. Landinfos forståelse er derfor at mange reiser på tross av de sikkerhetsmessige utfordringer slike reiser byr på (se punkt 3).

2.1 DESTINASJONER

Som det fremgår av tabell 1 nedenfor, er det mulig å reise med buss fra Mogadishu til samtlige regioner i Sør-Somalia, inkludert til al-Shabaab-områder (eksempelvis Jilib). Ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) er det mulig å reise fra Mogadishu til de fleste steder i Sør-Somalia dersom man kan betale, inkludert små landsbyer. Rutene er fleksible. Kilden forklarte imidlertid at somaliere som vil reise fra Mogadishu til slike små landsbyer, vanligvis reiser til nærmeste distriktsby, og så ordner videre transport derfra.

Mulighetene for å reise til ulike destinasjoner kan midlertidig begrenses av naturskapte og sikkerhetsmessige forhold (se punkt 3). Naturskapte forhold knytter seg først og fremst til at områder kan være utilgjengelige på grunn av flom.¹

Tabellen viser kun et utvalg destinasjoner, og de oppgitte reisetidene i tabellen er kun estimater. Informasjonen er innhentet fra to kilder (kilde A, e-poster av 20. februar 2016 og 2. mars 2016; kilde C, vedlegg i e-post fra ambassaden i Nairobi av 23. november 2015).

¹ Flom inntreffer under eller i kjølvannet av regntider med for mye nedbør, og rammer utsatte lokale områder. De mest utsatte områdene ligger langs elvene, men også områder som ikke befinner seg i nærheten av elver, kan rammes. Regntidene varer normalt fra april til juni (*Gu*, den lange regntiden) og fra oktober til november (*Dayr*, den korte regntiden). Selv under regntiden kan det gå flere uker uten at det regner, og periodevis kan det regne i tørketiden. Normalt faller over halvparten av det årlige regnet under *Gu* (FAO-SWALIM 2010, s. 11).

2.1.1 Tabell 1: Pris for bussreise fra Mogadishu til destinasjoner i Sør-Somalia

Destinasjon		Pris (USD)	Reisetid
Region	By		
Nedre Shabelle	Afgoye	1	½-1 time
Nedre Shabelle	Merka	10	3-4 timer
Nedre Shabelle	Qoryoley	10	
Nedre Shabelle	Barave	15	
Midtre Shabelle	Jowhar	10	2-4 timer
Hiran	Belet Weyne	50	26 timer
Hiran	Buli Burti	20	
Galgadud	El Bur	20	24 timer
Galgadud	El Der	30	24 timer
Bay	Baidoa	20	6-9 timer
Bay	Dinsor	30	14 timer
Bakool	Hudur	60	
Gedo	Bardere	40	
Gedo	Luuq	40	36-50 timer
Gedo	Garbaharey	50	
Gedo	Belet Hawo	50	
Gedo	El Wak	50	
Nedre Juba	Kismayo	70	48-50 timer
Nedre Juba	Afmadow	80	
Midtre Juba	Jilib	40	40 timer
Midtre Juba	Buale	60	

2.2 PRISER OG AVREISE

Tabell 1 viser hvor mye det kan koste å reise til utvalgte destinasjoner i Sør-Somalia.² Prisene kan selvsagt variere og går normalt opp under regntidene (se fotnote 1).³

Ifølge kilde A (e-post 24. november 2015) er det enkelt å komme i kontakt med sjåfører og andre som arrangerer bussreiser. Busser kjører fra ulike steder i Mogadishu, blant annet fra Bakara-markedet og KM5.⁴ Her er det mulig å forhøre seg om destinasjoner og priser. Personer som ønsker å reise oppgir navn og mobiltelefonnummer til sjåføren eller den som ordner reisen, og ringes opp når reisen kan starte. Busser kjører først når nok reisende har meldt sin interesse, eventuelt når færre reisende er villige til å betale en tilstrekkelig sum. Bussene er vanligvis av typen Toyota Noah eller tilsvarende. Toyota Noah har plass til opptil åtte passasjerer (Be Forward 2014). Det er ikke uvanlig at interesserte må vente i flere dager før avreise kan finne sted.

Busser forlater normalt Mogadishu tidlig om morgenen (kilde A, møte i Mogadishu, januar 2016). De er ikke merket med destinasjon, og som nevnt under punkt 4, vil sjåføren tilpasse reiseruten avhengig av den aktuelle sikkerhetssituasjonen.

Det går fire hovedveier ut av Mogadishu. To av disse forgrener seg innover i landet via henholdsvis byene Afgoye i Nedre Shabelle og Balad i Midtre Shabelle. I tillegg finnes to veier som følger kystlinjen henholdsvis nordover og sørover. Kart fra eksempelvis FSNAU (2005) gir et relativt godt bilde av veinettverket og avstander i Sør-Somalia. Veistandarden er generelt dårlig.

2.3 REISETIDER

Reisetidene som er oppgitt i tabell 1 er estimer, og må følgelig leses med forbehold. Reisetidene er som bemerket vanligvis lengre under regntidene (se fotnote 1).

Ulykker og andre uforutsette hendelser kan forlenge reisetiden adskillig (kilde A, e-post 3. januar 2016). Ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) er det mulig å kjøpe mat og drikke i de fleste landsbyer som passeres under reisen. Iblant må reisende også overnatte underveis. Kilde A forklarte at sjåfører ofte inngår avtaler med eiere av spisesteder og/eller overnattingssteder i ulike landsbyer om at sjåføren spiser/overnatter gratis mot at vedkommende medbringer reisende dit.

² Amerikanske dollar (USD) er utbredt valuta i Mogadishu. Ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) betales kun summer under 1 USD i somaliske shilling. Betaling skjer vanligvis per mobiltelefon.

³ Det er også mulig å sitte på med lastebiler eller leie egen bil med sjåfør (kilde A, møte i Mogadishu, januar 2016). Å sitte på med lastebiler koster gjerne bare halvparten av det å reise med buss, mens prisen for leie egen bil med sjåfør gjerne er ti ganger dyrere enn det å reise med buss (kilde C, vedlegg i e-post fra ambassaden i Nairobi av 23. november 2015).

⁴ Bakara-markedet er ikke et marked i tradisjonell forstand, men et større geografisk område med omfattende handelsvirksomhet i bydelene Hawl Wadag og Hodan. KM5 er et område like ved Benadir sykehus langs Afgoye-veien mellom bydelene Wadajir og Hodan.

3. SIKKERHETSUTFORDRINGER

Å reise med buss i Sør-Somalia innebærer en potensiell risiko utover trafikkulykker. Risikoen knytter seg først og fremst til reaksjoner fra væpnede menn ved ulike typer veikontrollposter. En veikontrollpost består av forskjellige typer veisperringer, eksempelvis en trestamme eller kveil med piggråd, som gjør at kjøretøy må stoppe. Begrepet *veikontrollpost* kan i denne sammenheng være misvisende, da det ved slike veisperringer i større grad kan dreie seg om økonomiske motiver fremfor kontroll.

Veikontrollposter inndeles ofte i regulære og irregulære veikontrollposter, avhengig av hvorvidt posten er sanksjonert av myndighetene. En slik todeling gir liten mening for å beskrive sikkerhetsmessige utfordringer knyttet til veikontrollposter i Sør-Somalia, fordi somaliske myndigheter har begrenset autoritet over landets territorium og omfatter aktører med varierende grad av lojalitet til regjeringen i Mogadishu.

I dette notatet refererer Landinfo derfor til fire kategorier veikontrollposter, avhengig av aktørene som bemanner dem og konteksten som disse aktørene opererer under: 1) banditter, 2) klanmilitser, 3) myndighetsstyrker og 4) al-Shabaab. Skillet mellom kategoriene kan være flytende. Både myndighetsstyrker og al-Shabaab kan eksempelvis bestå av klanmilitser, og banditter kan være kledd i myndighetsuniformer (se for eksempel Goobjoog News 2015).⁵ Kategori 1 refererer til veisperringer som er opprettet med det formål å rane reisende uavhengig av klankonflikt og maktkamp. Kategori 2 referer til veikontrollposter som etableres i forbindelse med væpnede klankonflikter. Kategori 3 og 4 relaterer seg til den pågående konflikten mellom al-Shabaab og myndighetsstyrker. Etter Landinfos forståelse er reisende generelt ikke angrepsmål, men de kan rammes av kryssild og veibomber ved å være «på feil sted til feil tid». Kilde A delte denne oppfatningen (møte i Mogadishu, januar 2016). Både al-Shabaab og myndigheter er imidlertid oppmerksomme på personer som de mistenker for å tilhøre fienden.

For øvrig er seksuell vold utbredt i Sør-Somalia, uten at dette tematiseres nærmere i dette notatet. Slik vold begås blant annet av væpnede menn ved veikontrollposter (UN Secretary-General 2015, s. 13).

3.1 BANDITTER

Banditter er først og fremst ute etter å rane reisende. Reisende kan i denne sammenheng også bli utsatt for vold. Klantilhørighet gir ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) liten beskyttelse mot banditter. Ifølge kilde A er det en utbredt oppfatning blant sjåfører og reisende at forekomsten av bandittvirksomhet er mindre utbredt i al-Shabaab-kontrollerte områder. Dette er i tråd med tidligere informasjon fra Somalia-kjenneren Stig Jarle Hansen (2013, s. 85) om at al-Shabaab lyktes med å begrense forekomsten av bandittvirksomhet i områder under deres kontroll.

⁵ En velorientert lokal ressursperson viste til at myndighetsuniformer er lett tilgjengelige (kilde D, møte i Mogadishu, januar 2016). Det kan derfor være vanskelig å fastslå hvilke aktører som står bak slik bandittvirksomhet. Det er imidlertid et kjent problem at myndighetsstyrker lønnes uregelmessig. Ifølge kilde A tar slike styrker seg betalt ved å rane reisende (e-post 23. februar 2016).

3.2 KLANMILITSER

Klankonflikter blusser opp med ujevne mellomrom i Sør-Somalia. Slike konflikter dreier seg typisk om kontroll over beiteområder, vannkilder eller andre ressurser. Når konflikten blir så tilspissede at klanens medlemmer griper til våpen, er det ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) legitimt å drepe medlemmer av den andre klanen. Dette rammer først og fremst våpenføre menn. Kvinner, barn og eldre skal tradisjonelt skånes, men dette etterleves ikke nødvendigvis i praksis. Væpnede klankonflikter kan bli svært voldelige, men volden er vanligvis begrenset til et mindre geografisk område og kortvarig (se for eksempel IRIN News 2014; Horseed Media 2015). Ifølge kilde A er det en utbredt oppfatning blant sjåfører og reisende at slike voldelige konflikter først og fremst oppstår i områder der al-Shabaab ikke lenger har makten. Dette er i tråd med informasjon fra FNs monitoreringsgruppe for Somalia og Eritrea om at klankonflikter blomstrer opp i områder som myndighetene inntar (UN Security Council 2014, s. 309).

Somaliere har ingen fysiske særtrekk som viser hvilken klan de tilhører. Ifølge kilde A vet lokalbefolkningen i rurale områder vanligvis hvem i lokalsamfunnet, inkludert nabolandsbyer, som tilhører hvilken klan (e-post 24. november 2015; møte i Mogadishu, januar 2016). Lokalbefolkningen i Mogadishu og andre større byer vet ikke nødvendigvis hvem som tilhører hvilken klan. Etter Landinfos vurdering er det derfor først og fremst reisende som tilhører en involvert klan og er hjemmehørende i konfliktområdet som risikerer reaksjoner i slike sammenhenger.

3.3 MYNDIGHETSSTYRKER

Kjøretøy må vanligvis passere en regulær veikontrollpost bemannet av myndighetsstyrker for å kjøre inn og/eller ut av myndighetsområder (kilde A, møte i Mogadishu, januar 2016). Den faktiske kontrollen ved slike poster er ifølge A ofte mangelfull (e-post 23. februar 2016). Kilden viser til at myndighetsstyrker lønnes uregelmessig og derfor i stor grad benytter veikontrollposter til å ta seg betalt fra reisende. Reisende kan likevel bli spurt om å redegjøre for hvor de skal og hvorfor. I denne sammenheng kan reisende også bli spurt om å ringe en referanse som kan bekrefte det de har opplyst.

Personer som mistenkes for å være al-Shabaab-medlemmer, risikerer etter Landinfos forståelse å bli arrestert. Dersom mistanken opprettholdes, kan den mistenkte stilles for en domstol og i ytterste konsekvens dømmes til dødsstraff eller fengselsstraff av varierende varighet, inntil livstid (Landinfo 2015b, s. 4). Myndighetenes kapasitet er imidlertid svært begrenset. Dette gjelder spesielt utenfor Mogadishu. Eventuell rettsprosess og straff er nærmere omtalt i Landinfos respons av 5. juni 2015 om massearrestasjoner og reaksjoner mot personer som mistenkes for å være al-Shabaab-medlemmer. Som nevnt omfatter myndighetene aktører med varierende grav av lojalitet til regjeringen i Mogadishu. Deres reaksjoner mot reisende som mistenkes for å være al-Shabaab-medlemmer, vil således kunne variere. Korrupsjon er svært utbredt.⁶

⁶ Transparency International (2015) rangerte Somalia som verdens mest korrupte land i 2015. Transparency Internationals korrupsjonsindeks er basert på oppfatninger om korrupsjon i det offentlige, som er innhentet fra et bredt utvalg av befolkningen i gjeldende land.

3.4 AL-SHABAAB

Kildene som Landinfo møtte under informasjonsinnhentingsreisen til Mogadishu i januar 2016, var samstemte i at al-Shabaab generelt har stor innflytelse langs hovedveier, inkludert i områder mellom byer som myndighetene har inntatt. Dette underbygges ved at al-Shabaab gjennomfører bakholdsangrep mot myndighetsstyrker langs veiene (se for eksempel Goobjoog News 2016) og forstyrrer forsyninger og handel til områder som myndighetene har inntatt (se for eksempel Radio Ergo 2016a og 2016b; Shabelle News 2016).

Landinfo er imidlertid ikke kjent med at al-Shabaab hindrer reisende. Informasjon fra kilde A, herunder at det er mulig å reise mer eller mindre hvor som helst i Sør-Somalia, inkludert al-Shabaab-områder (se tabell 1), underbygger dette. Kilde A forklarte også at sjåfører må betale avgifter til al-Shabaab for å kjøre til eller gjennom al-Shabaab-områder. Avgiften betales vanligvis kun én gang per reise fra Mogadishu til en gitt destinasjon. Avgiften betales trolig før avreise fra Mogadishu, men dette er uklart.⁷ Sjåføren mottar vanligvis en slags kvittering på at avgiften er betalt. Denne fungerer som en passerseddel ved al-Shabaab-veikontrollposter.

Al-Shabaab har begrensede mannskaper og kan følgelig ikke være til stede overalt. I hvilken grad de har tilstedeværelse i ulike områder vil således kunne variere, uten at Landinfo har en uttømmende oversikt over dette. Det generelle bildet er at al-Shabaab kan ha tilstedeværelse også i og rundt områder som myndighetene har inntatt.⁸ Kilde B, en meget velinformert representant for en internasjonal organisasjon, underbygget dette ved å forklare at al-Shabaab i stor grad kan stoppe og kontrollere kjøretøy langs hovedveier mellom myndighetskontrollerte byer (møte i Mogadishu, januar 2016). Dette gjelder også hovedveier som relativt hyppig frekventeres av AMISOM. Kilden forklarte at al-Shabaab selv langs slike veier opererer enkelte kontrollposter som er mer eller mindre statiske. Al-Shabaab forsvinner fra veien når en AMISOM-kolonne nærmer seg, men reetablerer kontrollposten når kolonnen har passert. Muligheten for at reisende møter på al-Shabaab mellom byer som er inntatt av myndighetene synes derfor etter Landinfos vurdering å være reell.

Kilde A forklarte at mange somaliere er redde for al-Shabaab, men at dette ikke er ensbetydende med at de har reell grunn til å frykte reaksjoner fra dem. Som nevnt tidligere viste kilden til at det er en utstrakt oppfatning blant sjåfører og reisende at sjansen for å bli usatt fra kriminalitet og klanrelatert vold er mindre i al-Shabaab-områder. Det å ha vært i et vestlig land er ifølge kilde A i seg selv uproblematisk i møtet med al-Shabaab. Kilden viste i denne sammenheng til at mange al-Shabaab-medlemmer selv har bakgrunn fra og/eller familie i Vesten. Vestlig atferd og klesstil, eksempelvis det å ha skjorten innenfor buksen, blir derimot sanksjonert av al-Shabaab. Ifølge kilde A består straffen da vanligvis av piskeslag. Dette er i tråd med informasjon om at al-Shabaab implementerer strenge regler for klesstil og livsførsel, herunder at kvinner må bære niqab (se eksempelvis BBC 2014).⁹

⁷ Avgiften er ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) inkludert i prisen som reisende må betale for bussreisen. De reisende utfører altså ikke selv betalingen til al-Shabaab.

⁸ Tilstedeværelsen i myndighetsområder er skjult.

⁹ Al-Shabaabs regler og syn på vestlig atferd er ikke nødvendigvis fremmede for befolkningen i Sør-Somalia (kilde A, møte i Mogadishu, januar 2016; Somalia-ekspert 2015, s. 7). Islam har generelt stor betydning for folk

Temanotat Somalia: Praktiske forhold og sikkerhetsutfordringer knyttet til reisevirksomhet i Sør-Somalia

3.4.1 Risiko for personer med tilknytning til myndighetene

Personer som har grunn til å frykte al-Shabaab er ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) først og fremst personer med tilknytning til myndighetene og deres støttespillere. Slike personer risikerer å bli drept av al-Shabaab dersom de støter på og blir gjenkjent av al-Shabaab. Dette er i samsvar med Landinfos forståelse av hvem som er mål for angrep fra al-Shabaab.

Al-Shabaab har et omfattende nettverk av informanter (se for eksempel Landinfo 2015a, s. 5). Gjennom dette nettverket kan de bli gjort oppmerksom på at myndighetspersoner reiser med en gitt buss langs en gitt vei. Al-Shabaab kan da avskjære bussen for å få tak i vedkommende.

Ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) unngår derfor myndighetspersoner å reise på denne måten. Kilden forklarte imidlertid at risikoen avhenger av i hvilken grad vedkommende innehar en profilert posisjon for myndighetene. Myndighetspersoner med lav profil har mindre sjanse for å bli gjenkjent og/eller prioritert av al-Shabaab. Sistnevnte er i tråd med Landinfos forståelse av at al-Shabaab har begrensede ressurser og av den grunn må prioritere hvem de aktivt forfølger (se for eksempel Landinfos temanotat om reaksjoner mot al-Shabaab-avhoppere av 5. august 2015).

3.4.2 Risiko for personer som mistenkes for å ha tilknytning til myndighetene

Personer som mistenkes for å ha tilknytning til myndighetene, herunder personer som mistenkes for å være spioner, risikerer alvorlige reaksjoner fra al-Shabaab. Det å reise fra myndighetsområder vekker i seg selv ikke mistanke (kilde A, e-post 24. og 26. november 2015). Ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) vekkes slik mistanke først og fremst ved at reisende har med seg gjenstander som kan assosieres med myndighetene, eksempelvis dokumenter utstedt av myndighetene, eller symboler som kan assosieres med myndighetene, smarttelefoner (som er forbudt i al-Shabaab-områder), vestlige navn på mobiltelefonen osv. Det er ikke gitt at de kontrollerer alle reisende, men reisende kan bli bedt om å redegjøre for hvem de er, hvor de skal og hvorfor. Al-Shabaab kan også gjennomføre reisendes eiendeler.

Reaksjonen mot mistenkte avhenger ifølge kilde A av i hvilken grad al-Shabaab har makten i området. Dette er i samsvar med informasjon fra andre kilder (eksempelvis kilde D, møte i Nairobi, februar 2015). I områder der al-Shabaab ikke har full kontroll, inkludert langs veier mellom myndighetsområder, risikerer mistenkte å bli drept på stedet, spesielt dersom de ikke har en referanse som kan gå god for dem. En slik referanse må ifølge kilde A være et al-Shabaab-medlem eller en person som kjenner et al-Shabaab-medlem. Kilde A understrekte at det ikke er gitt at mistenkte får muligheten til å ringe en referanse, og at det derfor er en fordel å reise sammen med noen som kan fungere som referanse dersom det oppstår problemer. Dette er i tråd med informasjon fra Somalia-kjenneren Stig Jarle Hansen (2013, s. 87) om at al-Shabaab sin sikkerhetstjeneste (Amniyat) og al-Shabaab-medlemmer med myndighet

flest, og mange somaliere lever i tråd med al-Shabaabs regler etter egen religiøs overbevisning. Niqab er eksempelvis utbredt også i Mogadishu og andre myndighetsområder (informasjonsinnhenningsreise til Mogadishu og Belet Weyne, februar 2015).

Temanotat **Somalia: Praktiske forhold og sikkerhetsutfordringer knyttet til reisevirksomhet i Sør-Somalia**

til å gi ordre under militære operasjoner,¹⁰ har vide fullmakter til å straffe mistenkte spioner uten å stille dem for en domstol.

I områder der al-Shabaab har aleneherredømme, blir mistenkte ifølge kilde A vanligvis arrestert og stilt for en domstol. Dersom den anklagede blir funnet skyldig, kan vedkommende i ytterste konsekvens dømmes til dødsstraff. En velorientert lokal ressursperson (kilde E, møte i Mogadishu, januar 2016) antydte at slike domstoler kan være mer opptatt av å statuere eksempler for å avskrekke befolkningen mot å samarbeide med myndighetene mot al-Shabaab, enn å dømme rettfærdig.

Ifølge kilde D, en representant for en organisasjon som har lang erfaring med å måtte forholde seg til al-Shabaab, kan den mistenktes klantilhørighet gi noe beskyttelse mot reaksjoner, spesielt dersom vedkommende tilhører en lokal klan som kan utfordre al-Shabaabs makt i et område (møte i Nairobi, februar 2015).

4. RISIKOREDUSERENDE TILTAK

Kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) forklarte at sjåfører i størst mulig grad forsøker å minimere risikoen, enten ved å utsette reisen til eksempelvis en militær offensiv eller klankonflikt har stilnet eller ved å kjøre omveier for å unngå slike områder. Oppdatert informasjon om sikkerhetssituasjonen langs reiseruten er essensiell i denne sammenheng, og sjåfører vil derfor innhente slik informasjon før en reise. Kilden forklarte at nyheter om militære offensiver, klankonflikter og banditter sprer seg raskt, blant annet gjennom klannettverk, lokale medier og ved at sjåfører utveksler informasjon. Etter Landinfos vurdering er det nærliggende å anta at også reisende selv vil innhente slik informasjon og forholde seg til den. Dette underbygges av informasjon fra kilde A om at personer som tilhører en klan som er involvert i en klankonflikt, vil være varsomme med å reise inn i området der konflikten herjer.

Etter Landinfos forståelse er det uansett stor sannsynlighet for at reisende møter på en kontrollpost bemannet av myndighetsstyrker ved reiser til eller gjennom myndighetsområder. På samme måte anser Landinfo sannsynligheten for at reisende møter på en kontrollpost bemannet av al-Shabaab ved reiser til eller gjennom al-Shabaab-områder som stor. Som nevnt under punkt 3.4 vurderer Landinfo det også slik at det foreligger en reell mulighet for å møte på en al-Shabaab-veikontrollpost ved reiser mellom byer som er inntatt av myndighetene.

Som nevnt under punkt 3.3 og 3.4 knytter risikoen seg ved slike kontrollposter først og fremst til det å bli mistenkt for å tilhøre fienden. Kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) forklarte at reisende forsøker å unngå å vekke slik mistanke ved å holde en lav profil og ikke skille seg ut fra andre reisende. I møtet med al-Shabaab innebærer dette å tilpasse seg al-Shabaabs regler og reise uten gjenstander som kan vekke mistanke (se punkt 3.4). Som nevnt i punkt 3.3 og 3.4 kan det også være en fordel å reise sammen med eller ha en referanse å ringe til dersom det oppstår problemer.

¹⁰ Hansen viser til «battle commanders».

4.1 FLY

Personer som har råd til det, vil ifølge kilde A (møte i Mogadishu, januar 2016) redusere risikoen ved å fly så nærme reisedestinasjonen som mulig, for så eventuelt å reise videre på bakken derfra. Det finnes en rekke flystriper i Sør-Somalia (se for eksempel kart fra FSNAU 2005), men få av dem er åpne for kommersiell ferdsel. Fra Mogadishu er det mulig å fly til byene Baidoa (110 USD, 40 minutter), Belet Weyne (115 USD, 1 time) og Kismayo (120 USD, 40 minutter).¹¹ Rutene opereres av Blue Sky Air (u.d.) og andre lokale flyselskaper (kilde A, e-post 22. februar 2016).¹² Tilbudet kan bli utvidet.

¹¹ Reisetidene og billettprisene er innhentet fra kilde C (vedlegg i e-post fra ambassaden i Nairobi av 23. november 2015). De oppgitte prisene kan selvsagt variere.

¹² Kilde A viste til en rekke lokale flyselskaper. Flertallet av disse har imidlertid ingen hjemmeside.

5. REFERANSER

Skriftlige kilder

- BBC (2014, 13. juni). Somalia's al-Shabab militants impose dress code. *BBC*. Tilgjengelig fra <http://www.bbc.com/news/world-africa-27829343> [lastet ned 2. mars 2016]
- Be Forward (2014, 10. juli). Toyota Noha Minivan – Great for the Family. *Be Forward* [blogg]. Tilgjengelig fra <http://blog.beforward.jp/car-review/toyota-noah-good-family-van.html> [lastet ned 4. april 2016]
- FAO-SWALIM, dvs. Somalia Water and Land Information Management (2010). *Atlas of the Juba and Shabelle Rivers in Somalia*. Nairobi: FAO-SWALIM. Tilgjengelig fra http://sddr.faoswalim.org/river_atlas.php [lastet ned 2. mars 2016]
- FSNAU, dvs. Food Security and Nutrition Analysis Unit – Somalia (2005). *Administrative Maps*. Nairobi: FSNAU. Tilgjengelig fra <http://www.fsnau.org/products/maps/administrative-maps> [lastet ned 2. mars 2016]
- Goobjoog News (2015, 25. juli). Drivers in Lower Shabelle region complain of increasing roadblock. *Goobjoog News*. Tilgjengelig fra <http://goobjoog.com/english/?p=16832> [lastet ned 2. mars 2016]
- Goobjoog News (2016, 19. Februar). Al-Shabab ambushes AMISOM convoy in Lower Shabelle region. *Goobjoog News*. Tilgjengelig fra <http://goobjoog.com/english/?p=25321> [lastet ned 2. mars 2016]
- Hansen, S. J. (2013). *Al-Shabaab in Somalia*. London: Hurst.
- Horseed Media (2015, 19. oktober). At least 14 killed in Central Somalia clan violence. *Horseed Media*. Tilgjengelig fra <https://horseedmedia.net/2015/10/19/at-least-14-killed-in-central-somalia-clan-violence/> [lastet ned 29. februar 2016]
- IRIN News (2014, 11. juni). Clans clash in Lower Shabelle. *IRIN News*. Tilgjengelig fra <http://www.irinnews.org/report/100196/clans-clash-somalia%E2%80%99s-lower-shabelle> [lastet ned 1. mars 2016]
- Landinfo (2015a, 2. juni). *Somalia: Al-Shabaab lokalt ansatte i AMISOM, FN og andre internasjonale organisasjoner*. Oslo: Landinfo. Tilgjengelig fra http://landinfo.no/asset/3159/1/3159_1.pdf [lastet ned 2. mars 2016]
- Landinfo (2015b, 5. juni). *Somalia: Massearrestasjoner og reaksjoner mot personer som mistenkes for å være al-Shabaab-medlemmer*. Oslo: Landinfo. Tilgjengelig fra http://landinfo.no/asset/3147/1/3147_1.pdf [lastet ned 2. mars 2016]
- Landinfo (2015c, 5. august). *Somalia: Reaksjoner mot al-Shabaab-avhoppere*. Oslo: Landinfo. Tilgjengelig fra http://landinfo.no/asset/3204/1/3204_1.pdf [lastet ned 2. mars 2016]
- Radio Ergo (2016a, 15. januar). Malnutrition rising in besieged Hudur. *Radio Ergo*. Tilgjengelig fra https://www.radioergo.org/en/blog.php?article_id=1847 [lastet ned 2. mars 2016]
- Radio Ergo (2016b, 24. januar). Infants die of malnutrition in Dinsoor. *Radio Ergo*. Tilgjengelig fra https://www.radioergo.org/en/blog.php?article_id=1856 [lastet ned 2. mars 2016]
- Shabelle News (2016, 19. januar). Somalia: Efforts to re-open Bulo-Burde airport underway. *Shabelle News*. Tilgjengelig fra <http://shabellenews.com/?p=22878> [lastet ned 2. mars 2016]
- Sky Air (u.d.). *Local flights in Somalia*. Mogadishu: Sky Air. Tilgjengelig fra <http://blueskyair.so/en/local/> [lastet ned 2. mars 2016]

- Transparency International (2015). *Corruption Perception Index 2015*. Berlin: Transparency International. Tilgjengelig fra <http://www.transparency.org/cpi2015#results-table> [lastet ned 29. februar 2016]
- UN Security Council (2014, 13. oktober). *Report of the Monitoring Group on Somalia and Eritrea pursuant to Security Council resolution 2111 (2013): Somalia*. New York: UN Security Council. Tilgjengelig fra http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S_2014_726.pdf [lastet ned 1. april 2016]
- UN Secretary-General (2015, 23. mars). *Conflict-related sexual violence. Report of the Secretary-General*. New York: UN Security Council. Tilgjengelig fra http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_2015_203.pdf [lastet ned 2. mars 2016]

Muntlige kilder

- Kilde A, e-post av 24. november 2015, 3. januar 2016, 20. februar 2016, 23. februar 2016, 2. mars 2016, 2. mars 2016 og 3. mars 2016.
- Kilde A, møte i Mogadishu, 20. januar 2016.
- Kilde B, møte i Mogadishu, 19. januar 2016.
- Kilde C. Oversikt over offentlig transport i Somalia og kostnader, datert november 2015, vedlagt i e-post fra Norges ambassade i Nairobi 23. november 2015.
- Kilde D, møte i Nairobi, 17. februar 2015.
- Kilde E, møte i Mogadishu, 20. januar 2016.
- Somalia-ekspert. Upublisert artikkel datert august 2015, vedlagt i e-post fra Norges ambassade i Nairobi 9. september 2015.