

Temanotat

**Somalia: Praktiske og
sikkerhetsmessige forhold på reise i
Sør-Somalia**



LANDINFO

Utlendingsforvaltningens fagenhet for landinformasjon

© Landinfo 2019

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 2098 Vika

0125 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 security aspects related to travelling in Southern Somalia. The report especially focuses on travelling through al-Shabaab areas.

The risk involved in travelling by land in Southern Somalia relates first and foremost to reactions by various armed actors at vehicle checkpoints and being “at the wrong place at the wrong time” during an outbreak of violent conflict. Travelling by land is widespread despite the risk involved, but people do not travel blindly. Both drivers and travellers seek updated information about security issues and try to minimize the risk by adapting the itinerary or postponing the trip.

There is a real likelihood of encountering a checkpoint manned by al-Shabaab when travelling outside of areas held by the Somali government and its affiliates in Southern Somalia. Those who have reason to fear reactions from al-Shabaab are first and foremost persons with real or suspected ties to the government. Persons who do not have family or clan ties in the area they are travelling to or passing through, can be suspected of being enemy spies unless they have someone who can vouch for them. It is unclear to what extent al-Shabaab implements its strict rules for clothing and conduct in towns or villages where the organization does not have a permanent presence, but travellers are careful to adapt and not stand out from others for fear of reactions from al-Shabaab.

SAMMENDRAG

Dette temanotatet omhandler praktiske og sikkerhetsmessige forhold knyttet til det å reise i Sør-Somalia. Notatet fokuserer spesielt på det å reise gjennom al-Shabaab-områder.

Landeveisreiser i Sør-Somalia innebærer en risiko. Risikoen knytter seg først og fremst til reaksjoner fra væpnede menn ved veikontrollposter, men også til det å være «på feil sted til feil tid» ved utbrudd av væpnet konflikt. Det å reise på bakken er nokså utbredt på tross av de sikkerhetsmessige utfordringene dette innebærer, men folk legger ikke blindt ut på lengre landeveisreiser. Både sjåfører og reisende innhenter normalt oppdatert informasjon om relevante forhold og forsøker i størst mulig grad å redusere risikoen gjennom valg av reiserute og tidspunkt.

Det er en reell mulighet for å møte på al-Shabaab ved reiser utenfor myndighetsområder i Sør-Somalia. De som har grunn til å frykte reaksjoner fra al-Shabaab, er først og fremst personer med reell eller tillagt tilknytning myndighetene. Personer som ikke har familie eller klientilknytning i området de reiser til eller gjennom, kan risikere å bli mistenkt for å være fiendtlige spioner hvis de ikke har en referanse som kan gå god for dem. Det er uklart i hvilken grad al-Shabaab implementerer sine strenge regler for klesstil og oppførsel utenfor områder hvor de har permanent tilstedeværelse, men reisende er påpasselige med å tilpasse seg og ikke skille seg ut fra andre av frykt for reaksjoner fra al-Shabaab.

INNHold

1. Innledning og kilder	6
2. Fly	6
3. Landeveisreiser i Sør-Somalia	7
3.1 Praktiske forhold	7
3.2 Sikkerhetsmessige utfordringer	8
3.2.1 Veikontrollposter	8
3.2.2 Væpnet konflikt	8
3.2.3 «Folk reiser ikke blindt»	9
4. Reisende i møte med al-Shabaab	9
4.1 I hvilken grad risikerer reisende reaksjoner fra al-Shabaab?	9
5. Kvinner	11
Referanser	13

1. INNLEDNING OG KILDER

Dette temanotatet gir en generell beskrivelse av praktiske og sikkerhetsmessige forhold knyttet til reisevirksomhet i Sør-Somalia¹. Notatet fokuserer særlig på det å reise gjennom al-Shabaab-områder.²

Notatet baserer seg blant annet på informasjon innhentet fra sjåførere og reisende ved hjelp av en lokal ressursperson i Mogadishu (kilde A), samt informasjon fra representanter for ulike lokale og internasjonale organisasjoner som opererer i Sør-Somalia, inkludert i al-Shabaab-områder (se referanselisten).³ De muntlige kildene er anonymiserte av hensyn til deres arbeidssituasjon og/eller sikkerhet.

2. FLY

Kildene er omforente om at det er sikrest å fly til eller så nærme som mulig reisedestinasjonen som mulig. Tabell 1 gir en oversikt over hvilke byer i Sør-Somalia som det er mulig å fly til.⁴

Tabell 1: Liste over destinasjoner som det er mulig å fly til i Sør-Somalia

By	Region ⁵
Mogadishu	Benadir
Kismaayo	Nedre Juba
Dhobley	Nedre Juba
Baidoa	Bay
Dolow	Gedo
Hudur	Bakool
Beled Weyne	Hiraan
Guriel	Galguduud
Adado	Galguduud
Gaalkayo	Mudug

Tabellen er utarbeidet på bakgrunn av informasjon fra kilde A (2019) og Daruro Travel (2019).

Som det fremgår av tabell 1, er de største byene i Sør-Somalia, det vil si Mogadishu, Kismaayo, Baidoa og Beled Weyne, tilgjengelige for ankomst med fly. Både Ethiopian Airlines og Turkish Airlines flyr til Mogadishu, men de andre destinasjonene er kun tilgjengelige gjennom mindre flyselskaper som African Express Airways, Daallo

¹ Sør-Somalia omfatter her Somalia sør for delstaten Puntland.

² Al-Shabaab-områder i Sør-Somalia er omtalt i en egen respons (Landinfo 2019).

³ Hjelpeorganisasjoner har begrenset tilgang til al-Shabaab-områder. Ifølge kilde B (2017) skyldes dette at al-Shabaab frykter spioner og vestlig innflytelse. Noen organisasjoner tolereres av al-Shabaab, men disse må operere gjennom personer med lokal tilknytning til området.

⁴ Det finnes også flystriper andre steder, men disse er per i dag ikke tilgjengelig for kommersielle flygninger.

⁵ Somalia er i en føderaliseringssprosess, der ulike regioner slås sammen til delstater. Galguduud og sørlige deler av Mudug danner for eksempel delstaten Galmudug. Regionbegrepene brukes imidlertid fortsatt som geografisk referanse.

Airlines og Jubba Airways. Reiseselskapet Daruro Travel (2019), med kontorer i Mogadishu og Nairobi, gir en detaljert oversikt over de ulike flyrutene.

Flyvninger kan være irregulære, da det kreves et visst antall passasjerer. En enveisbillett fra Mogadishu til byene i tabell 1, kjøpt gjennom Daruro Travel i Mogadishu, koster mellom 100 og 150 USD (kilde A 2019). For å komme til andre steder enn byene i tabell 1, må man reise landeveien.

3. LANDEVEISREISER I SØR-SOMALIA

3.1 PRAKTISKE FORHOLD

Her tar vi utgangspunkt i det å reise kollektivt med minibusser (heretter buss), da dette ifølge kilde A er en utbredt og foretrukket måte å legge ut på landeveisreiser på.⁶ Bussene er typisk av typen Toyota Noah, som normalt har opptil åtte seter (Tradecarview u.å.).

Ifølge kilde A er det enkelt å komme i kontakt med sjåfører og andre som arrangerer slike bussreiser. I Mogadishu kjører busser blant annet fra Bakara-markedet og KM5-området.⁷ Her er det mulig å forhøre seg om destinasjoner og priser. Rutene er fleksible. Naturskapte og sikkerhetsmessige forhold kan midlertidig begrense fremkommeligheten,⁸ men det er ellers mulig å reise til samtlige deler av Sør-Somalia, inkludert til al-Shabaab-kontrollerte områder (kilde A; kilde D 2019; kilde E 2019; kilde F 2019). For å komme til mindre landsbyer, reiser folk gjerne først til nærmeste distrikthovedstad,⁹ og ordner så videre transport derfra.

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 mange nok reisende har meldt sin interesse, eventuelt når færre reisende er villige til å betale en tilstrekkelig sum. Prisene varierer avhengig av avstand og går opp i regntidene,¹⁰ men ligger normalt på noen titalls USD per reisende (kilde A; vedlegg i e-post fra

⁶ Det er også mulig å sitte på med lastebiler mot betaling (kilde A). Dette koster gjerne halvparten av det å reise med buss (vedlegg i e-post fra ambassaden i Nairobi av 23. november 2015). Kilde C (2019) understrekte at mange går til fots fordi de ikke har råd til andre transportmidler, selv over store avstander.

⁷ 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 Afgooye-veien mellom bydelene Wadajir og Hodan.

⁸ Sikkerhetsmessige forhold er omtalt under punkt 3.2. Naturskapte forhold knytter seg først og fremst til at områder kan være utilgjengelige på grunn av flom. Flom inntreffer under eller i kjølvannet av regntidene (se fotnote 10), 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.

⁹ Distrikthovedstedene bærer samme navn som distriktene, og er normalt den største byen eller landsbyen i det gitte distriktet.

¹⁰ 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).

ambassaden i Nairobi 2015). Det er ikke uvanlig at interesserte må vente i flere dager før avreise kan finne sted. Som nevnt under punkt 3.2.3, kan også sikkerhetsmessige vurderinger fra sjåførens side påvirke avreisetidspunktet.

Kart fra eksempelvis Food Security and Nutrition Analysis Unit – Somalia (FSNAU 2005) gir et relativt godt bilde av veinettet i Sør-Somalia. Veistandarden er generelt svært dårlig og tidsberegninger fra for eksempel Google Maps gir ikke nødvendigvis et korrekt inntrykk. Dette gjelder spesielt ved lengre reiser. Det tar også normalt mye lengre tid å reise under regntidene (kilde E 2019). Hvis det er nødvendig å overnatte underveis, har sjåfører ofte avtalt med eiere av ulike spisesteder og/eller overnattingssteder om at vedkommende medbringer reisende dit mot at sjåføren spiser/overnatter gratis (kilde A).

3.2 SIKKERHETSMESSIGE UTFORDRINGER

Å reise på bakken i Sør-Somalia innebærer en risiko. Ifølge kildene knytter denne risikoen seg først og fremst til reaksjoner fra væpnede menn ved veikontrollposter, men også til utbrudd av væpnet konflikt.

3.2.1 Veikontrollposter

Veikontrollposter er utbredt i Sør-Somalia. De tar gjerne form av en fysisk veisperring eller hindring som gjør at kjøretøy må stoppe opp. Kjøretøy som ikke stopper, risikerer å bli beskyttet. Postene opereres normalt av bevæpnede menn tilknyttet aktøren som har makten i området, enten det er al-Shabaab, myndighetsstyrker¹¹ eller andre klanmilitser. Noen veikontrollposter er mer eller mindre statiske, typisk ved innkjørsler til byer eller landsbyer, mens andre er ad hoc (kilde A; kilde G 2015; Landinfos egne observasjoner fra Mogadishu, Kismaayo og Beled Weyne 2012-2019).

Den faktiske kontrollen ved veikontrollposter er ofte mangelfull, og hensikten er gjerne å presse reisende for penger. Dette gjelder også veikontrollposter bemannet av myndighetsstyrker. Tilknytning til en dominerende klan i området og/eller samme klan som dem som bemanner veikontrollposten, kan virke avskrekkende på slik kriminalitet (Landinfo 2018, s. 13).

3.2.2 Væpnet konflikt

Al-Shabaab angriper stadig myndighetsstyrker langs veier, blant annet ved bruk av veibomber (ACLED 2019). Myndighetsstyrker og deres allierte gjennomfører også fra tid til annen mindre militære operasjoner mot al-Shabaab, blant annet for å klare og sikre egne forsyningslinjer. Sivilbefolkningen generelt er ikke et angrepsmål, men forbipasserende rammes av volden ved å være «på feil sted til feil tid» (kilde A).

Fra tid til annen blusser det også opp væpnet konflikt mellom rivaliserende klaner om land eller andre ressurser. Slike konflikter er normalt lokale og kortvarige, men kan være svært voldelige (kilde A). Volden retter seg først og fremst mot våpenføre menn fra de involverte klanene, men også her kan tilfeldig forbipasserende rammes.

¹¹ Med myndighetene refererer vi her til den internasjonalt anerkjente føderale regjeringen i Mogadishu og de ulike regionale aktørene som er tilknyttet denne. Somaliske myndighetsstyrker består i all hovedsak av rivaliserende klanmilitser.

3.2.3 «Folk reiser ikke blindt»¹²

Det foreligger ingen statistikk over hvor mange som reiser hvor og hvorfor, men kildene er samstemte i at det å reise landeveien er nokså utbredt på tross av de sikkerhetsmessige utfordringene dette innebærer.¹³ I denne sammenheng understreker kildene at folk veier behovet for å foreta en gitt landeveisreise opp mot risikoen som reisen innebærer. Folk legger altså normalt ikke ut på slike reiser i blinde, men innhenter oppdatert informasjon om forholdene langs reiseruten og forholder seg til denne.

Somaliere flest har et omfattende kontaktnettverk, mobiltelefoner er utbredt, og nyheter om væpnet konflikt og andre hendelser sprer seg raskt. Dette gjelder ifølge kilde A også bussjåførene, som ofte er lokalkjente i området de kjører i. Sjåførene forsøker i størst mulig grad å *redusere* risikoen gjennom valg av reiserute og tidspunkt. Hvis det pågår en væpnet konflikt i et område, kan sjåføren for eksempel utsette reisen til konflikten har stilnet eller, om mulig, kjøre en omvei for å unngå området hvor konflikten herjer. Også United Nations Monitoring Group for Somalia and Eritrea (2018, s. 116) antyder at reisende tilpasser seg sikkerhetssituasjonen, ved å vise til at busser unngår veier hvor al-Shabaab ofte angriper myndighetsstyrker.

4. REISENDE I MØTE MED AL-SHABAAB

Al-Shabaab kontrollerer fortsatt byer/landsbyer i Sør-Somalia, og kan bevege seg relativt fritt utenfor myndighetsområder, som utgjør adskilte enklaver (se Landinfo 2019). I tillegg til å angripe myndighetsstyrker langs veier, drifter organisasjonen et nettverk av veikontrollposter i Sør-Somalia (United Nations Monitoring Group for Somalia and Eritrea 2018, s. 98). Som nevnt i punkt 4.1, foretrekker også en del sjåførere å kjøre gjennom al-Shabaab-områder. Etter Landinfos vurdering er det derfor en reell mulighet for å møte på al-Shabaab ved reiser utenfor byene i tabell 1 og andre myndighetsområder i Sør-Somalia.

4.1 I HVILKEN GRAD RISIKERER REISENDE REAKSJONER FRA AL-SHABAAB?

Kildene er omforente om at al-Shabaab ikke hindrer befolkningen i å reise,¹⁴ og at reisende generelt ikke er angrepsmål for al-Shabaab. Som nevnt under punkt 3.2.2, retter al-Shabaabs angrep seg mot myndighetsstyrker. Formålet med al-Shabaabs

¹² Kilde C (2019): «Somalis do not travel blindly.»

¹³ United Nations Monitoring Group for Somalia and Eritrea (2018, s. 111 og 116) viser til at 84 minibusser og 74 passasjerbiler (samt 297 lastebiler) passerte en al-Shabaab-kontrollert veikontrollpost i Bay-regionen mellom byene Mogadishu og Baidoa i løpet av en tilfeldig uke i februar 2018, og at 79 minibusser og 88 passasjerbiler (samt 179 lastebiler) kjørte fra Mogadishu gjennom al-Shabaab-områder i Midtre Shabelle i løpet av en tilfeldig uke i mai 2018.

¹⁴ Kilde F (2019) underbygger dette ved å vise til at folk fra al-Shabaab-kontrollerte byer stadig oppsøker medisinsk behandling i byer som er på myndighetenes hender.

veikontrollposter er først og fremst å skattlegge transport og varehandel,¹⁵ samt hindre fiendtlige spioner i å ta seg inn i deres områder.

Mange er redde for al-Shabaab, men det er bred enighet blant kildene om at somaliere flest ikke har noen reell grunn til å frykte reaksjoner fra dem (kilde A 2019; kilde E 2019; kilde F 2019; kilde H 2019). Ifølge kilde A er det en utbredt oppfatning blant sjåførere i Mogadishu at sjansen for å bli utsatt for vold, utpressing og annen kriminalitet er mindre i møtet med al-Shabaab enn i møtet med myndighetsstyrker og andre klanmilitser. Mange foretrekker derfor å kjøre gjennom al-Shabaab-områder. Også United Nations Monitoring Group for Somalia and Eritrea (2018, s. 109 og 115) viser til at al-Shabaab-kontrollposter anses å være forutsigbare, men viser også til at sjåførere kjører gjennom al-Shabaab-områder fordi de frykter reaksjoner dersom de unndrar seg betaling og/eller kontroll.

De som har grunn til å frykte reaksjoner fra al-Shabaab, er, ifølge kildene, først og fremst personer med reell eller tillagt tilknytning myndighetene. Disse risikerer å bli drept.¹⁶ Dette er i samsvar med øvrig informasjon om hvem som er mål for angrep fra al-Shabaab. Personer som jobber for myndighetene, særlig personer som har profilerte stillinger, unngår ifølge kildene derfor normalt å reise utenfor myndighetsområder uten væpnet eskorte.¹⁷

Al-Shabaab foretar ikke rutinemessige individuelle kontroller av reisende, men folk kan bli bedt om å redegjøre for hvem de er, hvor de skal og hvorfor. Al-Shabaab kan også gjennomføre reisendes eiendeler.

Mistanker om spionasje eller annen tilknytning til myndighetene kan, ifølge kildene, først og fremst vekkes ved at reisende har med seg smarttelefoner (som er forbudt av al-Shabaab), dokumenter med myndighetssymboler eller andre gjenstander som kan assosieres med myndighetene. Ifølge kildene unngår derfor folk å reise utenfor myndighetsområder med slike gjenstander.

¹⁵ Også busser må betale avgift. Busser som frakter passasjerer betaler en viss sum per reise (United Nations Monitoring Group for Somalia and Eritrea 2018, s. 111, 113 og 116). I motsetning til andre veikontrollposter, krever altså al-Shabaab bare penger én gang per reise, noe som også er en grunn til at mange sjåførere foretrekker å reise gjennom al-Shabaab-områder (United Nations Monitoring Group for Somalia and Eritrea 2018, s. 26). Avgiften er ifølge kilde A inkludert i prisen som reisende betaler for bussreisen. De reisende utfører altså ikke selv betalingen til al-Shabaab. Sjåføren mottar en kvittering på at beløpet er betalt, og denne fungerer som en passerseddel på reisen. I tillegg må alle kjøretøy betale registreringsgebyr til al-Shabaab, avhengig av kjøretøytype (United Nations Monitoring Group for Somalia and Eritrea 2018, s. 95). Sjåførere som ikke betaler, risikerer reaksjoner fra al-Shabaab.

¹⁶ Reaksjonen mot mistenkte avhenger ifølge kilde A av i hvilken grad al-Shabaab har makten i området. 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. Dette er i tråd med informasjon fra al-Shabaab-kjenneren Stig Jarle Hansen (2013, s. 87) om at al-Shabaab sin sikkerhetstjeneste (Amniyat) og al-Shabaab-medlemmer med myndighet til å gi ordre under militære operasjoner, har vide fullmakter til å straffe mistenkte spioner uten å stille dem for en domstol. I områder der al-Shabaab har eneherrerdomme, blir mistenkte vanligvis arrestert for videre undersøkelser og eventuelt stilt for en domstol. Mistenkte som blir funnet skyldig, risikerer å bli henrettet.

¹⁷ Kilde F (2019) viste til eksempler på at al-Shabaab har gitt myndighetspersoner midlertidig amnesti og fritt leide for å møte for en al-Shabaab-domstol eller oppklare forhold knyttet til betaling av skatt til al-Shabaab.

Kilde A (2019) og kilde B (2017) forklarte også at al-Shabaab er mistenksom mot «fremmede», det vil si personer som ikke har familie eller klientilknytning i området de reiser til eller gjennom. Slike personer kan ifølge kildene risikere å bli mistenkt for å være fiendtlige spioner hvis de ikke har en referanse som kan gå god for dem overfor al-Shabaab.

Etter Landinfos forståelse gjelder dette særlig ved reiser *til* al-Shabaab-kontrollerte byer/landsbyer. Kildene er noe uklare med tanke på hvem som i denne sammenheng kan fungere som referanse, men etter Landinfos forståelse kan det for eksempel være en person fra den al-Shabaab-kontrollerte byen/landsbyen som vedkommende reiser til, et al-Shabaab-medlem eller «noen som kjenner noen i al-Shabaab» (kilde A 2016). Kilde A understrekte at det ikke er gitt at mistenkte får muligheten til å ringe en referanse eller oppklare saken foran en al-Shabaab-domstol,¹⁸ og at det derfor er best å reise sammen med noen som kan fungere som referanse overfor al-Shabaab dersom det oppstår problemer.

Det er uklart i hvilken grad al-Shabaab håndhever sine strenge regler for klesstil og livsførsel utenfor områder hvor de har permanent tilstedeværelse (Landinfo 2019, s. 3), men ifølge kilde A er reisende påpasselige med å tilpasse seg og ikke skille seg ut fra andre av frykt for reaksjoner fra al-Shabaab.

Opphold i Vesten er ifølge kilde A og kilde I (2016) i seg selv ikke et problem i møtet med al-Shabaab. Kildene underbygget dette ved å vise til at mange somaliere, inkludert al-Shabaab-medlemmer, har bakgrunn fra og/eller familie i vestlige land. Det som kan skape problemer i møtet med al-Shabaab, er vestlig klesstil og oppførsel. Dette er i tråd med informasjon fra andre kilder om at al-Shabaab forbyr vestlige klær, musikk, filmer og annen «ikke-islamisk praksis» (se for eksempel Skjelderup 2011, s. 35). Personer som bryter disse reglene, risikerer ifølge kilde A å bli pisket av al-Shabaab.

På spørsmål om i hvilken grad somaliere som ikke har levd under al-Shabaabs styre vet hvordan de skal kle og oppføre seg dersom de møter på al-Shabaab, gir kildene uttrykk for forundring over problemstillingen. Som nevnt over, forklarer kildene at folk ikke legger ut på lengre landeveisreiser i blinde, men innhenter oppdatert informasjon om relevante forhold fra slektninger eller andre før avreise. Dette gjelder også hvordan de skal kle seg og oppføre seg ved reiser til eller gjennom al-Shabaab-områder (kilde I). De kan også spørre sjåføren om dette (kilde E 2019). Flere kilder viser videre til at reisende kan be slektninger eller andre fra området de reiser til om å møte dem og reise sammen med dem under hele eller deler av reisen. Det er heller ikke slik at al-Shabaabs regler er totalt fremmede i Sør-Somalia (kilde J 2016; Somalia-ekspert 2015, s. 7). Islam har stor betydning for folk flest, og mange er kritiske til vestlig atferd og innflytelse uavhengig av hva al-Shabaab mener.

5. KVINNER

I henhold til al-Shabaab skal kvinner i utgangspunktet ikke reise uten en mannlig slektning som anstand, men både kilde A og kilde D forklarte at al-Shabaab ikke

¹⁸ Se fotnote 16.

nødvendigvis håndhever denne regelen.¹⁹ Ifølge kilde A og kilde D unngår likevel de fleste familier så langt det lar seg gjøre å sende unge kvinner alene ut på lengre landeveisreiser av frykt for at kvinnene skal bli utsatt for seksuell vold. Seksuell vold antas å være utbredt i Sør-Somalia, og rammer særlig kvinner som oppholder seg utenfor klan-/hjemområdet sitt og/eller tilhører en svak klan/gruppe (United Nations Secretary-General 2019, s. 27; kilde D). Ifølge kilde A er det ikke uvanlig at eldre kvinner reiser alene.

Enkelte kilder viser til at al-Shabaab krever at kvinner har på seg niqab (se for eksempel BBC 2014), men ifølge kilde D krever al-Shabaab kun hijab. Ifølge kilden reiser kvinner ikke utenfor myndighetsområder uten å ha på seg hijab fordi de da risikerer å bli arrestert, bøtelagt eller pisket av al-Shabaab. Mange kvinner, også i myndighetsområder, bærer likevel niqab.²⁰

¹⁹ Kilde F (2019) forklarte at mange kvinner med barn fra al-Shabaab-områder oppsøker medisinsk behandling i byer som myndighetene har inntatt. De ankommer normalt uten mannlig følge, men kilden kunne ikke utelukke at en mannlig slektning hadde fulgt dem på veien. Landinfo gjorde samme observasjon da vi besøkte et sykehus i utkanten av Mogadishu i 2015.

²⁰ Også Landinfo har observert dette. I enkelte byer forbyr myndighetene kvinner å gå med niqab av sikkerhetsmessige grunner (kilde D).

REFERANSER

Skriftlige kilder

- ACLED, dvs. Armed Conflict Location & Event Data Project. (2019, 15. april). *Curated Data Files (Data Through 6 April 2019)*. Wisconsin: ACLED. Tilgjengelig fra <https://www.acleddata.com/curated-data-files/> [lastet ned 15. april 2019]
- BBC (2014, 13. juni). Somalia's al-Shabab militants impose dress code. *BBC*. Tilgjengelig fra <https://www.bbc.com/news/world-africa-27829343> [lastet ned 21. juni 2019]
- Daruro Travel (2019, u.å.). *Schedule by Route*. Mogadishu: Daruro Travel. Tilgjengelig fra <http://www.darurotravel.so/schedule-by-route/> [lastet ned 15. mai 2019]
- 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]
- Hansen, S.J. (2013). *Al-Shabaab in Somalia*. London: Hurst.
- Landinfo (2018, 15. mai). *Sikkerhetsmessige utfordringer i Mogadishu*. Oslo: Landinfo. <https://landinfo.no/wp-content/uploads/2018/05/Temanotat-Somalia-Sikkerhetsmessige-utfordringer-i-Mogadishu-15052018.pdf> [lastet ned 11. juni 2019]
- Landinfo (2019, 21. mai). *Al-Shabaab-områder i Sør-Somalia*. Oslo: Landinfo. Tilgjengelig fra <https://landinfo.no/wp-content/uploads/2019/05/Respon-Somalia-Al-Shabaab-områder-i-Sør-Somalia-21052019.pdf> [lastet ned 11. juni 2019]
- Skjelderup, M. (2011). *Punishment on Stage: Application of Islamic Criminal Law by Harakat al-Shabaab al-Mujahideen*. Masteroppgave ved Universitetet i Oslo. Tilgjengelig fra <https://www.duo.uio.no/handle/10852/23940> [lastet ned 11. juni 2019]
- Tradecarview (u.å.). *Toyota Noah*. Tokai City: Tradecarview. Tilgjengelig fra <https://www.tradecarview.com/specifications/toyota/noah/#> [lastet ned 11. juni 2019]
- UN Monitoring Group on Somalia and Eritrea (2018, 9. november). *Somalia report of the Monitoring Group on Somalia and Eritrea submitted in accordance with resolution 2385 (2017)*. New York: United Nations Security Council. Tilgjengelig fra <https://undocs.org/S/2018/1002> [lastet ned 15. april 2019]
- UN Secretary-General (2019, 29. mars). *Conflict related sexual violence*. New York: UN Secretary-General. Tilgjengelig fra <https://www.un.org/sexualviolenceinconflict/wp-content/uploads/2019/04/report/s-2019-280/Annual-report-2018.pdf> [lastet ned 11. juni 2019]

Muntlige kilder

- Kilde A, lokal ressursperson. Møter i Mogadishu 19. januar 2016 og 12. februar 2019, samt e-poster av 23. november 2015, 24. november 2015, 26. november 2015, 3. januar 2016, 20. februar 2016, 23. februar 2016, 2. mars 2016, 3. mars 2016, 7. mars 2019, 21. juni 2019 og 24. juni 2019.
- Kilde B, representant for en lokal organisasjon. Møte i Mogadishu 28. september 2017.
- Kilde C, representanter for en internasjonal organisasjon. Møte i Mogadishu 11. februar 2019.
- Kilde D, lokal representant for en internasjonal organisasjon. Møte i Mogadishu 11. februar 2019, samt e-poster av 17. og 19. juni 2019.
- Kilde E, lokal representant for en internasjonal organisasjon. Møte i Kismaayo, 13. februar 2019, samt e-post av 28. mars 2019.
- Møte F, representanter for en internasjonal organisasjon. Møter i Nairobi 15. februar 2019 og 9. februar 2015.
- Kilde G, representanter for internasjonal organisasjon. Møte i Mogadishu 1. februar 2015.
- Kilde H, representanter for en internasjonal organisasjon. Møte i Kismaayo, 13. februar 2019, samt e-poster av 28. mars 2019.
- Kilde I, lokal representant for en internasjonal organisasjon, møte i Mogadishu, 21. januar 2016.
- Kilde J, lokal ressursperson, møte i Mogadishu, 21. januar 2016.
- Norges ambassade i Nairobi. Oversikt over offentlig transport i Somalia og kostnader, vedlagt i e-post fra 23. november 2015.
- Somalia-ekspert. Upublisert artikkel datert august 2015, vedlagt i e-post fra Norges ambassade i Nairobi 9. september 2015.