

1. HISTORIESE PERSPEKTIEF, BEGRIPSOMSKRYWINGS EN PROBLEEMSTELLING

Motorvoertuigkaping is 'n verskynsel wat internasionaal groot besorgdheid by regerings, wetstoepassingsagente en organisasies soos die International Criminal Police Organization (Interpol) wek (Cabinet Committee for Security and Intelligence Affairs, 1996:1). Alhoewel die kaping van motorvoertuie nie nuut in of uniek aan Suid-Afrika is nie, hou die afmetings wat hierdie misdaad aanneem asook die toenemende mate van geweld waarmee dit gepaard gaan, 'n ernstige bedreiging vir nasionale veiligheid en stabiliteit in.

Alvorens aandag geskenk word aan bogenoemde gevolge en ander probleme wat met motorvoertuigkaping geassosieer word, is dit nodig om die historiese agtergrond waarteen die verskynsel beslag gekry het, onder die loep te neem. Daarna sal enkele sentrale begrippe wat die navorsing onderlê, omskryf word.

1.1 HISTORIESE PERSPEKTIEF

Struikrowery is 'n verskynsel wat deur die eeue voorgekom het en selfs in die Bybel vermeld word. Die feit dat daar telkemale in die Bybel na rowers verwys word, bevestig dat die misdaad 'n lang historiese verloop het. In die Nuwe Testament (Markus 14:48 en 15:27) word byvoorbeeld gemeld dat Christus tussen twee rowers gekruisig is, terwyl daar in die gelykenis van die Barmhartige Samaritaan (Lukas 10:30) beskryf word hoe 'n man op die pad tussen Jerusalem en Jerigo deur rowers aangeval is.

Bevestiging dat roofvoorvalle wêreldwyd en deur die eeue voorgekom het, word in verskeie geskiedenisboeke gevind. Volgens hierdie bronne was die paaie tussen dorpe in Engeland gedurende die dertiende en veertiende eeue uiters gevaarlik vanweë die aanvalle deur rowers.

Struikrowers wat op hierdie paaie bedrywig was, het mense gereeld van hulle besittings beroof en ook nie gehuiwer om individue tydens die insidente te vermoor nie (Gabor, Baril, Cusson, Elié, Le Blanc & Normandeu, 1987:viii). Gedurende hierdie tydperk het die legendariese karakter, Robin Hood en sy "Merry Men" wat in Sherwood Forest geskuil het, na bewering 'n skrikbewind onder rykes gevoer. Deur middel van struikrowery het hulle die rykes beroof en die buit onder die minderbevoorregtes uitgedeel in 'n poging om die sosiale ongeregtighede wat tussen rykes en armes bestaan het, uit te wis.

Robin Hood, wat as die "prins van rowers" bekend gestaan het, word in die legendes wat oor hom geboekstaaf is, as 'n heldefiguur bestempel. Hierdie verheffing van hom tot 'n edel karakter word dan ook in verskillende letterkundige werke en ballades besing (Hobsbawm, 1981:41; MacDonald, 1975:4, 5). Aangesien legendes en die werklikheid dikwels nou verweef is, kan daar nie onomstootlike bewyse voorgelê word dat die Robin Hood-karakter werklik bestaan het en indien wel, wie hy inderwaarheid was nie. Wat wel onteenseglik uit die legende oor hom na vore kom, is dat hy en sy bende gedugte rowers was wat nie gehuiwer het om slagoffers tydens rooftogte te vermoor nie (Salway, 1983:7, 9).

Die legende van Robin Hood het as inspirasie vir verskeie ander rowers gedien om 'n bestaan uit rooftogte te maak. Een van die rowers was Moll Cutpurse (alias Mary Frith) wat gedurende 1629 in Londen aktief was. Sy het haar tydens rooftogte as 'n man vermom en word beskou as een van die suksesvolste rowers en ontvangers van gesteelde goedere gedurende dié tydperk (Salway, 1983:15; Stein, 1977:6). Die berugte Fransman, Claude Duval asook Engeland se bekendste struikrower, Dick Turpin, wat gedurende die sewentiende en agtiende eeue in Londen bekend gestaan het as "The King of the Highway men", het ook die Robin Hood-voorbeeld gevolg en verskeie rooftogte uitgevoer (MacDonald, 1975:10; Stein, 1977:14, 16, 22).

Struikrowery het ook hoogty gevier tydens die Amerikaanse "Frontier"-tydperk. In die sogenaamde Amerikaanse Wilde Weste (teenswoordig die Westelike state van die VSA) het roofvoorvalle toegeneem soos die "frontier" (grensgebied) binne getrek en deur fortuinsoekers in nedersettings bevolk is. Volgens geskiedenisrywers, was bykans elke Westelike staat in Amerika gekenmerk deur wetteloosheid en struikrowery. Die *modus operandi* van die berede struikrowers was om individue, poskoetse, treine en banke te beroof (Gabor et al., 1987:viii; Hollin, 1974:vii; Inciardi & Pottieger, 1978:28). Poskoetse, wat die primêre wyse van openbare vervoer was en gereeld goedere soos ongemunte goud en silwer asook geld en posstukke oor lang afstande moes vervoer, was hoofsaaklik die teikens van hierdie rowers wat ook as "highwaymen" of "bandits" bekend gestaan het (Gunn & Levy, 1980: 7, 8; McGrath, 1984:70).

Persone wat in Amerikaanse historiese geskrifte vermeld word vanweë hulle betrokkenheid by rooftogte, sluit die volgende in: die James broers (Jesse en Frank) wat vanaf 1847 tot 1882 as lede van die James-Younger-bende, 11 banke, 3 poskoetse en 7 treine in die Missouri en Oklahoma omgewing beroof het; Belle Starr (ook bekend as die "Bandit Queen") wat as leier van 'n gevaarlike bende, vee en perde in Texas en Oklahoma geroof het; Pancho Villa van

Mexiko wat berug was vir veediefstal en poskoetse wat tussen 1910 en 1920 deur hom beroof is; asook Bonnie Parker en Clyde Barrow wat tussen 1930 en 1932 twee van die mees berugte misdadigers in die Suidweste van Amerika was weens verskeie rooftogte in Missouri, Louisiana, Oklahoma, Minnesota, Iowa en Texas, waar hulle winkels, vulstasies, banke en 'n juwelierswinkel beroof het (Barkas, 1978:142; MacDonald, 1975:16, 21, 24; Salway, 1983:19, 30, 38, 40, 43-45; Stein, 1977:30, 36, 40).

In ander wêrelddele het daar ook rowers voorgekom wat geskiedkundige bekendheid verwerf het. Ned Kelly, 'n bankrower wat gedurende 1878 tot 1880 in Australië sy rooftogte uitgevoer het, het selfs sover gegaan om treine te ontspoor ten einde sy rooftogte moontlik te maak. Don José het op soortgelyke wyse in die negentiende eeu verskeie poskoetse in Spanje beroof. Hierdie twee persone is enkele voorbeelde van rowers wie se gedrag terselfdertyd bewonder, gevrees en selfs aangeprys is (Austen, 1986:93; Salway, 1983:32; Stein, 1977: 22, 34).

Hoewel aanvaar kan word dat struikrowery ook in Suider-Afrika voorgekom het, is min bekend oor struikrowers in hierdie deel van die Afrika-kontinent (Crummey, 1986:6, 177). Melding word wel gemaak van Mushala, "the Robin Hood of the Zambians" asook die Hans-bende van die Kalahari wat vanaf 1906 tot 1930 vee in die Grootfontein-omgewing geroof het. Ofskoon geen verwysings in Suid-Afrikaanse ge-skiedenisboeke na struikroofinsidente opgespoor kon word nie, is verskeie legendes van koetse wat op hulle weg na en van die diamantdelwerye in Kimberley beroof is, in omloop.

Volgens Hobsbawm (1981:56) kan sommige van die rooftogte wat deur die legendariese rowers uitgevoer is, beskou word as 'n vorm van sosiale protes. In hierdie gevalle is die rowers meestal as helde, vegters vir geregtigheid en "leiers" van vryheid geëer. In aansluiting hierby wys Billingsley (1988:xi, xiii) daarop dat hierdie oortreders selde as misdadigers geëtiketteer is, omdat hulle deur die gemeenskap gesteun en bewonder is. Die houding van die gemeenskap het egter begin verander namate roof meer gewelddadig geword het en selfs polities gemotiveer is. Verskeie revolusionêre groepe soos die Ierse Republikeinse Leër in Noord Ierland, die Black Liberation Army in die Midde-Ooste, die Black Panthers in die Verenigde State van Amerika (VSA) asook die Popular Front for the Liberation of Palestine wat as vryheidsvegters beskou word, het hulle ook al meer tot gewapende roof en die gyselaarneming van individue gewend om hulle saak te bevorder. Met die geld wat deur lospryse bekom en die geld wat geroof is, is wapens gekoop om hulle stryd teen regerings en/of hulle onderdrukkers te finansier (MacDonald, 1975:29, 108). Hierdie revolusionêre groepe of guerrillavegters, soos hulle ook bekend gestaan het, het verskil van tradisionele struikrowers wat persoonlike

voordeel uit hulle misdadige aksies getrek het. Die feit dat politieke doelwitte deur bogenoemde groepe nagestreef is, het weer tot die pleeg van 'n ander vorm van misdaad gelei, naamlik die kaping van vliegtuie (MacDonald, 1975:272).

Sedert die eerste kaping in Mei 1931 van 'n Pan American-vliegtuig deur Peruviaanse revolusionêres met die oogmerk om pamflette oor Lima te strooi, is vliegtuie gereeld gekaap. Wanneer 'n vliegtuig gekaap word, word die bemanning en passasiers as gyselaars geneem met die oogmerk om onderhandeling af te dwing en sodoende politieke motiewe te bereik (Funk & Wagnalls, 1994:1; MacDonald, 1975:350; Thompson, 1991:3, 4). Politieke oogmerke wat hierdeur verwesenlik word, sluit onder andere in die vrylating van makkers wat gevange gehou word, die ontsnapping van persone wat om politieke redes vervolgt word en die verkryging van mediapublisiteit vir spesifieke sake of gebeure. Kapings om ideologiese oorwegings, deur geestesver-steurdes en afpersers (wat vir persoonlike finansiële gewin passasiers en bemanning gevange hou), het ook sedert 1968 begin toeneem (Clutterbuck, 1987:4; McKinnon, 1991:94; Theron, 1999:3, 5).

Elke kapingsvoorval geniet wye publisiteit vanweë die bedreiging wat die skaking inhou, naamlik dat die vliegtuig kan neerstort of dat 'n bom aan boord kan ontplof. Veral wanneer kapers se optrede ideologies gemotiveer is, bestaan die moontlikheid dat hulle bereid is om hulleself en almal in die vliegtuig op te offer ter bereiking van hulle doelwitte (Clutterbuck, 1987:57, 58; They were almost stopped before, 1984:50).

Dit is egter nie net die passasiers en bemanning van vliegtuie wat slagoffers van kapings kan wees nie. Die kaping van passasierskepe, alhoewel seldsaam en meestal onsukses-vol in vergelyking met seerowery wat in die vorige eeue algemeen voorgekom het, kom ook voor. Van die meer resente passasierbootkapings is dié van die Brasiliaanse boot, die Santa Maria in 1961 en die Italiaanse passasierskip, die Achille Lauro wat op 7 Oktober 1985 deur vier Palestyne gekaap is (Allodi, 1994:285; Clutterbuck, 1987:21, 194; McKinnon, 1991:94).

Die kaping van motorvoertuie, (insluitende vragmotors), het 'n baie korter geskiedenis as dié van skepe en vliegtuie en word as gevolg van die resetheid van die verskynsel as 'n "nuwe" misdaderverskynsel in Suid-Afrika geëtiketteer. Volgens Myerson (1995:96) het die eerste kaping van 'n motorvoertuig in 1976 in 'n voorstad van Soweto plaasgevind. 'n Man wat by 'n stopstraat stilgehou het, is deur vier jong mans wat met messe gewapen was, oorval en van sy motor beroof. Aangesien die kaping van motorvoertuie aanvanklik tot Soweto beperk was, is daar vir bykans 'n dekade geglo dat motorvoer-tuigkapings 'n misdaad is wat net in Soweto

voorkom.

Oud polisiebeampte, Kaptein André Stander, was een van die eerste motorvoertuig-kapers aan die Witwatersrand. Stander, 'n voormalige Hoof van die Afdeling Misdaad-ondersoek in Kemptonpark en meesterbrein agter die Stander-bende, het gedurende die vroeë tagtigerjare berugtheid verwerf deurdat hy en sy bende verskeie banke beroof het. Volgens Huisamen (1994:20) het die betrokkenheid van die Stander-bende by motor-voertuigkapings asook die sukses wat hulle daarmee behaal het, as motivering vir die voortsetting van die misdaad in Suid-Afrika gedien.

Sedert 1987 het die roof van voertuie ernstige afmetings begin aanneem en teen 1991 het kapings 'n daaglikse verskynsel in Suid-Afrika geword (Car hijackers rampant in PWV, 1994:6). Hoewel motorvoertuigkaping as 'n vorm van gewapende roof geklassifiseer word, het dit so 'n groot probleem geword dat die Suid-Afrikaanse Polisie (SAPD) in 1993 besluit het om 'n afsonderlike afdeling te stig wat aan prioriteitsmisdade soos motorvoertuigkaping aandag moet skenk (Myerson, 1995:96). Hierdie afdeling wat as die Misdaadinligtinganalisesentrum (voorheen die Misdaad-inligtingbestuursentrum) bekend staan, is belas met die taak om statistiek en inligting wat met prioriteitsmisdade verband hou te koördineer, faktore wat tot die misdade bydra te analiseer en voorkomingsvoorstelle aan die hand te doen (Erasmus, 1996a:15; Roodbol, 1995:6).

Die erns waarmee die SAPD motorvoertuigkaping bejêen, dui daarop dat dit 'n besondere ernstige misdaadprobleem is. Alvorens die misdaadprobleem volledig toegelig word, is dit nodig om sleutelbegrippe wat daarmee verband hou, te definieer.

1.2 BEGRIPSOMSKRYWINGS

Vanweë die feit dat begrippe nie altyd op 'n eenvormige wyse deur navorsers gedefinieer en geïnterpreteer word nie, word die begrippe soos dit in hierdie studie gebruik sal word, operasioneel gedefinieer. Die volgende begrippe is ter sprake: motorvoertuig, motorvoertuigkaping, slagoffervatbaarheid, slagofferaandadigheid en *modus operandi*.

1.2.1 Motorvoertuig

Volgens Brickell en Cole (1975:273) word die begrippe "motor", "voertuig", "motorvoertuig",

“kar”, “motorkar” en “outomobiel” dikwels as wisselterm gebruik om na ‘n sedanvoertuig te verwys. Inderwaarheid kan verskillende betekenis aan die ses begrippe geheg word. Hierdie begrippe geniet vervolgens aandag ten einde te voorkom dat verwarring bestaan oor hoe dit in hierdie studie gebruik sal word.

Odendal, Schoonees, Swanepoel, Du Toit en Booyen (1994:715) definieer die begrip “voertuig” as “enige rytuig wat gebruik word om passasiers of goedere te vervoer”. Die omskrywing het dus betrekking op verskillende vervoermiddels en sluit gevolglik 'n kar, 'n wa en 'n slee wat deur diere getrek word asook 'n motorkar in. Alhoewel die woord “kar” dikwels gebruik word wanneer daar na 'n motorvoertuig verwys word, dui hierdie term in werklikheid op 'n voertuig met twee wiele wat getrek word deur een of meer perde of ander trekdier (Odendal et al., 1994:525).

Die begrip “motor”, wat ook as sinoniem vir “motorvoertuig” gebruik word, het betrekking op 'n masjien of 'n enjin wat beweegkrag verskaf deur middel van elektrisiteit of brandstof. 'n Tweede betekenis wat aan die begrip “motor” geheg word, is dat dit 'n bestuurbare ry- of voertuig is wat oor drie of meer wiele beskik en deur 'n enjin aangedryf word (Odendal et al., 1994:715).

Die begrip “outomobiel” is afgelei van die Griekse woord *autos* en die Latynse woord *mobilis*, wat onderskeidelik “self” en “vrylik beweeg” beteken (The Concise Oxford Dictionary, 1982:63, 700). Die samevoeging van die begrippe “self” en “vrylik beweeg” verwys dus na ‘n “selfbeweeglike” of “selfbewegende” voertuig. Brickell en Cole (1975:273) omskryf dan ook die begrip “outomobiel” as “a self-propelled vehicle for use on the streets and highways for the conveyance of passengers or materials”. Alhoewel “outomobiel” hoofsaaklik gebruik word om na 'n passasiersvoertuig te verwys, word die term ook gebruik wanneer vragmotors en busse ter sprake is (McGraw-Hill Encyclopaedia of Science and Technology, 1996:679).

Die konsep “motorvoertuig”, soos vervat in die Nasionale Padverkeerswet (Wet no. 93 van 1996), word soos die begrip “outomobiel” ook as “enige selfaangedrewe voertuig” omskryf. 'n Voertuig met pedale en met 'n enjin of 'n elektriese motor, as 'n integrale deel daarvan of daaraan geheg en wat ontwerp of aangepas is om deur middel van sodanige pedale, enjin of motor aangedryf te word, is hier ter sprake. Du Plessis (1992:53) se definisie van 'n motorvoertuig is in ooreenstemming met die omskrywing in die Nasionale Padverkeerswet (Wet no. 93 van 1996) wat soos volg lui: “'n Motorvoertuig is enige voertuig wat self aangedrewe en gelisensieer is vir gebruik, of getrek word deur 'n gemotoriseerde voertuig”.

Alhoewel daar in hierdie omskrywing verwys word na die feit dat 'n motorvoertuig self aangedrewe en vir gebruik gelisensieer moet wees, kan hierdie definisie nie onvoorwaardelik aanvaar word nie. Die rede hiervoor is dat 'n sedanmotor, 'n ligte afleweringswa (bakkie), 'n stasiewa, 'n bussie (kombi), 'n "jeep" (utiliteitswa), 'n paneelwa, 'n motorfiets (bromponie) en selfs 'n sleepwa (wat ook by die omskrywing van 'n motorvoertuig in die Nasionale Padverkeerswet ingesluit is), op grond van hierdie omskrywing as motorvoertuie geklassifiseer kan word.

Aangesien kombi's asook bakkies vir doeleindes van die onderhawige studie uitgesluit word en daar slegs op sedanmotors gefokus word, kan bogenoemde omskrywings van 'n motorvoertuig nie aanvaar word nie en is dit nodig om die begrip "sedan" te omskryf.

Die omskrywing van hierdie begrip lewer probleme aangesien min definisies van die begrip bestaan. Volgens J. Mathee, Adjunk-Direkteur: Padverkeerswetgewing (persoonlike mededeling, 2 Junie 1997) bestaan daar nie 'n wetlike omskrywing van 'n sedanvoertuig nie, met die gevolg dat navorsers met woordeboekbetekenis moet volstaan.

The Concise Oxford Dictionary (1982:1027) definieer 'n sedanmotor as "an enclosed motor car for four or more people". Odendal et al. (1994:944) gebruik 'n soortgelyke omskrywing deur na die tipe motor te verwys as 'n "toemotor met 'n kap, deure en vensters wat gesluit kan word".

Die begrip motorvoertuig word vir doeleindes van hierdie studie aan die hand van Du Plessis en The Concise Oxford Dictionary se omskrywings soos volg operasioneel gedefinieer: 'n Motorvoertuig is enige sedanmotor met 'n soliede dak, wat geskik is vir die vervoer van vier of meer persone, wat selfaangedrewe en vir gebruik gelisensieer is.

1.2.2 Motorvoertuigkaping

Die begrip "motorvoertuigkaping" word dikwels as 'n sinoniem vir "motorvoertuigroof" gebruik. Aangesien kaping as 'n vorm van gewapende roof beskou en as sodanig in statistieke aangeteken word, word die begrip roof eers toegelig.

1.2.2.1 Roof

Die term "roof" is afgelei van die Germaanse begrip *raubh*, wat volgens The Concise Oxford Dictionary (1982:931, 974) "forcibly deprive of" beteken. Volgens hierdie bron kan roof omskryf word as "(to) deprive a person of property by threat of violence; to feloniously plunder a person

or place". The Oxford English Dictionary (1989b:2) sluit hierby aan deur daarop te wys dat roof "the action or practice of feloniously seizing, by violence or intimidation, property belonging to another" behels. Normandeau (1968:28) beskryf roof op soortgelyke wyse as "the felonious and forcible taking from the person of another of goods or money to any value by violence or by putting in fear".

Bogenoemde definisies benadruk dat geweld of dreigemente van geweld met roof geassosieer word. Bard en Sangrey (1986:199) onderskryf hierdie siening en beklemtoon in hulle omskrywing van die begrip dat wapens dikwels 'n belangrike rol tydens die pleeg van die misdaad speel: "Robbery refers to the unlawful taking or attempt to take property in the immediate possession of another by force, with or without the use of a weapon". Die twee vorme wat roof kan aanneem, naamlik gewapende roof (ook bekend as "stick-ups", "hold-ups" en "heists") en ongewapende roof (wat ook as "strong arm robbery", "muggings", "yokes" en "muscle jobs" bekend staan), kan uit bogenoemde definisie afgelei word (MacDonald, 1975:38). Sowel gewapende roof (waar 'n wapen instrumenteel gebruik word om die slagoffer te intimideer, te dreig of te beseer) as ongewapende roof (waar die slagoffer uitdruklik of stilswyend met fisieke leed gedreig word), gaan gepaard met 'n element van gewelddadigheid, selfs al word niemand in werklikheid beseer nie (Pettway, 1979:2).

Ofskoon navorsers (Conklin, 1972:4) melding maak van die geweldselement wat tydens 'n roofvoorval ter sprake is, beklemtoon hulle dat diefstal net so 'n belangrike komponent van roof is en dat hierdie element by omskrywings van die begrip ingesluit moet word: "(Robbery refers to) the taking and carrying away of personal property of another from the person and against his will, by force or violence or by assault in putting in fear, with intent to steal". Brickell en Cole (1975:177) wat meer eksplisiet na laasgenoemde element verwys, beskou roof as "the theft of goods or money from a person by placing him in fear, either by actual or implied threat of physical harm". Roof word in sommige gevalle selfs omskryf as "an aggravated form of *theft* where force is used to expedite the theft" (my kursivering) (Pettway, 1979:1).

1.2.2.1.1 Probleme rakende die omskrywing van die begrip roof

Die insluiting van geweld, of dreigemente van geweld asook die diefstal van geld of goedere in omskrywings van roof, lei dikwels tot verwarring en onsekerheid, aangesien dit nie duidelik is of roof as 'n gewelds- of eiendomsmisdaad geklassifiseer behoort te word nie. Vanweë die feit dat roof 'n vorm van diefstal is en geld of eiendom van 'n slagoffer geneem word, kan dit andersyds as 'n eiendomsmisdaad beskou word. Navorsers (Block, 1989:235; Steenkamp,

1997:19) beklemtoon in hierdie verband dat die primêre oogmerk van roof nie die besering van die slagoffer is nie, maar om geld, waardevolle artikels of eiendom te bekom. Pratt (1980:22) wat bogenoemde onderskryf, wys daarop dat 'n rooftog nie kan plaasvind as daar nie iets gesteel word nie. In aansluiting hierby meld Snyman (1992:516) dat al die vereistes wat vir diefstal gestel word, ook vir roof geld.

Andersyds word geweld of dreigemente van geweld gebruik om diefstal te fasiliteer of om roof te vergemaklik. Diefstal bly dus die primêre motief, terwyl geweld aangewend word om dit moontlik te maak (Conklin, 1972:4). In hierdie verband merk Pratt (1980: 27) op dat roof sonder 'n element van geweld, onmoontlik is. In aansluiting hierby, konstateer Gabor et al. (1987:206) dat die fisieke, emosionele en sosiale gevolge wat met roof geassosieer word, bevestig dat dit nie uitsluitlik as 'n eiendomsmisdaad beskou kan word nie.

Ten spyte daarvan dat verskeie navorsers en die meeste wetstoepassers verkies om roof as 'n geweldsmisdaad te klassifiseer en as sodanig te omskryf (Cook, 1985:480), wys MacDonald (1975:40) daarop dat die meeste rowers nie 'n geskiedenis van geweldsmisdaad het nie. Hierteenoor is hulle dikwels bekend as persone wat herhaal-delik eiendomsmisdaad pleeg. Die afleiding kan dus gemaak word dat rowers primêr gemotiveer word deur 'n behoefte om te steel. Normandeau (1968:362) bevestig bogenoemde en postuleer dat "robbers ... are primarily thieves who occasionally, though rarely use force to achieve their objects". Voortspruitend hieruit, kan die begrip roof omskryf word as die pleeg van diefstal deur geweld of dreigemente van geweld. Alhoewel hierdie omskrywing onvolledig is, fokus dit tog op die kernelemente van roof, naamlik geweld en diefstal (Snyman, 1992:515).

Ten einde die begrip motorvoertuigroof of motorvoertuigkaping volledig te kan omskryf, is dit nodig om die twee kernelemente van roof, naamlik geweld en diefstal in die omskrywing te vervat. Alvorens 'n operasionele definisie van motorvoertuigkaping egter geformuleer kan word, moet die begrip "kaping" eers onder die loep geneem word.

1.2.2.2 Kaping

Volgens Funk en Wagnalls (1994:1) het die begrip "hijacking" gedurende die periode 1912 tot 1920 beslag gekry in die Midde Weste van die VSA. Die begrip het ontstaan na aanleiding van die bevel, "Hold your hands up high Jack". Hierdie woorde is algemeen gebruik deur boemelaars wat boere beroof het en rowers wat reisigers op openbare paaie en hoofweë voorgekeer het (Dailey & Pickrel, 1975:161; Thompson, 1991:4).

Gedurende die Prohibisietydperk in die VSA (1920's), waartydens die handel in asook besit en verspreiding van alkohol verbied is, is die bevel om hande in die lug te steek, verkort na "highjack" en mettertyd na "hijack". In hierdie tydperk is die begrip veral gebruik om te verwys na die diefstal van goedere (hoofsaaklik onwettige alkohol) uit vragmotors. Samehangend hiermee is na die kaper verwys as "a highwayman or a robber who seizes the goods of bootleggers or rum runners, or who seizes by force a part of their trade" (Brickell & Cole, 1975:177). Sedert 1950 word die begrip ook gebruik vir persone wat skepe en vliegtuie vir persoonlike en/of politieke doeleindes skaak (Funk & Wagnalls, 1994:1).

Verskeie woordeboeke sluit al die bogenoemde betekenis by die omskrywing van die begrip "hijack" in. A supplement to the Oxford English Dictionary (1976:100) omskryf "hijack" as

- to steal (contraband or stolen goods) in transit, to rob (a bootlegger or smuggler) of his illicit goods
- to hold up and commandeer (a lorry and its load) in transit
- to seize (an aeroplane) in flight and force the pilot to fly to a new destination.

The Concise Oxford Dictionary (1982:507) brei hierop uit deur te benadruk dat geweld of dreigemente van geweld, net soos in die geval van roof, belangrike elemente van 'n "hijacking" is. "Hijacking" of kaping (soos dit in Afrikaans vertaal word) word in gemelde bron soos volg gedefinieer: "To seize control of a lorry with goods, aircraft in flight by (threat of) violence and/or force". Webster's Intermediate Dictionary (1986:354) verwys ook na die kaping van vliegtuie ("skyjacking") en vragmotors. Alhoewel laasgenoemde drie woordeboekomskrywings meer omvattend is as die omskrywing van die 1920's wat op diefstal van onwettige alkohol betrekking het, word daar nie na die kaping van motorvoertuie per se verwys nie. 'n Moontlike verklaring hiervoor is dat motorvoertuigkaping 'n resente misdaadverskynsel is (vgl. afd. 1.1).

Odendal et al. (1994:475) oorbrug hierdie leemte wanneer hy na 'n kaping verwys as "'n aksie om iets, in besonder 'n skip of ander voertuig wederregtelik as buit in besit te neem". Funk en Wagnalls (1994:1) se verwysing na kaping as "the forcible seizure of any vehicle while in transit in order to commit robbery, extort money, kidnap passengers, or carry out other crimes", maak soos Odendal en sy medewerkers ook voorsiening vir die kaping van motorvoertuie. Die twee basiese elemente van roof, naamlik geweld en diefstal word egter nie by Funk en Wagnalls asook Odendal et al. se omskrywings van kaping ingesluit nie.

Meadows (1998:93) ondervang hierdie punt van kritiek deur "carjacking" te definieer as "the theft or attempted theft of a motor vehicle by force or threat of force". Aangesien hy daarop wys dat motorvoertuigkaping tegnies gesproke 'n vorm van motordiefstal is wat met geweld en/of dreigemente gepaard gaan, kan die volgende operasionele definisie aan die hand van hierdie omskrywing geformuleer word: Motorvoertuigkaping behels die wederregtelike, opsetlike in besitneming of poging daartoe van 'n motorvoertuig in transito al dan nie, teen die eienaar se wil, by wyse van geweld of dreigemente om die slagoffer te dood of ernstig te beseer, met of sonder die gebruik van 'n wapen.

1.2.3 Slagoffervatbaarheid en slagofferaandadigheid

Eksponente van die Klassieke Skool in die kriminologie, soos Bentham en Beccaria asook positiviste van die negentiende eeu soos Lombroso, het die begrippe "misdadiger" en "slagoffer" as statiese konsepte beskou wat afsonderlik bestudeer moes word (Conklin, 1998:40, 42-43, 475). Misdaadverklarings tot en met die 1940's het hoofsaaklik op die misdadiger en misdadige gedrag gefokus, terwyl situasionele faktore wat hierdie gedrag kon veroorsaak het, geïgnoreer en die slagoffer op die agtergrond geskuif is (Fattah, 1979:199-200). Gedurende die twintigste eeu het die besef begin posvat dat die slagoffer 'n integrale deel van die misdaadsituasie is en dat misdaad nie in sy totaliteit begryp kan word indien die slagoffer voortdurend buite rekening gelaat word nie (Snyman, 1986:23). Gevolglik is benadruk dat sosiale verskynsels soos misdaad bestudeer moet word met betrekking tot die slagoffer en oortreder se verhouding tot mekaar en hulle verhouding tot die gemeenskap.

Belangstelling in die bestudering van die verhouding tussen die oortreder en die slagoffer het gedurende die 1940's beslag gekry met die baanbrekerswerk van kriminoloë soos Mendelsohn (wat beskou word as die vader van die viktimologie), Von Hentig en Ellenberger (Galaway & Hudson, 1981:183; Karmen, 1990:8). Die navorsing van hierdie kriminoloë, in samehang met die werk van Wolfgang in 1958, het enersyds die grondslag gelê vir die ontwikkeling van die viktimologie as studieveld en andersyds aanleiding gegee tot die ontstaan van die begrippe "slagoffervatbaarheid" en "slagofferaandadigheid" (Roberts, 1990:24). Hierdie begrippe, wat 'n belangrike rol speel wanneer 'n individu se risiko vir viktimisasie oorweeg word, geniet vervolgens aandag.

1.2.3.1 Slagoffervatbaarheid

Die konsep “vulnerable” wat van die Latynse term *vulnerare* afgelei is, kan volgens Bosman, Van der Merwe en Hiemstra (1977:1843) in Afrikaans vertaal word met “kwesbaar”, “wondbaar” of “vatbaar”. Die begrip “vulnerability” word deur The Concise Oxford Dictionary (1982:1305) omskryf as vatbaarheid vir besering.

Hierdie vatbaarheid het volgens The Oxford English Dictionary (1989a:14) betrekking op "the quality or condition of being susceptible; capability of receiving; being affected by or undergoing something". Binne die kriminologie word die begrip slagoffervatbaarheid gebruik om te verwys na 'n toestand van oop of kwesbaar wees vir 'n aanval of beskadiging. Volgens Snyman (1986:15) het dit betrekking op blootstelling aan die een of ander vorm van misdaad.

1.2.3.1.1 Ontwikkingsgeskiedenis van die begrip slagoffervatbaarheid

Mendelsohn, wat gedurende 1940 die bio-psigo-sosiale eienskappe van misdadigers en slagoffers bestudeer het, was die eerste kriminoloog wat 'n verband tussen misdaad en slagoffervatbaarheid aangetoon het. In 'n lesing getiteld *New Bio-psycho-social Horizons: Victimology*, wat hy in 1947 in Boekarest, Roemenië gelewer het, postuleer hy dat individue as gevolg van sekere eienskappe, die risiko loop om geviktimizeer te word (Roberts, 1990:24; Schneider, 1982:12). 'n Jaar later voer Von Hentig in sy boek, *The Criminal and his Victim*, op 'n soortgelyke wyse aan dat sekere persoonlike eienskappe van slagoffers hulle kans op viktimisering verhoog. In hierdie verband wys hy daarop dat die verhouding tussen die misdadiger (“the doer”) en die slagoffer (“the sufferer”) van so 'n aard is dat slagoffervatbaarheid as 'n "oopheid" vir misdadige optrede teenoor die slagoffer beskou kan word (Doerner & Lab, 1995:5; Roberts, 1990:24; Schneider, 1982:12). Ofskoon Von Hentig se doel nie die wetenskaplike formulering van die begrip slagoffervatbaarheid was nie, het hy tog die kern van slagoffervatbaarheid blootgelê.

In sy boek, *Relations*, wat gedurende 1954 gepubliseer is, omskryf Ellenberger die begrip slagoffervatbaarheid as die potensiële gevare waaraan slagoffers blootgestel word as gevolg van hulle beroep, sosiale klas en/of fisieke toestand (Roberts, 1990:25). Alhoewel die begrip slagoffervatbaarheid wel hier verduidelik word, kan die definisie nie vir die doeleindes van hierdie studie aanvaar word nie, aangesien verskeie veranderlikes naas beroep, sosiale klas en fisieke toestand, slagoffervatbaarheid kan verhoog. Hierdie faktore geniet vervolgens aandag.

1.2.3.1.2 Faktore wat 'n individu se risiko vir viktimisering kan verhoog

Alhoewel daar konsensus bestaan met betrekking tot die betekenis van die begrip slagoffervatbaarheid, bestaan daar nog meningsverskille rondom die faktore wat 'n individu se kwesbaarheid vir 'n spesifieke misdaad verhoog (Karmen, 1990:94, 95). Daar word voortdurend gespekuleer oor biologiese, psigologiese, sosiale, situasionele en ander faktore wat relatief voordelig of nadelig is in terme van die kwesbaarheid vir 'n spesifieke misdaad.

Volgens Pretorius (1986:54) kan sekere veranderlikes of eienskappe wat eie is aan individue, soos ras, geslag, ouderdom, huwelikstaat, inkomste en beroep, 'n bepaalde invloed op misdadigers uitoefen en hulle sodoende meer "vatbaar" vir viktimisasie maak. Faktore soos roetine-aktiwiteite of lewenstyl, die slagoffer se persoonlikheid en gewoontes soos die misbruik van dwelmmiddels en/of alkohol, geloof, opvattinge, lewensbeskouing, voorkeure, kultuur, sosio-ekonomiese status, fisieke en/of psigiese toestand en selfs die besit van eiendom is ook al met slagoffervatbaarheid in verband gebring (Bard & Sangrey, 1986:24; Brewer, 1994:39, 52; Gabor et al., 1987:86; Lamborn, 1981a:116; Schafer, 1977:24). Die sosiale omgewing en/of milieu soos byvoorbeeld areas met 'n hoë misdaadkoers of 'n heterogene bevolkingsamestelling, kan ook kwesbaarheid beïnvloed. Hierbenewens is kenmerke soos die voorkoms, aantreklikheid en toeganklikheid van 'n teiken (slagoffer) ook geïdentifiseer as faktore wat 'n individu se risiko vir viktimisasie kan verhoog (Brewer, 1994:40, 52, 58).

'n Verdere faktor wat slagoffervatbaarheid kan beïnvloed, is die geleentheid wat die slagoffer vir viktimisasie bied. Lamborn (1981a:116) benadruk die belangrike rol wat geleentheid in slagoffervatbaarheid speel deur daarop te wys dat "the opportunity must be sufficiently obvious to come to the attention of the criminal and to facilitate his taking advantage of it". Hiervolgens kan 'n slagoffer slegs vatbaar vir viktimisasie wees indien die misdadiger die slagoffer as sodanig waarneem. Normandeau (1968:20), wat slagoffervatbaarheid in terme van "temptation-opportunities" omskryf, maak ook melding van die feit dat 'n kombinasie van slagoffer- en misdadigerkenmerke asook situasionele faktore soos die plek en die tyd waarop die slagoffer en die oortreder se paaie kruis, die moontlikheid vir viktimisasie kan verhoog.

'n Operasionele definisie van slagoffervatbaarheid moet dus voorsiening maak vir 'n wye verskeidenheid faktore of veranderlikes wat 'n individu se potensiaal of risiko vir viktimisasie en in die geval van die onderhawige studie, motorvoertuigkaping kan verhoog. Daar moet egter ook gewaak word teen té eng omskrywings wat slegs op enkele aspekte fokus wat 'n individu se risiko vir viktimisasie kan verhoog. Kgorani (n.d.:3) wat hierdie standpunt onderskryf, postuleer dat "there are no factors which can be isolated in respect of the vulnerability of certain

persons".

Lamborn (1981a:116) ondervang hierdie postulaat in sy verwysing na slagoffervatbaarheid as "the susceptibility of certain groups of people to victimisation, through no fault of their own, based on demographic or *other characteristics*" (my kursivering). Alhoewel hy voorsiening maak vir verskillende faktore wat 'n individu se risiko vir viktimisasie kan verhoog, laat die definisie na om aandag daarop te vestig dat 'n individu persoonlik, finansiëel of fisies, slagoffervatbaar kan wees.

1.2.3.1.3 Aard van slagoffervatbaarheid

Galaway en Hudson (1981:4) verwys in hulle omskrywing van slagoffervatbaarheid na 'n individu se potensiaal om persoonlike, finansiële en/of fisiese verliese as gevolg van viktimisasie te ly. Persoonlike verliese verwys na die moontlikheid (vatbaarheid, potensiaal of risiko) vir emosionele en/of fisieke beserings of skade, terwyl laasgenoemde twee onderskeidelik betrekking het op die potensiele verlies van geld en die moontlikheid van saakbeskadiging of -verliese (Dussich & Eichman, 1976:93). Aangesien al drie die vorme by 'n misdaad soos motorvoertuigkaping ter sprake is, moet hierdie aspekte ook by die omskrywing van slagoffervatbaarheid vir motorvoertuig-kaping, ingesluit word.

Alvorens 'n operasionele definisie vir slagoffervatbaarheid geformuleer word, is dit nodig om aandag te skenk aan die rol wat die slagoffer in terme van slagoffervatbaarheid kan speel - 'n aspek wat nie in een van die voorafgaande omskrywings aangeraak is nie. Alhoewel Lamborn (1981a:116) in sy omskrywing van hierdie konsep verwys na die kwesbaarheid of ontvanklikheid van sekere groepe mense vir viktimisasie "through no fault of their own", maak Grobbelaar (1986:54) daarvan melding dat 'n slagoffer onbewustelik 'n klimaat vir misdaad kan skep. Brewer (1994:71) asook Skogan en Maxfield (1981:71) wys in aansluiting hierby daarop dat 'n slagoffer hom of haar aktief of passief vir viktimisasie kan oopstel.

Volgens Walklate (1989:14) is passiewe vatbaarheid ter sprake wanneer die slagoffer niks doen om sy of haar risiko vir viktimisasie te verhoog nie. Faktore waaroor die slagoffer geen beheer het nie, soos geslag, ouderdom en kulturele agtergrond is hier ter sprake (Skogan & Maxfield, 1981:71-72). Alhoewel die besit en bestuur van 'n motorvoertuig 'n faktor is waaroor 'n individu wel beheer kan uitoefen, meld Brewer (1994:7) dat die neem van sekere risiko's onvermydelik is ("the very nature of our existence demands that we take certain unavoidable risks"). Myerson (1995:96) wat bogenoemde onderskryf, postuleer verder dat die blote besit en

bestuur van 'n motorvoertuig, vatbaarheid vir motorvoertuigkaping verhoog en as passiewe vatbaarheid beskou kan word.

Aktiewe vatbaarheid verwys na geleenthede wat die slagoffer skep deur sy of haar optrede. Volgens Wolfgang (in Skogan & Maxfield, 1981:71) beteken dit dat die slagoffer sy of haar kans of moontlikheid vir viktimisasie aktief verhoog. In hierdie geval is slagofferpresipitasie dikwels ter sprake. (Die konsep sal in afd. 1.2.3.2. volledig omskryf word.)

Na aanleiding van die voorafgaande bespreking word die volgende operasionele definisie vir hierdie navorsing geformuleer: Slagoffervatbaarheid verwys na die risiko, potensiaal of ontvanklikheid vir persoonlike, finansiële en materiële verlies, besering, benadeling of beskadiging wat 'n individu aktief of passief, vanweë sekere individuele en/of situasionele veranderlikes, vir die misdaad motorvoertuigkaping toon.

1.2.3.2 Slagofferaandadigheid

Die konsep "complicity" ontleen sy oorsprong van die Latynse woord *culpa*, wat in Afrikaans vertaal kan word met "blameer". Hierdie begrip, wat volgens Schafer (1977:149) in die literatuur as 'n sinoniem vir aandadigheid, aanspreeklikheid of presipitasie gebruik word, het betrekking op die vraag wie se "skuld" of "fout" die viktimisasie was, oftewel wie meer aanspreeklik vir die misdaad gehou moet word. Indien die begrippe "slagoffer" en "presipitasie" gekoppel word, verwys dit volgens Doerner en Lab (1995:5) na die mate waarin slagoffers vir hulle eie viktimisasie verantwoordelik is.

Karmen (1990:5, 110) gebruik slagofferaandadigheid, -aanspreeklikheid en -presipitasie afwisselend om die spesifieke, identifiseerbare aksies van sekere slagoffers onmiddellik voor viktimisasie aan te dui. Hy wys ook daarop dat die onderskeid tussen "skuld" en "onskuld" nie altyd tydens viktimisasie duidelik is nie en dat hierdie twee konsepte nie noodwendig wedersyds uitsluitend is nie. Aangesien misdaad die resultaat van 'n proses van interaksie tussen ten minste twee partye is, waar die een 'n beduidende invloed op die ander een uitoefen, is dit soms moeilik om te bepaal wie vir die uitkoms geblameer moet word en of die slagoffer die daad vir die oortreder moontlik gemaak of vergemaklik het en so tot sy of haar viktimisasie bygedra het (Karmen, 1990:103).

1.2.3.2.1 Ontwikkelingsgeskiedenis van die begrip slagofferpresipitasie

Vroeëre verwysings na slagofferaandadigheid word reeds in die werk van Kahlil Gibran gevind. In sy boek, *The Prophet*, wat in 1926 vir die eerste keer gepubliseer is, meld hy dat "the guilty is oftentimes the victim of the injured" (Gibran, 1963:38). Alhoewel Mendelsohn ook reeds in 1940 melding gemaak het van die feit dat alle misdade uit ten minste twee partye ("a penal couple") bestaan wat in noue interaksie met mekaar verkeer, was dit Von Hentig wat baanbrekerswerk in hierdie verband gedoen het. In 'n artikel, getiteld *Remarks on the Interaction of Perpetrator and Victim*, wat hy in 1941 gepubliseer het, word beklemtoon dat misdaad en die misdadiger slegs verstaan kan word indien die slagoffer se rol tydens interaksie ook in ag geneem word (Barkas, 1978:31; Doerner & Lab, 1995:6; Schafer, 1981:16; Wolfgang, 1975:245). In sy boek, *The Criminal and his Victim*, verwys hy soos volg na die rol wat die slagoffer in sy of haar eie viktimisasie kan speel: "In a sense the victim shapes and moulds the criminal" en "the victim may assume the role of determinant" (Von Hentig, 1948:384). Volgens Fattah (1979:200) het Von Hentig se werk aanleiding gegee tot 'n nuwe situasionele benadering tot misdaad waar misdadige gedrag beskou word as die resultaat van 'n dinamiese interaksieproses. Hierbenewens is slagoffereienskappe, die slagoffer se verhouding en interaksie met die misdadiger asook sy of haar rol en bydrae tot misdaad, deur Von Hentig benadruk. Hoewel Mendelsohn en Von Hentig tipologieë ontwikkel het wat op hulle beskouing van die konsep slagofferaandadigheid gebaseer is, is die rol van die slagoffer tydens viktimisasie tot en met 1958 nie wetenskaplik omskryf of empiries ondersoek nie (Doerner & Lab, 1995:9).

Die eerste sistematiese studie met betrekking tot slagofferpresipitasie is deur Wolfgang onderneem (Curtis, 1974:82; Fattah, 1992:66; Roberts, 1990:26). In 'n artikel getiteld *Victim-precipitated Criminal Homicide*, wat gedurende 1958 gepubliseer is, gebruik Wolfgang die begrip "slagoffergepresipiteerde moord" wat hy definieer as 'n situasie waar

the role of the victim is characterized by his having been the first to show and use a deadly weapon, to strike a blow in an altercation - in short, the first to commence the interplay of resort to physical violence (Wolfgang, 1975:252).

Alhoewel hierdie omskrywing spesifiek op moordvoorvalle van toepassing was, het die fokus op slagofferpresipitasie 'n betekenisvolle bydrae tot die viktimologie gemaak, aangesien die veronderstelling dat die slagoffer passief en die misdadiger brutaal, sterk en aggressief is, vir die eerste keer bevraagteken is.

Amir, een van Wolfgang se studente, het in 1971 op sy leermeester se werk voortgebou deur

die begrip slagofferpresipitasie te herformuleer vir sy studie oor verkragting. Die geherformuleerde omskrywing lui soos volg:

Victim precipitation is a situation ending in forced intercourse in which the victim actually, or so it was deemed, first agreed to sexual relations, but then retreated before the actual act or did not strongly enough when the suggestion was made by the offender Also when the victim uses what could be interpreted as indecency in language and gestures or an invitation to sexual relations (aangehaal in Lamborn, 1981b:168; Normandeau, 1968:288; Walklate, 1989:4).

Volgens Normandeau (1968:361) kan Amir se definisie van slagofferpresipitasie nie op roof *per se* van toepassing gemaak word nie. Die rede hiervoor is dat die konfrontasie tussen die slagoffer en die misdadiger tydens 'n roofvoorval plaasvind wanneer die misdaad gepleeg of uitgevoer word. Desnieteenstaande is dit nodig om kennis te neem van die omskrywing aangesien dit die grondslag gelê het vir latere omskrywings van slagofferaandadigheid.

In 'n boek, *The Victim and his Criminal: A Study of Functional Responsibility*, wat gedurende 1968 gepubliseer is, maak Schafer ook melding van slagofferpresipitasie en skep hy na aanleiding van Amir se omskrywing, die konsep "funksionele verantwoordelikheid". Hierdeur vestig hy die standpunt dat slagoffers dikwels vir hulle viktimisasie verantwoordelik is. In hierdie verband konstateer hy dat "it is far from true that all crimes happen to be committed: often the victim's negligence, precipitative action, or provocation contributes to the genesis or performance of a crime" (aangehaal in Fattah, 1979:209; Schneider, 1982:12).

Volgens Elias (1986:85) dui die begrip funksionele verantwoordelikheid nie noodwendig daarop dat slagoffers misdadigers direk provokeer nie. Dit impliseer slegs dat hulle optrede nodig is vir die misdaad om plaas te vind en dat hulle derhalwe ook kan meewerk om viktimisasie te voorkom. In sy tipologie gebaseer op die funksionele verantwoordelikheid van die slagoffer (vgl. afd. 2.1.4), verwys Schafer (1977:45) spesifiek na presipiterende slagoffers wat hy omskryf as "individuals who leave themselves open for victimisation by placing themselves in dangerous places or times, dressing inappropriately, acting or saying the wrong things". Ofskoon die omskrywing voorsiening maak vir die blootstelling aan verskeie misdade, insluitend roof, is Schafer se verwysing na die wyses waarop slagoffers tot viktimisasie kan bydra, beperk.

1.2.3.2.2 Slagofferpresipitasie en roof

Volgens Block (1977:78) presipiteer slagoffers van roof nie misdaad op dieselfde wyse as slagoffers van moord en/of aanranding nie. Derhalwe kan vae definisies van slagofferaandadigheid soos dié van Schafer, nie noodwendig op roof van toepassing gemaak word nie. Desnieteenstaande wys Block daarop dat "the relationship between victim and offender is not so remote as might be thought" en dat die slagoffer en misdadiger tog tydens 'n roofvoerval op verskeie wyses met mekaar in interaksie is. Lamborn (1981b:165) en Maxfield (1987:276) wat bogenoemde onderskryf, meen dat alhoewel slagofferpresipitasie nie altyd so 'n groot rol by roof soos in die geval van moord en aanranding speel nie, dit steeds 'n belangrike invloed uitoefen. In hierdie verband postuleer Curtis (1974:92) dat "the definition for robbery has more conceptual and operational ambiguities than for homicide. There is not that cutting point neatness of the subsequent victim striking the first blow". Bogenoemde in ag genome, maak Normandeau (1968:288, 291) melding van versoeking-geleenthede ("temptation-opportunities") wat tydens roof ter sprake is en ontstaan as die slagoffer byvoorbeeld nalatig was. Hy omskryf slagofferpresipitasie as 'n situasie waar die slagoffer nie met die nodige voorsorg of selfbeskermdende gedrag opgetree het in die hantering van geld, juwele en/of ander waardevolle artikels nie. Ofskoon hierdie omskrywing nuttig is vanweë die beklemtoning van elementêre voorkomingsmaatreëls wat slagoffers moet tref om geleenthede vir roof te beperk, laat Normandeau na om aan te toon dat slagoffers bewustelik (aktief) of onbewustelik (passief) 'n roofvoerval kan presipiteer.

1.2.3.2.3 Passiewe en aktiewe aard van slagofferaandadigheid

Soos in die geval van slagoffervatbaarheid, kan slagofferaandadigheid aktief of passief van aard wees. Volgens Doerner en Lab (1995:5) het Von Hentig met sy aanname, "much victim contribution results from characteristics or social positions beyond control of the victim", 'n passiewe aandadigheid gesuggereer. Hierteenoor het Mendelsohn, wat 'n tipologie ontwikkel het met betrekking tot die skuldaandeel van die slagoffer (vgl. afd. 2.1.1), daarop gewys dat slagoffers aktief tot hulle eie viktimisasie kan bydra. Deur bloot slagoffervatbaar te wees vir viktimisasie, kan slagoffers enersyds passief aandadig aan hulle eie viktimisasie wees, terwyl hulle andersyds die viktimisasie aktief kan uitlok deur nalatig of onverskillig op te tree (Pretorius, 1986:27).

1.2.3.2.4 Vorme wat slagofferaandadigheid kan aanneem

Die vorme wat aktiewe slagofferaandadigheid kan aanneem, word selde in omskrywings van die begrip vermeld. Moolman (1984:10, 87) definieer slagofferaanspreeklikheid as "'n

bepaalde bewustelike handeling of versuim van 'n potensiële slagoffer wat daartoe kan lei dat sy viktimisasierisiko verhoog word”, terwyl Galaway en Hudson (1981:4) die begrip omskryf as “actions on the part of the victim that may either invite or precipitate victimisation”. Elias (1986:72) maak op soortgelyke wyse melding van “those acts of omission or commission that increase one's risks, if not invite crime”. Ofskoon daar in laasgenoemde definisies gepoog word om te verduidelik wat met die begrip slagofferaandadigheid bedoel word, word daar nie spesifiek gestipuleer watter aksies van 'n slagoffer tot sy of haar viktimisasie kan bydra nie. Lamborn (1981b:160-164) ondervang hierdie leemte in sy verwysing na die verskillende dimensies waarin slagofferaandadigheid kan figureer, naamlik onverantwoordelike uitnodiging, agter-losigheid of vergemakliking, provokasie, presipitasie, medewerking, aanstigting en/of weerstand. Enkele van hierdie dimensies, wat vir die onderhawige studie van belang is, word vervolgens omskryf.

- **Onverantwoordelike uitnodiging**

Onverantwoordelike uitnodiging vind plaas wanneer potensiële slagoffers bewustelik en uit eie keuse 'n potensiël gevaarlike situasie betree wat tot viktimisasie aanleiding kan gee (Galaway & Hudson, 1981:160, Lamborn, 1968:761). Volgens Snyman (1986:17) kan die fisieke binnegaan van 'n geografiese gebied en/of sosiale situasie wat die potensiaal vir viktimisasie inhou, 'n individu se kans om 'n slagoffer van misdaad te word, verhoog. Individue wat 'n gebied of area met 'n hoë misdaadkoers betree, elke dag dieselfde roete werk toe en terug volg, 'n verlate pad gebruik en/of alkohol en dwelmmiddels misbruik, kan hier as voorbeelde dien. Motoriste wat rylopers oplaai, langs die pad stop om te eet, te rus of na sleutels van 'n motorvoertuig soek wanneer hulle hulle motorvoertuig in 'n parkeerarea nader, kan hulle ook aan onverantwoordelike uitnodiging skuldig maak.

- **Agterlosigheid**

Agterlosigheid of vergemakliking kom voor wanneer individue 'n geleentheid vir misdaad skep deur nie die nodige voorsorg of beskermingsmaatreëls teen hulle eie viktimisasie te tref nie (Lamborn, 1968:763). Volgens Snyman (1986:18) kan die begrip vergemakliking ook as sinoniem vir die konsep fasilitering gebruik word. Fasilitering kom daarop neer dat die slagoffer op 'n onbewustelike, nalatige en/of agterlosige wyse dit vir die misdadiger makliker maak om die misdaad te pleeg. Volgens Karmen (1990:111) kan fasilitering gelyk gestel word aan 'n katalisator wat in 'n chemiese reaksieproses gebruik word en veroorsaak dat die reaksie (of interaksie) versnel word. 'n Motorvoertuig-bestuurder wat byvoorbeeld nie die motorvoertuig se

deure sluit of die vensters toe hou nie, kan op die wyse die pleeg van 'n misdaad soos motorvoertuigkaping vergemaklik. Motoriste se kwesbaarheid kan ook verhoog as hulle sonder brandstof gaan staan, 'n motorvoertuig bestuur wat nie in 'n padwaardige toestand is nie en/of 'n vreemde roete volg sonder om vooraf seker te maak hoe om hulle bestemmings te bereik.

- **Provokasie**

Provokasie kan omskryf word as 'n situasie waar die slagoffer sekere gedragswyses openbaar wat as aanleiding vir die potensiële misdadiger dien om die misdaad te pleeg. Volgens Lamborn (1981b:162) geskied provokasie wanneer die slagoffer die misdadiger aktief uitlok. Die uitlokking kan verbaal, in die vorm van 'n belediging of dreigement, of in die vorm van 'n daad of gebaar wees. Deur byvoorbeeld roekeloos te bestuur en/of sekere lyftaal te openbaar (bv. 'n vulgêre handgebaar te maak), kan as provokasie beskou word. Lamborn (1981b:163) is verder van mening dat provokerende slagoffers meestal daarvan bewus is dat hulle gedrag 'n sekere reaksie by 'n potensiële oortreder kan uitlok. Geen willekeurige pogings word egter aangewend om dit te voorkom of reg te stel nie. Hulle moet dus die verantwoordelikheid vir die viktimisasie dra.

- **Aanstigting**

Aanstigting impliseer dat die slagoffer die oortreder op 'n aktiewe wyse aanmoedig om die misdaad te pleeg (Lamborn, 1981b:163). Volgens Louw, Van Heerden en Smith (1978:1) word 'n situasie geskep waar die pleeg van die misdaad aangevuur of deur iemand anders, gewoonlik die slagoffer, aangemoedig word. 'n Motorvoertuig-bestuurder wat iemand byvoorbeeld aanhits om sy of haar motorvoertuig te kaap met die doel om versekeringsbedrog te pleeg, is 'n voorbeeld van 'n aanstigter.

- **Samewerking**

Samewerking of medepligtigheid kom voor wanneer potensiële slagoffers ten volle bewus is van die risiko's waaraan hulle hulleself blootstel, maar nogtans toestem om aan 'n misdaad deel te hê. Wanneer 'n bepaalde misdaad tot voordeel van die misdadiger en die slagoffer strek en hulle gesamentlik deel het aan die viktimisasieproses, kan daar van samewerking of medepligtigheid gepraat word (Grobelaar, 1986:59). 'n Individu wat byvoorbeeld met 'n kaper saamspan om sy maatskappymotor te kaap ten einde 'n nuwe motorvoertuig te bekom, of 'n vragmotorbestuurder wat deel in die winste van goedere wat in transito gekaap en deur

sindikate versprei word, kan hier as voorbeelde dien. Lamborn (1981b:163) wys egter daarop dat 'n belangrike oorweging by die vasstelling van samewerking al dan nie, verband hou met die mate waarin die slagoffer deur middel van keuse saamgewerk het of gedwing is om aan die misdaad deel te hê.

- **Weerstand**

Weerstand word omskryf as die teësit teen viktimisasie wat daartoe kan lei dat 'n individu 'n slagoffer van sy of haar optrede word. In hierdie verband wys Karmen (1990:115) daarop dat weerstand gedrag behels wat daarop gerig is om die pleeg van die misdaadhandeling uit te stel en/of om die pyn en verlies wat die misdaad kan veroorsaak, te minimaliseer. Enige optrede van die potensiële misdaadslagoffer wat kan inmeng met die voltooiing van die misdaadaksie of selfs die ontsnapping van die misdadiger, kan as weerstand beskou word (Claster & David, 1981:183; Lamborn, 1981b:183).

Block en Skogan (in Lurigio, Skogan & Davis, 1990:39) onderskei tussen twee tipes weerstand, naamlik nie-gewelddadige en gewelddadige weerstand. Eersgenoemde kan verskeie vorme aanneem, soos onder andere om te weier om aan die misdadiger (kaper) se eise gehoor te gee, pogings om te ontvlug, verbale dreigemente, redenering met die misdadiger (bv. om 'n beroep op die kaper se gewete te doen of om die negatiewe gevolge van misdaadpleging soos bv. gevangesetting op te haal), argumentering met die misdadiger asook enige wyses waarop die slagoffer omstanders bewus maak van die kaping deur te skree, te lag of te huil (Block & Skogan, 1986:245; Claster & David, 1977:110, 115; Glick, 1995:224; MacDonald, 1975:225). Gewelddadige weerstand is fisiek van aard en kan die gebruik van 'n wapen en/of enige ander poging om die misdadiger op 'n fisieke wyse te verhinder om in sy doel te slaag, insluit (Block, 1989:237; Brewer, 1994:88; Gabor et al., 1987:101).

1.2.3.2.5 Probleme wat met die omskrywing van die begrip slagofferaandadigheid geassosieer word

Alvorens 'n operasionele definisie van slagofferaandadigheid geformuleer word, is dit nodig om ander aspekte wat met die konsep verband hou, onder die loep te neem.

- **Verwysingsraamwerk waarvolgens slagofferaandadigheid gedefinieer word**

'n Belangrike aspek wat by die omskrywing van die begrip slagofferaandadigheid in gedagte gehou moet word, is dat dit vanuit verskillende perspektiewe benader kan word. Volgens

Curtis (1974:96) kan slagofferpresipitasie vanuit 'n navorser se perspektief asook vanuit die misdadiger en slagoffer se perspektiewe geformuleer word.

Navorsers soos Wolfgang, Amir en Normandeau het staatgemaak op die bestudering van polisierekords en die begrip vanuit hierdie verwysingsraamwerk omskryf. Definisies met betrekking tot slagofferpresipitasie wat gebaseer is op geregsdienaars, regslui, medici en selfs navorsers se siening daarvan, bring mee dat omskrywings gegee word wat nie die slagoffer se gesindheid en gedrag asook die oortreder se persepsies en beoordeling van die situasie inkorporeer nie (Weis & Borges, 1973:78).

Die slagoffer se gedrag word byvoorbeeld in Amir se omskrywing van slagoffer-aandadigheid gebaseer op die oortreder se interpretasie van die slagoffer se gedrag. Die gevolg hiervan is dat die oortreder se foutiewe interpretasie 'n verklaring vir verkragting bied. Alhoewel Fattah (1979:202) akkoord gaan dat hierdie waninterpretasie voorkom, beklemtoon hy dat verskillende rolspelers se subjektiewe definisies van die situasie waarin hulle verkeer, van groot belang is. Ter ondersteuning hiervan wys hy daarop dat die oortreder se persepsie van die slagoffer se gedrag, belangrike leidrade verskaf aangaande die oortreder se persoonlikheid en motiewe en dat dit selfs daartoe kan bydra dat beter begrip vir die misdaad ontwikkel word. Schneider (1982:106) wat die siening onderskryf, is verder van mening dat die subjektiewe definisies van die situasie, soos aangedui deur oortreders, belangrike elemente na vore bring by die vasstelling van skuld.

Sowel Curtis (1974:96) as Lamborn (1981b:174) waarsku egter dat omskrywings vanuit die misdadiger se perspektief tot buitengewone hoë syfers van slagoffer-presipitasie kan lei. Die rede hiervoor is dat die omskrywing op die misdadiger se subjektiewe perspektief berus waar selfs die blote bestaan van 'n individu as slagoffer-presipitasie beskou kan word. In die geval van 'n kaping, is die feit dat 'n persoon 'n motorvoertuig bestuur, reeds 'n voldoende rede om hom of haar as passief aandadig te etiketteer (vgl. passiewe aandadigheid, afd. 1.2.3.2.3).

In teenstelling hiermee kan slagoffers se beskouing van hulle slagofferpresipitasie weer aansienlik laer wees as dié van misdadigers. Die vraag ontstaan dus vanuit watter perspektief slagofferaandadigheid geformuleer moet word. Hoewel Curtis (1974:96) van mening is dat daar geen "korrekte" omskrywing van slagofferpresipitasie kan wees nie, glo hy tog dat 'n konsep wat deur navorsers geformuleer is, die meeste voordele inhou ondanks persoonlike ervaring, die aard van hulle dissipline en gebeure in die sosiale omgewing wat hulle persepsie kan beïnvloed (Karmen, 1990:5). Lamborn (1981b:175) wat Curtis se siening ondersteun, wys

daarop dat situasioneel-gerigte omskrywings van die konsep "slagofferaandadigheid" sal bly voortbestaan solank die mens subjektief bly. Hy beklemtoon ten slotte dat navorsers die geskikste persone is om die begrip slagofferaandadigheid te formuleer, aangesien hulle dit doen met inagneming van die subjektiwiteit wat by al die rolspelers bestaan.

- **Misdadiger se beskouing van slagofferaandadigheid**

Sparks (1982:26-27) se definiëring van slagofferaandadigheid as "actions by the victim that encourage a behavioral response or arouse emotions in the offender that increase the chance of victimisation" beklemtoon dat aksie en reaksie van beide slagoffer en misdadiger 'n belangrike rol tydens viktimsisasie speel. Silverman (aangehaal in Curtis, 1974:96) se omskrywing van slagofferpresipitasie is egter meer omvattend as dié van Sparks, aangesien dit ook die misdadiger se persepsie van die slagoffer en sy of haar gedrag in ag neem:

Victim precipitation occurs when the offender's action in committing or beginning to commit a crime is initiated after and directly related to an action (be it physical or verbal, conscious or unconscious) on the part of the victim. The offender perceives the victim's behavior as a facilitating action (including temptation, invitation) to the commission of the crime. The action of the victim might be said to have triggered the offender's behaviour.

Volgens Lamborn (1981b:174) word die feit dat die misdadiger se normatiewe standarde sy persepsie van presipiterende gedrag vorm, in bostaande omskrywing erken, terwyl outomatiese gevolgtrekkings of aannames dat sekere situasies per se presipiterend is, vermy word. Die omskrywing benadruk verder dat die slagoffer se gedrag nie as fasiliterend beskou kan word, indien dit nie deur die misdadiger as sodanig geëvalueer word nie. Cole (1987:12) onderskryf bogenoemde deur daarop te wys dat slagofferaandadigheid gekenmerk word deur optrede van 'n persoon wat geleenthede daarstel wat deur die oortreder as 'n uitnodiging, uitlokking of toestemming om 'n misdaad te pleeg, vertolk kan word. Uit bostaande definisie word afgelei dat die misdadiger se beskouing en interpretasie van die slagoffer se gedrag van belang is wanneer slagofferaandadigheid gedefinieer word.

1.2.3.2.6 Gevaar van slagofferblamerings in omskrywings van slagofferpresipitasie

Die gevaar van slagofferblamerings, is 'n verdere aspek wat tydens die definiëring van slagofferpresipitasie in ag geneem behoort te word. Omskrywings van slagofferpresipitasie of slagofferaandadigheid as "a situation where the victim bring on his or her own demise" (Curtis,

1974:159) en verwysings na die slagoffer as "the primary source of crime" (Elias, 1986:83) asook "the generator of victimisation" (Block, 1989:233), word dikwels geïnterpreteer as 'n poging om slagoffers vir die gebeure te blameer of om hulle vir die misdaad aanspreeklik te hou. Karmen (in Elias, 1986:85) wat hiermee akkoord gaan, meen dat nadruk op die slagoffer se aandadigheid aan 'n misdaad tot slagoffer-blamering kan lei. In hierdie verband poneer hy dat "victim precipitation theories may unwittingly rationalize our blaming victims for their victimization and for shifting the burden and responsibility of crime control on to the victim and the general public".

In aansluiting hierby beskou Elias (1986:22) die gebruik van die konsep slagoffer-presipitasie as 'n oordrewe en teenstrydige begrip wat daartoe bydra dat misdadigers bevoordeel word. Hierteenoor skryf Fattah (1979:201) slagofferblamering toe aan die foutiewe gebruik van die begrippe slagofferpresipitasie en -fasilitering wanneer die veroorsaking van misdaad ter sprake is. Hy is verder van mening dat verwysings na slagofferaandadigheid meermale as 'n verskoning gebruik word om die slagoffer vir die gebeure te blameer. Die indruk word hierdeur geskep dat presipiterende faktore voldoende is vir die misdaad om plaas te vind, dat die misdadiger in 'n "passiewe staat" verkeer en dat misdaad deur die slagoffer geaktiveer word (Franklin & Franklin, 1976:177). Die misdadiger se motiewe, inisiatief en aksie word dus nie genoegsaam in ag geneem nie. Volgens Franklin en Franklin (1976:179) word aangeneem dat die slagoffer se gedrag nodig en voldoende is om viktimisasie te sneller, sonder om in ag te neem dat individuele en situasionele veranderlikes moontlik ook 'n rol kan speel.

Karmen (1990:121) is van mening dat slagofferblamering om verskeie redes plaasvind. Enersyds bied dit 'n eenvoudige verklaring waarom 'n spesifieke persoon op 'n spesifieke wyse, tyd en plek geviktimizeer is. Gebaseer op sekere teologiese en filoso-fiese opvattinge dat die wêreld betekenisvol en regverdig is ("just world hypothesis"), word geglo dat die slagoffer iets "verkeerd" gedoen het en derhalwe die viktimisasie verdien. Slagofferaandadigheid bied dus 'n verklaring vir die feit dat "goeie" individue ook "slegte" gebeurtenisse ten prooi kan val. Voortspruitend uit die benadering word slagofferblamering dikwels ook gebruik om misdadige aksies te regverdig.

Andersyds vind sommige navorsers (Karmen, 1990:122) dit gerusstellend om te glo dat die slagoffer nalatig was of sekere foute begaan het, aangesien persoonlike gevoelens van kwesbaarheid sodoende verminder word (Bard & Sangrey, 1986:84, 89). In hierdie verband konstateer Barkas (1978:19) dat "blaming the victim is the quickest and least expensive way of overcoming the threat to the just world hypothesis".

Ten spyte van die feit dat slagofferblaming algemeen voorkom, beklemtoon Karmen (1990:122) dat die mate waarin slagoffers misdaad presipiteer, oorskat word. Benewens die foutiewe aanname dat slagoffers meestal misdaad presipiteer, kan die siening dat slagoffers 'n funksionele verantwoordelikheid het om misdaad te voorkom, ook gekritiseer word (vgl. Schafer, afd. 1.2.3.2.1). In hierdie verband word geargumen-teer dat dit onredelik is om van individue te verwag om hulle lewenstyl drasties te verander bloot om misdaad te voorkom (bv. vroue mag nie saans uitgaan nie om verkragting te bekamp). Verdere kritiek wat teen slagofferblaming geopper kan word, is dat dit as verskoning aangevoer word vir die ongeërgde houding van die strafregs-plegingsstelsel teenoor die slagoffer. Sorg moet dus gedra word dat 'n beskouing van slagofferaanspreeklikheid nie oorskiet in 'n beskouing dat die verantwoordelikheid vir die misdaad by die slagoffer alleen lê nie. Brewer (1994:32) sluit hierby aan deur te benadruk dat “although ... behavior can increase the chances of becoming a crime victim, there need not be a stigma of culpability attached to people unfortunate enough to be confronted by criminals”.

Met die voorafgaande in gedagte, word die volgende operasionele definisie van slagofferaandadigheid vir die onderhawige studie geformuleer: Slagofferaandadigheid is ter sprake wanneer 'n misdaadaksie geïnisieer word na (of direk verband hou met) 'n slagofferaksie; hetsy of die slagoffer bewustelik of onbewustelik, aktief of passief 'n gevaarlike situasie geskep of betree het; op 'n spesifieke wyse opgetree of versuim het om op te tree en/of sekere gedrag geopenbaar het wat deur die oortreder as 'n uitnodiging, uitlokking of toestemming om 'n motorvoertuig te kaap, vertolk kan word; en sodoende 'n geleentheid vir dié misdaad skep wat nie voorheen bestaan het nie.

1.2.4 *Modus operandi*

Die begrip “*modus operandi*” is 'n algemeen aanvaarde Latynse woord wat “handelswyse”, “manier van optrede” of “operasionele werkwyse” beteken (Hiemstra & Gonin, 1992:231; Marais & Van Rooyen, 1990:66). The Oxford Illustrated Dictionary (1975:544) omskryf die term *modus operandi* as “a method, system of working, or plan of operations”. Odendal et al. (1994:671) sluit hierby aan deur dit te omskryf as “die manier waarop 'n mens te werk gaan”.

In die kriminologie verwys die begrip na die kenmerkende wyse waarop 'n bepaalde oortreder te werk gaan tydens die pleeg van sy of haar misdaad (Louw et al., 1978:52; Walker, 1980:850). Weston en Wells (1990:42) beskou *modus operandi* ook as “the method of

operation of the perpetrator”, terwyl Conklin (1972:ix) meer spesifiek daarna verwys as die loopbaanpatrone (“career patterns”) van oortreders.

Die rede vir die gebruik van die begrip *modus operandi* in die kriminologie is gebaseer op die feit dat misdadigers geneig is om 'n stereotipe, geroetineerde patroon van optrede te volg waarvan selde afgewyk word (MacDonald, 1975:62). Aansluitend hierby meld Leonard (1971:75) dat *modus operandi* betrekking het op die geïndividualiseerde aard van misdadige optrede. Misdadigers gebruik sekere tegnieke en metodes wat bevorderlik is vir die veiligheid en suksesvolle uitvoering van hulle daade. Indien hierdie optrede die verwagte sukses behaal, volhard hulle daarmee. Hierdie geïndividualiseerde tegnieke en metodes maak deel uit van die oortreder se handelingsprosedure of gedragpatroon wat uiteindelik mag van die gewoonte kan word en ook as kenmerkend van die persoon beskou kan word (Marais & Van Rooyen, 1990:25-26). In aansluiting hierby wys Van der Westhuizen (1996:34) daarop dat 'n oortreder sy “handelsmerk” in sowel die misdaad wat hy pleeg as die metodes wat hy aanwend, agterlaat. Juis om hierdie rede word daar dikwels na *modus operandi* verwys as die “handtekening” van die misdadiger (Weston & Wells, 1990:104).

Hoewel Maree (1995:5, 78) met bogenoemde omskrywings van die begrip saamstem, meen sy dat dit ook wyer omskryf kan word. Volgens haar behels *modus operandi* nie bloot die aksie wat met die uitvoer van 'n misdaad gepaard gaan nie, maar ook die proses van beplanning wat die misdaadaksie voorafgaan. Al die verskillende fases van 'n misdaad, naamlik die beplanning-, uitvoering- en ontvlugtingfases, weerspieël die oortreder se *modus operandi*. Die *modus operandi* is dus aanduidend van die verskillende redes vir die pleeg van die misdaad asook die maniere waarop oortreders hulle aksies tot uitvoer bring.

Hoewel daar nie altyd eenstemmigheid onder navorsers bestaan oor watter aspekte deel van die *modus operandi* van rowers uitmaak nie, meen Marais en Van Rooyen (1990:68-77) asook Van der Westhuizen (1996:37-53) dat die *modus operandi* van die oortreder die volgende aspekte kan insluit:

- Die handelingskenmerke in die beplanningfase.
- Die handelingskenmerke tydens misdaadpleging (wat die dag, datum, tyd waarop die misdaad gepleeg is, die ruimtelike verspreiding of plek, tipe perseel of gebou, slagoffervoorkeure, plegingsmetodes en/of instrumente gebruik, die motief van die misdadiger, die aard van die eiendom ter sprake, vervoermiddels wat tydens misdaadpleging gebruik is, persoonlike eienskappe en eienaardige gewoontes van die

misdadiger insluit).

- Die handelingskenmerke ná misdaadpleging.

Aangesien veranderlikes soos slagofferaandadigheid en veral slagoffervatbaarheid in die beplanningfase van 'n motorvoertuigkaping 'n belangrike rol kan speel, is dit nodig om soos bogenoemde skrywers, ook die handelingskenmerke van hierdie fase by die omskrywing van die begrip *modus operandi* in te sluit.

Met bogenoemde in gedagte, word die begrip *modus operandi* operasioneel soos volg gedefinieer: *Modus operandi* behels die geroetineerde wyse van optrede (insluitend metodes, tegnieke en/of gewoontes) wat gewoonlik deur 'n misdadiger (of groep misdadigers) tydens die beplanning-, uitvoering- en afhandelingfase van 'n motor-voertuigkaping gevolg word.

1.3 NOODSAAKLIKHEID VAN DIE ONDERSOEK

Die samelewingsrelevansie van die ondersoek geniet vervolgens aandag.

1.3.1 Aktuele aard van motorvoertuigkaping

Hoewel motorvoertuigkaping 'n wêreldwye verskynsel is, het dit in so 'n mate in Suid-Afrika toegeneem dat dié land teenswoordig as een van die lande met die hoogste kapingsyfer ter wêreld beskou word (Burke & O'Rear, 1993:24; Hijackings reach horrifying level, 1994:11; Live to drive another day, 1996:16). Mediaberigte wat oor die afgelope vyf jaar strek, bevestig bogenoemde en benadruk telkens dat motor-voertuigkapings besonder ernstige afmetings in Suid-Afrika aanneem (Bloed vloei gou in die nuwe jaar, 1998:7; BMW-kapers slaan toe in Waterkloofrif, 1999:1; Car hijackings soar in city, 1994:3; Criminals on rampage in Jo'burg, 1997:1; Eight Jo'burg hijacks, 1997:4; Ervare moordenaars jag nou motoriste, 1996:1; Gauteng hijackings increase, 1995:1; Hijackers at war with motorists, 1994:15; Hijackers hit ten motorists in two days, 1995:5; Hijackers strike five times on Rand, 1997:4; Hijacking spree, 1994:1; Kapers skiet drie in mafia-styl voor huis, 1996:1; Kapers skiet man voor sy dogter dood, 1999:2; Kaping van motors neem kwaai toe, 1998:10; Kapingslagoffer lê 6 dae vasgebind langs hoofpad, 1997:4; Kommer oor toename in kapings en huisbrake in SA, 1999:9; Nine drivers hijacked each day in KwaZulu-Natal, 1996:13; Rooftogte, kapings neem toe by wonings in Gauteng, 1996:6; Three hijack killings in 10 days, 1996:4; Twee dood in kaping, 1995:12; Two hijack suspects shot dead, 1997:4).

Hoë motorvoertuigkapingsyfers word ook in amptelike misdaadstatistiek weerspieël. Vanaf 1 Januarie 1998 tot 31 Desember 1998, is 15 111 motorvoertuie in Suid-Afrika gekaap, in vergelyking met 13 011 gedurende 1997 en 12 860 gedurende 1996 (Crime Information Management Centre, 1998:59; Dié agt soorte ernstige misdaad neem af in Suid-Afrika, 1998:5; Vier en twintig duisend agt honderd vyf en sewentig mense in 1998 vermoor, 1999:6).

Moderne veiligheid- en sekuriteitstelsels soos immobiliseerders, alarmstelsels en rathefboomslette wat in sowel luukse as nie-luukse motorvoertuie geïnstalleer word, maak dit teenswoordig moeiliker vir dieve om motorvoertuie te steel. Die gevolg is dat motorvoertuigkaping, waar die bestuurder oorval, gedood of ontvoer word om teenkapingstelsels te ontkoppel of buite werking te stel, besig is om 'n aantreklike alternatief vir motorvoertuigdieve te word. In hierdie verband konstateer Hurley (1995:9) dat motorvoertuigkaping 'n roekelose, maar effektiewe wyse is om tegnologiese struikel-blokke te oorkom. Goeie afsetgebiede, georganiseerde misdaadsindikate wat in Suid-Afrika opereer, onvoldoende beheer by Suid-Afrikaanse grensposte, ontoereikende voertuigidentifikasie, die beskikbaarheid van vuurwapens, die gemak waarmee borgtog verkry word, ligte vonnisse, beperkte samewerking tussen Suid-Afrika en sy buurlande asook korrupte staats- en provinsiale beamptes in Suid-Afrika en sy buurlande, is enkele faktore wat daartoe bydra dat motorvoertuigbestuurders al meer die teken van misdadigers word (Erasmus, 1996a:4, 5; Kgorani, n.d.:5). (Hierdie faktore word in afd. 3.1.1 volledig bespreek.)

1.3.1.1 Fisieke gevolge

Alhoewel Garbor et al. (1987:89) daarop wys dat slagoffers nie noodwendig fisieke beserings tydens rooftogte in die algemeen opdoen nie, is dit wel waar dat die roof van motorvoertuie in Suid-Afrika dikwels met ernstige fisieke beserings gepaard gaan. Volgens die Crime Information Management Centre (1998:6123) is daar gedurende 1997 in Gauteng alleen, 49 persone gedood en 99 slagoffers ernstig beseer tydens motorvoertuigkapinginsidente. Verder blyk dit dat indien slagoffers nie hulle lewens verloor nie, hulle meestal so ernstig beseer word dat langdurige mediese behandeling en selfs hospitalisasie nodig is (Asma-vrou dankbaar sy leef ná haar ure van hel in katebak, 1997:3; Bankman in koeëlreën doodgeskiet, 1999:1; Car hijackers abduct and kill mother and daughter, 1995:2; City man hijacked, shot, left for dead, 1996:1; Ervare moordenaars jag nou motoriste, 1996:1; Father shot near Vaal, 1997:4; <http://home.global.co.za/~mclaren/hijack.htm>.; Jou motor of jou lewe, 1994:82; Kapers moor sakeman sinloos na hul rooftog, 1998:4; Kapers skiet drie in mafia-styl voor huis, 1996:1;

Kapingslagoffer lê 6 dae vasgebind langs hoofpad, 1997:4; Lyk gekry in bagasiebak ná kaping, 1998:8; Man deur kapers geskiet, sterf in dogter se arms, 1997:1; Man vier keer geskiet in kaping in Pretoria, 1999:8; Man sy wysvinger kwyt na kaping, 1997:4; Motorkapers het sakeleier vermoor, 1999:2; Vermeende kaper skiet taksidermis in die maag op hoewe, 1999:7; Vrou vertel hoe sy in bors geskiet is, 1996:3; Woman shot in face by gunman, 1994:9). In die lig van bogenoemde en die feit dat Suid-Afrika soos reeds vermeld, die hoogste kapingsyfer ter wêreld het, kan afgelei word dat die bestuur van 'n motorvoertuig Suid-Afrikaanse burgers blootstel aan een van die gewelddadigste en mees onvoorspelbare misdade ter wêreld.

1.3.1.2 Emosionele gevolge

Ongeag of die kaping gewelddadig of nie-gewelddadig van aard is, blyk dit dat die meeste slagoffers dit as 'n traumatiese ervaring beleef. Selfs tydens insidente waar slagoffers nie fisiek beseer word nie, is die psigososiale skade wat veroorsaak word, groot (Morrison & O'Donnell, 1994:28; Nevin, 1995:48). Ter ondersteuning hiervan wys Barkas (1978:149) daarop dat die emosionele trauma en skok wat met 'n motorvoertuigkaping gepaard gaan, dikwels erger is en langer neem om te verwerk as wat algemeen geglo word. Dit kan toegeskryf word aan die feit dat slagoffers tydens 'n motorvoertuigkaping gekonfronteer word met oorweldigende gevoelens van hulpeloosheid, skuld, verlies van beheer en woede. Tesame hiermee word sommige of al die volgende reaksies algemeen ervaar:

- Emosionele reaksies soos vrees, ongeloof, 'n verhoogde skrikrespons, depressie en irritasie.
- Kognitiewe reaksies soos selfblaming, terugflitse en herbelewing van die trauma.
- Biologiese reaksies soos slaaploosheid, nagmerries en 'n verlies aan eetlus.
- Gedragsreaksies soos sosiale onttrekking en die vermyding van plekke en situasies wat met die misdaad geassosieer word (Cowley, 1997:6; Marais, 1997:vt13; Reid, 1997:9-12).

Volgens Morrison en O'Donnell (1994:28) is hierdie simptome kenmerkend van 'n posttraumatische stresversteuring. Hierdie sindroom word gekenmerk deur simptome wat ontwikkel nadat 'n slagoffer aan 'n traumatiese gebeurtenis blootgestel was wat buite die gewone menslike ervaring val. Hierdie slagoffers beleef dikwels hulle wêreld "asof in 'n droom", is emosioneel afgestomp en benodig soms ook krisisberaad en psigoterapie (Counselling an invaluable aid for hijack victims, 1996:16; Louw 1989: 144; MacDonald, 1975:249; So help RAU slagoffers van kapings, 1996:11).

Die aantal traumasentrums wat in Suid-Afrika op die been gebring is om krisisintervensie aan slagoffers van motorvoertuigkaping te verskaf (bv. die Cher Psychotherapy Centre in Orange Grove en die beradingsentrums van Matrix, 'n motorvoertuigopsoring en herwinningsmaatskappy), bevestig dat die misdaad ernstige psigologiese nagevolge vir slagoffers inhou (Cowley, 1997:1; Counselling an invaluable aid for hijack victims, 1996:16; Simon, 1996:38; Nevin, 1995:52).

1.3.1.3 Finansiële gevolge

Vanuit 'n finansiële oogpunt is die direkte koste verbonde aan motorvoertuigkaping ook hoog. Die grootste verlies is gewoonlik die motorvoertuig wat gekaap word. Hierbenewens gaan motorvoertuigkaping dikwels ook gepaard met mediese onkoste, verhoogde versekeringspremies, vermindering of verlies van geen-eis bonusse en versekeringuitbetalings wat gebaseer is op die markwaarde, in plaas van die vervangingswaarde van voertuie (Menhennet, 1992:24; Elias, 1986:111; Lee & Rikoski, 1984:3; MacDonald, 1975:50; Nevin, 1995:48; Shurlok - The company profile, 1997: 35; Vehicle recovery system, n.d.:1; Voertuigopsoring - 'n Suksesverhaal, 1998:43). Indien in ag geneem word dat 'n private motorvoertuig, naas vaste eiendom, die grootste enkele finansiële belegging is wat die gemiddelde persoon gedurende sy leeftyd maak, is die finansiële impak van kapings dikwels een van die grootste finansiële terugslae wat 'n persoon kan ervaar (Brickell & Cole, 1975:1; McCaghy, Giordano & Henson, 1977:368; The AA Road Traffic Safety Foundation, 1995:3).

Slagoffers lei ook finansiële skade in terme van persoonlike items soos laserskywe, selfone, sporttoerusting en werksdokumente wat ten tye van die kaping in die motor-voertuig was (Steenkamp, 1997:70). Die koste om alternatiewe vervoer te bekom, die ongerief wat gepaard gaan met die terugvind van die eiendom (bv. waar 'n motor-voertuig in 'n ander dorp gevind is en daar deur die eienaar uitgeken moet word), ophoud by versekeringsmaatskappye en die vervanging van 'n motorvoertuig indien dit nie gevind word nie, dra daartoe by dat motorvoertuigkaping 'n uitermatige finansiële las op slagoffers en hulle gesinne plaas (Du Plessis, 1992:104; Harris & Clarke, 1991: 228; Walker, 1989:266).

1.3.1.4 Sosiale gevolge

Die gevolge wat motorvoertuigkaping inhou, die onvoorspelbaarheid waarmee dit gepaardgaan, die geweld waarmee dit geassosieer word asook die feit dat dit meestal deur vreemdelinge gepleeg word, lei daartoe dat die kaping van 'n motorvoertuig een van dié

misdade is wat die meeste deur die publiek gevrees word (Conklin, 1972:2, 4; Fattah, 1992:108; Inter-departmental strategy team, 1996:41, 52; Kraus, 1979:200; Pettitway, 1979:1; Pratt, 1980:4, 5; Sykes & Cullen, 1992:156). Vanweë die nood-saaklikheid en nuttigheidswaarde van 'n motorvoertuig in die moderne samelewing, is individue grootliks op motorvoertuie vir vervoer aangewese. Dit dra weer daartoe by dat alle padgebruikers in 'n mate kwesbaar is vir hierdie misdaad. Anders as die meeste persoonlike eiendom wat staties is en derhalwe effektief met behulp van sekuriteits-maatreëls beskerm kan word, beweeg motorvoertuie voortdurend van een plek na die volgende. Dit lei daartoe dat beskerming nie altyd moontlik is nie en dat die potensiaal vir roof groot is (Karmen, 1990:109).

Aansluitend hierby benadruk Hulme (1995:2) dat die binnekant van 'n motor een van die gevaarlikste plekke is waar 'n individu hom of haar in Suid-Afrika kan bevind. Myerson (1995:24, 96) wat 'n soortgelyke siening huldig, beklemtoon dat geen area veilig, geen motorvoertuig onaantasbaar en geen elektroniese sisteem onfeilbaar of bestand teen motorvoertuigkaping is nie. In hierdie verband meld Mkhondo (1994:10) dat "many people now believe that driving a car is almost akin to signing a death warrant. If negligent drivers on the road miss you, car-jackers will get you". Aanhalings van die aard in dagblaaië, oor die radio en op televisie bevestig enersyds die angs wat motorvoertuigkaping in Suid-Afrika ontlok en andersyds die klimaat van geweld wat tans in Suid-Afrika heers. Myerson (1995:97) wys ter ondersteuning hiervan daarop dat Suid-Afrikaanse burgers se vrees vir motorvoertuigkaping, hulle vrees vir motorvoertuig-ongelukke en roof in die algemeen oorskadu.

Vrees is egter nie die enigste sosiale gevolg wat motorvoertuigkaping inhou nie. Die gevoel van sekuriteit en veiligheid wat slagoffers moet inboet, is 'n verdere aspek wat dikwels met 'n motorvoertuigkaping geassosieer word (Barkas, 1978:149). 'n Styging in die uitgawes wat aangegaan word om sekuriteitsmeganismes in motorvoertuie te installeer (bv. die Tracker-sisteem), daadwerklike veranderings in lewenstyl (soos bv. om nie meer in die aand alleen te bestuur nie), die dra van vuurwapens en die stig van vigilante groepe deur landsburgers, bied verdere bevestiging van die sosiale gevolge wat motorvoertuigkaping kan inhou (Crime Information Management Centre, 1998:65; Nevin, 1995:53; Nou's dit oorlog, sê direkteur ná kaping, 1996:1).

Die feit dat belastingbetalers moet bydra tot die wetstoepassingskoste verbonde aan misdade van die aard en dat daar oënskynlik geen afname in motorvoertuigkaping is nie, dra daartoe by dat individue vertroue in die strafregspiegingsstelsel verloor. Dit bring weer mee dat hulle begin glo dat misdaad buite beheer is (Barkas, 1978:165; Nevin, 1995:48).

1.3.1.5 Internasionale reaksie

Media rapportering van motorvoertuigkaping en die geweld wat daarmee geassosieer word, het 'n negatiewe invloed op Suid-Afrika se internasionale betrekkinge. Uit 'n ekonomiese oogpunt het die toename in geweldsmisdade 'n inhiberende effek op potensiële buitelandse beleggers. 'n Afname in buitelandse beleggingsvertroue asook die onttrekking van bestaande beleggings, het 'n nadelige uitwerking op die Suid-Afrikaanse ekonomie wat reeds swaar getref is deur 'n swak wisselkoers en goudprys (Business ready to fight back, 1996:7; Crime Information Management Centre, 1997b:25; Hijackers holding investment in SA to ransom, 1996:1; Misdaad: SA in staat van beleg, 1998:13; The Nedcor Project on Crime, Violence and Investment, 1996:52). Nevin (1995:53) wat bogenoemde onderskryf, waarsku dat "potential foreign investors who may be aware of hijacking violence think twice about sending their executives to South Africa because of the risk of having to repatriate them in bodybags".

Alhoewel motorvoertuigmisdaad soos kapinge sosiale stabiliteit en ekonomiese groei bedreig en na bewering die ekonomie ongeveer R7,4 biljoen per jaar kos, raak dit ook die toerismebedryf nadelig. Hierdie bedryf word veral geknou deur negatiewe publisiteit wat Suid-Afrika bestempel as 'n "violent country and no-go zone" en "the most violent country not in a state of war" (Department of Safety and Security, 1996:11; Erasmus, 1996a:5; Motormisdaad, 1999:20; Nel, 1996:10). 'n Opname wat by die Epcot Centre in Disneyworld, VSA gedoen is, het dan ook getoon dat besoekers Suid-Afrika beskou as "their least likely tourist destination, because it was the most unsafe" (Why all this fuss about hijacking?, 1995:10).

1.3.1.6 Plaaslike reaksie

Vanweë die feit dat die misdaadsyfer en veral die voorkoms van motorvoertuigkapinge in Suid-Afrika abnormaal hoog is in vergelyking met internasionale standaarde, gebeur dit ook al meer dat Suid-Afrikaanse burgers emigreer (Gauteng is hijack centre, 1995:1; Ma laat vaar hoop vir Suid-Afrika, emigreer ná moord op pa, 1996:4; Misdaad: SA in staat van beleg, 1998:13; Motormisdaad, 1999:20; Na elke kaping emigreer tien, 1997:6; Steenkamp, 1997:3). Emigrasie het veral 'n negatiewe uitwerking op die plaaslike arbeidsmark, aangesien dit meestal hoogs geskoolde individue is wat verkies om die land weens die misdaadgevaar te verlaat.

Sosiale stabiliteit, demokrasie asook die regte van landsburgers kom ook in gedrang weens die

hoë misdadaasyfer. Die volgende opmerking van die Nasionale Kommissaris van Polisie, G. Fivaz (aangehaal in Polisie se blitsvuis wen die stryd, 1997:54) beklemtoon die dilemma waarin misdade soos kapings die land plaas: "The country is in danger of becoming a gangster state where (car) hijackers, druglords, muggers and other criminals will trample hard-won democratic rights into the dust".

1.3.1.6.1 Effek op die versekeringswese

Die jaarlikse toename in motorvoertuigkapings beïnvloed versekeringsmaatskappye direk en dus ook die individu wat sy of haar motorvoertuig verseker op 'n indirekte wyse. Volgens die South Africa Insurance Association (SAIA) kos misdaad die versekerings-industrie ongeveer R4,4 biljoen per jaar (Crime Information Management Centre, 1998:65). Die las wat versekeringsmaatskappye as gevolg van motorvoertuigverwante misdade soos kapings moet dra, het in so 'n mate toegeneem dat hierdie maatskappye moontlik nie meer in die toekoms in staat sal wees om voorsiening te maak vir motorvoertuigkapingdekking nie (Erasmus, 1996a:6). Kapingslagoffers sal gevolglik nie vir die verlies van 'n motorvoertuig kan eis nie of premies vir die dekking sal in so 'n mate verhoog dat persone met 'n lae of gemiddelde inkomste, nie versekering teen sodanige risiko sal kan bekostig nie. Diegene wat alreeds ekonomies die swaarste getref word, sal as gevolg hiervan nog verder verarm en uitgelewer wees aan diegene wat hulle deur kapings viktimizeer. Ten spyte van die feit dat versekeringspremies in Suid-Afrika reeds hoog is in vergelyking met dié van ander lande, kan klousules ook in versekeringskontrakte gevoeg word wat stipuleer dat 'n motorvoertuig in geval van 'n kaping, self vervang moet word (Cheary, 1996:3; Elias, 1986:112; Roodbol, 1995:10; Santam se eise vir kapings en motordiefstal neem toe, 1998:2).

Hoewel motorvoertuigkapings versekeringsmaatskappye nadelig raak, is daar wel verskeie van hierdie maatskappye soos Traveline International wat probeer om die probleem aan te spreek deur traumadekking aan slagoffers te bied. Hierdeur word slagoffers finansiëel in staat gestel om die fisieke en psigiese trauma van motorvoertuig-kapings te hanteer. Na 'n kaping word R10 000 onmiddellik in kontant aan die slagoffer uitbetaal om mediese onkoste asook sielkundige dienste te dek. In die geval van 'n kaping kan Traveline's Hijack Trauma Assistance Line vir hulp geskakel word, terwyl nood mediese vervoer, wat as deel van die versekeringspakket beskikbaar is, voorsien word (Nevin, 1995:48). Die Global Versekeringsmaatskappy het 'n soortgelyke versekeringspakket, naamlik Trauma Assist, bekendgestel. In hierdie geval word finansiële bystand aan slagoffers van kapings, aanranding, kindermishandeling, verkragting, gyselaarneming, moord, roof en dood as gevolg

van enige ander gewelddadige gebied (Global Insurance Company, n.d.:1; Unieke polis dek slagoffers van roof, kapings en moord, 1996:11).

1.3.1.6.2 Reaksie van die Suid-Afrikaanse Polisie

Indien sowel die omvang as gevolge van motorvoertuigkapings in ag geneem word, kan afgelei word dat hierdie misdaad een van die ernstigste probleme is waarmee die SAPD te kampe het. Hierdie afleiding word gesteun deur die feit dat die Nasionale Kommissaris motorvoertuigkaping reeds gedurende 1996/1997 as 'n prioriteitsmisdaad geïdentifiseer het en dat dit as sodanig in die Nasionale Misdaadvoorkomingstrategie aangedui word (Crackdown on hijacking now a national priority, 1995:1; Crime Information Management Centre, 1998:58; Department of Safety and Security, 1996: 10; <http://www.southafrica.net/government/safety/saps02.html>.; Inter-departmental strategy team, 1996:41; Nevin, 1995:48).

In elke provinsie is daar ook teenkapingsseenhede gestig wat onder die Ernstige Gewelddadige hoof resorteer. Volgens Direkteur Reg Crewe van die Nasionale Speurdiens (SAPD) (kyk faksimile van 23 Junie 1997, Bylae I) is lede wat met die ondersoek van motorvoertuigkapings belas is, by die Moord-en-Roofeenhede in die onderskeie provinsies gesetel. In Gauteng en KwaZulu-Natal (Durban) is twee hoofweg-patrollie-eenhede op die been gebring om onder andere motorvoertuigkaping te ondersoek en te bekamp (Huisamen, 1996b:16; Nine drivers hijacked each day in KwaZulu-Natal, 1996:13).

Volgens Hulme (1995:7) bestaan die hoofwegpatrollie-eenhede meestal uit ervare lede van die voertuigdiefstal eenheid wat genomineer en gekeur is om die eenhede te bedryf. Opleiding word egter ook verskaf met betrekking tot wapenhantering, die gebruik van tegnieke om motorvoertuie van die pad af te trek en hoe om 'n kapingsituasie te hanteer (Polisie se blitsvuis wen die stryd, 1997:55).

1.3.1.6.3 Inisiatiewe vanuit die besigheidsgemeenskap

'n Aantal BMW's, met 'n beraamde koste van R33 miljoen, is gedurende 1995 aan die SAPD geskenk. Die skenking vorm deel van 'n inisiatief wat deur Business Against Crime geloods is om die hoofwegpatrollie in Gauteng se effektiwiteit te verhoog (BMW shows, its bite at least matches its bark, 1996:13; How to deal with car hijacking, 1996:28; Live to drive another day, 1996:16; Tough reaction force, 1996:13).

Die sellulêre kommunikasienetwerk, Mobile Telephone Network (MTN), het die bestuurders van die Gauteng se hoofwegpatrolie ook van mobiele telefone voorsien, terwyl Continental-bande onderneem het om die motorvoertuie gratis van bande te voorsien (Die selfoon help misdaad hokslaan, 1997:58; Polisie se blitsvuis wen die stryd, 1997:54, 55). Toyota het ook twee motorvoertuie aan die grenspolisie-eenheid in KwaZulu-Natal geskenk. Die doel hiervan is om die grenspos beter toe te rus met die oogmerk om te voorkom dat gekaapte motorvoertuie oor die grens geneem word (Vervoer bly probleem vir SAPD, 1997:52).

Die vennootskappe wat tussen die SAPD en die besigheidsgemeenskap gesluit is ten einde motorvoertuigkaping te voorkom, dui eensyds op die erns waarmee die probleem bejeën word en andersyds op die feit dat die misdaad sodanige afmetings aanneem dat dit op 'n multidissiplinêre vlak aangespreek moet word. Die implementering van die Tracker-sisteem, 'n gesteelde voertuigherwinning- en -opsporingstelsel wat landswye dekking bied en deur die SAPD gerugsteun word, kan ook hier as voorbeeld dien. Die 10 jaar samewerkingsooreenkoms tussen die SAPD en Unicode ('n unieke voertuigidentifikasiesisteem wat die voertuigdiefstaleenheid van hardeware, sagteware en dekodeerseenhede voorsien wat effektief by padblokkades en grensposte gebruik kan word), is 'n verdere voorbeeld van vennootskappe wat in die Nasionale Misdaadvoorkomingsplan gestipuleer is as pogings om motorvoertuigkaping te bekamp (A warning to car thieves, 1995:27; Inter-departmental strategy team, 1996:41; 'n Satelliet wat motordiewe vang, 1997:121; New initiative to stem vehicle theft, 1996:62; Vehicle recovery system, n.d.:1).

Die sellulêre kommunikasienetwerk Vodacom, het ook in samewerking met die SAPD en Radio 702, die Cellwatch-program in Gauteng tot stand gebring. Deur middel van die program word die registrasienommers van gesteelde of gekaapte motorvoertuie deur die radiostasie uitgesaai. 'n Beroep word op luisteraars gedoen om die nommer 082-2777 te skakel indien hulle 'n gekaapte motorvoertuig sien of self by 'n kaping betrokke is. Hierdie besigheidsinisiatief lei daartoe dat die gemeenskap ook by die voorkoming van hierdie misdaad betrek word (Inter-departmental strategy team, 1996:42; The Nedcor Project on Crime, Violence and Investment, 1995:11). 'n Derde van die gesteelde of gekaapte motorvoertuie wat hier aangemeld word, word met die publiek se hulp teruggevind (Die selfoon help misdaad hokslaan, 1997:58).

Teenkapingsseminare en kapingoorlewingskursusse wat by BMW se Gevorderde Bestuursentrum in Johannesburg en deur organisasies soos Pro Driving Tactics aangebied word, dui verder op die ernstigheid waarmee motorvoertuigkaping deur die

besigheidsgemeenskap bejeën word. Seminare met betrekking tot die aard en moontlike voorkoming van motorvoertuigkaping, wat gereeld deur maatskappye wat spesialiseer in gevorderde en leerlingbestuur (bv. Masterdrive en Spectra Consultants) aangebied word, benadruk verder die aktuele aard van die probleem (Family safety, 1999:10; John Myring, persoonlike mededeling, 14 Mei 1997; Johnston, 1997:1; Master Drive, 1996:1).

Ondanks die samewerkingsooreenkomste en inisiatiewe vanuit die besigheidsgemeenskap, bly motorvoertuigkaping 'n probleem wat jaarliks toeneem. Hierdie toename dui daarop dat meer kennis aangaande die misdaad nodig is en dat daar 'n behoefte bestaan aan wetenskaplike navorsing wat kan bydra tot 'n beter begrip van en die voorkoming van die verskynsel.

1.3.2 Probleme rakende bestaande navorsing

Ondanks die erns van die motorvoertuigkapingverskynsel, bestaan daar min wetenskaplik gefundeerde navorsing oor hierdie fenomeen. Navorsing (Conradie, 1994; Crime Information Management Centre, 1998; Reid, 1997) wat tot dusver in Suid-Afrika onderneem is, fokus op die aard en omvang van motorvoertuigkapings asook die slagoffers se belewing van die gebeurtenis en die wyse waarop hulle terapeuties hanteer kan word. 'n Internasionale rekenaaromatige databasissoektog wat deur inligtingkundiges van die Merensky Biblioteek, Universiteit van Pretoria onderneem is, het aan die lig gebring dat daar tot en met 1999 geen metodologiesverantwoordbare kriminologiestudie onderneem is om die rol van slagoffervatbaarheid en -aandadigheid in motorvoertuigkapings te ondersoek nie.

Studies wat wel onderneem is om aan te toon in watter mate slagoffers vatbaar is vir viktimisasie en in welke mate hulle tot die pleeg van 'n misdaad bydra, sentreer rondom misdade soos moord, verkragting en aanranding. Biles (1974:99; 1987:71), Cohen, Cantor en Kleugel (1981a:645) asook Thio (1988:180) meld in hierdie verband dat navorsing oor die rol van slagoffers in 'n misdaad soos roof dikwels verwaarloos word, ten spyte van die feit dat dié misdaad ook die resultaat van interaksie tussen die oortreder, die slagoffer en die omgewing is. McCaghy (1980:54) benadruk ook hierdie leemte in wetenskaplike literatuur deur daarop te wys dat "becoming a victim is a process, just as there is a process of becoming a criminal".

Alhoewel ondersoeke deur McClintock en Gibson (1961) asook Normandeau (1968) melding maak van die feit dat slagoffers 'n roofvoorval kan presipiteer deur byvoorbeeld nie die nodige voorkomingsmaatreëls te tref nie, is die rol van slagofferaandadigheid tydens 'n roofvoorval nog

nie wetenskaplik nagevors en op motorvoertuigkaping van toepassing gemaak nie (Galaway & Hudson, 1981:172; Karmen, 1990:115; Thio, 1988:180). Wetenskaplike navorsing met betrekking tot die wyse waarop slagoffers tydens 'n kaping optree, die *modus operandi* van die kaper, die misdadiger se persepsie van die slagoffer en sy of haar gedrag, ontbreek ook.

Studies wat wel oor slagoffervatbaarheid en -aandadigheid onderneem is, is hoofsaaklik gebaseer op inligting wat uit amptelike databronne soos polisierekords bekom is (Pratt, 1980:12). Die rede hiervoor is dat navorsers binne die kriminologie weens etiese redes nie die beplanning en uitvoering van 'n misdaad kan meemaak en direk kan waarneem nie. Navorsers is dus genoodsaak om retrospektief te werk en te volstaan met die data wat uit polisieverslae verkry word. Hoewel dit 'n aanvaarbare navorsingsmetode is, bevat die dokumente selde al die inligting wat 'n navorser vir 'n in-diepte ondersoek benodig.

Curtis (1974:97) wys in aansluiting hierby daarop dat die verslae gebaseer is op die kennis en ingesteldheid van misdaadondersoekers wat die inligting in polisieverslae en -dossiere deur hulle eie siening kan kontamineer. Ten einde die probleem te oorkom, beveel hy aan dat navorsers wat veral op slagofferaandadigheid fokus, die gebruik van polisieverslae en ander institusionele filters moet probeer vermy (Lamborn, 1981b:175).

Navorsing oor die *modus operandi* van die oortreder word ook meestal gebaseer op sekondêre inligting wat van die slagoffer verkry is (Barker, Geraghty, Webb & Key, 1993:2). Volgens Kube (1988:80) moet hierdie werkwyse waar moontlik vermy word en moet rowers self by die navorsing betrek word. Die rede hiervoor is dat hulle die "kundiges" is en dat hulle met gesag oor die onderwerp kan praat. Walsh (1986:49) meld in die verband dat "because offenders are the source of the crime it would seem absurd not to avail oneself of their versions of what they were doing and why". Feeney (1986:68) poneer in aansluiting hierby dat "if headway is ever to be made in dealing with crime, we must access the information that offenders have and use this for purposes of prevention and control". Marais en Van Rooyen (1990:80) steun Feeney se standpunt en beklemtoon dat meer empiriese ondersoeke waar 'n misdadiger se planmatige optrede vanuit sy of haar perspektief bestudeer word, noodsaaklik is.

Volgens Galaway en Hudson (1981:174-175) kan die slagoffer, misdadiger en navorser se persepsies van slagoffervatbaarheid en -aandadigheid verskil. Dit is gevolglik belangrik dat die slagoffer se gedrag in samehang met die misdadiger se persepsie en definisie van die situasie, bestudeer word (Fattah, 1979:199). Snyman (1986:1) wat hierdie standpunt onderskryf, wys daarop dat dit bykans onmoontlik is om die dinamiek van misdaad te verstaan

indien daar nie aan sowel die dader as die slagoffer aandag geskenk word nie. Indien kapingslagoffers se kenmerke, houding en gedrag asook hul verhouding en interaksie met kapers empiries ondersoek word, kan daar 'n wesentlike bydrae tot die kennis van hierdie besondere misdaad gelewer word.

1.3.3 Probleme rakende tipologieë en teorieë

Ten einde slagoffervatbaarheid, -aandadigheid en die *modus operandi* van motorvoertuigkapers te ondersoek, is dit nodig om dit aan die hand van toepaslike teorieë te verklaar. Vanweë die feit dat bestaande teorieë in hierdie verband beperk is, is navorsing noodsaak om ook van tipologieë gebruik te maak. Alhoewel tipologieë nie verskynsels verklaar nie, wys Galaway en Hudson (1981:21) daarop dat hierdie klassifikasiesistels dikwels 'n goeie raamwerk vir die analisering van verskynsels bied. Verskeie slagoffer-tipologieë asook relevante viktimologie- en kriminologieteorieë is gevolglik geïdentifiseer om as riglyn vir navorsing met betrekking tot slagoffervatbaarheid en die *modus operandi* van die kaper te dien.

Alhoewel enkele tipologieë (bv. dié van Mendelsohn, Fattah, Schafer en Karmen) slagofferaandadigheid as kriterium het, kan die tipologieë egter nie direk op aanspreeklikheid tydens 'n motorvoertuigkaping van toepassing gemaak word nie. Aangesien geen tipologie gevind kon word wat geskik sou wees vir die plasing van die motorvoertuigkapingvoorvalle in die onderhawige studie nie en geen viktimologie- en/of kriminologieteorie verder geïdentifiseer kon word om as riglyn vir die formulering van hipoteses met betrekking tot slagofferaandadigheid te dien nie, is dit nodig dat 'n tipologie aan die hand van bestaande tipologieë gekonstrueer moet word. Hierdie tipologie wat in Hoofstuk 2 volledig bespreek word, sal gebruik word om die navorsing te rig.

1.3.4 Waarde van die ondersoek

Die bestudering van die eienskappe en gedragpatrone van misdaadslagoffers per se, kan tot beter insigte met betrekking tot misdaadvoorkoming lei. 'n Moontlikheid wat bestaan, is dat bepaal kan word waarom 'n spesifieke slagoffer in 'n spesifieke situasie geviktimizeer word. Volgens Elias (1986:85) kan sodanige bevinding bydra tot die ontwikkeling van strategieë om risiko's te verminder. Deur op die kaper se planmatige optrede vanuit 'n binnestaander (sy of haar) perspektief te fokus, kan die oorsake en spesifieke konteks waarbinne motorvoertuigkaping plaasvind, ook beter begryp word. Kennis oor die deelnemers se

subjektiewe definisies van die kapingsituasie asook hulle aksies en reaksies kan ook meehelp om aanvaarde mites en stereotipes met betrekking tot verhoogde risiko in terme van slagoffervatbaarheid en -aandadigheid uit die weg te ruim. Inligting wat van die kaper self bekom is, veral in terme van die *modus operandi* en seleksie van teikens, kan ook 'n rasionaal vir die ontwikkeling van misdaadvoor-komingsinisiatiewe bied.

Bevindinge wat uit hierdie studie voortspruit, sal enersyds vir die SAPD van waarde wees en andersyds ook tot voordeel van die breër gemeenskap kan strek. Indien landsburgers bewus gemaak word van hulle eie kwesbaarheid, hoe om die risiko wat dit meebring te verminder en op welke wyse hulle gedrag en optredes die pleeg van 'n motorvoertuigkaping kan presipiteer, kan die studie ook bydra tot die skep van 'n veiliger samelewing. Kennis aangaande hierdie prioriteitsmisdaad kan ook 'n betekenis-volle bydrae lewer tot 'n afname in die vrees vir motorvoertuigkappings. In hierdie verband konstateer hulle dat "the extension of scientific inquiry may favour more rational understanding in this field and consequently a more dispassionate and less panicky appraisal of hijack situations".

1.3.5 Doelwitte van die studie

In die lig van die voorafgaande probleemstelling word die volgende doelwitte vir die onderhawige studie gestel:

- (i) Formulering van 'n tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens 'n motorvoertuigkaping.
- (ii) Bepaling van die mate waarin motorvoertuigkapers 'n motorvoertuigkaping beplan.
- (iii) Bepaling van die mate waarin die voor- en nadele van misdaadpleging deur motorvoertuigkapers oorweeg word.
- (iv) Identifisering van die faktore wat teikenseleksie beïnvloed.
- (v) Vasstelling van die situasionele faktore wat die seleksie van spesifieke persone as slagoffers vir motorvoertuigkaping kan beïnvloed.
- (vi) Bepaling van die *modus operandi* wat motorvoertuigkapers volg om van geselekteerde persone slagoffers te maak.

- (vii) Bepaling van die mate waarin slagoffers kwesbaar is vir motorvoertuigkaping.
- (viii) Identifisering van slagofferoptrades wat tot 'n motorvoertuigkapinginsident kan bydra.

1.4 SLOTBESKOUIING

Ten einde bogenoemde doelstellings te verwesenlik, sal die volgende indeling vir die res van die studie gebruik word. In Hoofstuk 2 word tipologieë en teorieë wat die empiriese navorsing sal rig, uiteengesit. Vanweë die feit dat motorvoertuigkaping die fokuspunt van die ondersoek is, word navorsingsbevindings rakende afgehandelde studies oor roof en motorvoertuigkaping in Hoofstuk 3 van nader toegelig. Ten einde struktuur aan die ondersoek te gee, sal navorsingsverwagtinge en hipoteses na aanleiding van die tipologiese en teoretiese onderbou asook die bestaande navorsingsbevindings, in Hoofstuk 4 geformuleer word. In Hoofstuk 5 word die metodologie asook die prosedures en tegnieke (navorsingsontwerp) wat gebruik word om die navorsingsverwagtinge en hipoteses te toets, uiteengesit. Die resultate van die navorsing en die interpretasie van die gegewens word in Hoofstuk 6 en 7 aangebied. In Hoofstuk 8 word gevolgtrekkings gemaak, terwyl aanbevelings en praktiese voorstelle na aanleiding van die ondersoek ook aan die hand gedoen word. Prioriteite vir verdere navorsing word ook in hierdie hoofstuk geïdentifiseer.

