

3. OMVANG, AARD EN VOORKOMING VAN MOTORVOERTUIGKAPING

Vanweë die feit dat motorvoertuigkaping die fokus van die onderhawige studie is, gaan bestaande navorsing asook sienings wat in die algemeen met betrekking tot die omvang, aard en voorkoming daarvan gehuldig word, in hierdie hoofstuk van nader toegelig word.

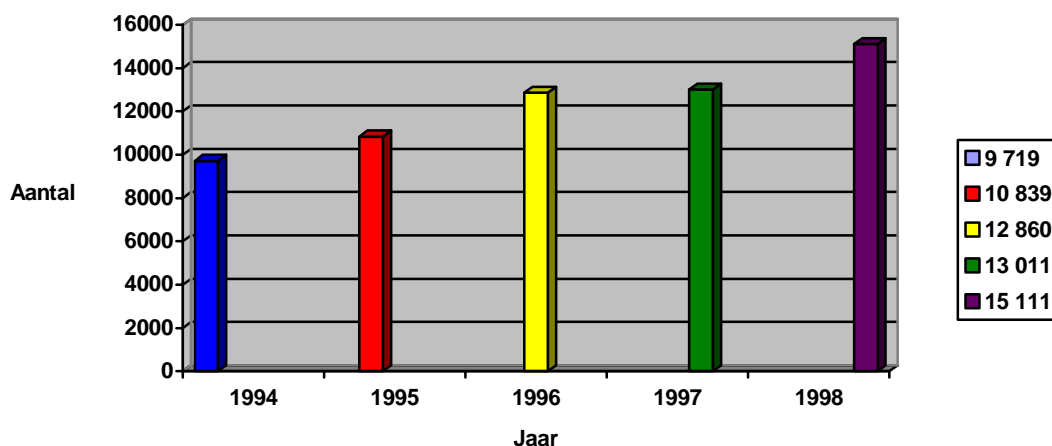
3.1 OMVANG VAN MOTORVOERTUIGKAPING

Die geweld wat met 'n motorvoertuigkaping geassosieer word en die feit dat versekeringsmaatskappye aanmelding as voorvereiste vir uitbetalings stel, lei daartoe dat motorvoertuigkaping naas motorvoertuigdiefstal, die misdaad is wat die meeste deur slagoffers aangemeld word (Louw, 1998:24). Soos met enige misdaad, bestaan die moontlikheid egter dat daar 'n donkersyfer met betrekking tot die werklike omvang van motorvoertuigkaping in Suid-Afrika bestaan. Block (1989:233) en Ruback (1994:424) wys daarop dat slagoffers dikwels geneig is om slegs misdade aan te meld wat suksesvol uitgevoer is. Dit kan dus gebeur dat pogings om 'n motorvoertuig te roof, nie by die SAPD aangemeld word nie en dat statistiek in die verband nie volledig is nie.

Burke en O'Rear (1993:18), Cook (1987:367) asook Zimring en Zuehl (1986:3, 4) beklemtoon verder dat misdade nie altyd op 'n korrekte wyse in polisiestatistiek geklassifiseer word nie. Motorvoertuigkaping word wêreldwyd op grond van die eind-resultaat van die aksie, op verskillende wyses geklassifiseer. In sommige gevalle word dit as gewapende roof, motorvoertuigdiefstal en selfs as moord geklassifiseer indien die slagoffer sterf. Tot en met 1996 het hierdie wyses waarop motorvoertuigkaping geklassifiseer is, 'n ernstige invloed op Suid-Afrikaanse misdaadstatistiek gehad. Die rede hiervoor is dat kapings in Suid-Afrika hoofsaaklik as roof met verswarende omstandighede beskou word en in die daaglikse misdaadopgawe as sodanig geklassifiseer is. Ten spyte van die feit dat kapers steeds in die hof aangekla word vir roof met verswarende omstandighede, het die Misdaadinligtinganalisesentrum die probleem van klassifikasie in 'n groot mate gedurende 1996 ondervang. Volgens Senior Superintendent Jannie Buys van die Misdaadinligting-analisesentrum (SAPD) (persoonlike mededeling, 19 Januarie 1999), het die ingebruikneming van 'n meer doeltreffende rekenaardatabasis die SAPD in staat gestel om 'n afsonderlike kode in die polisiestatistiek aan motorvoertuigkaping toe te ken. Hiervolgens word motorvoertuigkaping as 'n afsonderlike misdaadkategorie gebruik wat tot gevolg het dat meer akkurate inligting rakende insidensie en die voorkomssyfer van hierdie

misdad tans bestaan.

Ofskoon die inligting wat beskikbaar is vir die tydperk voor die implementering van die nuwe rekenaardatabasis nie dieselfde mate van akkuraatheid weerspieël nie, gee dit nogtans 'n aanduiding van die ernstige afmetings wat motorvoertuigkaping in Suid-Afrika aanneem. Volgens Erasmus (1996b:2) is daar na raming 9 716 motorvoertuie gedurende 1994 in Suid-Afrika gekaap. Gedurende 1995 het die voorkomssyfer tot 10 839 aangegroei en in 1996 tot 12 860. Gedurende 1997 is 13 011 motorvoertuie gekaap, terwyl 15 111 motoriste gedurende 1998 van hulle motorvoertuie beroof is (Crime Information Management Centre, 1998:59, Vier en twintig duisend agt honderd vyf en sewentig mense in 1998 vermoor, 1999:6). Figuur 1 bied 'n voorstelling van die toename in motorvoertuigkaping sedert 1994.



Figuur 1. Omvang van motorvoertuigkaping in Suid-Afrika (1994-1998) (Crime Information Management Centre, 1998:59; Vier en twintig duisend agt honderd vyf en sewentig mense in 1998 vermoor, 1999:6).

Na raming word 'n motorvoertuig elke 40 tot 54 minute in Suid-Afrika gekaap. Dit beteken dat meer as 25 motorvoertuigbestuurders daagliks die slagoffers van hierdie misdaad word (Myerson, 1995:15; Nevin, 1995:48). Vanweë die feit dat hierdie skatting in 1995 gemaak is, kan daar met inagneming van die toename in motorvoertuigkappings en die feit dat 'n beter datastelsel tans in gebruik is, aanvaar word dat hierdie syfers teenswoordig hoër sal wees.

Navorsing (Bard & Sangrey, 1986:177; Block, 1977:61; Hough, 1986:127; Normandeau, 1981:4; McClintock & Gibson, 1961:vij; Pratt, 1980:96) toon dat roof 'n verskynsel is wat hoofsaaklik in stedelike gebiede voorkom. Die anonimiteit van die stadslewe asook die bykans onbeperkte aantal teikens wat in groot stede beskikbaar is, is twee van die belangrikste redes vir die hoër insidensie van roof in stede. Volgens Meadows (1998:94) is motorvoertuigkaping geen

uitsondering nie.

Gegewens wat oor die stedelik-landelike verspreiding van motorvoertuigkapings gedurende die periode 1994 tot 1999 beskikbaar is, toon dat die Gauteng Provinsie die gunsteling teikengebied in Suid-Afrika is en dat tussen 75% en 90% van alle motorvoertuigkapings jaarliks in die stedelike gebiede van die Provinsie plaasvind (Department of Safety and Security, 1996:11; Gauteng hijackings increase, 1995:1; Kanadese toeriste moet dan lief bangbroek speel, 1997:7; Shock: PWV hijack figures, 1994:3; Simon, 1996:38). In Tabel 1 word 'n oorsig gegee van die 1997 motorvoertuigkapingsyfers vir die verskillende provinsies.

Tabel 1
Omvang van Motorvoertuigkaping volgens Provinsie (1997)

Provinsie	N	%
Gauteng	7 906	60,8
KwaZulu-Natal	2 709	20,8
Mpumalanga	638	4,9
Oos-Kaap	607	4,7
Noord-Westelike Provinsie	479	3,7
Wes-Kaap	322	2,5
Noordelike Provinsie	192	1,4
Vrystaat	147	1,1
Noord-Kaap	11	0,1
Totaal	13 011	100

Gedurende 1998 is 7 906 (60,8%) motorvoertuie in Gauteng gekaap, terwyl 2 709 (20,8%) motorvoertuigbestuurders in KwaZulu-Natal van hulle motorvoertuie beroof is. Hiervolgens blyk dit dat KwaZulu-Natal naas Gauteng die gewildste teikengebied vir motorvoertuigkapers is.

Gauteng word in só 'n mate deur motorvoertuigkapers geteiken dat die Provinsie teenswoordig as die "kapingshoofstad" en "carjack champion of the world" beskou word (Car hijackings soar in city, 1994:3; Een honderd en drie kapings per 100 000 Gautengers, 1997:4; Gauteng remains SA's hijacking capital, 1995:5; <http://home.global.co.za/~mclaren/hijack.htm>). Die redes waarom Gauteng die teikenprovinsie vir kapers is, sluit die volgende in:

- Volgens The AA Road Traffic Safety Foundation (1995:3) kan die hoë motorvoertuigkapingsyfer toegeskryf word aan die feit dat die Johannesburg/Soweto Metropolitaanse area die grootste in Suid-Afrika is en 'n hoër populasiedigtheid as ander provinsies het. Huisamen (1994:21) poneer in aansluiting hierby dat die grootste persentasie van die bevolking in hierdie area woonagtig is en dat die meeste van die individue motorvoertuie

besit. Daar is dus 'n verskeidenheid potensiële teikens om van te kies (Crime Information Management Centre, 1998:61).

- Volgens Conradie (1994:7) toon die area ook die hoogste werkloosheidsyfer, wat daartoe kan lei dat dit moeilik is om geld op 'n wettige wyse te bekom. Derhalwe kan motorvoertuigdiefstal en -kaping as 'n uitweg of alternatief vir “werk” en die versekering van 'n inkomste beskou word. Die Department of Safety and Security (1996:11) onderskryf bogenoemde en wys daarop dat “despite the potential and opportunities for economic growth, a history of separate and disproportionate development has left the province in a socio-economical turmoil and has created many precipitating conditions conducive to high rates of crimes and violence”.
- Conradie (1994:7) beklemtoon dat hoë kapingsyfers in die Gauteng Provinsie (voorheen die Witwatersrandgebied) ook toegeskryf kan word aan die feit dat Zimbabwe, wat 'n goeie afsetgebied vir gesteelde en/of geroofde motorvoertuie bied, naby hierdie provinsie geleë is.
- Mediaberigte (Hijacking soar in North-East, 1997:3) dui verder daarop dat motorvoertuigkapings in die Noord-Oostelike voorstede van Johannesburg toeneem as gevolg van die maklike toegang tot hoofweë wat ontsnapping moontlik maak.
- Die hoë voorkoms van motorvoertuigkapings in en rondom Soweto ('n tradisioneel swart residensiële area in die Gauteng Provinsie), kan volgens Erasmus (1996b:5) daaraan toegeskryf word dat dit moeilik is om hierdie gebiede te polisieer. Die feit dat die reaksietyd van die SAPD in hierdie gebied stadiger as in Johannesburg en ander omliggende stede is en verskeie ontsnappingsroetes in die omgewing beskikbaar is, maak dit vir oortreders maklik om kapings uit te voer. 'n Verdere faktor is dat 'n groot aantal kap-en-snywinkels (“chop shops”), waar gesteelde en/of gekaapte motorvoertuie in onderdele opgesny kan word, in die gebied bestaan (Huisamen, 1994:21).

Vanweë die feit dat bestaande faktore slegs 'n verduideliking bied vir die hoë motorvoertuigkapingsyfer in Gauteng, gaan enkele ander faktore wat moontlik die toename in motorvoertuigkaping in Suid-Afrika kan verklaar, vervolgens aandag geniet.

3.1.1 Redes vir die toename in motorvoertuigkaping

Die volgende faktore dra individueel of in samewerking met mekaar, direk of indirek, by tot die hoë motorvoertuigkapingsyfer in Suid-Afrika:

- **Ekonomiese voordeel**

Die ekonomiese voordeel wat 'n individu uit 'n misdaad soos motorvoertuigkaping kan verkry, dien as primêre rede vir die toename in hierdie misdaad (Burke & O'Rear, 1993:21). Volgens Myerson (1995:98) verdien kapers in twee uur meer as wat ander individue op 'n wettige wyse per maand verdien. Mediaberigte (Car thieves visited behind bars, 1997:5) bevestig dat kapers tussen R10 000 en R20 000 met elke motorvoertuig wat gekaap word verdien.

- **Materialisme**

Die klem op materialisme speel 'n belangrike rol in die toename van misdade soos motorvoertuigkapings (Ekpenyong, 1989:31). In hierdie verband kan gepostuleer word dat gewapende roof en ander eiendomsverwante misdade sal voortduur so lank as wat daar 'n behoefte aan materiële besittings bestaan. Menhennet (1992:1-2) wat bogenoemde onderskryf, poneer dat eiendoms misdade betekenisvol verband hou met die nadruk wat kultureel op die belang van materiële besittings geplaas word. Hy beklemtoon ook dat die besit van 'n motorvoertuig sinoniem geraak het met sosiale en finansiële sukses: "The car is the most glamourised and seductively advertised of all consumer goods. Male status, power, aggression and sexuality are inextricably entwined in stereotypical car ownership" (Menhennet, 1992:2). Volgens Burke en O'Rear (1993:23) dra die feit dat 'n motorvoertuig as 'n statussimbool beskou word, ook daartoe by dat motorvoertuigverwante misdade gefasiliteer word. In hierdie verband konstateer hulle dat

vehicles are ascribed personalities and powers, characters and capabilities that we don't usually associate with a bit of machinery Cars can transcend the laws of physics, they can accelerate social and class mobility; they can propel their owners (and thieves) to the dizzy heights of undeserved status.

- **Sosio-ekonomiese omstandighede**

Sosio-ekonomiese omstandighede wat by die meeste eiendoms misdade 'n rol speel, kan ook tot motorvoertuigkaping aanleiding gee. Barkan (1997:275) en Conradie (1994:7) bevestig dat aspekte soos armoede, werklike of relatiewe ekonomiese deprivasie, werkloosheid, 'n afname in

arbeidsmarkgeleenthede (wettige geleenthede om finansiële sukses te behaal) en die marginalisering van die jeug, 'n misdaad soos motorvoertuigkaping kan presipiteer. Nel (1996:2) wat bogenoemde onderskryf, beklemtoon dat eiendoms misdade soos motor-voertuigkaping moeilik voorkom sal word indien aspekte soos ekonomiese ongelykheid nie aangespreek word nie. Hy meld verder dat veral die gaping tussen “die wat het” en “die wat nie het nie”, verklein moet word.

Ekpenyong (1989:30) wys egter daarop dat sosio-ekonomiese faktore soos armoede nie genoegsame rede bied vir die pleeg van misdade soos gewapende roof nie. Indien armoede wel die enigste oorsaak van misdaad was, sou arm lande die meeste rowers opgelewer het. Dit is egter nie die geval nie. Chilton (1991:9) sluit hierby aan deur te konstateer dat “it is the combined impact of increasingly segregated cities, increasingly impoverished cities, and dramatic changes in employment opportunities and family life that has produced the increases in robbery”.

- **Verstedeliking**

Verstedeliking kan volgens Cao en Maume (1993:13) ook die misdaadkoers vir roof en dus ook motorvoertuigkaping beïnvloed. In hierdie verband beweer hulle dat veral die vervreemding en verswakte sosiale beheer wat met verstedeliking gepaard gaan, te blameer is. Volgens die Misdaadinligtinganalisesentrum kan die volgende aspekte wat met verstedeliking geassosieer word, tot 'n toename in motorvoertuigroof lei, naamlik:

- 'n toename in plakkerareas wat moeilik gepolisieer kan word
- werkloosheid
- verlies van gesinstrukture
- 'n toename in relatiewe deprivasie
- die ontwikkeling van behoeftes en verwagtinge wat nie vervul kan word nie
- die ontstaan van geleenthede om misdaad te pleeg (<http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime96.html>).

Volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering van Cohen en Felson (1979:593) is laasgenoemde faktor veral van belang, aangesien daaglikse interaksie in stede daartoe lei dat potensiele teikens aan gemotiveerde misdadigers, in die afwesigheid van beskerming, blootgestel word.

- **Ander kriminogene faktore**

Druk vanuit die portuurgroep, alkohol- en dwelmmiddelafhanklikheid asook verskeie biologiese faktore (bv. abnormale testosteroonvlakke) en sielkundige faktore (bv. onbeheersde impulsiwiteit en aggressie) kan 'n persoon ook predisponeer om 'n motorvoertuig te roof. Die invloed van die media, veral in terme van die rapportering van die gemak waarmee motorvoertuigkapers hulle misdade uitvoer en daarmee wegkom, kan potensiële kapers ook motiveer om by die misdaad betrokke te raak (Barker et al., 1993:20; Burke & O'Rear, 1993:21; MacDonald, 1991:253-269; Myerson, 1995:5, 6).

- **Verontmensliking**

Verontmensliking of dehumanisering kan volgens Fattah (1976:108) aanleiding gee tot 'n toename in motorvoertuigkapings. Volgens Myerson (1995:97) het motorvoertuigkapers min respek vir die lewe van 'n ander en toon hulle geen berou oor die gevolge wat hulle misdade vir slagoffers inhou nie.

Alhoewel die dood van die slagoffer gewoonlik nie die primêre motief van 'n motorvoertuigkaping is nie, gebeur dit dikwels dat slagoffers ernstig beseer en/of selfs koelbloedig doodgeskiet word alvorens hulle van hulle motorvoertuie beroof word (Bethal-boer red dogter se lewe toe kapers losbrand, sterf later, 1998:1; Kapers skiet polisielid dood, 1998:8; Lyk gekry in bagasiebak ná kaping, 1998:8; Pa sterf ná kapingskote, 1998:2). In aansluiting hierby meld Myerson (1995:98-99) die volgende:

There are hijackings where the process is about killing; and then taking the vehicle The motives here could be political conflict, revenge, hatred, or just the need to silence the victim Our only belief is that hijackers are a disturbed product of an alienated and desperate generation that has arisen through their own in-bred belief of justifying their hardships by their dark and terrible motives.

Pratt (1980:165) waarsku dat veral diskriminasie of die etikettering van 'n potensiële slagoffer as behorend tot 'n sekere etniese groep of geslag, roof kan presipiteer. In hierdie verband benadruk hy dat roof dikwels die gevolg van rassediskriminasie is. Gabor et al. (1987:11) ondersteun die standpunt deur daarop te wys dat 'n betekenisvolle aantal roofvoorvalle op grond van blootstelling aan diskriminasie geregtig word. Die moontlikheid is dus nie uitgesluit dat die Suid-Afrikaanse apartheidsgeskiedenis 'n rede vir die toename was en steeds as 'n verskoning daarvoor gebruik word nie.

- **Klimaat van geweld in Suid-Afrika**

Die klimaat van geweld wat teenswoordig in Suid-Afrika heers, is 'n verdere faktor wat tot geweldsmisdade soos motorvoertuigroof aanleiding kan gee. In hierdie verband beaam Myerson (1995:97) dat motorvoertuigkapings die toenemende gewelddadigheid reflekteer wat op verskeie vlakke van die samelewing manifesteer.

Mediaberigte (Jong ma koelbloedig voor haar man en kinders vermoor, 1998:4; Vat misdaad so vas, sê NNP, 1999:11) toon dat elke derde misdaad wat in Suid-Afrika gepleeg word, gewelddadig van aard is. Verskeie navorsers (Esterhuyse, 1997:18; Katz, 1991:280; Nel, 1996:8; The Nedcor Project on Crime, Violence and Investment, 1996:11-13) is dit eens dat die politieke, sosiale en ekonomiese veranderinge sedert 1994; die oorgang na 'n demokrasie; onrealistiese materiële verwagtinge wat by lede van die gemeenskap geskep is en waaraan nie voldoen kan word nie; politieke konflik; die unieke sosio-ekonomiese omstandighede van Suid-Afrika; asook die geskiedenis van apartheid, 'n teelaarde vir geweld is.

Die Inter-departmental strategy team (1996:4) wys verder daarop dat die klimaat van geweld wat in Suid-Afrika heers, daartoe aanleiding gee dat geweld as 'n aanvaarde wyse beskou word om sosiale, politieke en selfs huishoudelike konflik op te los. Ter ondersteuning hiervan poneer Nel (1996:8) dat Suid-Afrika in so 'n destruktiewe patroon van geweld vasgevang is dat dit as normaal, alledaags en as 'n oplossing vir konflik beskou word. Hierdie siening is in ooreenstemming met Wolfgang en Ferracuti (1982:161) se subkultuurteorie van geweld wat gebaseer is op die aanname dat individue 'n gunstige houding met betrekking tot die gebruik van geweld aanleer. Volgens hierdie teoretici word individue mettertyd lid van 'n subkultuur van geweld waar geweld as gepas in sekere situasies beskou en ook erken word as 'n wyse om probleme en konflik op te los.

- **Ondoeltreffendheid van die strafregplegingsstelsel**

Volgens die Crime Information Management Centre (1996:27) kan die ondoeltreffendheid van die strafregplegingsstelsel en onvoldoende straftoemeting in die geval van ernstige misdade, in 'n groot mate vir die toename in motorvoertuigkapings geblameer word. Die eerste rolspelers in die strafregplegingsstelsel, naamlik die lede van die SAPD word ook hierdeur geïmpliseer. Oneffektiewe polisiëring as gevolg van personeel- en hulpbrontekorte, hoë dossierladings en 'n swak polisie-gemeenskapverhouding, wat sy oorsprong in die apartheidsjare het, dra veral by tot hoë motorvoertuigkapings- en lae arrestasiesyfers

(<http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime96.html>). Clarke (1997:28) meld ter ondersteuning hiervan dat slegs 16% van alle motorvoertuie wat nie aan opsporing- en herwinningstelsels gekoppel is nie, deur die SAPD teruggevind word.

The Nedcor Project on Crime, Violence and Investment (1996:5) toon verder dat uit elke 1 000 misdade wat in Suid-Afrika gepleeg word, ongeveer 450 aangemeld, 230 opgelos, 100 misdadigers vervolg, 77 gevonniss, 36 gevangenisstraf opgelê en slegs 8 vir langer as twee jaar gevonniss word. In samehang hiermee wys Swarts (1996:1) daarop dat die kans vir 'n geweldsmisdadiger om gearresteer en gevonniss te word, tussen 30% en 40% is.

Volgens Roodbol (1995:6) dra ligte vonnisse, die gemak waarmee borgtog verkry word en die vroeë vrylating van misdadigers op parool, daartoe by dat straf nie meer as 'n afskrikmiddel vir potensiële motorvoertuigkapers dien nie. Die moontlikheid dat misdadigers om amnestie aansoek kan doen asook die afskaffing van die doodstraf, is faktore wat verder daartoe bydra dat individue wat dit oorweeg om 'n motorvoertuig te roof, nie van hulle optrede weerhou word nie (Myerson, 1995:3). In 'n verslag van The Nedcor Project on Crime, Violence and Investment (1996:76) word ook bevestig dat "the present criminal justice system is not functioning at a level where it constitutes a credible deterrent to criminals".

Volgens Burke en O'Rear (1993:21) lei bogenoemde faktore daartoe dat motor-voertuigkapers besef dat hulle kans vir arrestasie en skuldigbevinding skraal is. Ter ondersteuning hiervan wys Myerson (1995:97) daarop dat kapers "openlik lag" vir die impotensie van die strafregspiegingsstelsel om misdadigers te straf en misdaad te voorkom. Hierdie onvermoë word veral deur georganiseerde misdaadnetwerke uitgebuit (Erasmus, 1996a:4).

- **Goeie afsetgebiede**

Die bestaan van 'n winsgewende mark en afsetgebied vir gesteelde en gekaapte motorvoertuie dien as verdere motivering vir die pleeg van motorvoertuigkaping (Conradie, 1994:7; Snow, 1995:147). In hierdie verband wys Erasmus (1996b:14) en Odendaal (1994:17) daarop dat motorvoertuie dikwels op die swartmark, aan kap-en-snywinkels en/of aan gewetenlose motorvoertuighandelaars verkoop word. Inderwaarheid word 'n groot aantal motorvoertuie op bestelling gekaap wat beteken dat spesifieke motorvoertuie op aanvraag vir kliënte geroof word (Ek kaap motors - leef soos koning, 1996:166).

Suid-Afrika is ook 'n belangrike bron vir die voorsiening van gesteelde en gekaapte

motorvoertuie aan Afrika- en oorsese lande. Suid-Afrikaans geregistreerde motorvoertuie is al in Ciprus, Griekeland, Portugal, Uganda, Kenya, Tanzanië, Zambië, Lesotho, Mosambiek, Swaziland, Namibië, Botswana, Malawi, Angola en Nieu-Seeland opgespoor (A perspective on organised crime in South Africa, 1994:7; Are crime and violence unstoppable?, 1995:1, 2). Aangesien Egipte en Suid-Afrika die enigste lande in Afrika is wat motorvoertuig-monteeraanlegte besit en motorvoertuie vervaardig, bestaan daar 'n vraag na motorvoertuie in ander Afrika-lande. Ofskoon besonderhede rakende Egipte nie bekend is nie, blyk dit dat ongeveer 45% van alle motorvoertuie wat in SA gesteel en gekaap word, hulle weg na Afrika-lande vind (A perspective on organised crime in South Africa, 1994:7).

Aangesien gesteelde motorvoertuie ook gebruik word as betaal- of ruilmiddel in die dwelmmiddel- en vuurwapenhandel, word motorvoertuigkaping as 'n aanloklike misdaad beskou (Erasmus, 1996b:13; Shurlok - The company profile, 1997:35). Volgens Louw (1997:2) gebeur dit dikwels dat luukse motorvoertuie wat in Suid-Afrika gekaap is, in Maputo geruil word vir 50 000 Mandrax-tablette wat op die Suid-Afrikaanse dwelmmark 'n profyt van ongeveer R500 000 kan oplewer. Erasmus (1996b:13) wys daarop dat soort-gelyke ruiltransaksies ook al in lande soos Lesotho, Tanzanië, Zimbabwe en Zambië plaasgevind het. Benewens dwelmmiddels, word motorvoertuie ook op die swartmark vir diamante en ivoor verruil (Car theft the "scourge" of our society, 1994:8).

- **Misdaadsindikate**

Die groot aantal nasionaal en internasionaal georganiseerde misdaadsindikate wat in Suid-Afrika werksaam is en misdadigers betaal om motorvoertuie te kaap, dra in 'n groot mate by tot die toename in motorvoertuigkapings (Erasmus, 1996b:13; <http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime96.html>.; Hulme, 1995:5). Suid-Afrika se toetreding tot die politieke en ekonomiese arena na demokratisering in 1994, het geleenthede geskep vir internasionale misdaadsindikate om Suid-Afrika te infiltrer. Daar word bereken dat van die nagenoeg 278 georganiseerde misdaadsindikate wat aan die SAPD bekend is, ten minste 100 internasionaal gesetel is (A perspective on organised crime in South Africa, 1994:3; Hulme, 1995:5; Kommissaris van Polisie, 1993:104).

Na raming spesialiseer ongeveer 61 nasionale en internasionale sindikate in motorvoertuig- verwante misdade. Die Hoola Hoops en die Livingstone-sindikaat is voorbeelde van sindikate wat met motorvoertuigkaping geassosieer word (Beware vehicle theft syndicates, 1994:3; Drie miljoen rand se motors glo gesteel, 1994:9; Sindikaat wat luukse motors steel in Pretoria

vasgetrek, 1994:4). Die toenemende toeganklikheid van Suid-Afrika per land-, see- en lugroetes dra ook by tot die toename in georganiseerde misdaadsindikate wat in motorvoertuigdiefstal en -kaping spesialiseer (A perspective on organised crime in South Africa, 1994:3). Volgens Malan (1994:8-9) is die polisie se onvermoë om gekaapte motorvoertuie ondanks verskerpte optrede te vind, 'n aanduiding van die effektiewe mark wat vir gesteelde en gekaapte motorvoertuie asook motoronderdele in Suid-Afrika en sy buurstate bestaan.

- **Ontoereikende grensbeheer**

Ontoereikende patrolling van Suid-Afrikaanse land- en seegrense asook die relatiewe gemak waarmee individue en goedere oor die landsgrense kan beweeg, maak dit maklik vir misdadigers om gesteelde motorvoertuie uit die land te neem (Crime Information Management Centre, 1998:64; Department of Safety and Security, 1996:10; Man alleen slaan dié span slag met gesteelde karre, 1996:6). Indien in ag geneem word dat Suid-Afrika oor 52 landgrensposte, 8 groot hawens, 92 sekondêre hawens en 350 lughawens beskik en dat 'n ernstige mensekragprobleem by al hierdie sleutelpunte voorkom, is dit te begrype dat doeanebeamptes probleme ondervind om grensposte effektief te monitor en alle krate wat die land verlaat of binnekom, fisiek na te gaan. Volgens Taylor (1996:19) word slegs 1% van alle items deur doeanebeamptes nagegaan en hanteer 'n grenspos soos Beitbrug sowat een miljoen motorvoertuie per jaar (Odendaal, 1994:17). Alhoewel sommige gekaapte motorvoertuie wel tydens roetine-ondersoeke teruggevind word, bestaan die moontlikheid dat 'n groot aantal motorvoertuie onopgemerk die land uitgeneem of na ander lande verskeep word (Erasmus, 1996b:14).

Aangesien sommige grensposte nie aan die SAPD se rekenaarnetwerk gekoppel is nie (bv. Kosibaai, die grenspos tussen KwaZulu-Natal en Mosambiek), is dit vir doeanebeamptes moeilik om vas te stel of 'n spesifieke motorvoertuig gesteel of gekaap is (Cabinet Committee for Security and Intelligence Affairs, 1996:6). Beperkte samewerking tussen die SAPD en polisdienste in buurlande asook internasionale polisie-organisasies, is 'n verdere rede waarom die toename in motorvoertuigkaping nie gestuit kan word nie.

- **Korrupsie**

Korrupte staats- en provinsiale beamptes, insluitend lede van die SAPD en polisiebeamptes van buurlande, is 'n verdere rede waarom soveel motorvoertuie met sukses gekaap word (Syed & Bruce, 1997:vt5-vt7). Hierdie beamptes word gewoonlik met geld of goedere beloon vir

beskerming teen wetstoepassing.

Doeane- en aksynsbeamptes word byvoorbeeld omgekoop om behulpsaam te wees met die smokkel van motorvoertuie oor landsgrense en/of om te verseker dat die nodige belasting nie betaal hoef te word nie. Bedrae van tot R15 000 word per maand van sindikate ontvang om die in- en uitvoer van gesteelde of gekaapte motorvoertuie te ignoreer (Cabinet Committee for Security and Intelligence Affairs, 1996:10; Cops smash car theft syndicate, 1994:3; PWV car gang smashed: 25 held, 1994:4).

Die feit dat die vergoedingspakket van polisiebeamptes in die laer range swak is, lei daartoe dat versoekings om by misdaad betrokke te raak, dikwels nie weerstaan kan word nie. Gedurende Oktober 1998 is meer as 1 100 klagtes teen polisiebeamptes vir korrupsie-verwante misdade ondersoek (Misdad: SA in staat van beleg, 1998:13).

Dossiere word vernietig, bewyse en dokumente word vervals en/of vals klaringsertifikate (Bylae II) word uitgereik vir motorvoertuie wat opgebou is met onderdele van gekaapte of gesteelde motorvoertuie (Detective held after WTVI car hijack, 1994:4; Esterhuysen, 1997:18; Five policemen held over hijackings, 1994:3; Ondersoek kom na bewerings oor polisielede en misdaad, 1999:2; Voertuigdiefstal: Nog toetse vir SAPD-lede, 1996:6). Die moontlikheid om vervalste klaringsertifikate vir 'n bedrag van tussen R150 en R1 500 te bekom, maak dit vir motorvoertuigkapers maklik om motorvoertuie te herregistreer en aan niksvermoedende individue te verkoop (Car theft racket exposed, 1994:1; Car theft syndicates make a killing in a booming industry, 1996:5; Cops on collusion course, 1996:47; Paper trail led to arrest of 5 policemen, 1994:8).

Inligting oor klopjagte, beplande poliestrooptogte, opruimingsaksies of padblokkades, word dikwels deur korrupte polisiebeamptes aan vriende wat gesteelde of gekaapte motorvoertuie in hulle besit het, verklap of aan die bestuur van 'n kap-en-snywinkel deurgegee. Dit gebeur ook dikwels dat polisiebeamptes nie die eienaars van gesteelde of gekaapte motorvoertuie wat teruggevind is, daarvan in kennis stel nie. Hierdie motorvoertuie word dan vir 'n paar maande by die polisiebeskerming ("pound") gehou waarna dit verkoop word (Car theft racket exposed, 1994:1).

- **Sekuriteitsmeganismes in motorvoertuie**

Verbeterde sekuriteitsmeganismes wat gebruik word om motorvoertuigdiefstal te voorkom asook die gesofistikeerde teendiefstaltoestelle wat in motorvoertuie geïnstalleer word (bv.

rathefboomslotte, stuurstangslotte, immobiliseer- en alarmstelsels), is een van die primêre redes vir die toename in motorvoertuigkaping (Burke & O'Rear, 1993:21; Hy wil weer lewe, maar nou's daar mure om hom, 1997:8; Jou motor of jou lewe, 1994:82; Malan, 1994:8; Nuwe benadering met die voorkoming van kappings, 1999:13; Walsh, 1993:7). Ter ondersteuning hiervan maak Nevin (1995:48) die volgende stelling:

Perhaps nowhere else in the world are cars being so comprehensively armed - with either mechanical wheel and gear locks, immobilisers or tracking devices, sometimes all three - as they are in SA If it is possible to make a vehicle intirely theft-proof, SA will get there first, such is the energy and brainpower being focused on the problem. But, just as SA may begin to win the war against car theft, it will have to counter an increase in the far more deadly act of hijacking.

Teikenverharding het daartoe gelei dat potensiële motordiewe toenemend verkies om 'n persoon direk van sy motorvoertuig te beroof as om dit te steel. Die bemoeiliking van motordiefstal as gevolg van teendiefstalmeganismes word oorbrug deur toe te slaan wanneer die bestuurder in of naby sy of haar motorvoertuig is (Car thieves visited behind bars, 1997:5; Crime Information Management Centre, 1996:27). In hierdie verband wys Hulme (1995:5-6) daarop dat die roof van motorvoertuie 'n roekelose, maar effektiewe teen-reaksie teen die gebruik van teendiefstalapparate is. Hy beklemtoon ook dat 'n motor-voertuig met 'n sleutel teen 'n beter prys op die swartmark verkoop kan word.

Die beperkte vaardighede wat vir gewapende roof benodig word asook die gemak waarmee 'n motorvoertuig gekaap kan word, is een van die primêre redes vir die toename in motorvoertuigkaping in Suid-Afrika (Hulme, 1995:4). Aangesien motorvoertuigdiewe gewoonlik die diefstal in 'n beperkte tydsbestek wil afhandel, is kappings 'n makliker alternatief, veral vir diegene wat motorvoertuie op bestelling moet steel. Navorsing met betrekking tot gewapende roof (Conklin, 1972:55; Gabor & Normandeau, 1989:277) onderskryf die siening dat roof 'n vinnige, direkte en lonende wyse is om geld en/of goedere te bekom. Volgens Roodbol (1995:8) is 'n verdere voordeel dat motorvoertuigkaping minder gevare vir die kaper inhou as ander vorme van roof. In hierdie verband poneer hy die volgende: "If you hold up a bank, chances are that you get shot; you're on film With car jacking the risk is less and the payoff is bigger - you get the car plus whatever they have in their wallet".

- **Beskikbaarheid van motorvoertuie**

Die beskikbaarheid van motorvoertuie kan ook die misdaadkoers beïnvloed. Conklin (1972:39)

wys daarop dat 'n toename in motorvoertuie meer geleentheid vir motorvoertuig-kaping bied. Hierdie aanname is in ooreenstemming met die roetine-aktiwiteitsbenadering van Felson en Cohen (1980:393) se siening dat die beskikbaarheid en sigbaarheid van eiendom, die risiko vir eiendoms misdade verhoog. Verder benadruk Thio (1988:188) ook dat 'n toename in eiendom gepaard gaan met 'n toename in diefstal.

- **Beskikbaarheid van vuurwapens**

Die wettige en onwettige invoer, gebruik, verspreiding, handel en besit van vuurwapens en ammunisie is 'n verdere belangrike faktor wat tot hoë motorvoertuigkapingsyfers in Suid-Afrika aanleiding gee (Brewer, 1994:133; Crime Information Management Centre, 1998:63; Five policemen held over hijackings, 1994:3; Gewapende mans kaap motor, minibus in Pretoria, 1998:7; Hulme, 1995:4; Inter-departmental strategy team, 1996:4; Man robbed of car at gunpoint in JHB suburb, 1998:4; Nalatige optrede bring baie misdaad, 1996:11). Die beskikbaarheid van sowel wettige as onwettige vuurwapens en ammunisie, maak dit vir misdadigers moontlik om misdade soos motorvoertuigkapings te pleeg wat andersins moeilik of selfs onmoontlik sou gewees het (Burke & O'Rear, 1993:23). Hierby beklemtoon Morrison en O'Donnell (1994:1) dat "the association between robbery and gun use has become most firmly established".

Die onwettige invoer van en smokkel met vuurwapens in SA asook die feit dat vuurwapens tydens ander misdade (bv. plaasaanvalle) gesteel of geroof word, dra daartoe by dat al meer vuurwapens in onwettige besit is (A perspective on organised crime in South Africa, 1994:9). Na raming is 4 miljoen van die 13 miljoen vuurwapens wat in sirkulasie is, in die besit van onregmatige eienaars (Nuus, SABC 1, 23 Januarie 1999). Individue wat SA op onwettige wyses binnekom, bring dikwels vuurwapens, wat hulle as hulle "paspoort tot oorlewing" beskou, met hulle saam. Hierdie wapens en ammunisie word vir geringe bedrae verkoop om geld te bekom waarmee in daaglikse behoeftes voorsien kan word (Kommissaris van Polisie, 1993:111). Lande soos Mosambiek en Swaziland is van die belangrikste voorsiener van onwettige wapens aan oortreders in SA. Vuurwapens word veral direk of via Swaziland na Suid-Afrika gesmokkel (Engelbrecht, 1995:24; <http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime96.html>). Volgens Roodbol (1995:7) is daar ongeveer 6 miljoen AK 47's in Mosambiek in omloop. Die wapens word deur sindikaatlede vir so min as R50 in Mosambiek gekoop en dan weer vir ongeveer R1 500 verkoop. Oor hierdie handel in onwettige vuurwapens laat Myerson (1995:14) hom soos volg uit: "Buying or even stealing firearms is no more difficult than visiting the local supermarket for your weekly purchases".

- **Afwesigheid van 'n universele motorvoertuigregistrasiesisteem**

Die gebrek aan 'n universele registrasiesisteem vir motorvoertuie en die feit dat elke provinsie in SA sy eie voertuigregistrasiesisteem gehad het, het die taak van motorvoertuig-kapers en sindikate vergemaklik (Erasmus, 1996a:4-5). Alhoewel die implementering van The National Traffic Information System (NaTIS-stelsel) gedurende 1995/1996 die probleem in 'n groot mate ondervang en daartoe gelei het dat gesteelde of gekaapte motorvoertuie makliker geïdentifiseer kan word, is daar steeds motorvoertuie, veral ouer modelle met skaars onderdele, wat steeds nie op die stelsel geregistreer is nie (Chief Directorate: Road Traffic, 1997:3).

- **Ontoereikende motorvoertuiginspeksiemetodes**

Die inspeksieprosedures wat tydens die herregistrasie van motorvoertuie gevolg word asook die gemak waarmee die identifikasieplate van motorvoertuie verander kan word, het ook 'n invloed op kapingsyfers (Daphné, 1997:8). Die gebrek aan toereikende voertuigidentifikasie, dra ook daartoe by dat motorvoertuie al meer die teken van misdaad word (Kgorani, n.d.:5). Die feit dat die voertuigidentifikasienommer (VIN) net op sekere onderdele van 'n motorvoertuig aangebring moet word, lei daartoe dat dit maklik is om gekaapte motorvoertuie op te sny en die onderdele afsonderlik te verkoop. Aangesien hierdie onderdele moeilik geïdentifiseer en opgespoor kan word, word dit op groot skaal deur kap-en-snywinkels verkoop (Erasmus, 1996b:14). Die groot aantal kap-en-snywinkels waar motorvoertuie gestroop en in onderdele opgesny word, dra ook daartoe by dat 'n toename in motorvoertuigverwante misdade voorkom (Misdaadinligting, -ontleding en -vertolking-sentrum, 1994:3). In aansluiting hierby verklaar Harris en Clarke (1991:228) dat die aan-vraag na goedkoop onderdele en persone se betrokkenheid by 'n swartmark motorvoertuigherstelindustrie, kapingsyfers betekenisvol verhoog.

- **Versekeringsbedrog**

Versekeringsbedrog waar motorvoertuigeienaars met misdadigers of lede van georganiseerde misdaadsindikate reël om 'n motorvoertuig te kaap, neem ook toe. Die tipe bedrog vind veral plaas waar individue nie meer die paaierente op hulle motorvoertuie kan bekostig nie (Crime Information Management Centre, 1996:27). Hierdie individue eis gewoonlik nie net van die versekering nie, maar word ook deur die kaper of sindikaat in kontant betaal vir die "voorreg" om die motorvoertuig te kon "kaap" (Hijacking should be demystified, 1995:18; Police put hijackings under the microscope, 1996:5).

Bedrae van tot R10 000 word dikwels aan die sogenaamde slagoffer deur die oortreder betaal (Car thieves visited behind bars, 1997:5). Die motorvoertuie word gewoonlik as gesteel of gekaap aangemeld en dan met 'n polisie-klaringsertifikaat (Bylae II) wat met behulp van 'n korrupte medewerker bekom is, die land uitgeneem en oorsee verkoop.

Eienaars van maatskappyvoertuie maak hulle veral aan hierdie vorm van bedrog skuldig (Ek koop motors - leef soos koning, 1996:166). Die feit dat 650 dossiere van versekerings-bedrog (insluitende gesimuleerde motorvoertuigkapings) gedurende Maart 1998 deur die SAPD en versekeringsmaatskappye ondersoek is, dui op die erns van die verskynsel (Baie motors met eienaar se wete gesteel, 1998:9; Vals eise 'n groot probleem, 1998:9).

- **Ander faktore**

Die beskikbaarheid van vervalste en/of gesteelde amptelike dokumente soos identiteitsdokumente, visas, paspoorte en voertuigregistrasiesertifikate op die swartmark, is volgens Erasmus (1996a:4) 'n verdere belangrike rede wat moontlik tot die toename in motorvoertuigkaping kan bydra.

3.2 AARD VAN MOTORVOERTUIGKAPING

Die *modus operandi* wat kapers tydens die pleeg van 'n motorvoertuigkaping volg asook die profiel van sowel die slagoffer as die misdadiger soos dit uit bestaande inligting afgelei word, geniet vervolgens aandag.

3.2.1 *Modus operandi* van die motorvoertuigkaper

Alhoewel enkele faktore soos die geleentheid vir misdaadpleging, wisselende behoeftes, kennis en ervaring asook die situasie waarin die oortreder homself bevind, daartoe kan lei dat 'n misdadiger 'n ander *modus operandi* volg, gebeur dit selde dat 'n misdadiger van gevestigde metodes afwyk (Marais, 1989:48).

Beskikbare data met betrekking tot die *modus operandi* wat motorkapers volg, word aan die hand van drie fases, naamlik die beplanning-, uitvoering- en afhandelingfase beskryf (Marais, 1989:46-48).

3.2.1.1 Beplanningfase

Glick (1995:219) wys daarop dat misdadigers sekere besluite neem en strategiese keuses uitoefen ten einde die risiko vir mislukking en arrestasie te minimaliseer. Die identifisering van 'n geskikte teiken, die dag, tyd, plek en wyse van misdaadpleging, die verkryging van wapens, die keuse van medewerkers asook besluite met betrekking tot die rolle van medewerkers, is enkele aspekte wat dikwels voor misdaadpleging in ag geneem word (Letkemann, 1982:219; Marais & Van Rooyen, 1990:69; Snow, 1995:78). Die moontlikhede wat die fisiese milieu bied in terme van verkeersvloei, die afwesigheid van polisiepatrollies en/of ander beskermers asook die gemak waarmee die misdadiger die misdaadtoneel kan verlaat, geniet ook tydens die beplanningfase aandag (Horgan, 1979:262).

Alhoewel ontvlugting tydens 'n motorvoertuigkaping gewoonlik met die slagoffer se motorvoertuig geskied, is dit belangrik dat moontlike ontsnappingsroetes oorweeg word. Gabor et al. (1987:60) beklemtoon dan ook dat die ontsnapping of verlating van 'n misdaadtoneel dikwels meer gevaar vir die oortreder as die misdaadpleging self inhou. Dit is ook belangrik vir die motorvoertuigkaper om vooraf te besluit wat hy met die gekaapte motorvoertuig gaan doen. Daar moet byvoorbeeld seker gemaak word dat daar 'n afsetgebied in terme van 'n direkte koper, 'n middelman, 'n kap-en-snywinkel en/of 'n sindikaat bestaan wat die motorvoertuig sal koop (Beekman & Daly, 1990:15; Car thieves visited behind bars, 1997:5). Voorafbeplanning en besluite met betrekking tot bogenoemde faktore, rig gewoonlik 'n kaper se optrede tydens misdaadpleging.

Die tyd wat aan beplanning spandeer word, varieer van individu tot individu (Maree, 1995:175) en word beïnvloed deur aspekte soos vorige misdaadondervinding, desperaatheid te wyte aan persoonlike omstandighede, die aantal individue wat by die pleeg van die misdaad betrokke is, die beskikbaarheid van wapens asook die teenwoordigheid van 'n onmiddellike geleentheid om misdaad te pleeg (Morrison & O'Donnell, 1994:5). Sowel Gabor et al. (1987:59, 201) as Gabor en Normandeau (1989:277) beklemtoon dat rowers ook spontaan kan besluit om iemand te beroof en dat voorafbeplanning in hierdie geval beperk is. Hulle voer egter aan dat die meeste rowers wat op die ingewing van die oomblik of wanneer die geleentheid hom voordoet, iemand beroof, wel vooraf besluit het dat hulle bereid is om 'n misdaad te pleeg.

Die spontane uitvoer van 'n roof word hoofsaaklik geassosieer met die feit dat die rowers 'n geskikte teiken op 'n gegewe tydstip raakloop. Slagoffervatbaarheid en -aandadigheid, wat die fokus van die onderhawige studie is, is twee faktore wat daartoe kan bydra dat 'n spesifieke

motorvoertuigbestuurder as 'n geskikte teiken op 'n gegewe tydstip beskou word.

3.2.1.2 Uitvoeringfase

Die dag en tyd waarop, die plek waar motorvoertuigkapings plaasvind asook die plegingsmetode en instrumente wat tydens die roof van 'n motorvoertuig gebruik word, geniet vervolgens aandag.

3.2.1.2.1 Dag waarop motorvoertuie gekaap word

Daar bestaan nie eenstemmigheid oor watter dag van die week die grootste risiko vir die roof van motorvoertuie toon nie. Volgens Louw (1998:64) word die meeste motorvoertuie gedurende weksdae gekaap. Die rede wat hiervoor aangebied word, is dat individue as gevolg van hulle beroepsaktiwiteite meer gedurende die week van hulle motorvoertuie gebruik maak. Daar is dus meer motorvoertuie vir roofdoeleindes beskikbaar. In hierdie verband konstateer hy dat "since these crimes involve the taking of vehicles from people by force, it is not surprising that the majority happen when people are most likely to be using their cars".

Volgens Erasmus (1996b:6) is Woensdae, Donderdae en Vrydae dié dae van die week wat die hoogste risiko vir motorvoertuigkapings inhou. Mediaberigte (Car hijackings soar in city, 1994:3; Gauteng hijackings increase, 1995:1; Motorkapers ontsien niks en niemand nie, 1995:3) en bestaande navorsing (Conradie, 1994:3; Malan, 1994:9; Myerson, 1995:100) wys in aansluiting hierby daarop dat Woensdae en Vrydae veral gewilde dae vir motorvoertuigkapings is, aangesien meer motoriste Vrydae van hulle motorvoertuie gebruik maak om werk toe te gaan. Op Vrydae is individue gewoonlik ook meer ontspanne omdat die naweek op hande is. Dit veroorsaak dat hulle waaksaamheid verslap wat tot die verhoging van hulle risiko vir viktimisasie kan bydra.

'n Verslag van die Crime Information Management Centre (1998:60) toon dat alhoewel Vrydae steeds die gewildste dag is, motorvoertuigkaping tydens naweke ook begin toeneem. Hierdie bevinding is in ooreenstemming met die navorsingsbevindings van Curtis (1974:182), MacDonald (1975:45) en Normandeau (1968:357) wat onderskeidelik getoon het dat Donderdae tot Saterdag, Vrydae, asook Vrydae en Saterdag gewilde dae vir roof is.

3.2.1.2.2 Tyd waarop motorvoertuie gekaap word

Volgens Conradie (1994:3) en Louw (1998:64) vind die meeste motorvoertuigkapings bedags tussen 08:00 en 19:00 plaas. Die tye wat in ander bronne gerapporteer word, stem in 'n groot mate hiermee ooreen en kan soos volg uiteengesit word:

- 08:00 - 11:00 en 16:00 - 20:00 (Erasmus, 1996b:6)
- 08:00 - 11:00 (Gauteng hijackings increase, 1995:1)
- 06:00 - 09:00 en 20:00 - 22:00 (Hijacking spree, 1994:1)
- 16:00 - 20:00 (Motorkapers ontsien niks en niemand nie, 1995:3)
- 08:00 - 12:00 en 16:00 - 20:00 (Myerson, 1995:100)
- 12:00 - 14:00 en 16:00 - 20:00 (Seven hundred and forty eight cars a month hijacked on Rand, 1994:17).

Vanweë die feit dat normale kantoorure gewoonlik vanaf 07:00 en 08:00 tot 16:00 en 17:00 strek, kan aanvaar word dat die meeste ekonomies aktiewe persone gedurende hierdie tye op pad werk toe is of na hulle wonings terugkeer. Wat opval, is dat die kapings tydens spitsverkeer plaasvind wanneer 'n groot aantal omstanders en moontlike beskerming teenwoordig is. Myerson (1995:108) skryf hierdie verskynsel toe aan die moontlikheid dat kapers daarvan bewus is dat die publiek konfrontasie van enige aard met misdadigers vrees en dus ook vermy. Swaar verkeer bied ook die geleentheid om vinnig tussen die bewegende motorvoertuie in te beweeg en sodoende te verdwyn.

Kapings wat gedurende die vroeë aand plaasvind, word toegeskryf aan die moontlikheid dat die meeste motoriste gedurende hierdie tyd, van die werk, op pad huis toe is. Volgens die Crime Information Management Centre (1998:60) is die meeste individue wat in die namiddag of aand op die pad is, moeg en gefrustreerd na 'n lang dag se arbeid en dus ook nie ingestel op potensieel gevaarlike omstandighede nie.

Alhoewel bogenoemde tye uitgesonder word as die tye waarop 'n motorvoertuigbestuurder se risiko vir 'n kaping die hoogste is, beklemtoon Myerson (1995:103) dat: "hijackings are taking place on a 24 hour basis with certain times being more popular than others, but nevertheless the danger exists all the time". Data wat deur die Crime Information Management Centre (1998:60) ingesamel is, bevestig bogenoemde en wys daarop dat 'n analise van kapingsvoorvalle landwyd, aan die lig gebring het dat kapers nie 'n spesifieke tyd verkies om motorvoertuie te kaap nie.

3.2.1.2.3 Wyses waarop motorvoertuie gekoop word

Die meeste kapings vind vinnig en onverwags plaas en duur gewoonlik nie langer as een of twee minute nie (Gabor et al., 1987:60; MacDonald, 1975:62; Morrison & O'Donnell, 1994:59). In aansluiting hierby wys Snow (1995:74) daarop dat die duur van die interaksie, die risiko vir mislukking en arrestasie betekenisvol kan beïnvloed. Einstadter (1995:75) huldig die mening dat die element van verrassing en tydelike dominasie van die misdaadtoneel noodsaaklik is vir die suksesvolle voltooiing van die misdaad. Hy wys ook daarop dat indien die kaper nie daarin slaag om die slagoffer te verras of die misdaadtoneel te domineer nie of die vennootskap in die geval van medewerking swak is, die kanse op mislukking groot is.

Volgens Luckenbill (1980:362) kan die meeste suksesvolle roofvoorvalle beskou word as 'n rooftransaksie wat uit vier fases bestaan:

- **Fase 1**

Gedurende hierdie fase konfronteer die rower die slagoffer deur binne trefafstand van die slagoffer te beweeg en sy intensies aan die slagoffer bekend te maak sonder om te veel aandag te trek.

- **Fase 2**

Gedurende fase twee weeg die twee partye mekaar op en probeer die slagoffer om die erns van die rower se intensies te peil, terwyl die oortreder poog om die erns van die bedreiging aan die slagoffer oor te dra. Die rower neem ook op hierdie stadium 'n besluit met betrekking tot die hoeveelheid geweld wat nodig is om die slagoffer se gedrag te beheer en die verlangde eiendom te bekom.

- **Fase 3**

Hierdie fase word ingelei deurdat die oortreder die buit of eiendom in besit neem. Die wyse waarop die oordrag plaasvind, word deur verskeie faktore beïnvloed soos die teen-woordigheid en inmenging van omstanders (bv. ooggetuies en/of polisiebeamptes) asook die slagoffer se reaksie in terme van gewelddadige of nie-gewelddadige weerstand.

- **Fase 4**

Die laaste fase neem 'n aanvang wanneer die oortreder die toneel verlaat.

Hierdie rooftransaksie is ook tydens motorvoertuigkapings ter sprake. Alhoewel die onderskeid tussen die verskillende fases nie altyd duidelik is nie, verloop die proses en omstandighede waaronder 'n kaping plaasvind, op soortgelyke wyse.

3.2.1.2.4 Plekke waar en omstandighede waaronder motorvoertuigkaping plaasvind

Die meeste slagoffers word by verkeersligte, stopstrate en kruisings gekaap (Snow, 1995:80; The AA Road Traffic Safety Foundation, 1995:8). Individue wat in 'n gepar-keerde motorvoertuig langs die pad sit, langs die pad stilhou, passasiers in- of aflaai en/of vir 'n kort rukkie by 'n motorhawe of ander besigheid stilhou, toon ook 'n hoë risiko vir motorvoertuigkaping (Huisamen, 1996b:15; Myerson, 1995:102-103).

In die geval van kapings by stopstrate, verkeersligte, kruisings en besighede word die slagoffers gewoonlik ingewag. Dit kan egter ook gebeur dat 'n motorvoertuig deur 'n ander motorvoertuig gevolg word totdat 'n geleentheid hom voordoen om die motorvoertuig te kaap (Walsh, 1993:7-8). Agtervolging is gewoonlik ter sprake wanneer motorvoertuie op bestelling gekaap word (Ek kaap motors - leef soos koning, 1996:167; Jou motor of jou lewe, 1994:82).

Alhoewel sommige individue gekonfronteer en van hulle motorvoertuie beroof word wanneer hulle die motorvoertuig nader, verlaat, aanskakel of parkeer, blyk dit dat motorvoertuig-kapers verkies om individue by stopstrate en kruisings te konfronteer terwyl die enjin luier. Die feit dat motorvoertuigbestuurders by hierdie plekke moet stop, bied enersyds 'n ideale geleentheid om die slagoffer te oorrumpel en andersyds stel dit die kaper in staat om die misdadaadtoneel vinnig te verlaat omdat die enjin aangeskakel is (Burke & O'Rear, 1993:18; Snow, 1995:80). Volgens Myerson (1995:141) wag kapers gewoonlik totdat die verkeer by 'n verkeerslig begin afneem voordat die kaping uitgevoer word. Indien 'n motorvoertuig egter in spitsverkeer gekaap word, is dit gewoonlik die eerste motorvoertuig by 'n rooi verkeerslig wat geteiken word.

Ander tegnieke wat kapers gebruik, is om slagoffers met een of meer motorvoertuie van die pad te dwing (te "sandwich"), voor 'n motorvoertuig in te loop, hulle as polisiebeamptes voor te doen of die indruk te skep dat hulle ryloop (A flashing blue light is not enough proof - Motorists beware, 1995:12; Erasmus, 1996a:Bylaag B; Man hijacked at "speedtrap", 1997:3; Man told to strip as fake cops steal car, 1996:1; Motorkapers ontsien niks en niemand nie, 1995:3; Myerson,

1995:102-103, 108). Tegnieke wat motoriste dwing om stadiger te ry of stil te hou behels onder andere die oprig van padblokkades, die plaas van bande, klippe en dromme in die pad of die gooi van voorwerpe deur die motorvoertuig se windskerm vanaf 'n brug oor 'n hoofweg. Deur 'n skerp voorwerp in die pad te plaas, word 'n bandlek ook dikwels veroorsaak. Sodra die bestuurder die band omgeruil het, word toegeslaan en die motorvoertuig gekaap (Crime Information Management Centre, 1998:63). Konstruksie- en padtekens wat aandui dat 'n motoris 'n ompad moet ry, word soms ook opgerig. Die motoris wat sodoende gedwing is om 'n verlate pad te gebruik, kan dan maklik voorgekeer en van sy of haar motorvoertuig beroof word.

'n Verdere tegniek wat deur motorvoertuigkapers gebruik word, is om 'n botsing te veroorsaak deur voor 'n potensiële slagoffer in te ry en dan skielik te rem. Slagoffers se motorvoertuie word soms ook "liggies" van agter gestamp (Meadows, 1998:94). Hierdie tegniek wat as "bump and rob", "bump and attack" asook "bump and ride" bekend staan, is veral gewild, aangesien kapers weet dat die meeste individue sal stop om vas te stel of daar skade aan hulle motorvoertuig aangerig is (Burke & O'Rear, 1993:18; Crime Information Management Centre, 1998:63; Snow, 1995:80). Indien 'n tweede motorvoertuig deur kapers gebruik word, is die motorvoertuie meestal ook gesteel, gekaap of met vals nommerplate toegerus.

Kinders tussen die ouderdom van sewe en agt jaar word soms ook deur kapers gebruik om die kaping uit te voer. In hierdie gevalle word die kinders opgelei om deur die agterruit van 'n motorvoertuig te duik en die deure vir die kapers oop te sluit (Kapers gooi kind deur venster om motor te kry, 1998:7).

Erasmus (1996a:Bylaag B) wys daarop dat 'n groot aantal slagoffers voor hulle wonings of in die opritte van hulle wonings van hulle motorvoertuie beroof word. Slagoffers word veral gekaap wanneer hulle by hulle wonings in- en/of uitry (<http://home.global.co.za/~mclaren/hijack.htm>.; Live to drive another day, 1996:16; Man deur kapers geskiet, sterf in dogter se arms, 1997:4; Rooftogte, kapinge neem toe by wonings in Gauteng, 1996:6). Een van die primêre redes waarom kapers verkies om individue naby hulle wonings te kaap, is dat motorvoertuigbestuurders veiliger in hulle residensiële woonarea voel en gevolglik hulle waaksaamheid verslap (Jou motor of jou lewe, 1994:82).

In die meeste gevalle word slagoffers aan die bestuurskant van die motorvoertuig genader. Dit gebeur egter ook dat oortreders, veral waar twee of meer kapers saamwerk, die motorvoertuig gelyktydig aan die bestuurs- en passasierskant nader (Woemm! Daar brand die kaper, 1998:17). Alhoewel slagoffers meestal gedwing word om uit te klim en die motorvoertuig aan die kaper(s)

te oorhandig, kan dit ook gebeur dat die kaper(s) die persoon beveel om voort te gaan om die motorvoertuig te bestuur. Hoewel slagoffers wat beveel word om uit te klim ongedeerd gelaat kan word, bestaan die moontlikheid altyd dat hulle ernstig beseer, ontvoer en selfs gedood kan word (Kaper dwing vrou om motor te bestuur, 1998:6).

Slagoffers word dikwels ontvoer ten einde teenkapingsmeganismes te ontkoppel, die aktivering van satellietopsporingsmeganismes te voorkom en/of om as sekuriteit vir ontvlugting te dien (Car hijackers abduct and kill mother and daughter, 1995:2; Ek kaap motors – leef soos koning, 1996:167; Hijack victims found murdered near Soweto, 1995:1; Mum, community angered by killers, 1995:2). Myerson (1995:120) wys verder daarop dat slagoffers dikwels 'n kaper se "versekering" vir die suksesvolle voltooiing van roof is, aangesien die meevoering van die slagoffer voorkom dat hy of sy onmiddellik hulp kan ontbied. Indien die slagoffer gelukkig is, word hy of sy na 'n ruk op 'n verlate plek afgelaai (Asma-vrou dankbaar sy leef ná ure van hel in kattebak, 1997:3; Hierdie week se kapings-dramas skok die land, 1997:2). Kapers kan ook besluit om nie die slagoffer vry te laat nie, maar om hom of haar om die lewe te bring. Indien dit egter die kaper se intensie is om die slagoffer te dood, word die slagoffer meestal op die plek waar die kaping plaasvind, geskiet (Mum, community angered by killers, 1995:2).

Alhoewel Myerson (1995:97) daarop wys dat 'n kaper alleen of in groepverband werk, toon navorsingsbevindinge dat motorvoertuigkapers selde alleen werk en dat kapings 'n groepaktiwiteit is (Burke & O'Rear, 1993:18; Conradie, 1994:2; Hijackers at war with motorists, 1994:15; Hulme, 1995:3; Kapers gooi kind deur venster om motor te kry, 1998:7). Kapers werk dan ook dikwels saam as 'n paar. Hoewel Conradie (1994:2) meld dat die meeste kapers verkies om in groepe van drie tot vyf persone saam te werk, het kapings al voorgekom waarby ses tot nege persone betrokke was (Rooftogte, kapings neem toe by wonings in Gauteng, 1996:6). Hierdie bevinding is in ooreenstemming met die bevindings van verskillende navorsers (Barker et al., 1993:21; Cook, 1976:175; Curtis, 1975:92; Katz, 1991:278; McCaghy et al., 1977:369; Zimring & Zuehl, 1986:24) wat daarop wys dat roof hoofsaaklik in groepverband plaasvind. Meadows (1998:91) konstateer in hierdie verband dat "of all violent crimes, robbery is the most likely to be committed by more than one offender". Einstadter (1995:72) wat hierdie standpunt onderskryf, beklemtoon dat groepsamewerking sekere voordele vir onervare rowers inhou: "Groups of individuals have greater resources for ideas and capacity, for dealing with error". Gabor et al. (1987:95) wys dan ook daarop dat indien rowers alleen werk, hulle geneig is om ouer en meer professioneel te wees as diegene wat in groepe werk.

Kapers wat in groepe saamwerk, reël gewoonlik 'n kaping op so 'n wyse dat van die groeplede

dié wat die kaping gaan uitvoer, na die misdaadtoneel vervoer. Volgens Burke en O'Rear (1993:18) kan hierdie lede ook aktief aan die roofvoerval deelneem. Soos met roof in die algemeen, blyk dit dat taakverdeling 'n belangrike rol speel. Die persoon met die meeste vaardigheid en ervaring tree meestal as die beplanningskonsultant op en neem die leiding tydens die rooftog. Hoewel Einstadter (1995:67) erken dat organisering kan plaasvind, meen hy tog dat die groepe oor die algemeen los en informeel gestruktureer is. Alhoewel daar empiriese navorsing met betrekking tot groeplidmaatskap en rolverdeling tydens roof in die algemeen bestaan, ontbreek navorsing oor rolverdeling en groeporganisasie tydens 'n motorvoertuigkaping.

3.2.1.2.5 Rol van dreigemente en geweld tydens 'n motorvoertuigkaping

In teenstelling met dié wat motorvoertuie steel sonder dat daar enige konfrontasie tussen die oortreders en die slagoffers plaasvind, maak motorvoertuigkapers van geweld en dreigemente van geweld gebruik ten einde 'n motorvoertuig te bekom (Burke & O'Rear, 1993:18). Volgens Luckenbill (1980:364) kan geweld tydens 'n roofvoerval op drie wyses manifesteer:

- In die eerste instansie kan die oortreder met geweld dreig deur middel van verbale uitinge of simboliese gebare wat daarop dui dat besering sal volg indien die slagoffer nie aan die eise voldoen nie.
- In die tweede instansie kan die misdadiger van aansporingsgeweld ("prodding force") gebruik maak, wat beteken dat die slagoffer in 'n geringe mate fisiek beseer word sodat hy of sy oortuig kan word dat die misdadiger se dreigemente nie ligtelik opgeneem moet word nie.
- Die rower kan ten slotte ook van inkapasiterende geweld ("incapacitating force") gebruik maak. In hierdie geval word die slagoffer onmiddellik buite aksie gestel deur hom of haar te slaan, te steek of te skiet.

'n Misdadiger se besluit met betrekking tot die gebruik van dreigemente en geweld tydens 'n rooftog al dan nie, word deur aspekte soos die oortreder se morele oorwegings en die aard en kenmerke van die geselekteerde teiken beïnvloed (Morrison & O'Donnell, 1994:51).

- **Gebruik van wapens**

Wapens en meer spesifiek vuurwapens, speel 'n belangrike rol tydens die uitvoer van 'n motorvoertuigkaping (Car hijackers abduct and kill mother and daughter, 1995:2; Gauteng hijackings increase, 1995:1; Stability needed in crime reduction, 1997:4). Alhoewel na-vorsers soos Dunn (1976:24) van mening is dat vuurwapens gebruik word wanneer besighede beroof word, toon ander navorsers (Burke & O'Rear, 1993:18; Conklin, 1998:86; Malan, 1994:9; Myerson, 1995:101) dat vuurwapens gereeld tydens motorvoertuigkappings gebruik word. Data wat deur die Crime Information Management Centre (1996:2) vrygestel is asook die navorsing van Simon (1996:41) bevestig dat vuurwapens gebruik word in tussen 93% en 95% van alle motorvoertuigkappings wat in Suid-Afrika plaasvind. Hierdie bevindinge stem ooreen met dié van MacDonald (1975:293), Normandeau (1981:304) asook Wright en Rossi (1986:108) wat bevestig dat ongeveer vier uit elke vyf gewapende rowers van vuurwapens gebruik maak.

Alhoewel handwapens soos pistole en rewolwers veral gewild is vanweë die feit dat hulle maklik hanteer en versteek kan word, word AK 47's, R-1 en R-5 gewere ook soms tydens motorvoertuigkappings in Suid-Afrika gebruik (Conradie, 1994:4; Kaping van motors neem kwaai toe, 1998:10; Myerson, 1995:101). Benewens vuurwapens word ander wapens soos messe en pangas ook gebruik in die kaping van motorvoertuie (Motorkapers ontsien niks en niemand nie, 1995:3; Shock: PWV hijack figures, 1994:3).

Ten spyte van die feit dat die meeste kapers gewapen is, blyk dit uit mediaberigte (Car hijackers rampant in PWV, 1994:6) dat wapens in ongeveer 7% van alle motorvoertuig-kappings gebruik word. Conradie (1994:4) se navorsing toon in aansluiting hierby dat die meeste kapers die wapen slegs vertoon om te verseker dat die slagoffers hulle motorvoertuie sonder teëstribbeling prysgee. 'n Verdere moontlikheid waarom die wapens nie gebruik word nie, is dat bloedvlekke en koeëlgate die verkoopwaarde van die motorvoertuig kan verminder.

Die neiging om slagoffers slegs deur die vertoon van wapens te dwing om die motorvoertuig te verlaat, is egter besig om geleidelik te verander. Aanduidings bestaan dat al meer individue eers geskiet en dan van hulle motorvoertuie beroof sal word (Car hijackers abduct and kill mother and daughter, 1995:2; Lyk gekry in bagasiebak ná kaping, 1998:8; Nog 'n week waarin die land hom bleek gebloei het, 1998:1; Pa sterf ná kapingkote, 1998:2). Malan (1994:9) wat die siening steun, wys daarop dat die kapers van motorvoertuie besig is om meer gewelddadig te word en dat hulle nie sal huiwer om slagoffers te vermoor ten einde in hulle doel te slaag nie (Motorkapers ontsien niks en niemand nie, 1995:3).

Maree (1995:134) asook Morrison en O'Donnell (1994:58) beklemtoon dat indien 'n misdadiger

bereid is om 'n vuurwapen na 'n misdadaatoneel te neem, hy ook gemotiveer sal wees om dit te gebruik indien omstandighede dit vereis. Vanweë die element van onvoor-spelbaarheid wat altyd tydens 'n motorvoertuigkaping aanwesig is, hou enige wapen wat tydens die insident byderhand is, die potensiaal vir geweld in. Juis om hierdie rede is dit nodig dat kennis gedra moet word van die redes waarom rowers vuurwapens na 'n misdadaatoneel neem, dit tydens 'n motorvoertuigkaping vertoon en dit selfs gebruik.

'n Wapen word volgens Inciardi en Pottieger (1978:62) beskou as "tools of the trade", terwyl navorsers soos Cook (1983:49) en Thio (1988:176) van mening is dat wapens instrumenteel is in die bereiking van 'n spesifieke doelwit, naamlik die verkryging van eiendom. Volgens Conklin (1972:110-112) verrig 'n wapen vier funksies tydens 'n roofvoerval:

- In die eerste instansie dien dit as 'n buffersone tussen die slagoffer en die misdadiger. Dit skep met ander woorde afstand en word gebruik om gesag af te dwing. Met behulp van 'n vuurwapen kan 'n rower 'n groot area dek en meer as een slagoffer beheer.
- 'n Wapen word in die tweede instansie gebruik om die slagoffer in so 'n mate te intimideer dat dié nie weerstand sal bied nie.
- Die misdadiger maak in die derde instansie ook deur die vertoon van 'n wapen sy intensies aan die slagoffer bekend en wys op die erns van die situasie. Indien die misdadiger egter nie daarin slaag om die slagoffer te intimideer nie, word gepoog om die vlak van intimidasie te verhoog deur die wapen oor te haal, dit teen die slagoffer se lyf te druk en/of die slagoffer te skiet.
- In die vierde instansie fasiliteer en verseker 'n wapen ook ontsnapping en verminder dit die kans op arrestasie (Danto, 1990:300; Luckenbill, 1980:367).

Volgens Cook (1983:49-50) beïnvloed 'n vuurwapen ook die magsverhouding tussen die rower en die slagoffer in dié sin dat "a gun poses a credible threat and can be used to kill quickly from a distance, and in a relatively impersonal fashion A gun is the most effective tool for enhancing the robber's power". Rowers beskou 'n vuurwapen in dieselfde lig, naamlik

(it is) a symbol of power, of phallic omnipotence, and it is capable of striking terror into the hearts of the weak and strong alike I feel like God because I know and my victim knows that I command the power of life and death (aangehaal in Thio, 1988:177).

Die feit dat 'n vuurwapen 'n groot bedreiging vir die slagoffer inhou en die kans op sukses betekenisvol verhoog, is van die belangrikste redes waarom die meeste rowers van vuurwapens gebruik maak (Kleck, 1991:172).

Die wapens wat tydens rooftogte gebruik word, is meestal gesteel of geleen. In sommige gevalle word wapens van vriende, wapenhandelaars of eienaars van pandjieswinkels gekoop. Georganiseerde misdaadsindikate en tussengangers ("fences") voorsien kapers ook dikwels van vuurwapens (Morrison & O'Donnell, 1994:49, 50). 'n Groot aantal wapens word ook op die swartmark bekom. Wright en Rossi (1986:190) meld in hierdie verband dat "the illicit firearms market is heavily dominated by informal off-the-record transactions, either with family or friends or with various gray- and blackmarket sources".

- **Beserings wat met motorvoertuigkaping gepaard gaan**

Wanneer die beserings wat tydens 'n roofvoorval opgedoen word ter sprake is, moet daar onderskei word tussen roof met die intensie om te beseer of te dood en roof waar geweld en beserings slegs gebruik word om eiendom te bekom (Cook, 1983:74). Alhoewel Cao en Maume (1993:12) van mening is dat geweld gewoonlik net 'n middel tot 'n doel is, blyk dit uit mediaberigte dat die mate van geweld wat vertoon word, besig is om al meer toe te neem (Bloed vloei gou in die nuwe jaar, 1998:7; Car hijackers abduct and kill mother and daughter, 1995:2; Lyk gekry in bagasiebak ná kaping, 1998:8; Nog 'n week waarin die land hom bleek gebloei het, 1998:1; Pa sterf ná kapingskote, 1998:2). Myerson (1995:98) wat hierdie siening onderskryf, meen alhoewel besering en die dood van slagoffers nie die primêre motief is nie, verskeie slagoffers soms sonder rede beseer word. Dit gebeur veral wanneer die kaper bedreig voel, paniekerig raak of van mening is dat sy keuses om te ontvlug, beperk is. Aangesien kapers meermale net so senuweeagtig soos slagoffers is, kan paniek tot besering lei (Why all this fuss about hijacking?, 1995:10).

Afgesien van die moontlikheid dat kapers paniekerig kan raak, is die teenwoordigheid van omstanders en die tipe en kaliber vuurwapen wat gebruik word, enkele ander situasionele faktore wat die mate van geweld, brutaliteit en besering tydens 'n kaping kan beïnvloed (Beirne & Messerschmidt, 1991:99; Block, 1977:10; Crime Information Management Centre, 1997a:6, 7; <http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime397.html>). Volgens Cook (1987:374) en Danto (1990:300) is die gebruik van vuurwapens 'n aspek wat die toedien van beserings in 'n groot mate kan beïnvloed. Vanweë die feit dat die toon van 'n vuurwapen die risiko vir geweld en

besering duidelik maak, besef die oortreder dat minder aansporing nodig is om die slagoffer se samewerking te verkry. Beserings wat tydens kapings voorkom, word dus nie soseer met die gebruik van 'n vuurwapen geassosieer nie. Bogenoemde aanname is in ooreenstemming met navorsingsbevindings (Beirne & Messerschmidt, 1991:98; Conklin, 1972:116; Curtis, 1974:101, 114; Luckenbill, 1980:362; MacDonald, 1975:138; Thio, 1988:175) wat daarop dui dat rowers wat nie gewapen is nie, meer geneig is om slagoffers te beseer ten einde hulle intensies aan die slagoffers bekend te maak. Indien rowers wel gewapen is en besluit om die slagoffer te beseer, is die beserings gewoonlik van 'n ernstige aard (Karmen, 1990:83; MacDonald, 1975:138). In hierdie geval bevestig Cook (1987:365-366) dat die kans om te sterf, groot is.

Die grootte van die groep wat 'n rooftog uitvoer, is ook aanduidend van die mate van aggressie en geweld wat gebruik sal word (MacDonald, 1975:139; Maree, 1995:133; Normandeau, 1968:114; Snow, 1995:75). In aansluiting hierby beklemtoon Myerson (1995:97) dat indien meer as een oortreder by 'n spesifieke motorvoertuigkapning betrokke is, die risiko vir besering betekenisvol verhoog. Alhoewel Zimring en Zuehl (1986:25) in teenstelling met bogenoemde, argumenteer dat die teenwoordigheid van meer as een oortreder nie noodwendig die potensiaal vir besering of dood verhoog nie, bevestig Cook (1985:483) dat wanneer drie of vier persone aan 'n rooftog deelneem, die risiko vir besering toeneem vanweë die feit dat groepdinamika tot 'n toename in geweld lei.

Volgens MacDonald (1975:138) speel die ouderdom van die rowers ook 'n bepalende rol met betrekking tot die mate van geweld en besering wat met 'n rooftog gepaard gaan. Feeney (1986:64), Gunn en Gristwood (1976:60-61) asook Thio (1988:175) wat hierdie standpunt onderskryf, wys daarop dat jong rowers meer geneig is om geweld te gebruik en slagoffers te beseer as ouer en meer ervare rowers. Aansluitend hierby meld Curtis (1975:92) dat besering meermale die resultaat van "unskillfull management of conflict resolution" is en dat jong rowers dikwels onervare, onseker, angstig en impulsief is. Desperaatheid om eiendom (bv. 'n motorvoertuig) in besit te neem, lei ook dikwels tot onverskillige en roekelose optredes wat besering van slagoffers tot gevolg het.

Meadows (1998:95) meld dat die meeste kapers, gewapende tieners is wat geen genade vir hulle slagoffers en berou vir hulle misdade toon nie. Alhoewel Sykes en Cullen (1992:157) ook jeugdigheid met besering assosieer, waarsku hulle dat ouer, meer professionele rowers nie sal huiwer om geweld te gebruik indien die omstandighede dit vereis nie.

Slagofferoptrede is 'n verdere aspek wat die toepassing van geweld en die daaruit

voortspruitende beserings kan veroorsaak. Vanweë die feit dat slagoffers dikwels poog om die misdaaduitkoms asook die misdadiger se optrede te beheer, gebeur dit meermale tydens interaksie dat die slagoffer keuses uitoefen wat die risiko vir besering kan beïnvloed (Gabor et al., 1987:88; Ziegenhagen & Brosnan, 1985:679). Indien 'n slagoffer byvoorbeeld nie aan die eise van 'n oortreder voldoen nie, word die potensiaal vir besering en dood betekenisvol verhoog (Burke & O'Rear, 1993:18; Hulme, 1995:3; Katz, 1991:284; Kleck & DeLone, 1993:57; Morrison & O'Donnell, 1994:28). In hierdie verband wys MacDonald (1975:140) daarop dat 'n te stadige reaksie op bevel of 'n ongeërgde houding van die slagoffer die rower paniekerig kan maak en tot besering kan lei.

Die misdadiger se antisipering van slagofferweerstand kan ook tot die gebruik van geweld aanleiding gee.

- **Weerstand tydens motorvoertuigkaping**

Alhoewel Simon (1996:41) daarop wys dat weerstand, hetsy deur te veg of te vlug 'n natuurlike instink is, hang die slagoffer se besluit om weerstand te bied af van sy of haar assessering van die rower se vermoë om beserings toe te dien (Karmen, 1990:80). Hierdie beoordeling van die magsverhouding, berus op die fisieke grootte, geslag en ouderdom van die slagoffers asook die aantal rowers, hulle wapens en die taktiek wat hulle gebruik (Claster & David, 1977:112; Ziegenhagen & Brosnan, 1985:678).

Wapens speel veral 'n belangrike rol in 'n slagoffer se besluit om weerstand te bied. In hierdie verband toon navorsing (Conklin, 1998:80; Cook, 1985:483; Curtis, 1974:115; Gabor et al., 1987:104; Inciardi & Pottieger, 1978:62; Megargee, 1982:122; Thio, 1988: 176) dat slagoffers minder geneig is om weerstand te bied wanneer die misdadiger met 'n vuurwapen gewapen is.

Volgens Block (1989:237), Cook (1983:73), Karmen (1990:83) en Kleck (1991:171) is individue wat deur meer as twee rowers gekonfronteer word, minder geneig om weerstand te bied. Mans is egter oor die algemeen meer geneig om weerstand teen viktimisasie te bied as vroue, terwyl jongmense weer meer geneig is om hulle teen viktimisasie te verset as ouer persone (Barkas, 1978:150; MacDonald, 1975:201; Normandeau, 1968:201, 203, 356).

Vroeëre ervaring kan ook 'n rol speel in 'n slagoffer se besluit om weerstand te bied. Individue wat 'n tweede keer op dieselfde wyse geviktimizeer word, is meer geneig om weerstand te bied (Gabor & Normandeau, 1989:279). Hierdie individue is gewoonlik "meer immuun" vir die vrees

wat met roof gepaardgaan en ook minder verdraagsaam vanweë die feit dat hulle 'n tweede keer geviktimizeer word (Gabor et al., 1987:104).

Slagofferweerstand kan sowel 'n positiewe as negatiewe uitkoms hê (Brewer, 1994:88). Aan die positiewe kant kan weerstand die kanse vir die suksesvolle voltooiing van die misdaad verminder, aangesien die slagoffer die misdadiger kan afskrik of die moontlikheid om uit die gevaarsituasie te ontsnap op hierdie wyse kan fasiliteer (Karmen, 1990:83). Gewelddadige weerstand waar die slagoffer die misdadiger fisiek aanval, kan egter negatiewe gevolge hê omdat die potensiaal vir besering verhoog word (Block & Skogan, 1986:241, 248; Brewer, 1994:88; Cook, 1987:373; Garbor et al., 1987:42; Kleck & DeLone, 1993:59; Lurigio et al., 1990:39; Ziegenhagen & Brosnan, 1985:680).

Alhoewel die meeste navorsers (Block & Skogan, 1986:245; Conklin, 1972:331; Morrison & O'Donnell, 1994:28; Myerson, 1995:98) van mening is dat slagoffers onder geen omstandighede weerstand teen 'n misdaad soos motorvoertuigkaping moet bied nie, wys sowel Brewer (1994:98) as Ziegenhagen en Brosnan (1985:677) daarop dat weerstand meer effektief is om roof te voorkom as wat uit polisie rekords afgelei kan word. Vanweë die feit dat suksesvolle insidente van slagofferweerstand nie altyd onder die polisie se aandag gebring word nie, bestaan die moontlikheid dat die waarde van weerstand nie akkuraat in amptelike statistiek gereflekteer word nie (Kleck & DeLone, 1993:79). Ziegenhagen en Brosnan (1985:677) wys verder daarop dat byna alle onsuksesvolle roofvoorvalle aan slagoffer-oortrederinteraksie, eerder as intervensie van die polisie of 'n ander derde party, toegeskryf kan word.

Alhoewel weerstand die voltooiing van 'n roofvoorval kan voorkom, meen Bard en Sangrey (1986:33) dat slagoffers nie met sekerheid kan voorspel wat die misdadiger gaan doen nie. Morrison en O'Donnell (1994:57) beklemtoon in aansluiting hierby dat gewapende roof-voorvalle dinamiese gebeure is waar enigiets kan plaasvind. Slagofferweerstand of afwesigheid van weerstand bied nie die versekering dat die slagoffer geen beserings sal opdoen nie (MacDonald, 1975:29). Brewer (1994:44, 87) som die kontroversie wat rondom slagoffer-weerstand bestaan soos volg op:

To stare into the face of a determined criminal and make a response to that threat is a highly individual decision based upon many factors There are no easy answers, convenient axioms, or comforting platitudes to guarantee that you make the right choice.

3.2.1.3 Afhandelingfase

Maree (1995:111) wys daarop dat rowers verskeie faktore in ag neem wanneer hulle 'n misdadaatoneel verlaat. Hierdie faktore sluit die volgende in: padtekens soos verkeersligte, stopstrate, toegeetekens en mini-sirkels; opritte na snelweë; gevaarsones soos byvoorbeeld skerp draaie, voetoorgange, bushaltes en doodloopstrate; asook die voorgestelde spoed vir die spesifieke roete.

Na 'n motorvoertuigkaping is dit vir die kaper belangrik om so gou as moontlik van die motorvoertuig ontslae te raak ten einde arrestasie te voorkom. MacDonald (1975:153) asook Morrison en O'Donnell (1994:51) bevestig dan ook dat waardevolle artikels soos motorvoertuie juis om hierdie rede dikwels vir 'n geringe persentasie van hulle werklike waarde verkoop word.

Volgens Menhennet (1992:5) gebeur dit selde dat individue 'n motorvoertuig vir eie gebruik en/of vir persoonlike vervoerdoeleindes kaap. Motorvoertuie wat gekaap word om ander misdade te pleeg, word gewoonlik na afloop van die misdad op 'n verlate plek gelaat (Burke & O'Rear, 1993:18).

Hoewel motorvoertuie om verskeie redes gekaap kan word, word die meeste motorvoertuie vir finansiële gewin gekaap. Volgens Kgorani (n.d.:2) bestaan daar voorkeure met betrekking tot die fabrikaat van die motorvoertuie wat gekaap word. Die Toyota fabrikaat, wat in kaperspreektaal as 'n "kentucky" bekend staan, het die grootste risiko om gekaap te word. Nissan gevolg deur Volkswagen is ook motorvoertuie wat gereeld gekaap word. Alhoewel nuwe luukse motorvoertuie soos Mercedes Benz en BMW (of 'n "dolphin" soos dit in kapertaal bekend staan) geteiken word as gevolg van hulle hoë waarde en die aantreklikheid wat dit inhou, word motorvoertuie in die prysklasse R31 000 tot R50 000 en R51 000 tot R80 000 meer gereeld gekaap (Shurlok - The company profile, 1997:35). 'n Moontlike verklaring hiervoor is die groter beskikbaarheid van goedkoper motorvoertuie en die feit dat hulle 'n beter afsetgebied as duurder motorvoertuie het (Daphné, 1997:9). Die onderdele van ouer modelle is ook moeilik bekombaar, derhalwe bestaan daar 'n vraag na hierdie motorvoertuie by kap-en-snywinkels. Die aanvraag en die geld wat dit vir kapers in die sak bring, lei daartoe dat ouer modelle dus ook vir kapings geteiken word (Luxury model myth exposed, 1994:1; Mkhondo, 1994:10).

Indien die onderdele nie verkoop of die motorvoertuig vir privaatdoeleindes gehou word nie, moet dit in 'n meer bruikbare medium, naamlik kontant omgesit word. Juis om hierdie rede het die meeste motorvoertuigkapers kontak met nasionale en internasionale sindikate (<http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime96.html>). Volgens Myerson (1995:105) word

sommige motorvoertuigsindikate gevorm met die uitsluitlike oogmerk om 'n groter aandeel in die mark vir gekaapte en/of gesteelde motorvoertuie te bekom. Hoe meer geld 'n sindikaat met behulp van motorvoertuigverwante misdade maak, hoe magtiger word dit en hoe groter word die markaandeel.

Die grootte van hierdie sindikate varieer van 'n paar nasionale lede tot 'n groot organisasie met verskeie internasionale kontakte. Lede wat hoog in die hiërargie van die sindikate geplaas is, kontrakteer gewoonlik die kapings uit ten einde hulle identiteit te beskerm. Korrupsie vorm ook deel van sindikaatlede se strategie om vervolging te elimineer. Verder word wettige besighede soms ook as dekmantel vir onwettige aksies gebruik.

Volgens Myerson (1995:106) verskil sindikate in spesialisasie en sal 'n sindikaat wat byvoorbeeld spesialiseer in 'n medium prysklas, nie 'n luukse motorvoertuig laat kaap nie. In hierdie verband wys Kgorani (n.d.:5) daarop dat daar verskillende kategorieë van voertuigdiefstal- en kapingsindikate bestaan. Die eerste kategorie sindikate wysig die voorkoms en voertuigidentifikasienommer (VIN) op die enjin en onderstel, kry die nodige registrasiedokumente en klaringsertifikate deur middel van korrupsie en verkoop dan die motorvoertuig nasionaal of internasionaal (Beekman & Daly, 1990:15; Brill, 1982:62; McCaghy et al., 1977:378; Steenkamp, 1997:40; Tien lede van motordiefstalsindikaat in hegtenis geneem, 1998:6).

Volgens Beekman en Daly (1990:15) word motorvoertuie soms ook wettig aangekoop en uit die land verskeep. Die plate waarop die VIN verskyn, word oorsee verwyder en terugge-stuur om op soortgelyke motorvoertuie wat plaaslik gekoop is, gemonteer te word. Hierdie proses wat ook as "title switching", "conversions", "retagging" of "duping" bekend staan, is veral gewild by professionele motorvoertuigdieve en -kapers (Achord, 1974:19; Brickell & Cole, 1975:78; Callahan, 1983:8; Lee & Rikoski, 1984:2; Rozzi & Mueller, 1980:10-11; Steenkamp, 1997:40).

'n Tweede kategorie sindikate verkoop gekaapte motorvoertuie hoofsaaklik plaaslik deur middel van koerantadvertensies of tydens private veilings. Sindikate maak ook dikwels gebruik van voertuighandelaars wat nie bewus is van die feit dat hulle gesteelde en/of gekaapte motorvoertuie verkoop nie (Kgorani, n.d.:5). Motorvoertuie word in sommige gevalle wettig van motorvoertuighandelaars wat finansiering reël, aangekoop. Sodra die deposito betaal is, word 'n soortgelyke motorvoertuig gekoop en die VIN verander na die VIN van die motorvoertuig wat wettig aangekoop is. Die individu staak betaling van paaiemente en maak seker dat indien die finansieringsinstansie die motorvoertuig terugneem, die gekaapte motorvoertuig aan die

instansie besorg word (Snow, 1995:149).

Wrakke of motorvoertuie wat in ongelukke betrokke was, word ook dikwels by versekeringsmaatskappye aangekoop. Sodoende kom die koper in besit van die wettige dokumente van 'n voertuig. Hy of sy kaap dan 'n identiese motorvoertuig en stempel die enjin- en onderstelnommer (VIN) van die wrak op dié van die gesteelde motorvoertuig, ruil die nommerplate om en gee voor dat dit die wrak is wat herstel is (Dié motorbedrog strek dalk wyer as net Pretoria, 1994:8; Multi-million rand car scam, 1994:1; Top racing driver held in vehicle crime probe, 1995:4).

Verskeie sindikate maak gebruik van of besit 'n kap-en-snywinkel (Burke & O'Rear, 1993:18; Callahan, 1983:8; Huisamen, 1997b:13; Rozzi & Mueller, 1980:9; Snow, 1995: 149). In 'n kap-en-snywinkel word die motorvoertuig van alle ongemerkte onderdele gestroop en afsonderlik verkoop aan wetsgehoorsame burgers, motorvoertuigonderdele-handelaars, skrootwerfeienaars, vulstasies en motorslopingshandelaars. Volgens Steenkamp (1997:39) is die hoofkomponente ("major body components") veral in aanvraag omdat hierdie komponente nie 'n identifikasienommer het nie.

Huisamen (1996b:14) wys daarop dat daar verskeie kap-en-snywinkels in Soweto is en dat hierdie besighede 'n motorvoertuig binne drie uur uitmekaar kan haal en van die onderdele stroop (Ek kaap motors - leef soos koning, 1996:166). Volgens Rozzi en Mueller (1980:9) asook Edelman (1980:18) verhoog die waarde van 'n motorvoertuig drievoudig wanneer dit opgesny word, aangesien die dele wat afsonderlik verkoop word, 'n groter opbrengs lewer as wanneer die motorvoertuig in geheel verkoop sou word. Die aankoop van hierdie onderdele hou ook vir kopers die voordeel in dat die onderdele goedkoper is as by geregistreerde handelaars en ook vinniger verkry kan word as wat normaalweg die geval sou wees (Lee & Rikoski, 1984:2).

Motorvoertuigkapers maak ook dikwels van 'n onafhanklike tussenganger ("offman") gebruik wat die gekaapte motorvoertuig vir 10% tot 15% van die normale prys aankoop. Die motorvoertuig word weer vir drie maal dié prys deur sindikaatlede of selfs deur wettige besigheidskanale verkoop (Car thieves visited behind bars, 1997:5; Motorkaper tot 63 jaar tronkstraf gevonniss, 1998:13; Steffensmeier, 1986:9). Sindikate en selfs wettige besig-hede is dikwels gretig om motorvoertuie van 'n tussenganger aan te koop, aangesien dit aansienlik goedkoper as die normale markprys is.

Sommige ontvangers van gesteelde goedere (ook bekend as "master fences") onderhandel met

motorvoertuigkapers (die verkopers) en die publiek (die kopers) sonder dat hulle ooit met die eiendom in aanraking kom (Steffensmeier, 1986:9). Alhoewel die tussengangers meestal ou diewe of kapers is wat kontakte met plaaslike sindikate het, kan hulle ook 'n wettige besigheid besit wat as dekmantel vir hulle misdadige aktiwiteite dien (Roumasset & Hadreas, 1977:257; Walsh, 1977:101). Hierdie ontvangers is gewoonlik ook ouer en het meestal genoeg kapitaal om op 'n groot skaal vir gesteelde goedere wat ontvang word, te betaal.

Sindikaatlede of 'n ontvanger, adviseer kapers dikwels met betrekking tot die keuse van 'n geskikte teiken (Steffensmeier, 1986:113; Sykes & Cullen, 1992:148). 'n Groot aantal motorvoertuie word ook op bestelling gekoop en "inkopielyste" ("shopping lists") word selfs gemaak van die motorvoertuie wat benodig word. Volgens Beekman en Daly (1990:15) bestel voornemende kopers spesifieke motorvoertuie en indien die aanvraag groot genoeg is, word hulle op 'n waglys geplaas. Die middelman en/of sindikaatlede gee inligting met betrekking tot die fabrikaat, model en kleur van die motor aan die kaper deur, waarna die motorvoertuig gekoop en aan die koper gelewer word (Car thieves visited behind bars, 1997:5).

3.3 SLAGOFFERPROFIEL

Bestaande navorsing met betrekking tot die profiel van individue wat deur motorvoertuigkapers geteiken word, geniet vervolgens aandag.

3.3.1 Geslag

Ten spyte van die feit dat vroue as sagte teikens beskou word en mediaberigte (Jou motor of jou lewe, 1994:82) te kenne gee dat slagoffers meestal vroue is, toon beskikbare inligting dat mans meer deur motorvoertuigkapers geteiken word. Louw (1998:59) en Meadows (1998:95) wys in hierdie verband daarop dat mans, wat volgens openbare mening as minder kwesbaar beskou word, meer dikwels as vroue van hulle motorvoertuie beroof word. Dié bevinding is in ooreenstemming met navorsingsbevindinge wat aantoon dat slagoffers van roof meestal manlik is (Barkan, 1997:274; Barker et al., 1993:11, 15; Langan, 1978:47; MacDonald, 1975:199; McCaghy, 1985:140; Normandeau, 1968:351; Sheley, 1979:74).

Die hoë viktimisasiekoers van mans word aan verskeie redes toegeskryf. Myerson (1995:150) is van mening dat daar oor die algemeen meer mans as vroue op die pad is en dat vroue ook nie lang reise alleen onderneem nie. Gabor et al. (1987:183) postuleer verder dat mans as gevolg van hulle lewenstyl as meer toeganklike teikens beskou kan word. Mans se roetine-aktiwiteite is

meestal van sodanige aard dat hulle buitenshuis werk en gevolglik meer tyd in motorvoertuie spandeer. Volgens Myerson (1995:151) is kapers ook bewus van die feit dat omstanders meer geneig is om hulp te verleen indien 'n vrou beroof word. Galaway en Hudson (1981:172) wat bogenoemde standpunt onderskryf, wys ten slotte daarop dat mans 'n roofvoerval meer geredeliker as vroue presipiteer. Mans tref nie altyd die nodige voorsorgmaatreëls teen misdaad nie en word veral as gevolg van nalatigheid (soos om bv. nie 'n motorvoertuig se deure te sluit nie) van hulle eiendom beroof.

3.3.2 Ouderdom

Die slagoffers van roof is meestal ouer as die individue wat hulle viktimizeer (MacDonald, 1975:199). In hierdie verband wys Kgorani (n.d.:3) daarop dat die meeste slagoffers van motorvoertuigkapings tussen die ouderdom van 20 en 49 jaar is en dat individue ouer as 50 jaar minder as 18% van alle motorvoertuigkapingslagoffers uitmaak. Aansluitend hierby, wys Meadows (1998:94) daarop dat individue wat 35 jaar en ouer is, 'n laer viktimisasiemoontlikheid in vergelyking met persone in jonger ouderdomskategorieë het. Beperkte betrokkenheid van ouer persone by buitenshuise roetine-aktiwiteite kan 'n moontlike verklaring bied vir die feit dat individue in die jonger ouderdomsgroepe meer op hierdie wyse geviktimizeer word (Kgorani, n.d.:3; Kennedy & Silverman, 1988:2).

Alhoewel Louw (1998:60) bevestig dat die viktimisasiemoontlikheid in die algemeen afneem namate ouderdom toeneem, is hy van mening dat die teenoorgestelde geld vir middeljarige individue wanneer die risiko vir motorvoertuigkaping ter sprake is. In die geval van motorvoertuigkaping loop hierdie individue die grootste risiko vir viktimisasie. Die rede hiervoor is dat hierdie individue gewoonlik ekonomies meer aktief as individue in die ander ouderdomskategorieë is en gevolglik ook afhankliker van motorvoertuie vir vervoer is (Erasmus, 1996b:6; Myerson, 1995:100).

3.3.3 Ras

Navorsing (Messner & South, 1986:976; McCaghy, 1985:140; Normandeau, 1968:163, 353; Sheley, 1979:73) toon dat roof oor die algemeen 'n intrarasseverskynsel is. Dit impliseer dat individue van dieselfde rasse-groepe meer geneig is om mekaar te viktimizeer. Outeurs soos Barkan (1997:274), Block (1977:49), Conklin (1972:33), Curtis (1974:161, 1975:90) is in teenstelling hiermee van mening dat roof 'n interrasseverskynsel is en dat individue van verskillende rasse-groepe mekaar viktimizeer. Hulle wys ook daarop dat swart rowers oor die

algemeen meer geneig is om wit persone te teiken en van hulle eiendom te beroof. Wilbanks (1985:122-123) wat die standpunt onderskryf, konstateer dat swart rowers se neiging om wit persone te teiken, nie vreemd is nie, aangesien roof 'n ekonomiese misdaad is en blankes oor die algemeen finansiële beter daaraan toe is as persone van kleur. In aansluiting hierby, bevestig Dunn (1976:15) dat kommersiële aktiwiteite en geld meer in die blanke sektor gekonsentreerd is.

Navorsing met betrekking tot die ras van motorvoertuigkapingslagoffers, is egter beperk. Mediaberigte dui daarop dat swart persone hoofsaaklik die slagoffers van motorvoertuigroof is (Car hijackings still plague Gauteng region, 1995:3; Jou motor of jou lewe, 1994:82; Motorkapers ontsien niks en niemand nie, 1995:3; Shock: PWV hijack figures, 1994:3). Enkele navorsingsbevindinge wat wel op motorvoertuigkaping betrekking het, bevestig dat die aannames wat in die media gemaak word, nie ongegrond is nie. In hierdie verband benadruk Louw (1998:59) en Roodbol (1995:10) dat slagoffers meestal swart is en dat roof, vanweë die feit dat die meeste kapers ook swart is, as 'n intrarasseverskynsel beskou kan word. Volgens Pratt (1980:96) kan die feit dat swart persone dikwels in areas met hoë misdaadkoerse woon, hulle kans op viktimisasie verhoog. Die grootte van die swart populasie in vergelyking met dié van die wit populasie, kan ook die viktimisasiekoerse van misdade soos roof beïnvloed. Alhoewel Myerson (1995:100) hierdie uitspraak steun, beklemtoon hy dat individue van alle rassegroepe deur kapers geteiken kan word.

3.3.4 Verhouding met die motorvoertuigkaper

Roof word hoofsaaklik deur vreemdelinge gepleeg (Bard & Sangrey, 1986:176; Barkas, 1978:149; Beirne & Messerschmidt, 1991:98; Brewer, 1994:26; Conklin, 1972:viii; Cook, 1987:365; Denno, 1986:1155; Glick, 1995:216; Landau & Fridman, 1993:164; MacDonald, 1975:175; McCaghy, 1985:141; Normandeau, 1968:350; Sheley, 1979:74; Vito & Holmes, 1994:261). Motorvoertuigkaping is geen uitsondering nie. Volgens Meadows (1998:95) is die slagoffer en die kaper in die meeste gevalle nie aan mekaar bekend nie. Die enigste uitsondering is in die geval van versekeringsbedrog waar daar gewoonlik voor die insident kontak tussen die slagoffer en misdadiger was.

3.4 MISDADIGERPROFIEL

Inligting met betrekking tot die profiel van motorvoertuigkapers is beperk. Beskikbare inligting

rakende die ras, geslag en ouderdom van kapers asook 'n tipologie van motorvoertuigkapers wat deur Myerson (1995:103-106) saamgestel is, geniet vervolgens aandag.

3.4.1 Geslag

Dit blyk dat motorvoertuigkaping, net soos motorvoertuigdiefstal en ander misdadige aktiwiteite waar vuurwapens betrokke is, hoofsaaklik 'n manlike aktiwiteit is. Meadows (1998:91) en Menhennet (1992:28) bevestig dat alhoewel vroue kan assisteer deur byvoorbeeld 'n slagoffer se aandag af te trek, die deelname van vroue aan 'n motorvoertuig-kaping beperk is. Die aanname dat motorvoertuigkapers in die meeste gevalle manlik is, is in ooreenstemming met navorsing (Barkan, 1997:274; Dunn, 1976:12; Normandeau, 1968:148; McClintock & Gibson, 1961:21; Morrison & O'Donnell, 1994:43; Weston & Wells, 1990:351) wat aantoon dat roofverwante misdade meestal deur mans gepleeg word.

3.4.2 Ouderdom

Volgens Meadows (1998:95) en Myerson (1995:103-106) is die meeste kapers tieners of jeugdiges in hulle vroeë twintigerjare (Hijacking spree, 1994:1; Min motorkapers word aangekeer en aangekla, 1995:12). In aansluiting hierby bevestig Glick (1995:216) dat roof, naas aanranding, die gewelddadige misdaad is wat die meeste deur jeugdiges gepleeg word. Alhoewel individue van 'n jeugdige ouderdom by kapinge betrokke kan wees en Myerson (1995:103) vermeld dat kapers selfs so jonk as 10 jaar oud kan wees, is hierdie oortreders selde jonger as 16 jaar. Dit word toegeskryf aan die moontlikheid dat die risiko vir arrestasie afneem namate ouderdom toeneem. Individue jonger as 16 jaar sal vanweë hulle jeugdigheid maklik aandag trek agter die stuur van 'n motorvoertuig, met die gevolg dat hulle risiko om deur die polisie of verkeersbeamptes voorgekeer te word, hoog is.

Twee redes kan aangevoer word waarom kapers gewoonlik jonger is as diegene wat beroof word. In die eerste instansie bestaan die moontlikheid dat jeugdige, vanweë die feit dat hulle oor minder vaardighede as ouer kapers beskik, makliker en ook meer gereeld gearresteer word. Die hoë misdadigheidskoers onder jeugdige kan ook toegeskryf word aan die neiging by ouer misdadigers en sindikaatlede om jeugdige te gebruik om misdade soos motorvoertuigkapinge te pleeg. Volwasse misdadigers besef dat die risiko vir jeugdige om swaar vonnisse soos langtermyngevangenisstraf te ontvang, beperk is (Car theft syndicates make a killing in a booming industry, 1996:5). Hierbenewens kan die marginalisering van die jeug ook daartoe bydra dat al meer jeugdige by gewelddadige misdade betrokke raak (Department of Safety and

Security, 1998b:8).

Alhoewel navorsing (Cook, 1976:175; Garbor & Normandeau, 1989:276; MacDonald, 1975:125; Pratt, 1980:96) bevestig dat roof 'n misdaad is wat oorwegend deur jeugdige gepleeg word, is dit ook moontlik dat die oortreding deur ouer persone begaan word. Burke en O'Rear (1993:18) beklemtoon in hierdie verband dat 'n geval al voorgekom het waar 'n motorvoertuigkaper 50 jaar oud was.

3.4.3 Ras

Hoewel mediaberigte (Kapers gooi man uit bakkie, 1998:6; Motorkapers ontsien niks en niemand nie, 1995:3) daarop dui dat individue uit alle rassegroepe hulle aan motorvoertuigkaping kan skuldig maak, toon Conradie (1994:3) se navorsing dat kapers in Suid-Afrika oorwegend swart is. In aansluiting hierby blyk dit dat swart persone meer dikwels as wit persone by roofvoorvalle betrokke is (Barkan, 1997:274; Barkas, 1978:142; Cook, 1976:175; Langan, 1978:43; Pettway, 1979:277). Ofskoon Barker et al. (1993:14) hierdie standpunt steun, benadruk hulle dat blanke persone meer by gewapende roof in die VSA betrokke is. Onsekerheid bestaan egter of die aanname ook binne die Suid-Afrikaanse konteks geld, aangesien dit nog nie nagevors is nie en die grootste gedeelte van die Suid-Afrikaanse bevolking swart is, in teenstelling met die VSA waar die meerderheid wit is.

Volgens Brand (1988:131-132) kan die feit dat swart persone dikwels uit 'n swakker sosio-ekonomiese omgewing afkomstig is en gevolglik nie altyd oor die finansiële vermoë beskik om 'n motorvoertuig te koop nie, 'n moontlike verklaring bied vir hierdie persone se betrokkenheid by motorvoertuigverwante misdade.

3.4.4 Indeling van motorvoertuigkapers

Alhoewel Conklin (1972:61-76) in sy indeling van rowers onderskei tussen professionele rowers, opportunistiese rowers, dwelmiddelafhanklike rowers asook alkoholrowers, en die indeling deur verskeie navorsers (Barkan, 1997:275; Glick, 1995:218; McCaghy, 1985:143-144; Megargee, 1982:122; Pratt, 1980:36) as bruikbaar vir die klassifisering van roofvoorvalle beskou word, kan motorvoertuigkapers nie op dieselfde wyse ingedeel word nie. Aangesien motorvoertuigkaping 'n unieke vorm van roof is en om verskillende redes plaasvind, het Myerson (1995:103) besluit om motorvoertuigkapers soos volg te klassifiseer:

- **Kaper wat vir vervoerdoeleindes 'n motorvoertuig roof ("Transport hijacker")**

Soos in die geval van motorvoertuigdiefstal (Brickell & Cole, 1975:74; McCaghy, 1985:148), word motorvoertuie vir vervoerdoeleindes gekaap. Aangesien die motorvoertuig slegs vir tydelike gebruik benodig word, soos om byvoorbeeld 'n ander misdaad te pleeg, word die motorvoertuig na gebruik op 'n verlate plek gelaat. Hierdie kapings vind vinnig plaas en kan met geweld asook die roof van ander waardevolle items gepaard gaan. Alhoewel slagoffers dikwels gedwing word om rowers te vergesel, word hulle meestal op 'n latere stadium afgelaai. Hierdie kapers selekteer gewoonlik kwesbare teikens wat met gemak oorrompel kan word. Hulle staan ook bekend as "random hijackers" en verkies om motorvoertuie by verkeersligte, stopstrate en die ingange van geboue te kaap.

Volgens Myerson (1995:103-104) kan kapers wat by hierdie kategorie ingesluit word, nie met sindikate verbind word nie, aangesien die primêre motief vir die kaping is om vervoer vir hulleself te bekom. Hy beklemtoon dat sommige van hierdie individue tieners is wat hulle mettertyd aan ernstiger vorme van kaping en roof skuldig maak en selfs vir georganiseerde misdaadsindikate begin werk.

- **Kaper wat 'n motorvoertuig roof om windmakerig te wees ("Showmanship hijacker")**

Windmakerigheid, bravade, mededinging en genot is die primêre redes waarom kapers wat in hierdie kategorie val 'n motorvoertuig roof. Myerson (1995:104) beklemtoon die rol wat portuurgroepdruk in hierdie verband speel en wys daarop dat hierdie kapings altyd in groepverband plaasvind. Soos in die geval van kapings vir vervoerdoeleindes, varieer die ouderdom van die kapers vanaf 10 jaar en ouer. Alkohol en dwelmmiddels asook intimidasie kan 'n rol speel by die pleeg van die misdaad. Die gebruik van geweld om in hulle doel te slaag, is ook nie uitgesluit nie. Vanweë die feit dat hierdie jeugdige dikwels onvoorspelbaar is, moet hulle nie, ten spyte van hulle jeugdigheid, uitgedaag word nie.

Die motorvoertuie wat deur hierdie kapers geroof word, word of ongeskonde op 'n verlate plek gelaat of die motorvoertuig word êrens gelos nadat onderdele gesteel en/of die motorvoertuig op 'n vandalistiese wyse beskadig is. Alhoewel hierdie kapings nie algemeen plaasvind nie en kapers in hierdie kategorie geen kontak met sindikate het nie, kan dit gebeur dat hierdie jeugdige op 'n latere stadium met sindikate kontak maak.

- **Operasionele kaper ("Operational hijacker")**

Die primêre motief vir motorvoertuigkaping in hierdie geval is geld. Volgens Myerson (1995:105) was die meeste kapers wat in hierdie kategorie val, voorheen by motorvoertuig-diefstal betrokke. Hulle beskou motorvoertuigkaping gewoonlik as 'n nuwe en opwindende uitdaging. Hierdie kapers het meestal gevestigde kontakte of afsetgebiede vir gesteelde en/of gekaapte motorvoertuie en werk gewoonlik vir 'n motorvoertuigkartel of tussenganger wat kappings koördineer en betrokke is by die verspreiding van gekaapte motorvoertuie. Die kapers val in die ouderdomsgroep 15 jaar en ouer en werk hoofsaaklik saam in groepe. Hulle opereer gewoonlik in sekere gebiede en selekteer teikens versigtig. Tydens kappings word ander motorvoertuie algemeen as 'n "back-up" gebruik. Aangesien motorvoertuig-kaping beplan word en die kapers meer gesofistikeerd in hulle styl van kaping is, is hierdie kapers effektief, vinnig en meestal suksesvol. Hierdie individue is selfversekerd en doelgerig, met die gevolg dat geweld kan voorkom indien hulle teëgestaan word.

- **Sindikaat-misdaadkaper ("Syndicate crime hijacker")**

Motorvoertuigkapers se betrokkenheid by sindikate het daartoe gelei dat kappings in 'n winsgewende bedryf ontwikkel het. Lede van sindikate wat by motorvoertuigkaping betrokke is, is professioneel, hoogs gespesialiseerd en word goed betaal vir gekaapte voertuie omdat hulle 'n groter afsetgebied vir gekaapte motorvoertuie skep. Optredes word ook versigtig beplan en ander motorvoertuie word dikwels by die uitvoer van 'n kaping gebruik. Hierdie kapers is selde jonger as 18 jaar en sal nie huiwer om geweld te gebruik indien weerstand gebied word nie. Volgens Myerson (1995:106) is hierdie kapers in spesifieke areas werksaam en word spesifieke tipes motorvoertuie (meermale op bestelling), gekaap.

- **Kaper wat vir wraakdoeleindes 'n motorvoertuig roof ("Revenge hijacker")**

Myerson (1995:106) is van mening dat kappings wat om vergeldingsredes of uit wraak onderneem word, deur enige van die bogenoemde kapers uitgevoer kan word. Werkers wat deur hulle werkgewers afgedank word, kan byvoorbeeld deelneem aan die kaping van maatskappymotorvoertuie ten einde diegene wat vir hulle omstandighede verantwoordelik is, terug te betaal. Hierdie kappings vind egter nie algemeen plaas nie.

3.5 VOORKOMING VAN MOTORVOERTUIGKAPING

Alhoewel alle beskikbare inligting met betrekking tot die voorkoming van motorvoertuig-kaping nie empiries nagevors is nie en sommige aanbevelings op sienings berus wat deur die gemeenskap gehuldig word, is dit wel van belang vir die onderhawige studie om hiervan kennis te dra.

Enkele strategieë wat moontlik tot 'n afname in motorvoertuigkaping kan lei of geleentheid vir kapinge kan verminder, geniet vervolgens aandag. Wysies waarop individue die risiko vir besering en dood kan verminder indien hulle wel aan 'n motorvoertuigkaping blootgestel word, word ook kortliks toegelig.

3.5.1 Strenger wetgewing

Alhoewel wetlike sanksies en straftoemeting eers 'n invloed na arrestasie en vonnisoplegging het, meen Brand (1988:166) dat dit tog 'n besondere rol vervul in terme van afskrikking. Cook (1987:375), Gabor et al. (1987:173), Meadows (1998:77), Roodbol (1995:10) asook Wright en Rossi (1986:6) wat hierdie standpunt onderskryf, is van mening dat strenger wetgewing asook effektiewe vonnisoplegging belangrike strategieë in die voorkoming van misdade soos motorvoertuigkapinge is.

Indien motorvoertuigkapers wel die voor- en nadele van misdaadpleging teen mekaar opweeg, sal strenger wetgewing die nadele verbonde aan 'n misdaad soos motorvoertuigkaping kan verhoog en selfs kapingesyfers betekenisvol kan beïnvloed. Block (1977: 101) wys in aansluiting hierby daarop dat indien sekerheid bestaan dat roofvoorvalle wel beplan word, veranderinge in wetstoepassingstegnieke en 'n verswaring van strawwe, 'n voorkomende invloed op roof kan hê.

3.5.1.1 Wetgewing met betrekking tot vuurwapens

Sukses wat met nuwe wetgewing gedurende 1993 in die staat Louisiana (VSA) behaal is, bevestig die waarde wat strenger wetgewing inhou in terme van die voorkoming van motorvoertuigkapinge. Hierdie wet, wat ook as die "shoot the carjacker law" bekend staan, gee aan motoriste die reg om 'n kaper of enige individu wat poog om 'n motorvoertuig te roof, dood te skiet. Die moord wat sodoende gepleeg word, word as "justifiable homicide" beskou (Meadows, 1998:97).

Alhoewel drastiese wetgewing van hierdie aard nie noodwendig in Suid-Afrika suksesvol sal

wees nie en moontlik selfs tot die kultuur van geweld wat alreeds bestaan, kan bydra, sal wetgewing met betrekking tot die uitreiking, besit van en handel in vuurwapens opgeskerp moet word (Meek, 1998:14). Volgens Zimring en Zuehl (1986:38) sal enige wet, regulasie of beleid wat die gebruik van vuurwapens tydens die pleeg van geweldsmisdade verminder, ook sterftesyfers betekenisvol beïnvloed. Cook, Molliconi en Cole (1995:59) wat die standpunt steun, beklemtoon dat ingryping deur die regering in terme van die regulering van die vervaardiging van, handel in en gebruik van vuurwapens, 'n belangrike strategie is om sterftes tydens geweldsmisdade te verminder. Inciardi en Pottieger (1978:48) konstateer in aansluiting hierby dat "even partial disarmament would significantly decrease the rates of violence in society".

Aangesien groot getalle vuurwapens daaglik in die hande van misdadigers beland, kan strenger wetgewing met betrekking tot die roof, diefstal en/of smokkel van vuurwapens, tot die voorkoming van motorvoertuigkaping bydra (Conradie, 1994:9). Wetgewing wat privaateienaars dwing om beter sekuriteitsmaatreëls met betrekking tot vuurwapens te handhaaf, kan ook bydra tot 'n beperking op die beskikbaarheid en omloop van vuurwapens.

3.5.1.2 Doodstraf

Sukses in terme van strenger wetgewing is ook in Puerto Rico behaal. Hier bepaal Federale Wetgewing wat in Oktober 1992 aanvaar is, dat motorvoertuigkapers die doodstraf opgelê kan word indien hulle 'n individu tydens 'n kaping om die lewe bring. Die besit van 'n kap-en-snywinkel word ook volgens die wetgewing as 'n Federale oortreding beskou en individue wat hulle hieraan skuldig maak, kan tot 15 jaar tronkstraf opgelê word. Volgens Conklin (1998:86) het hierdie wet 'n positiewe uitwerking gehad in dié sin dat kappings in Puerto Rico van 8 669 in 1992 tot 4 522 in 1993 gedaal het. Motorvoertuigkappings het dus met 52,2% afgeneem.

Alhoewel die doodstraf nie noodwendig 'n oplossing vir motorvoertuigkaping in Suid-Afrika sal bied nie, is dit wel waar dat die regering nie daarin slaag om een van sy belangrikste konstitusionele verantwoordelikhede, naamlik om die lewe en eiendom van landsburgers te beskerm, nakom nie (Vat misdaad so vas, sê NNP, 1999:11). Wetgewing weerspieël ook dat die regering motorvoertuigkaping nie met genoegsame erns bejeën nie. Dit veroorsaak dat die gemeenskap twyfel of daar werklik na hulle belange omgesien word.

Volgens Mkhondo (1994:10) kan Suid-Afrikaanse misdadigers wat die voor- en nadele van misdaadpleging teen mekaar opweeg, tot die slotsom kom dat misdaad een van die betalendste

beroepe is om te volg. Taylor (1996:19) wys in hierdie verband daarop dat slegs 7 of 8 uit elke 100 misdadaadvoorvalle in Suid-Afrika in skuldigbevinding of vonnis-oplegging resulteer. Die gaping tussen die aantal kapings wat daagliks plaasvind en die aantal oortreders wat gevonniss word, kan volgens hom toegeskryf word aan faktore soos die goeie beplanning wat met motorvoertuigkaping gepaard gaan, die verrassingselement wat by 'n motorvoertuigkaping ter sprake is, die tyd wat verloop tussen misdadadpleging en die rapportering van die misdadad, die oneffektiwiteit van die strafregsplegingsstelsiem en onvoldoende wetgewing om die misdadad te bekamp.

Odendaal (1994:17) wat hierdie standpunt onderskryf, wys daarop dat die vonnis wat vir kapings opgelê word, nie naastenby die arbeid, ongerief en geld wat die misdadad die samelewing kos, in ag neem nie. Nel (1996:6) konstateer in aansluiting hierby dat "the perceived weakness of the criminal justice system is said to create a sense of impunity on the part of criminals and helplessness on the part of victims".

'n Ondersoek wat deur The AA Road Traffic Safety Foundation (1995:12) onderneem is, het aan die lig gebring dat motoriste oor die algemeen bostaande aanname steun en van mening is dat die regsstelsiem nie genoeg doen om motorvoertuigkapers af te skrik nie. In hierdie verband neem Myerson (1995:3) sterk standpunt in deur te benadruk dat

it is our laws that are handcuffed and not the offenders South Africa will never be able to improve itself overnight and it certainly will not happen at the present moment with the policy of patting criminals on the head and asking them not to be bad boys again.

'n Verslag van The Nedcor Project on Crime, Violence and Investment (1996:79) toon dat 'n verbetering van die strafregsplegingsstelsiem en strengere wetgewing afskrikking sal verhoog en meer vertrouwe by die publiek sal inboesem. Normandeau (1981:300) wat ook 'n voorstander van strengere wetgewing en swaarder strawwe vir gewapende rowers is, beklemtoon dat veral die sekerheid van straf, een van die beste afskrikmiddels vir misdadad is.

3.5.2 Meer effektiewe wetstoepassing

Meer effektiewe wetstoepassing is 'n verdere faktor wat tot die voorkoming van misdadad soos motorvoertuigkappings kan bydra (Department of Safety and Security, 1998b:38). Burke en O'Rear (1993:24) beklemtoon in hierdie verband dat "armed carjacking represents such an assault on the fabric of our lives that it requires that focused attention of the law enforcement

community".

Statistiese gegewens dui daarop dat net meer as die helfte van alle gekaapte motorvoertuie deur die SAPD teruggevind word. Verder blyk dit ook dat die SAPD swak vaar met die opsporing en arrestasie van kapers. Hierdie aspekte noodsaak dat aandag geskenk moet word aan die wyses waarop wetstoepassing verbeter kan word (Crime Information Management Centre, 1998:66; Live to drive another day, 1996:16; New initiative to stem vehicle theft, 1996:62).

Die moontlikheid om wetstoepassing te verbeter is egter skraal, aangesien mensekrag beperk is en opgeleide polisiebeamptes vir administratiewe take in plaas van aktiewe polisiewerk aangewend word. Hierdie aspek asook die tekort aan hulpbronne, beperk die effektiwiteit van die SAPD. Indien verder in ag geneem word dat een polisiebeampte tot 400 dossiere alleen moet hanteer en dat slegs 'n klein persentasie van alle motorvoertuigkapers deur die polisie aangekeer word, is dit te begrype dat wetstoepassing oneffektief is en dat die SAPD as ondoeltreffend deur die publiek gesien word (Another 8 hijack suspects go free as cops ignore evidence, 1997:1; Hijack squad in chaos, 1998:1; Min motorkapers word aangekeer en aangekla, 1995:12; Taylor, 1996:19). Beperkte mensekrag in hoë risikogebiede soos Gauteng waar die ratio van polisiebeampte tot inwoners, 1:249 is, bemoeilik polisiëring in die algemeen en die voorkoming van straat-misdade soos motorvoertuigkapings meer spesifiek (Department of Safety and Security, 1996:39).

Ten spyte van hierdie probleme wys die Nasionale Kommissaris van Polisie, George Fivaz (in Nevin, 1995:48), daarop dat meer koste-effektiewe wetstoepassing en beter benutting van beskikbare hulpbronne daartoe kan bydra dat misdade soos motorvoertuigkapings meer effektief voorkom kan word. Hy beklemtoon dat beter benutting en uitbreiding van die hoofwegpatrolie, meer padblokkades en 'n sigbare polisie teenwoordigheid, van die eerste stappe in die bekamping van motorvoertuigverwante misdade is.

Sigbare polisiëring in terme van verhoogde polisie-aktiwiteit, padblokkades en gerigte patrolling in hoë risiko-areas of misdaadbrandpunte, kan veral op die korttermyn as afskrikmiddel dien (Department of Safety and Security, 1998b:17). Alhoewel Gabor et al. (1987:181) van mening is dat die kans om 'n oortreder op heter daad te betrap, gering is, wys Feeney en Weir (1974:70) daarop dat die meeste arrestasies deur patrolie-eenhede gedoen word en dat hulle ook verantwoordelik is vir die terugvind van die meeste gesteelde eiendom wat binne vier uur opgespoor word. In aansluiting hierby, vestig Hulme (1995:1) die aandag op die

sukses wat Nigerië met verhoogde polisie sigbaarheid bereik het in terme van meer patrollies en die opstel van padblokkades. Ten spyte van die feit dat misdadigers hulle aktiwiteite na 'n ander deel waar minder polisie aanwesig is, kan verskuif, bestaan die moontlikheid dat hierdie strategieë tot die voorkoming van motorvoertuigkapings kan bydra (Department of Safety and Security, 1996:39; Live to drive another day, 1996:16). Die vermindering van kapings met 24% na die ontplooiing van die hoofwegpatroolie in Gauteng teen die einde van 1996, bevestig dat verhoogde sigbaarheid van die polisie daartoe kan bydra dat hulle as die beskermers ("guardians") van die gemeenskap kan optree (Business Against Crime show their mettle, 1997:9).

Vanweë die feit dat 'n groot aantal gekaapte motorvoertuie buite Suid-Afrika verkoop word, kan veral die oprig van padblokkades daartoe bydra dat die mobiliteit van motorvoertuig-kapers beperk word (More police for hijack hot spots, 1995:6). Volgens Brand (1988:154) kan sowel staande padblokkades (wat alle motorvoertuie visenteer nadat berig van 'n kaping ontvang is) as sporadiese padblokkades (wat verbind is met patrollies en gerig is op gebiede waar motorvoertuigdiefstalle en/of -kapings ernstige afmetings aanneem), gebruik word om motorvoertuigverwante misdade te bekamp.

Opruimingsaksies wat deur die polisie geloods word, kan ook 'n betekenisvolle invloed op toekomstige misdaadpleging hê. Aanduidings bestaan dan ook dat opruimingsaksies soos "Operasie Kilo", "Operasie Rachel", "Operasie Welz" en "Operasie V4" met groot sukses deur die SAPD geloods is (Are crime and violence unstoppable?, 1995:3; Dié motorbedrog strek dalk wyer as net Pretoria, 1994:8; <http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime96.html>.; Top racing driver arrested, 1995:4). "Operasie V4", wat ook as "Projek Voyager" bekend gestaan het, het volgens Huisamen (1997a:16) gelei tot die opsporing van gesteelde en gekaapte motorvoertuie in vier lande, naamlik Mosambiek, Suid-Afrika, Zimbabwe en Zambië. Verskeie polisiebeamptes wat by motorvoertuigverwante misdade betrokke was, is ook tydens die operasie gearrester. Die opruimingsaksie, "Operasie Omega", wat gedurende Januarie 1996 in Gauteng geloods is, het daartoe bygedra dat 90 verdagtes gearrester, 165 gekaapte motorvoertuie herwin en twee kap-en-snywinkels gesluit is (Crime Information Management Centre, 1996:28; Erasmus, 1996a:5; 1996b:15; <http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime397.html>.). Volgens Brill (1982:67) moet die waarde van roetine-polisieondersoek ook nie genegeer word nie. Die gereelde inspeksie van skrootwerwe en voertuigherstelwinkels asook die observering van individue wat in tweedehandse motorvoertuie en/of onderdele handel dryf, kan byvoorbeeld daartoe lei dat gesteelde of gekaapte motorvoertuie en/of onderdele opgespoor word (Ethridge & Gonzalez,

1996:12).

Enkele ander wyses waarop wetstoepassing verbeter kan word, sluit in aksies om die onwettige handel in vuurwapens te voorkom, die vermindering van afsetgebiede en effektiewe sekuriteit by grensposte. Strenger beheer deur Doeane en Aksyns en die SAPD Grenspolisieringseenhede rakende die uitvoer van motorvoertuie en motoronderdele is 'n aspek van polisiëring wat veral aandag behoort te geniet (A perspective on organised crime in South Africa, 1994:9; Erasmus, 1996b:15; Crime Information Management Centre, 1998:40). Die uitskakeling van korrupsie in terme van die uitreiking van vals polisieklaring-sertifikate (Bylae II) en onregmatige vuurwapenlisensies asook die aanvaarding van geld en goedere vir enige ander dienste gelewer, moet volgens die Nasionale Misdaadvoorkoming-strategie (Inter-departmental strategy team, 1996:42) en The AA Road Traffic Safety Foundation (1995:14) ook aangespreek word en as 'n prioriteit in die bekamping van motorvoertuigkaping gesien word.

Vennootskapspolisiëring wat, benewens samewerking tussen die polisie en die gemeenskap, ook samewerking met ander polisieagente insluit, kan ook oorweeg word. Samewerkings-ooreenkomste met polisdienste in buurlande soos Lesotho, Namibië, Angola, Zambië, Botswana, Malawi, Tanzanië, Mosambiek, Zimbabwe en Swaziland is noodsaaklik ten einde georganiseerde misdaadaktiwiteite te voorkom. Samewerking met Interpol, waarvan Suid-Afrika sedert September 1993 lid is, kan ook bydra tot die voorkoming van internasionale voertuigverwante sindikaataktiwiteite (<http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime96.html>.; Kommissaris van Polisie, 1993:116). Die uitruil van kundigheid en strategieë om spesifieke misdade soos motorvoertuigkapings te voorkom, moet ook aangemoedig word, aangesien die SAPD nie internasionale misdaadaktiwiteite effektief kan voorkom en beheer sonder die samewerking van Interpol nie.

Conradie (1994:9) is verder van mening dat meer taktiese navorsingseenhede soos die Misdaadinligtinganalisesentrum wat op prioriteitsmisdade fokus, geskep behoort te word. Steenkamp (1997:75) wat die standpunt onderskryf, wys daarop dat die instel van meer mobiele spesialiseenhede wat spesifiek op motorvoertuigverwante misdade fokus, ook oorweeg kan word.

3.5.3 Verbetering van motorvoertuigidentifikasie, -lisensiëring en -registrasie-prosedures

Die doel van motorvoertuigidentifikasie, -lisensiëring en -registrasie is enersyds om rekord te

hou van alle motorvoertuie in Suid-Afrika en andersyds om motorvoertuie wat onregmatig bekom word, tot die minimum te beperk (Department of Transport, 1991:83; Departement van Vervoer, 1993:21). Alhoewel NaTIS die bestaande vier provinsiale registrasiesisteme vervang het en netwerkkoppeling tussen onder andere die registrasie owerhede, die SAPD, die verkeersdepartement en die Direkoraat Verkeersveiligheid moontlik maak, word daar steeds probleme met lisensiëring en registrasie ondervind.

Een probleem wat dringend aandag verdien en kan bydra tot die voorkoming van motorvoertuigkaping indien dit uitgeskakel kan word, is korrupsie onder werknemers in motorvoertuigregistrasie- en lisensiekantore. Die wettiging van vervalste dokumente, die onwettige uitreiking van duplikaatskrappingsertifikate, die onwettige herregistrasie van motorvoertuie asook onregmatige toegang tot NaTIS, moet so ver moontlik voorkom word. Beter toesig, roetine ondersoek en die opgradering van veiligheidsmaatreëls ten einde onregmatige toegang tot en misbruik van die lisensie- en registrasiesisteme te voorkom, is enkele strategieë wat oorweeg kan word (Conner, 1987:35).

Belonings vir die opspoor van gekaapte en/of gesteelde motorvoertuie kan ook daartoe bydra dat werknemers aangemoedig word om polisieklaring aan te vra indien die vermoede bestaan dat 'n motorvoertuig gesteel, gekaap, opgebou en/of die onderdele gesteel is. Individue wat wel opmerk dat die VIN van die motorvoertuig nie ooreenstem met die VIN op die NaTIS nie, die motorvoertuig geen identifikasienommers of -merke het nie, of dat die VIN verander is en dit nie rapporteer of polisieklaring aanvra nie, behoort strenger gestraf te word (BPAC working group, 1996:3; Department of Transport, 1991:89, 115; Departement van Vervoer, 1993:2).

Motorvoertuigidentifikasie kan ook opgeskerp word. Teenswoordig word die volgende nommers vir motorvoertuigidentifikasie in Suid-Afrika gebruik: 'n onderstelnummer (die VIN wat uit 17 karakters bestaan en inligting oor die fabrikaat, model en jaar van vervaardiging bevat); 'n voertuigregisternummer (wat uit sewe karakters bestaan en aan 'n motorvoertuig toegeken word nadat dit op die NaTIS geregistreer is en slegs op dokumentasie soos registrasiesertifikate en klaringsbewyse aangebring word); die registrasienummer; die enjinnummer (wat ook uit 17 karakters bestaan); en die nasionale voertuigklassifikasiekode (wat slegs op dokumentasie verskyn) (South African Standard, 1992:1; Departement van Vervoer, 1993:2.3-2.4). Alhoewel motorvoertuie geïdentifiseer kan word op grond van bogenoemde nommers, beveel Burke en O'Rear (1993:23) aan dat meer motorvoertuig-komponente gemerk moet word. Navorsers (Brewer, 1994:232; Brill, 1982:64; Callahan, 1983:8; Edelman, 1980:18; Harris & Clarke, 1991:228) wat bogenoemde standpunt onderskryf, wys daarop dat die merk van komponente

soos die deure, die katebak, die dak, skutysters ("fenders"), die windskerm, die buffer asook die agterste gedeeltes van 'n motorvoertuig soos die kantpanele en die vloer, daartoe kan bydra dat identiteit en wettige eienaarskap makliker bepaal sal kan word. Alhoewel Lee en Rikoski (1984:16) van mening is dat die merk van meer motorvoertuigkomponente nie noodwendig motorvoertuigdieve en -kapers sal afskrik nie, kan dit wel die opsporing van die komponente vergemaklik. Dit kan ook verder daartoe bydra dat minder motorvoertuie by kap-en-snywinkels uitmekaar gehaal word en minder onopspoorbare onderdele in die handel beskikbaar is.

Dit wil voorkom of die meeste vervaardigers van motorvoertuie ongeërg is met betrekking tot die merk van motorvoertuigonderdele en selfs van mening is dat die potensiële impak van motorvoertuigdiefstal nie die koste van die merk van onderdele regverdig nie (Brill, 1982:64). Statistiek met betrekking tot die omvang en gevolge van motorvoertuigkapings, dui daarop dat hierdie redenasie nie as geldend beskou kan word in die geval van kapings nie.

Volgens 'n mediaberig (Nuwe benadering met die voorkoming van kapings, 1999:13) is daar wel gedurende 1998 met 'n projek begin vir die ontwikkeling van tegnologie waarmee soveel as moontlik motorvoertuigonderdele gemerk sal kan word. Indien vervaardigers uiteindelik instem om meer motorvoertuigonderdele te merk, kan selfs begin word om 'n rekenaardatabasis van gesteelde onderdele op te bou. Hierdie stelsel sal eienaars van tweedehandse winkels en skrootwerwe in staat kan stel om te bepaal of onderdele gesteel is al dan nie.

Ten einde te verseker dat die merk van motorvoertuigonderdele wel voordele inhou, is beter inspeksie en/of die gereelde nagaan van VIN's tydens optredes soos padblokkades noodsaaklik. Burke en O'Rear (1993:23) asook Conner (1987:35) beklemtoon in aansluiting hierby dat onderdelehandelaars en eienaars van skrootwerwe veral aangemoedig moet word om motorvoertuie waarvan die onderstelnommers ontbreek of onleesbaar, beskadig, verander of mee gepeuter is, na die polisie vir klaring te verwys.

Motorvoertuigidentifikasie kan ook verbeter word deur byvoorbeeld met behulp van 'n sandblaastoestel 'n uitkenningsnommer op die motorvoertuigruit aan te bring (BPAC working group, 1996:2). In hierdie verband beveel Brand (1988:186) aan dat eienaars 'n onderskeidende merk aan motorvoertuie moet aanbring ten einde identifisering op 'n latere stadium te vergemaklik. Alhoewel die verf van registrasienommers op die dak en deure van 'n motorvoertuig nie mooi vertoon nie, kan hierdie maatreël voornemende kapers afskrik en opsporing deur middel van 'n lugsoektog vergemaklik (Car hijackers rampant in PWV, 1994:6).

3.5.4 Teikenverharding

Teikenverharding of enige strategie wat dit vir die kaper moeiliker sal maak om 'n motorvoertuig te roof, is 'n verdere wyse waarop motorvoertuigkaping voorkom kan word. Die installering van satellietopsporing- en -herwinningstelsels soos Tracker, Netstar, Datatrack, Bandit Intertrac, Matrix, Trakbak, Vectra en Electro Track kan tot die onmiddellike opsporing en terugvind van gekaapte motorvoertuie bydra. Alhoewel dit dikwels duur en as 'n reaktiewe optrede beskou word omdat opsporing plaasvind nadat die misdaad gerapporteer is, kan dit wel die kanse op arrestasie verhoog (Alarming developments, 1995:30; Clarke, 1997:26; Conradie, 1994:8; Datatrack in SA, 1996:53; Datatrack vehicle tracking established in South Africa, 1995:22; Hipertegniese opspoor- en terugvindstelsels vir voertuie, 1999:68; Motors so veiliger met Britte se opsporingstelsel, 1996:5; Nevin, 1995:52; On the right track?, 1996:9; Vehicle recovery system, n.d.:1; Vizard, 1994:106; Voertuigopsporing - 'n Suksesverhaal, 1998:43). Opsporingstelsels soos Netstar stel motoriste in staat om tydens 'n motorvoertuigkaping 'n onhoorbare alarmsein ("silent alarm signal") met behulp van 'n nood- of paniekknoppie te aktiveer. Hierdie knoppie is gewoonlik op 'n onopsigtelike plek in die motorvoertuig geïnstalleer. Indien die slagoffer nie in staat is om die stelsel op hierdie wyse te aktiveer nie, kan 'n tolvrye nommer geskakel word sodat die stelsel vanaf die beheersentrum geaktiveer word (Nevin, 1995:46). Tracker werk op min of meer dieselfde wyse. In hierdie geval word daar egter van polisievoertuie gebruik gemaak wat met 'n ontvangtoestel toegerus is. Die gebruik van Tracker deur die SAPD en die feit dat seine van gekaapte motorvoertuie deur polisievoertuie opgevang kan word, bring mee dat die Tracker-stelsel landwyse dekking aan motoriste bied (Huisamen, 1996a:16-17; On the right track?, 1996:9; Vehicle recovery system, n.d.:1).

Die samewerkingsooreenkoms tussen Tracker en die SAPD het daartoe gelei dat laasgenoemde sedert Oktober 1996 op R45 miljoen se motorvoertuie beslag gelê, 19 kap-en-snywinkels gesluit en 23 motorvoertuigverwante misdaadsindikate oopgevelek het ('n Satelliet wat motordiewe vang, 1997:121; Polisie lê beslag op R2 miljoen se voertuie, 1998:10). Meeste van die opsporingstelsels toon 'n sukseskoers van tussen 94%-95% (New initiative to stem vehicle theft, 1996:62; New Tracker rides in, 1996:14; Voertuigopsporing - 'n Suksesverhaal, 1998:43).

Satellietopsporing is 'n belangrike instrument in die bekamping van motorvoertuigkaping (<http://cargoinfo.co.za/ftw/97/97myO9ad.html>). Vanweë die hoë kapingsyfer in Suid-Afrika en die opsporingswaarde wat dit inhou, installeer al meer individue hierdie stelsels in hulle motorvoertuie. Die gewildheid van die stelsels het in so 'n mate in Suid-Afrika toegeneem dat die land teenswoordig beskou word as die grootste benutster van hierdie tegnologie. Ondanks die

effektiwiteit van die stelsels, skep dit 'n nuwe probleem, naamlik dat motoriste as gyselaars geneem kan word ten einde die aktivering van 'n teenkapingsmeganisme te voorkom en/of om die teenkapingsmeganisme te ontkoppel. The AA Road Traffic Safety Foundation (1995:15) sluit hierby aan deur daarop te wys dat alarms en teenkapingsmeganismes tot "hijack deaths" kan lei. Dit is dus belangrik dat motorvoertuigeienaars onder geen omstandighede sigbare bewyse op hulle motorvoertuie moet aanbring wat verklap dat van die stelsels geïnstalleer is nie.

'n Verdere nadeel van die stelsels is ook dat die plek waar die ontvangtoestel ("transponder unit") geïnstalleer word, nie altyd aan die eienaar bekend is nie (Vehicle recovery system, n.d.:1). Aangesien slagoffers ernstig beseer en selfs met hulle lewens kan boet indien hulle oneerlik is oor die teenwoordigheid van 'n teenkapingsmeganisme, kan hulle onvermoë om die mikroskyfie in die motorvoertuig uit te wys, dieselfde gevolge inhou.

Meer eenvoudige teenkapingsstelsels kan ook gebruik word om kapings te verhinder. Voorbeelde hiervan is waar noodflikkerligte en/of 'n alarm geaktiveer word of waar die aanskakelaar ("ignition") en petroltoevoer deur middel van afstandbeheer afgeskakel kan word (bv. Fuelproof, Pro Car en Wizard Plus) (Alarming developments, 1995:30; Miga, 1995:36; Motorkaper loop hom vas teen muur én die gereg, 1998:8; Nevin, 1995:44; Vesa expands, 1996:52). Hierdie stelsels word geaktiveer deur 'n mikroskyfie wat die bestuurder afsonderlik van die motorvoertuigsleutels dra. Wanneer die stelsel geaktiveer word, begin die petroltoevoer na twee minute geleidelik afsluit, wat veroorsaak dat die motorvoertuig begin ruk of teen 'n slakkepas vorentoe beweeg totdat dit uiteindelik tot stilstand kom. Die installering van meganismes soos die Logikey-immobiliseerder en die Auto Avenger kan ook kapings fnuik. Die stelsels word geaktiveer wanneer 'n motorvoertuig se deur aan die bestuurskant oopgemaak word, terwyl die enjin aangeskakel is. Sodra die stelsel geaktiveer word, sal die enjin na twee en 'n halwe minute afsluit en die motorvoertuig tot stilstand kom. Die stelsel kan wel deur die bestuurder gedeaktiveer word en hou dus soos in die geval van die Tracker-stelsel, die gevaar van gyselaarneming in (Nevin, 1995:54; Walsh, 1993:8).

Stelsels wat met behulp van 'n paniekknoppie rookbomme kan afvuur, met behulp van afstandsbeheer 'n elektriese skok van 50 000 volt deur die motorvoertuig se voorste sitplek kan stuur of die remme kan laat vasslaan, word ook gebruik (Walsh, 1993:8). Die moontlikheid bestaan egter dat ander motoriste in die proses beseer en die motorvoertuigeienaar daarvoor aanspreeklik gehou kan word (Jou motor of jou lewe, 1994:82). Walsh (1993:8) waarsku ook dat die aanspreeklikheid wat met beserings as gevolg van elektrisiteitskotte gepaard gaan, meer probleme kan skep as wat dit sal oplos.

'n Nuwe stelsel wat bekend staan as Blaster en na bewering sal voorkom dat 'n kaping hoegenaamd plaasvind, is gedurende 1998 in Suid-Afrika gepatenteer (Woemm! Daar brand die kaper, 1998:16). Hierdie teenkappingsmeganisme behels die installering van twee spuitknoppies onder die twee voorste deure van die motorvoertuig. 'n Voetskakelaar wat tydens 'n motorvoertuigkaping getrap word, veroorsaak dat vlamme by die spuitknoppies uitgeblaas word. Hierdie "beheerde brand" wat beperk is tot 'n halwe meter om die motorvoertuig se twee voorste deure, verseker dat 'n kaper nie tot teenaan die motorvoertuig kan kom nie. Alhoewel so 'n brand 'n potensiële kaper kan afskrik, bestaan die moontlikheid egter ook dat onskuldige persone beserings op die wyse kan opdoen. Ten einde die kritiek te oorkom, is 'n soortgelyke sisteem, naamlik die Hijack Livesave, gepatenteer. Die enigste verskil is dat pepergas wat die oortreder tydelik kan verblind en respiratoriese ongemak kan veroorsaak, by die spuitknoppies uitgeblaas word (One fast blast for hijackers, 1999:22; Peper die kapers - met pepergas, 1999:10-11). 'n Teenkapingstoe-stel wat met 'n pedaal binne in die motorvoertuig geaktiveer word en uitskiet om die kaper hard teen die maermerrie te slaan, is ook sedert Desember 1998 ontwikkel nadat voorlopige patentregte vir die ontwikkeling daarvan verkry is (Kapenaar slaan kapers se voete onder hulle uit, 1999:11).

3.5.5 Verminderde kwesbaarheid

Alhoewel geen wetenskaplike navorsing bestaan met betrekking tot aspekte wat 'n individu se risiko vir 'n motorvoertuigkaping verlaag nie, word verskeie aanbevelings met betrekking tot die vermindering van kwesbaarheid in die literatuur aangetref. Hierdie aanbevelings sluit die volgende in:

- **Verhoog waaksaamheid**

Een van die belangrikste wyses waarop individue hulle kwesbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping kan verminder, is om te alle tye op die uitkyk te wees vir verdagte persone by stopstrate, verkeersligte en selfs wanneer hulle in besige stadsverkeer bestuur (Conradie, 1994:9; How to deal with car hijacking, 1996:28; How to prevent hijacking, 1996:24; Huisamen, 1997c:14). Motoriste moet veral bedag wees op motorvoertuie wat hulle agtervolg, persone wat skielik uit 'n motorvoertuig in die nabye omgewing klim, sogenaamde bedelaars en individue wat voorgee dat hulle pamflette versprei (How to avoid being a hijack victim: Safety first, 1995:6). Sowel Brewer (1994:112) as Myerson (1995: 118) waarsku dat 'n bestuurder se ingesteldheid op die omgewing kan verslap of afneem as gevolg van musiek wat te hard in die motorvoertuig gespeel

word of sellulêre telefone wat gebruik word terwyl die motoris bestuur.

- **Vermynkonfrontasie tydens agtervolging**

Indien 'n motoris daarvan bewus word dat hy of sy agtervolg word, is dit belangrik om nie stil te hou om die agtervolger te konfronteer nie. Dit is ook nie wenslik om op stil paaie af te draai of koers te kies na onbekende areas toe nie. Alhoewel die eerste reaksie gewoonlik is om na die eie woning of 'n woning van vriende te ry, moet dit vermy word. Sekondêre paaie met baie verkeersligte moet ook sover moontlik vermy word (Myerson, 1995:115, 131). Indien 'n polisiestasie te ver is, moet gepoog word om so gou as moontlik na 'n veilige openbare plek te ry waar daar 'n groot samedromming van mense en beweging is (Hijacking!, 1996:12; Jou motor of jou lewe, 1994:83; Walsh, 1993:8).

- **Nader woonplek versigtig**

Wonings moet versigtig genader word en motoriste moet op die uitkyk wees vir vreemde persone en/of motorvoertuie naby hekke of in die oprit van die woning (Crime Information Management Centre, 1997b:29). In hierdie verband beveel Myerson (1995:54, 128) aan dat individue veral bedag moet wees op die gedrag van troeteldiere, aangesien diere se gedrag dikwels aanduidend kan wees van iets wat verkeerd is. Hy beveel ook aan dat motoriste die motorvoertuig aangeskakel moet hou wanneer hulle genoodsaak is om uit te klim om die hek(ke) oop te maak. Sodoende word verseker dat kapers die motorvoertuig met min moeite kan roof. Alhoewel sleutels wat in so 'n geval in 'n motorvoertuig gelaat word voorheen as nalatigheid en selfs as provokasie beskou sou kon word, kan hierdie optrede in die geval van 'n motorvoertuigkaping, 'n individu se lewe red (Schmieg, 1966:26).

Individue moet ook nie lang gesprekke met gaste in die oprit voor 'n woning aanknoop nie, aangesien dit die potensiaal vir viktimisasie kan verhoog. Volgens Myerson (1995:54) kan motoriste dit ook oorweeg om 'n oprit of motorhuis agteruit binne te ry, aangesien dit enersyds sigbaarheid verbeter en andersyds kanse op ontvlugting verhoog (Hijacking!, 1996:12). Individue moet dit ook vermy om hulle wonings in trurat te verlaat, aangesien konsentrasie verbreek en visie beperk word deur die feit dat die kop na agter gedraai moet word (Myerson, 1995:125).

- **Sluit deure en vensters**

Motoriste moet te alle tye vensters toe en deure gesluit hou (Family safety, 1999:10; Snow, 1995:81). Volgens Conradie (1994:8) kan deure wat gesluit is, 'n geringe vertraging tydens 'n kaping veroorsaak. Hierdie vertraging kan van kritiese belang wees in die verloop van 'n kaping, aangesien dit die slagoffer die geleentheid bied om te ontvlug, om die aandag van omstanders te trek of misdadigerkenmerke en/of ander motorvoertuie wat by die kaping betrokke is, waar te neem (Family safety, 1999:10). Die moontlikheid bestaan ook dat 'n ander teiken deur die kaper geselekteer kan word, aangesien deure wat gesluit en vensters wat toe is, dit vir 'n kaper moeilik maak om by 'n stopstraat of rooi verkeerslig in 'n motorvoertuig te spring.

- **Waak daarteen om rylopers op te laai**

Individue moet onder geen omstandighede rylopers oplaai nie (Crime Information Management Centre, 1997b:29; Jou motor of jou lewe, 1994:83). 'n Pamflet wat versprei word ten einde motoriste hierteen te waarsku, beklemtoon die gevaar wat met die oplaai van rylopers geassosieer word soos volg: "Don't pick up hitch hikers, they might drop you off later" (Shurlok - The company profile, 1997:36).

- **Gebruik deurvloei verkeersweë**

Indien moontlik moet motoriste paaie gebruik waar verkeersvloei deurlopend plaasvind (Brewer, 1994:112). Kapers hou verkeersligte dop en roef gewoonlik 'n motorvoertuig sekondes voordat 'n verkeerslig groen word. Dit is belangrik dat individue wat by 'n stopstraat of verkeerslig stilhou, voortdurend links, regs en in die motorvoertuig se truspieëls moet kyk ten einde verdagte persone en/of motorvoertuie vroegtydig te kan identifiseer (Myerson, 1995:142). Wanneer 'n rooi verkeerslig in 'n stil area of gedurende die nag genader word, moet motoriste stadiger ry en probeer om die tyd wat dit sal neem voordat die verkeerslig oorslaan, te bereken. Dit sal dan nie nodig wees om stil te hou nie en die verkeerslig kan gekruis word sodra dit na groen verander (Family safety, 1999:10). Laat in die nag as die verkeer nie druk is nie, kan alle stoptekens en verkeersligte, met die nodige verantwoordelikheid, soos toegetekens benader word.

- **Vermy dit om alleen te ry**

Waar moontlik, moet motoriste ander individue (en selfs troeteldiere!) kry om saam met hulle te ry, aangesien die teenwoordigheid van ander individue (of diere) die misdadiger kan ontmoedig om die motorvoertuig te roef (<http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime397.html>.; Jou motor of jou lewe, 1994:83). Brewer (1994:70) wat bogenoemde onderskryf, waarsku egter dat

"having a companion - male or female - is not a sure way of avoiding an attack. It may dissuade someone, but it doesn't guarantee safety".

- **Handhaaf 'n veilige volgfstand**

Indien 'n motoris 'n verkeerslig of stopteken tydens spitsverkeer nader, moet 'n veilige afstand tussen motorvoertuie behou word. Dit is onwys om te na aan ander motorvoertuie stil te hou en daar moet seker gemaak word dat daar genoeg ruimte beskikbaar is om vinnig weg te trek indien dit nodig word (Crime Information Management Centre, 1997a:28; Hijacking!, 1996:12; How to deal with car hijacking, 1996:28; Jou motor of jou lewe, 1994:83).

- **Vermyn die baan naaste aan die sygaardjie**

Volgens Brewer (1994:112) moet motoriste in soverre dit moontlik is, die baan versterk van die sygaardjie gebruik. Kapers wat die motoris op 'n sygaardjie inwag, kan op hierdie wyse vermy word. Verder kan voorkom word dat ander motorvoertuie die motorvoertuig van die pad druk, beweging beperk en/of inperk ("sandwich"). 'n Motoris se motorvoertuig is in die meeste gevalle hier die beste wapen (Master Drive, 1996:8). Indien 'n ander motorvoertuig die bestuurder van die pad probeer dwing, moet hy of sy slegs een maal na die bestuurder kyk ten einde latere identifikasie te vergemaklik, aanhou ry en op die uitkyk wees vir 'n veilige plek waar omstanders se aandag getrek en hulp verkry kan word. Die motoris kan ook skielik rem en probeer omdraai of die motorvoertuig voor of langsaan stamp ten einde 'n ontsnappingsroete te open. Alhoewel laasgenoemde tegniek sekere risiko's inhou, is dit volgens Myerson (1995:116) al met sukses gebruik.

- **Wees ingestel op lokvalle**

Individue moet veral ingestel wees op moontlike lokvalle soos individue wat hulle as verkeers- en/of polisiebeamptes voordoen, verdagte padblokkades en ongelukke wat verdag voorkom. Motoriste moet nooit uit 'n motorvoertuig klim tensy hulle heeltemal seker is dat dit veilig is nie. In die geval van 'n padblokkade of waar 'n polisiebeampte 'n motoris voorkeer, moet die venster ongeveer 5 cm oopgemaak en identifikasie gevra word. Dit is belangrik dat motoriste hulle regte in verband met die vereiste om identifikasie te toon, ken. Hulle moet ook nie net na die uniform van 'n individu oplet nie, maar hulle ook vergewis dat daar identifiserende kenmerke op motorvoertuie is. 'n Flitsende blou lig is nie altyd voldoende bewys dat die padblokkade of die individu bo verdenking is nie.

Volgens Myerson (1995:133) kan 'n individu wat onseker voel, die verkeers- of polisiebeampte vra om hom of haar na die naaste polisiestasie te vergesel. Hy waarsku egter dat "if things look extremely dangerous to your safety and possibly to the safety of passengers in your vehicle - you should be prepared to wait for the right moment to accelerate away from the scene, and drive to the nearest police station". Diskresie moet egter in hierdie geval gebruik word, aangesien optrede van dié aard daartoe kan lei dat die motoris deur die verkeers- of polisiebeampte as 'n voortvluggende beskou kan word.

Ander versperrings soos konstruksie- of padtekens wat aandui dat motoriste 'n ompad moet ry, persone wat weerloos langs die pad om hulp vra of individue wat 'n pad blokkeer, moet ook met versigtigheid bejeën word (<http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime397.html>; Master Drive, 1996:6; Simon, 1996:40). In laasgenoemde geval moet motoriste probeer omdraai en die individue onder geen omstandighede konfronteer nie. Indien dit nie moontlik is om om te draai nie, word aanbeveel dat die motoris die toeter druk en aanhou ry (Family safety, 1999:10). Motoriste moet ook op die uitkyk wees vir bruê oor 'n hoofweg, aangesien 'n klip of baksteen dikwels deur 'n windskerm gegooi word ten einde motoriste te dwing om te stop. Tunnels, skerp draaie, konstruksiepunte en obstruksies soos bande, klippe en/of dromme wat motoriste dwing om stadiger te ry, moet ook versigtig benader word. Motoriste moet so gou as moontlik om die versperrings ry, 'n alternatiewe roete vind, of omdraai (Family safety, 1999:10; Master Drive, 1996:7).

Motoriste moet ook daarteen waak om nie sonder meer stil te hou wanneer 'n ander motoris beduie dat daar iets met die motorvoertuig skort nie. In so 'n geval moet die bestuurder slegs die ander bestuurder bedank en na die naaste motorhawe ry.

Een van die algemeenste lokvalle behels 'n situasie waar 'n motorvoertuig liggies van agter deur 'n ander motorvoertuig gestamp word. Indien 'n motoris in 'n motorongeluk betrokke is wat verdag voorkom en niemand tydens die ongeluk beseer is nie, kan 'n teken aan die ander bestuurder gegee word om hom of haar na die naaste polisiekantoor te volg. Hier kan inligting met betrekking tot die bestuurders en hulle versekering uitgeruil word en 'n saaknommer terselfdertyd verkry word (Jou motor of jou lewe, 1994:83). Indien die ongeluk van so 'n aard is dat stilgehou moet word en die ander motoris so vinnig uit sy of haar motorvoertuig klim dat dit voorkom of 'n kaping gaan volg, kan die toeter gebruik word om die aandag van omstanders te trek. In die geval van ernstige beserings, kan 'n individu in sy of haar motorvoertuig bly sit en wag totdat ander individue en/of motorvoertuie die motorvoertuig nader, voordat uitgeklim word.

'n Noodnommer kan ook met behulp van 'n sellulêre telefoon geskakel word. Motoriste moet egter op die uitkyk wees vir medewerkers.

- **Waak daarteen om onnodig stil te hou**

Motoriste moet nie onnodig langs die pad stilhou om te eet, te rus of pdaanwysings te lees nie.

Individue moet waar moontlik, ook vermy om op passasiers in 'n motorvoertuig te sit en wag (Walsh, 1993:9). Moeders wat vir kinders wag om uit die skool te kom of wat met sport en/of ander buitekurrikulêre aktiwiteite besig is, moet die gewoonte verander deur eerder die motorvoertuig te sluit en op 'n veilige plek tussen mense te gaan wag. In hierdie verband wys Simon (1996:40) daarop dat 'n stilstaande motorvoertuig 'n kaper soos 'n magneet trek. Indien individue wel in 'n stilstaande motorvoertuig sit en 'n verdagte persoon of persone opmerk, moet probeer word om so gou moontlik weg te ry. Hierdie raad geld ook vir individue wat ander passasiers en/of goedere op- of aflaai.

Indien passasiers en/of goedere op- of afgelaai moet word, is dit wenslik om eers seker te maak dat die plek veilig is. Geen onnodige tyd moet met die op- of aflaai verspil word nie en motoriste moet die tyd wanneer en die plek waar hulle ander passasiers moet oplaai, vooraf bevestig.

- **Wees versigtig in parkeerareas**

Motoriste wat in parkeerareas stilhou of hulle motorvoertuie in sodanige areas nader, moet ook op die uitkyk wees vir verdagte persone of motorvoertuie. Tyd moet ook nie onnodig verspil word om na motorvoertuigsleutels te soek nie.

- **Wees versigtig by motorhawens**

'n Groot aantal motorvoertuigkapinge vind by motorhawens plaas. Derhalwe moet geпоог word om motorhawens wat in areas met 'n hoë misdaadkoers geleë is, veral snags te vermy (Crime Information Management Centre, 1997a:29).

- **Let op aspekte wat die risiko vir motorvoertuigkaping kan verhoog**

Ten einde te voorkom dat 'n motoris hom- of haarself in 'n kwesbare situasie plaas, moet die petroltenk so vol as moontlik gehou word en daar moet sorg gedra word dat die motorvoertuig altyd in 'n goeie en padwaardige toestand is (Family safety, 1999:10;

<http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime397.html>; Jou motor of jou lewe, 1994:83; Myerson, 1995:122).

Vaste reispatrone moet waar moontlik vermy word, aangesien 'n vaste roetine die risiko vir 'n kaping kan verhoog. Enersyds kan die reispatroon deur 'n oplettende potensiële kaper waargeneem word en andersyds kan dit daartoe lei dat die motoris se waaksaamheid verslap. Volgens Brewer (1994:63-64) gebeur dit dikwels dat individue as gevolg van daaglikse roetine, mettertyd gedragpatrone ontwikkel wat oorbekend is, soos om op 'n spesifieke tyd werk toe te ry of 'n spesifieke tyd terug te keer. Hierdie geroetineerde wyse van optrede kan waaksaamheid beïnvloed, aangesien mense geneig is om te ontspan en outomaties begin optree.

- **Antisipeer 'n moontlike kapingsituasie**

Motoriste moet moontlike kapingsituasies antisipeer. Ten einde slagofferskap te voorkom, moet hulle vooraf beplan hoe hulle in so 'n situasie sal optree en ook hulle optrede oefen soos om so gou as moontlik van die motorvoertuig af weg te beweeg (Huisamen, 1997c:14; Master Drive, 1996:8).

- **Waak daarteen om dokumentasie in die motorvoertuig te laat**

Registrasie-, lisensie- en/of versekeringsdokumente moet onder geen omstandighede in die motorvoertuig gelaat word nie. Die rede hiervoor is dat dokumente herregistrasie verge-maklik en daartoe kan lei dat die motorvoertuig makliker aan 'n niksvermoedende koper verkoop kan word (Lee & Rikoski, 1984:80).

3.5.6 Verlaging van die risiko vir besering of dood

Myerson (1995:110) is van mening dat 'n individu se optrede tydens 'n kaping, die uitkoms daarvan kan beïnvloed. In hierdie verband konstateer hy soos volg:

As soon as a victim is in the process of being hijacked - a life and death situation arises, and exists right to the end of the hijacking. How the victim behaves, reacts and co-operates during the hijacking can dictate whether murder is committed or not.

Alhoewel dit moeilik is om te voorspel wat tydens 'n motorvoertuigkaping gaan gebeur en die meeste individue spontaan optree, beveel sowel Snow (1995:105-106) as Huisamen (1997c:14)

aan dat slagoffers kalm moet bly, alle bevel van die kaper(s) moet gehoorsaam en soveel as moontlik moet probeer waarneem. Die memorisering van inligting soos 'n motorvoertuigregistrasienommer en/of enige ander detail wat kan help met persoons-beskrywing en die positiewe identifikasie van die oortreder, kan uiteindelik tot die arrestasie en strafoplegging van kapers lei (Conradie, 1994:9; Hijacking!, 1996:12).

Alle vrae wat die kaper(s) met betrekking tot die teenwoordigheid van 'n teenkapings-meganisme en/of 'n vuurwapen vra, moet eerlik beantwoord word. Indien 'n teenkapings-meganisme geïnstalleer is en die motoris 'n vuurwapen besit, moet daar kalm verduidelik word waar die meganisme geïnstalleer is, hoe dit werk en waar die vuurwapen gestoor word. Motoriste moet veral daarteen waak om te beduie waar die meganismes is of probeer om die vuurwapen uit te haal en/of dit te oorhandig. Enige beweging wat by die kaper(s) die indruk kan wek dat die motoris iets gaan doen om hulle planne te fnuik, kan tot ernstige beserings en selfs die dood lei. Selfs wanneer slagoffers 'n motorvoertuigdeur te vinnig probeer oopmaak, kan dit foutiewelik deur die kapers as 'n aanvallende reaksie vertolk word en tot geweld aanleiding gee.

Dit is ook belangrik dat motoriste se hande te alle tye deur kapers gesien kan word, aangesien bewegings van die hande en arms waarskynlik die grootste bedreiging vir die kaper inhou (Myerson, 1995:111). In hierdie verband waarsku Huisamen (1997c:14) en Snow (1995:105-106) dat slagoffers benewens die beperking van handbewegings ook daarteen moet waak om nie na die kapers te staar of met hulle oogkontak te maak nie. Die rede hiervoor is dat direkte oogkontak vir kapers die bedreiging inhou dat die slagoffer hulle later sal kan uitken (Kanadese toeriste moet dan lief bangbroek speel, 1997:7; Why all this fuss about hijacking?, 1995:10).

Dit is verder belangrik dat slagoffers so gou as moontlik van die motorvoertuig moet wegbeweeg. Hulle moet ook daarteen waak om hulleself nie tussen die motorvoertuig en die kaper(s) te plaas nie (Jou motor of jou lewe, 1994:83; Simon, 1996:41). Individue moet ook onder geen omstandighede huiwer om die motorvoertuig en enige ander persoonlike besittings wat die kaper wil hê, te oorhandig nie. Enige poging tot verset of weiering om aan die kaper se eise te voldoen, kan tot beserings en/of die dood lei (Burke & O'Rear, 1993:18; Crime Information Management Centre, 1997b:29). Verder benadruk Zimring en Zuehl (1986:31) dat "if life is dear, resistance to robbery with lethal weapons rarely makes sense In all but the most extraordinary circumstances, resistance to robbery demands under the threat of deadly weapons is unwise".

Slagoffers wat gewapen is, moet veral versigtig wees, aangesien die toon van 'n wapen die

risiko vir besering en dood kan verhoog (Hijacking!, 1996:12). Indien 'n slagoffer 'n vuurwapen dra, is dit noodsaaklik dat hy of sy weet hoe om dit te gebruik. MacDonald (1975:210) wys dan ook daarop dat individue wat vuurwapens vir eie beskerming aankoop, dit dikwels moeilik vind om die wapens te gebruik wanneer dit wel nodig is. Brewer (1994:46) poneer in die verband dat 'n vuurwapen in die hand van 'n onopgeleide persoon, meer gevaar vir die persoon inhou as om ongewapen te wees. Wright en Rossi (1986:141) wat die siening onderskryf, wys daarop dat "whether the people who own guns (for the protection against crime) are in fact any safer from crime is a matter of considerable and often rancorous dispute". Wat wel seker is, is dat individue wat 'n vuurwapen vir selfbeskerming dra, vertrouwd moet wees met die gebruik van die wapen en dit te alle tye binne bereik en gereed vir gebruik moet hê (<http://home.global.co.za/~mclaren/hijack.htm>).

Indien 'n motorvoertuigbestuurder deur die kaper(s) gedwing word om in die motorvoertuig te bly en self te bestuur, kan slagoffers die moontlikheid oorweeg om so onopsigtelik moontlik die koplampe aan te skakel ten einde die aandag van ander motoriste te trek (Snow, 1995:89). Hierbenewens raai Huisamen (1997c:14) aan dat individue wat ontvoer word, onopsigtelik so veel as moontlik van die omgewing en die kaper moet probeer waarneem. 'n Slagoffer wat wel op 'n latere stadium vrygelaat word, moet probeer om nie weg te hardloop nie. Daar moet ook onder geen omstandighede teruggekyk word nie, aangesien dit die risiko vir besering kan verhoog.

3.5.7 Verhoog kanse op arrestasie deur volledige inligting aan die polisie te verskaf

Volgens Erasmus (1996a:6) berus die suksesvolle polisiëring van motorvoertuigkapings in 'n groot mate op die gemeenskap se vermoë en bereidwilligheid om kapings onmiddellik aan te meld. Alhoewel slagoffers nie moet probeer om self kapers tydens kapings te arresteer nie, kan hulle die kanse op arrestasie verhoog deur die voorval so spoedig moontlik aan te meld (Min motorkapers word aangekeer en aangekla, 1995:12).

Motoriste moet ook seker maak dat hulle akkurate inligting met betrekking tot die fabrikaat en model van die gekaapte motorvoertuig aan polisiebeamptes gee ten einde vinnige opsporing te vergemaklik (Erasmus, 1996b:16; Hijacking!, 1996:12; How to deal with car hijacking, 1996:28). Ten slotte wys Myerson (1995:112) daarop dat selfs inligting met betrekking tot die hoeveelheid brandstof wat in die motorvoertuig was ten tye van die voorval, vir die polisie van waarde kan wees. Indien die brandstoftenk redelik leeg is, sal die kaper(s) genoodsaak wees om by 'n

motorhawe te stop wat weer daartoe kan bydra dat opsporing vergemaklik word.

3.5.8 Ander voorkomingsmaatreëls

Benewens die voorafgaande voorkomingsmetodes, bestaan daar ook ander wyses waarop motorvoertuigkaping beperk of selfs voorkom kan word. Hierdie voorkomingsmaatreëls sluit die volgende in:

- **Programmering van verkeersligte**

Vanweë die feit dat 'n groot aantal kapings by verkeersligte plaasvind, kan oorweeg word om verkeersligte so te programmeer dat dit snags na 'n flitsende geel lig oorskakel. Die verkeerslig kan dan soos 'n vierrigtingstop hanteer word. Op die wyse kan die tye wat individue moet stilhou, verkort en die kwesbaarheid van slagoffers by verkeersligte verminder word (Crime Information Management Centre, 1997b:27; Rules for review, 1996:16; The AA Road Traffic Safety Foundation, 1995:12).

- **Noodtelefoonhokkies**

Die installering van noodtelefone soos die gemeenskapsellulêre telefone wat deur MTN in agterblewende gebiede geïnstalleer is, kan ook oorweeg word. Hierdie gemeenskapsellulêre telefone funksioneer op dieselfde wyse as telefone in standaard telefoonhokkies. Die enigste verskil is daarin geleë dat die gemeenskapsellulêre telefone kommunikasie deur middel van satellietseine moontlik maak. Deur die uitbreiding van die dienste na gebiede met 'n hoë kapingsyfer, kan slagoffers in staat gestel word om vinnig met die SAPD kontak te maak (Die selfoon help misdaad hokslaan, 1997:58). Hierdie telefone moet volgens Conradie (1994:9) op só 'n wyse geprogrammeer wees dat dit die tolvrye nommer van die SAPD outomaties skakel wanneer die individu die gehoorstuk van die mikkie optel.

- **Voertuigwagsisteem**

Navorsers (Greeff, 1997:38) beveel aan dat inwoners van residensiële woonareas die moontlikheid kan oorweeg om 'n voertuigwagsisteem ("Vehicle Watch System") in hulle buurt te implementeer. Hierdie projek, wat met welslae in die VSA geloods is, behels dat alle motorvoertuigeienaars wie se motorvoertuie nie deur persone jonger as 25 jaar bestuur word nie, 'n "Vehicle Watch 25" plakker op 'n sigbare plek buite op die motorvoertuie aanbring.

Vanweë die feit dat die meeste motorvoertuigkapers jonger as 25 jaar is, kan 'n jong persoon wat 'n motorvoertuig met so 'n plakker bestuur, as verdag beskou word. Omstanders en polisiebeamptes se aandag word gevolglik getrek wat onmiddellike ondersoek meebring.

- **Koeëlvaste vensters**

Volgens Walsh (1993:8) kan motoriste dit ook oorweeg om koeëlvaste vensters in motorvoertuie te laat installeer. Hy waarsku egter dat hierdie raad, soos met enige ander voorkomingsmaatreël, nie sonder skeptisisme gepaard gaan nie. Die installering van koeëlvaste vensters is duur en beperk die motoris in dié sin dat dit nie moontlik is om die vensters oop te maak nie. Hierdie vensters is ook van min waarde wanneer die slagoffer buite die motorvoertuig is.

3.6 SLOTBESKOUIING

Verskeie faktore wat individueel of in samehang met ander faktore, direk of indirek tot die hoë motorvoertuigkappingsyfer in Suid-Afrika bydra, het eerstens in die hoofstuk aandag geniet. Vanweë die feit dat motorvoertuigkapers geneig is om op 'n geroetineerde wyse op te tree, is navorsingsbevindinge met betrekking tot die *modus operandi* wat gewoonlik deur motorvoertuigkapers voor, tydens en na misdadpleging gevolg word, van nader toegelig. Die profiel van die motorvoertuigkaper asook die profiel van individue wat deur motorvoertuigkapers geteiken word, is ook uiteengesit. Enkele strategieë wat moontlik kan bydra tot die voorkoming, beheer en/of vermindering van motorvoertuigkaping is ten slotte onder die loep geneem.