

**‘N KRIMINOLOGIESE ONDERSOEK NA
MOTORVOERTUIGKAPING MET SPESIFIEKE
VERWYSING NA SLAGOFFERVATBAARHEID,
SLAGOFFERAANDADIGHEID EN DIE MODUS
OPERANDI VAN DIE OORTREDER**

deur

LINDA DAVIS

Voorgelê ter vervulling van ‘n deel
van die vereistes vir die graad

DOCTOR PHILOSOPHIAE

in die

Fakulteit Lettere en Wysbegeerte

**UNIVERSITEIT VAN PRETORIA
PRETORIA**

Augustus 1999

University of Pretoria etd - Davis, L (1999)

**Met liefde opgedra
aan my man
Eddie**

DANKBETUIGINGS

Hiermee my opregte dank aan die volgende persone en instansies wat meegehelp het om hierdie ondersoek moontlik te maak:

- My promotor, Prof. Aubrey Theron, vir sy toegewyde hulp, leiding, geduld en opoffering met die uitvoering van hierdie ondersoek. Die tyd en energie wat ingesit is asook die waardevolle advies wat verleen is, was meer as wat enige student verdien. Ek sal die pad wat ons saamgeeloop het, nooit vergeet nie.
- Prof. Ronelle Pretorius vir haar belangstelling en die belangrike rol wat sy in my akademiese groei gespeel het.
- My man, Eddie aan wie hierdie studie opgedra is, vir sy inspirasie, liefdevolle aanmoediging en volgehoue vertroue in my. Dankie vir die saam wakkerbly en die ruimte wat jy gegee het toe ek tyd nodig gehad het om te werk.
- My ouers, Tobie en Marie Verwey vir hulle liefde, motivering, aanmoediging en bystand wanneer ek dit die nodigste gehad het.
- My skoonouers, Attie en Doreen asook Kobus, Susan, Aart, Karen, Eddie, Fienie en Ada vir hulle voortdurende ondersteuning, omgee en begrip.
- Mev. Greyling vir die vinnige en akkurate tikwerk.
- Mev. Swanepoel vir die moeite en tyd gespandeer om boeke en tydskrif-artikels nasionaal en internasionaal op te spoor.
- Mev. Mauer vir haar hulp met die statistiese ontleding en rekenaarverwerking van die data.
- Die Departement van Korrektiewe Dienste vir die geleentheid om persoonlik met oortreders in aanraking te kom. Die personeel se behulpsaamheid tydens die voer van die onderhoude, word opreg waardeer. (Die bevindinge waartoe gekom is, is die van die outeur en nie noodwendig die mening van die Departement van Korrektiewe Dienste nie.)
- Die Sentrum vir Wetenskapontwikkeling (RGN) wat finansiële bystand aan hierdie ondersoek verleen het.
- Die respondente (slagoffers en kapers) vir hulle bereidwilligheid om hulle ervarings met my te deel - sonder hulle was hierdie studie nie moontlik nie.
- My Skepper wat soos altyd die pad saam met my gestap het.

Tegniese versorging is volgens die *Publications Manual of the American Psychological Association* (4th ed., 1994) gedoen en waar nodig aangepas om aan die Universiteit van Pretoria se vereistes te voldoen.

INHOUDSOPGAWE

University of Pretoria etd - Davis, L (1999)

Bladsy

TABELLE.....	vii
FIGURE.....	viii
OPSOMMING.....	ix
SUMMARY.....	xi
1. HISTORIESE PERSPEKTIEF, BEGRIPSOMSKRYWINGS EN PROBLEEMSTELLING.....	1
1.1 HISTORIESE PERSPEKTIEF.....	1
1.2 BEGRIPSOMSKRYWINGS.....	6
1.2.1 Motorvoertuig.....	6
1.2.2 Motorvoertuigkaping.....	8
1.2.2.1 Roof.....	8
1.2.2.1.1 Probleme rakende die omskrywing van die begrip roof.....	9
1.2.2.2 Kaping.....	10
1.2.3 Slagoffervatbaarheid en slagofferaandadigheid.....	12
1.2.3.1 Slagoffervatbaarheid.....	12
1.2.3.1.1 Ontwikkelingsgeskiedenis van die begrip slagoffervatbaarheid.....	13
1.2.3.1.2 Faktore wat 'n individu se risiko vir viktimisasie kan verhoog.....	13
1.2.3.1.3 Aard van slagoffervatbaarheid.....	15
1.2.3.2 Slagofferaandadigheid.....	16
1.2.3.2.1 Ontwikkelingsgeskiedenis van die begrip slagofferpresipitasie.....	17
1.2.3.2.2 Slagofferpresipitasie en roof.....	19
1.2.3.2.3 Passiewe en aktiewe aard van slagofferaandadigheid.....	19
1.2.3.2.4 Vorme wat slagofferaandadigheid kan aanneem.....	20
1.2.3.2.5 Probleme wat met die omskrywing van die begrip slagoffer- aandadigheid geassosieer word.....	23
1.2.3.2.6 Gevaar van slagofferblamering in omskrywings van slagofferpresipitasie.....	25
1.2.4 <i>Modus operandi</i>	27
1.3 NOODSAAKLIKHEID VAN DIE ONDERSOEK.....	29
1.3.1 Aktuele aard van motorvoertuigkaping.....	29
1.3.1.1 Fisieke gevolge.....	30
1.3.1.2 Emosionele gevolge.....	31
1.3.1.3 Finansiële gevolge.....	32
1.3.1.4 Sosiale gevolge.....	32
1.3.1.5 Internasionale reaksie.....	34
1.3.1.6 Plaaslike reaksie.....	34
1.3.1.6.1 Effek op die versekeringswese.....	35
1.3.1.6.2 Reaksie van die Suid-Afrikaanse Polisiediens.....	36
1.3.1.6.3 Inisiatiewe vanuit die besigheidsgemeenskap.....	37
1.3.2 Probleme rakende bestaande navorsing.....	38
1.3.3 Probleme rakende tipologieë en teorieë.....	40

1.3.4	Waarde van die ondersoek	41
1.3.5	Doelwitte van die studie	42
	University of Pretoria etd - Davis, L (1999)	
1.4	SLOTBESKOUIING	42
2.	TIPOLOGIESE EN TEORETIESE PERSPEKTIEWE	44
2.1	SLAGOFFERTIPOLOGIEË	44
2.1.1	Tipologie van Benjamin Mendelsohn.....	45
2.1.2	Tipologie van Hans von Hentig	46
2.1.3	Tipologie van Ezzat Fattah.....	49
2.1.4	Tipologie van Stephen Schafer	50
2.1.5	Tipologie van Jacob van der Westhuizen.....	52
2.1.6	Tipologie van Andrew Karmen.....	53
2.2	EVALUERING VAN SLAGOFFERTIPOLOGIEË	55
2.2.1	Vereistes vir tipologieë	55
2.2.2	Waarde van bestaande slagoffertipologieë vir die onderhawige studie	58
2.2.3	Tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping.....	59
2.2.4	Beoordeling van die tipologie aan die hand van die vereistes wat vir tipologieë gestel word	61
2.3	VIKTIMOLOGIE - EN KRIMINOLOGIETEORIEË	62
2.3.1	Rasionele-keuseperspektief.....	63
2.3.1.1	Historiese agtergrond	63
2.3.1.2	Uitgangspunte van die rasonale-keuseperspektief.....	65
2.3.1.3	Toepassing van die rasonale-keuseperspektief op motorvoertuigkaping	67
2.3.1.3.1	Fasiliterende faktore.....	68
2.3.1.3.2	Inhiberende faktore	70
2.3.1.3.3	Verdere faktore wat tydens kostevoordeelanalise ter sprake is.....	71
2.3.1.4	Evaluering van die rasonale-keuseperspektief	72
2.3.2	Roetine-aktiwiteitsbenadering	79
2.3.2.1	Historiese agtergrond	79
2.3.2.2	Uitgangspunte van die roetine-aktiwiteitsbenadering	79
2.3.2.3	Toepassing van die roetine-aktiwiteitsbenadering op motorvoertuigkaping	81
2.3.2.4	Evaluering van die roetine-aktiwiteitsbenadering	85
2.3.3	Sintesebenadering.....	90
2.3.3.1	Historiese agtergrond	90
2.3.3.2	Uitgangspunte van die sintesebenadering	91
2.3.3.3	Evaluering van die sintesebenadering	94
2.4	SLOTBESKOUIING	97

3. OMVANG, AARD EN VOORKOMING VAN MOTORVOERTUIGKAPING	99
<i>University of Pretoria etd - Davis, L (1999)</i>	
3.1 OMVANG VAN MOTORVOERTUIGKAPING	99
3.1.1 Redes vir die toename in motorvoertuigkaping	103
3.2 AARD VAN MOTORVOERTUIGKAPING	115
3.2.1 <i>Modus operandi</i> van die motorvoertuigkaper	115
3.2.1.1 Beplanningsfase.....	115
3.2.1.2 Uitvoeringsfase.....	116
3.2.1.2.1 Dag waarop motorvoertuie gekaap word.....	116
3.2.1.2.2 Tyd waarop motorvoertuie gekaap word	117
3.2.1.2.3 Wyses waarop motorvoertuie gekaap word.....	118
3.2.1.2.4 Plekke waar en omstandighede waaronder motorvoertuigkaping plaasvind	119
3.2.1.2.5 Rol van dreigemente en geweld tydens 'n motorvoertuigkaping.....	123
3.2.1.3 Afhandelingsfase	130
3.3 SLAGOFFERPROFIEL	133
3.3.1 Geslag	133
3.3.2 Ouderdom	134
3.3.3 Ras	135
3.3.4 Verhouding met die motorvoertuigkaper	135
3.4 MISDADIGERPROFIEL	136
3.4.1 Geslag	136
3.4.2 Ouderdom	136
3.4.3 Ras	137
3.4.4 Indeling van motorvoertuigkapers	138
3.5 VOORKOMING VAN MOTORVOERTUIGKAPING	140
3.5.1 Strenger wetgewing.....	140
3.5.1.1 Wetgewing met betrekking tot vuurwapens	141
3.5.1.2 Doodstraf.....	141
3.5.2 Meer effektiewe wetstoepassing	143
3.5.3 Verbetering van motorvoertuigidentifikasie, -lisensiëring en -registrasieprosedures.....	146
3.5.4 Toikenverharding	148
3.5.5 Verminderde kwesbaarheid.....	151
3.5.6 Verlagings van die risiko vir besering of dood	157
3.5.7 Verhoog kans op arrestasie deur volledige inligting aan die polisie te verskaf	159
3.5.8 Ander voorkomingsmaatreëls.....	160
3.6 SLOTBESKOUIING	161

4. NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTESIS	162
4.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT ASPEKTE WAT MOTORVOERTUIGKAPERS RAAK	162
4.1.1 Navorsingsverwagtinge met betrekking tot die beplanningfase.....	162
4.1.2 Navorsingsverwagtinge met betrekking tot die uitvoeringfase	164
4.1.2.1 Navorsingsverwagtinge met betrekking tot teikenseleksie	164
4.1.2.2 Navorsingsverwagtinge met betrekking tot die <i>modus operandi</i> van die kaper	166
4.1.3 Navorsingsverwagting met betrekking tot die afhandelingfase	168
4.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTESIS MET BETREKKING TOT ASPEKTE WAT SLAGOFFERS RAAK	169
4.2.1 Navorsingsverwagtinge met betrekking tot slagoffervatbaarheid	169
4.2.2 Navorsingsverwagtinge en hipoteses met betrekking tot slagofferaandadigheid	172
4.3 SLOTBESKOUIING	175
5. NAVORSINGSONTWERP	176
5.1 METODOLOGIESE VERANTWOORDING	176
5.2 MEETINSTRUMENTE	177
5.2.1 Onderhoudskedule.....	177
5.2.2 Vraelyste	179
5.2.3 Loodsondersoek.....	182
5.2.3.1 Onderhoudskedule vir motorvoertuigkapers.....	182
5.2.3.2 Vraelys vir kapingslagoffers	182
5.3 STEEKPROEFNEMING EN DATA-INSAMELING	183
5.3.1 Steekproefstrategieë.....	183
5.3.1.1 Steekproef 1: Motorvoertuigkapers.....	184
5.3.1.1.1 Samestelling van die steekproef	184
5.3.1.1.2 Onderhoudvoering	185
5.3.1.1.3 Beskrywing van die steekproef.....	186
5.3.1.2 Steekproef 2: Kapingslagoffers.....	188
5.3.1.2.1 Samestelling van die steekproef	189
5.3.1.2.2 Uitstuur van die vraelyste	190
5.3.1.2.3 Beskrywing van die steekproef.....	190
5.4 TEGNIEKE VIR DIE ANALISERING EN INTERPRETASIE VAN DATA	193
5.4.1 Inligting wat met behulp van onderhoudvoering ingesamel is	193
5.4.2 Inligting wat met behulp van vraelyste ingesamel is	194
5.5 SLOTBESKOUIING	195

6. ONTLEDING EN INTERPRETASIE VAN GEGEWENS RAKENDE MOTORVOERTUIGKAPERS	196
<small>University of Pretoria etd - Davis, L (1999)</small>	
6.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE BEPLANNINGSFASE	196
6.1.1 Navorsingsverwagting 1.1 tot 1.9	196
6.1.2 Navorsingsverwagting 2.1 tot 2.12	205
6.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE UITVOERINGSFASE	220
6.2.1 Navorsingsverwagtinge met betrekking tot teikenseleksie	220
6.2.1.1 Navorsingsverwagting 3.1 tot 3.18	220
6.2.1.1.1 Seleksie van 'n spesifieke motorvoertuig	221
6.2.1.1.2 Seleksie van 'n spesifieke motoris	229
6.2.1.2 Navorsingsverwagting 4.1 tot 4.5	240
6.2.2 Navorsingsverwagtinge met betrekking tot die <i>modus operandi</i> van die kaper	245
6.2.2.1 Navorsingsverwagting 5.1 tot 5.4	245
6.2.2.2 Navorsingsverwagting 6	256
6.2.2.3 Navorsingsverwagting 7.1 tot 7.4	258
6.3 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE AFHANDELINGSFASE	268
6.3.1 Navorsingsverwagting 8	268
6.4 ALGEMENE INLIGTING	272
6.4.1 Redes vir die toename in motorvoertuigkaping	272
6.4.2 Voorkoming van 'n motorvoertuigkaping	275
6.5 SLOTBESKOUIING	275
7. ONTLEDING EN INTERPRETASIE VAN GEGEWENS RAKENDE KAPINGSLAGOFFERS	276
7.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT SLAGOFFERVATBAARHEID	276
7.1.1 Navorsingsverwagting 9	276
7.1.2 Navorsingsverwagting 10	280
7.1.3 Navorsingsverwagting 11	282
7.1.4 Navorsingsverwagting 12	283
7.1.5 Navorsingsverwagting 13	284
7.1.6 Navorsingsverwagting 14	285
7.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTEESES MET BETREKKING TOT SLAGOFFERAANDADIGHEID	287
7.2.1 Navorsingsverwagting 15	287
7.2.2 Hipotese 1	289
7.2.3 Hipotese 2	291
7.2.4 Navorsingsverwagting 16	292
7.2.5 Hipotese 3	293

7.2.6	Hipotese 4.....	294
7.2.7	Navorsingsverwagting 17.....	295
University of Pretoria etd - Davis, L (1999)		
7.3	SLOTBESKOUIING	296
8.	AANBEVELINGS EN SLOTBESKOUIING	297
8.1	GEVOLGTREKKINGS RAKENDE DOELWITBEREIKING	298
8.2	AANBEVELINGS	304
8.2.1	Aanbevelings rakende toekomstige navorsing	305
8.2.2	Aanbevelings rakende die bekamping van motorvoertuigkaping.....	312
8.2.2.1	Meer effektiewe wetstoepassing	313
8.2.2.2	Strenger wetgewing	316
8.2.2.3	Veranwoordelikheid van motoriste	317
8.2.2.3.1	Verminder risiko vir motorvoertuigkaping.....	317
8.2.2.3.2	Verminder risiko vir besering en/of dood.....	322
8.2.2.4	Ander voorkomingsmaatreëls	324
8.3	SLOTBESKOUIING	326
	VERWYSINGS	327
BYLAE I:	Brief insake hoofwegpatroolie: Direkteur Reg Crewe (Suid-Afrikaanse Polisie diens)	352
BYLAE II:	Voorbeeld van 'n polisiëklaringsertifikaat	353
BYLAE III:	Interview schedule for car hijackers	354
BYLAE IV:	Vraelys vir kapingslagoffers.....	367
BYLAE V:	Questionnaire for hijack victims	385
BYLAE VI:	Brief insake toestemming om navorsing in die gevangenis te onderneem; Departement Korrektiewe Dienste	403
BYLAE VII:	Opvolgbrief	404
BYLAE VIII:	Follow up letter	405
BYLAE IX:	Vehicle hijacking questionnaire: Crime Information Analysis Centre, Strategic research on organised crime.....	406
BYLAE X:	Voorbeeld van padteken wat motoriste waarsku wanneer hulle 'n gebied met 'n hoë kapingsyfer betree	412

TABELLE

University of Pretoria etd - Davis, L (1999)

Tabel	Bladsy
1	Omvang van Motorvoertuigkaping volgens Provinsie (1997) 100
2	Ouderdom van die Motorvoertuigkapers 187
3	Ras van die Motorvoertuigkapers 187
4	Opvoedkundige Agtergrond van die Motorvoertuigkapers 188
5	Ouderdom van die Slagoffers..... 191
6	Geslag van die Slagoffers..... 191
7	Ras van die Slagoffers 192
8	Beroepstatus van die Slagoffers 193
9	Besluite wat Motorvoertuigkapers Voor Misdaadpleging neem..... 197
10	Voor- en Nadele van Misdaadpleging wat deur Motorvoertuigkapers in ag geneem word 206
11	Aspekte wat Tydens die Seleksie van 'n Spesifieke Motorvoertuig in ag geneem word 221
12	Aspekte wat Tydens die Seleksie van 'n Spesifieke Motoris in ag geneem word . 229
13	Situasionele Faktore wat Tydens Motorvoertuigkaping in ag geneem word 241
14	Keuse met betrekking tot die <i>Modus Operandi</i> wat deur Kapers gevolg word 246
15	Gebruik van Verbale Dreigemente deur Kapers 256
16	Gebruik van Vuurwapens 258
17	Gebruik van Geweld wanneer Slagoffer as Struikelblok beskou word 261
18	Ouderdom van Kapers en die Gebruik van Geweld 262
19	Slagofferweerstand en die Gebruik van Geweld..... 263
20	Mate waarin Gekaapte Motorvoertuie Verkoop word..... 269
21	Ouderdom van die Slagoffers..... 277
22	Geslag van die Slagoffers..... 278
23	Ras van die Slagoffers 278
24	Beroepstatus van die Slagoffers 279
25	Fabriek van die Motorvoertuie wat Gekaap is 281
26	Waarde van die Motorvoertuie wat Gekaap is 282
27	Teenwoordigheid van Teenkapingsmeganismes..... 283
28	Slagoffers se Ingesteldheid teenoor die Risiko vir Motorvoertuigkaping 284
29	Aantal Passasiers in die Motorvoertuig 285
30	Elementêre Voorkomingsmaatreëls wat deur Slagoffers getref is 287
31	Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Geslag en die Tref van Elementêre Voorkomingsmaatreëls 290
32	Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Ouderdom en die Tref van Elementêre Voorkomingsmaatreëls 291
33	Potensieel Gevaarlike Situasies waarin Slagoffers hulle Geplaas het 292
34	Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Geslag en die Betreding van Potensieel Gevaarlike Situasies..... 294
35	Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Ouderdom en die Betreding van Potensieel Gevaarlike Situasies..... 295
36	Mate waarin Slagoffers Roekeloos voor die Motorvoertuigkaping bestuur het 296

Figuur		Bladsy
1	Omvang van motorvoertuigkaping in Suid-Afrika (1994-1998)	100
2	Pryse wat vir gekaapte motorvoertuie aangebied word	217

1. HISTORIESE PERSPEKTIEF, BEGRIPSOMSKRYWINGS EN PROBLEEMSTELLING

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

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

1.1 HISTORIESE PERSPEKTIEF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

voorkom.

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

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

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

1.2 BEGRIPSOMSKRYWINGS

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

1.2.1 Motorvoertuig

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.2 Motorvoertuigkaping

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

1.2.2.1 Roof

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

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

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

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

1.2.2.1.1 Probleme rakende die omskrywing van die begrip roof

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

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

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

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

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

1.2.2.2 Kaping

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

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

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

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

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

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

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

1.2.3 Slagoffervatbaarheid en slagofferaandadigheid

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

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

1.2.3.1 Slagoffervatbaarheid

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

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

1.2.3.1.1 Ontwikkingsgeskiedenis van die begrip slagoffervatbaarheid

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

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

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

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

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

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

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

persons".

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

1.2.3.1.3 Aard van slagoffervatbaarheid

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

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

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

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

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

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

1.2.3.2 Slagofferaandadigheid

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

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

1.2.3.2.1 Ontwikkelingsgeskiedenis van die begrip slagofferpresipitasie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.3.2.2 Slagofferpresipitasie en roof

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

1.2.3.2.3 Passiewe en aktiewe aard van slagofferaandadigheid

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

1.2.3.2.4 Vorme wat slagofferaandadigheid kan aanneem

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

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

- **Onverantwoordelike uitnodiging**

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

- **Agterlosigheid**

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

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

- **Provokasie**

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

- **Aanstigting**

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

- **Samewerking**

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

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

- **Weerstand**

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

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

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

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

- **Verwysingsraamwerk waarvolgens slagofferaandadigheid gedefinieer word**

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

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

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

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

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

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

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

- **Misdadiger se beskouing van slagofferaandadigheid**

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

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

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

1.2.3.2.6 Gevaar van slagofferblaming in omskrywings van slagofferpresipitasie

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

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

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

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

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

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

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

1.2.4 *Modus operandi*

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

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

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

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

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

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

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

misdadiger insluit).

- Die handelingskenmerke ná misdaadpleging.

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

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

1.3 NOODSAAKLIKHEID VAN DIE ONDERSOEK

Die samelewingsrelevansie van die ondersoek geniet vervolgens aandag.

1.3.1 Aktuele aard van motorvoertuigkaping

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

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

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

1.3.1.1 Fisieke gevolge

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

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

1.3.1.2 Emosionele gevolge

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

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

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

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

1.3.1.3 Finansiële gevolge

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

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

1.3.1.4 Sosiale gevolge

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

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

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

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

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

1.3.1.5 Internasionale reaksie

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

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

1.3.1.6 Plaaslike reaksie

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

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

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

1.3.1.6.1 Effek op die versekeringswese

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

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

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

1.3.1.6.2 Reaksie van die Suid-Afrikaanse Polisie

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

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

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

1.3.1.6.3 Inisiatiewe vanuit die besigheidsgemeenskap

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

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

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

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

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

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

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

1.3.2 Probleme rakende bestaande navorsing

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.3 Probleme rakende tipologieë en teorieë

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

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

1.3.4 Waarde van die ondersoek

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

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

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

1.3.5 Doelwitte van die studie

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

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

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

1.4 SLOTBESKOUIING

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

2. TIPOLOGIESE EN TEORETIESE PERSPEKTIEWE

Motorvoertuigkaping is die produk van verskeie faktore, derhalwe is dit onmoontlik om 'n enkele teorie te identifiseer wat 'n verklaring bied waarom 'n spesifieke slagoffer as teiken vir 'n spesifieke misdaad gekies word. In die lig hiervan is dit nodig om van 'n geïntegreerde benadering wat sowel tipologieë as teorieë insluit, gebruik te maak. Aangesien tipologieë die voorlopers van teoriebou vorm en geen teorie met betrekking tot slagofferaandadigheid geïdentifiseer kan word nie, gaan 'n tipologie (gebaseer op die tipologieë van Mendelsohn, Fattah, Schafer en Karmen) saamgestel word om as riglyn vir die bestudering van slagofferaandadigheid by motorvoertuigkaping te dien. Die tipologieë van Von Hentig en Van der Westhuizen sal in aansluiting hierby as raamwerk vir die analisering van slagoffervatbaarheid aangewend word. Benewens hierdie tipologieë, sal kriminologie- en viktimologieteorieë wat op slagoffervatbaarheid en die *modus operandi* van die oortreder betrekking het, ook gebruik word om die navorsing te rig. Die teorieë wat aandag sal geniet, is die rasonale-keuseperspektief van Cornish en Clarke, die roetine-aktiwiteitsbenadering van Cohen en Felson asook die sintesebenadering wat deur Fattah ontwikkel is.

2.1 SLAGOFFERTIPOLOGIEË

Biles (1987:71) definieer 'n tipologie as "a classification scheme that aids in the understanding of what a group of people has in common and how it differs from other groups". Louw et al. (1978:83) verwys op soortgelyke wyse na 'n tipologie as "enige sisteem of stelsel wat gebruik word om individue volgens sekere kriteria te klassifiseer". 'n Tipologie is dus 'n klassifikasiesistelsel wat as 'n verwysingsraamwerk vir waarneming en data-insameling gebruik kan word. Vanweë die feit dat 'n groot en soms onhanteerbare hoeveelheid data deur 'n tipologie georden word, kan moontlike gemeenskaplikhede en ooreenstemmings tussen verskynsels waargeneem word (Conklin, 1998:567; Mouton & Marais, 1988:139). Volgens McKinney (1966:5-8) dien 'n tipologie ook as basis vir die identifisering, beskrywing, vergelyking, verklaring en voorspelling van verskynsels en kan dit beskou word as 'n brug tussen teorieë en ongeordende empiriese gegewens. Enkele tipologieë met betrekking tot slagoffervatbaarheid en -aandadigheid wat operasioneel saamgestel is om juis hierdie funksie te verrig, geniet vervolgens (in die volgorde waarin dit ontwikkel is) aandag. Nadat die tipologieë bespreek is, sal hulle bruikbaarheid aan die hand van die kriteria vir 'n geskikte tipologie oorweeg word.

2.1.1 Tipologie van Benjamin Mendelsohn

Mendelsohn het as praktiserende advokaat gereeld tydens die voorbereiding van sake, in-diepte onderhoude met slagoffers, ooggetuies en beskuldigdes gevoer. Mettertyd het hy besef dat die verhouding tussen slagoffers en misdadigers dinamies van aard is en dat slagoffers dikwels tot hulle viktimisasie bydra (Roberts, 1990:24-25). Na aanleiding hiervan ontwikkel hy in 1947 'n tipologie wat gebaseer is op die skuldaandeel van die slagoffer. In die tipologie wys hy daarop dat slagofferaandadigheid op 'n kontinuum van skuldig tot onskuldig voorgestel kan word (Doerner & Lab, 1995:6; Meadows, 1998:12-13; Schmallegger, 1996:289). Die tipologie sien soos volg daaruit:

- **Die volkome of algeheel onskuldige slagoffer**

Hierdie individue toon geen provokerende of fasiliterende gedrag nie en doen alles binne hulle vermoë om misdaad te voorkom. Individue wat op die verkeerde tyd op die verkeerde plek is asook weerlose kinders wat mishandel word, is voorbeelde van hierdie tipe slagoffers. Persone wat bewusteloos of onbewus van hulle potensiaal vir viktimisasie is, soos byvoorbeeld persone wat in 'n koma is en by 'n ongelukstoneel beroof of verkrag word, word ook by hierdie kategorie ingesluit.

- **Die slagoffer met beperkte skuld**

Slagoffers met beperkte skuld word meestal geviktimiseer as gevolg van nalatigheid en/of onkundigheid. Kliënte van prostitute wat beroof word, vroue wat 'n aborsie ondergaan en met hulle lewens boet asook dwelmmiddelbruikers wat as gevolg van 'n oordosis sterf, is voorbeelde van slagoffers wat hulle bewustelik in 'n situasie plaas wat tot hulle viktimisasie kan lei.

- **Die skuldige slagoffer en die slagoffer wat net so skuldig soos die misdadiger is**

Individue wat ander bystaan in die pleeg van 'n misdaad of aanmoedig om dit te doen en in die proses beseer word, val in hierdie kategorie. Aangesien hierdie persone soms ook as vrywillige of insiklike slagoffers bekend staan, is slagofferlose misdade soos prostitusie hier ter sprake. Verskeie vorme van selfmoord, naamlik selfmoordkomplotte, selfmoord met instemming en genadedood op versoek, dien hier as voorbeelde.

- **Die slagoffer aan wie meer skuld toegeken word as die misdadiger**

Hierdie kategorie word gebruik vir slagoffers wat op so 'n wyse optree dat misdadige aksie geprovokeer of aktief uitgelok word. 'n Persoon wat byvoorbeeld 'n kroeggeveg uitlok, kan hom of haarself aan provokasie skuldig maak.

- **Die volkome skuldige slagoffer of die slagoffer wat die meeste of alleen skuld dra**

Slagoffers wat konfrontasie inisieer (bv. 'n persoon wat 'n argument in 'n kroeg begin), aggressiewe persone wat deur 'n ander persoon uit selfverdediging gedood word en 'n inbreker wat deur 'n huisbewoner geskiet word, kan as volkome skuldige slagoffers beskou word.

- **Die gesimuleerde of denkbeeldige slagoffer**

Slagoffers wat voorgee dat hulle geviktimizeer is ten einde die strafregplegingsstelsel te mislei, staan as gesimuleerde of denkbeeldige slagoffers bekend. Kinders asook individue wat aan die delusionele versteuring (paranoïde versteuring) ly of oor 'n histerioniese persoonlikheid beskik, maak hulle dikwels aan die gedrag skuldig.

2.1.2 Tipologie van Hans von Hentig

In sy boek, *The Criminal and his Victim*, wat in 1948 gepubliseer is, wys Von Hentig (1948:404-419) daarop dat viktimisering dikwels die gevolg van sekere risikofaktore is wat individue se potensiaal vir viktimisering verhoog. Op grond hiervan ontwikkel hy 'n klassifikasiesistelsel wat uit 13 kategorieë bestaan en gebaseer is op biologiese, sosiale, psigologiese en situasionele faktore wat kwesbaarheid of geneigdheid vir viktimisering betekenissvol kan beïnvloed. Die tipologie sien soos volg daaruit:

- **Jeugdige**

'n Gebrek aan ondervinding, emosionele onvolwassenheid, oortollige energie, fisieke swaakteit en beperkte weerstand teen versoekings, maak jeugdige veral vatbaar vir gewelds- en seksuele misdade.

- **Vroue**

Von Hentig huldig die standpunt dat kwesbaarheid met geslag verband hou en dat vroue kwesbaarder as mans is. Die rede hiervoor is die beperkte fisieke krag waaroor vroue beskik. Dit is dan ook waarom hulle so dikwels die slagoffers van seksuele misdrywe word.

- **Bejaardes**

'n Kombinasie van fisieke en psigiese swakheid (a.g.v. die verouderingsproses), in samehang met materiële voorspoed, maak bejaardes die ideale prooi vir uitbuiters, swendelaars en roofsugtige misdadigers.

- **Geestesgebrekkiges en -krankes**

Geestesgestremde persone, alkoholiste, dwelmmiddelafhanklikes en persone wat aan die antisosiale persoonlikheidsversteuring (psigopatie) ly, is nie altyd in staat om helder te dink nie of tree dikwels so impulsief op dat hulle nie bewus is van die gevaarlike omstandighede waarin hulle, hulle bevind nie. Hierdie persone se geestestoestand dra dus daartoe by dat hulle kwesbaarheid vir viktimisasie hoog is.

- **Immigrante**

Aangesien immigrante nie vertrou is met die eise wat 'n nuwe kultuur stel nie, gebeur dit dikwels dat hulle met armoede, werkloosheid en vyandige gesindhede gekonfronteer en selfs deur lede van die dominante kultuur verwerp word. Immigrante het soms ook nie 'n ander keuse as om in omgewings te woon waar misdaad hoog is nie. Die gevolg hiervan is dat hulle enersyds geviktimizeer kan word en andersyds maklik by misdadige groepe betrokke kan raak.

- **Minderheidsgroepe**

Minderheidsgroepe is in 'n groot mate kwesbaar vir diskriminasie, ongelyke behandeling en uitbuiting. Veral wanneer minderheidsgroepstatus verband hou met faktore soos ras, geslag, taal en godsdienst, kan individue se risiko vir viktimisasie verhoog.

- **Domnormales**

Hierdie individue, wat volgens Von Hentig gebore slagoffers is, word as gevolg van hulle

intellektuele status maklik deur uitbuiters geviktimizeer. Die rede hiervoor is dat hulle nie die beskerming geniet van geestesgestremdes nie en ook nie oor die intellektuele potensiaal beskik om die moontlikheid van viktimisasië in te sien nie.

- **Depressiewe en swartgallige persone**

Hierdie kategorie sluit individue in wie se emosionele toestand hulle risiko vir viktimisasië verhoog. Probleme van hierdie aard kan byvoorbeeld tot onverskillige optrede lei soos om nie die nodige voorsorg vir selfbeskerming te tref nie.

- **Hebsugtige persone**

Aangesien die neiging by sommige persone bestaan om meer geld te maak as wat normaalweg aanvaarbaar is, ontstaan die moontlikheid dat alle redelikheid, intelligensie en ervaring deur die behoefte oorheers word. Dit dra weer daartoe by dat hierdie individue veral vatbaar vir uitbuiting word. Hebsugtige persone se geldgierigheid oorheers dikwels hulle vermoë om realisties oor gevare te besin. Derhalwe val hulle georganiseerde misdadigers, swendelaars, dobbelaars en ander uitbuiters maklik ten prooi.

- **Losbandige en wellustige persone**

Hierdie kategorie word gebruik vir promiskue persone en prostitute wie se lewenstyl hulle risiko vir viktimisasië verhoog.

- **Eensame en gebroke persone**

Die soeke na vriendskap en kameraadskap asook die behoefte om deel van 'n groep te wees, kan daartoe bydra dat individue se verdedigingsmeganismes verswak en dat negatiewe eienskappe in ander geïgnoreer word. Wanneer dit gebeur, verhoog die individu se risiko om geviktimizeer te word. Persone wat 'n lewensmaat verloor deur byvoorbeeld te skei of iemand aan die dood af te staan, kan hulleself as eensame en gebroke persone beskou en vanweë die eensaamheid hulle potensiaal vir viktimisasië verhoog.

- **Gehate persone**

Sommige persone se optredes is van so 'n aard dat hulle haat by ander ontlok wat weer tot

uiting kan kom in die viktimisering van die persone wat die haat veroorsaak. 'n Vader wat 'n alkoholis is en gesinslede se lewens oor 'n lang tydperk benadeel het, kan die slagoffer word van die konflikatmosfeer wat hy self geskep het.

- **Gefrustreerde, geblokkeerde en/of vegtende persone**

Hierdie individue is dikwels slagoffers van situasies wat hulle self geskep het. Individue wat by misdadige bedrywighede betrokke is en dan geviktimiseer word asook slagoffers van afpersing, uitbuiting en slenterspeletjies, kan as geblokkeerde en/of gefrustreerde slagoffers beskou word. Die feit dat hulle nie die misdaad by die polisie kan gaan aanmeld nie, verhoog hulle kwesbaarheid vir viktimisasie. Vegtende slagoffers het betrekking op individue wat as gevolg van die weerstand wat hulle teen die misdadiger bied, beseer word.

2.1.3 Tipologie van Ezzat Fattah

Alhoewel Fattah nie 'n sentrale kriterium as grondslag vir sy tipologie wat in 1967 geformuleer is, gebruik nie, is sy tipologie ook op slagoffervatbaarheid en -aandadigheid gebaseer (Drapkin & Viano, 1974:20; Pretorius, 1986:36-37; Elias, 1986:59; Karmen, 1990:117). Fattah se tipologie sluit die volgende kategorieë in:

- **Nie-deelnemende slagoffers**

Nie-deelnemende slagoffers lewer geen bydrae tot die misdade wat teen hulle gepleeg word nie. Hierdie kategorie stem ooreen met die volkome onskuldige slagoffer wat deur Mendelsohn geïdentifiseer is.

- **Latente of gepredisponeerde slagoffers**

Hierdie individue toon sekere kenmerke wat hulle predisponeer om geviktimiseer te word. Alhoewel Fattah van mening is dat bepaalde tipes misdade by herhaling teen latente of gepredisponeerde slagoffers gepleeg word, laat hy na om aan te toon watter kenmerke by hierdie persone aanwesig is.

- **Provokerende of uittartende slagoffers**

Provokerende slagoffers is individue wat viktimisasie aktief uitlok. Uittarting sluit enige fisieke,

verbale en/of nie-verbale gedrag wat tot viktimisasie kan bydra, in.

- **Deelnemende slagoffers**

Individue wat as gevolg van hulle passiwiteit of nalatigheid sake vir die misdadiger vergemaklik, kan as deelnemende slagoffers beskou word.

- **Valse slagoffers**

Valse slagoffers is individue wat voorgee dat hulle slagoffers van misdaad is, terwyl dit in werklikheid nie die geval is nie. Hierdie kategorie stem ooreen met die denkbeeldige slag-offers wat deur Mendelsohn geïdentifiseer is.

2.1.4 Tipologie van Stephen Schafer

In sy boek, *The Victim and his Criminal*, wat in 1968 gepubliseer is, hersien Schafer (1977:45) Mendelsohn en Von Hentig se tipologieë en gee hy ook 'n kritiese herevaluering van die slagoffer se rol tydens viktimisasie. Hoewel hy net soos Mendelsohn en Von Hentig tot die slotsom kom dat slagoffers soms tot hulle eie viktimisasie bydra, benadruk hy die funksionele verantwoordelikheid van slagoffers om viktimisasie te voorkom. Na aanleiding hiervan stel hy 'n tipologie saam waar verantwoordelikheid van die slagoffer die kriterium vir klassifikasie is. Die tipologie sluit die volgende kategorieë in:

- **Nie-verwante ("unrelated") slagoffers**

Geen slagoffer verantwoordelikheid is hier ter sprake nie, aangesien daar geen voorafgaande betrokkenheid tussen die partye bestaan nie. Die slagoffers is in hierdie geval onskuldige slagoffers van die misdaad wat gepleeg word. 'n Bankteller wat die slagoffer van 'n bank-roof is, kan as 'n nie-verwante slagoffer beskou word.

- **Provokerende slagoffers**

Individue wat 'n oortreder aktief uitlok en as gevolg hiervan geviktimizeer word, kan as provokerende slagoffers beskou word. In hierdie geval deel die slagoffer verantwoordelikheid met die misdadiger, aangesien die misdadiger se reaksie op sekere aksies of gedrag van die slagoffer volg.

- **Presipiterende slagoffers**

Slagoffers wat in hierdie kategorie val, is in 'n mate verantwoordelik vir hulle viktimisasie. Hierdie slagoffers skep geleentheid vir misdaad deur gevaarlike plekke of situasies te betree of te besoek op tye wat hulle risiko vir viktimisasie verhoog. Individue wat ontoepaslik geklee is of alleen in 'n donker steeg stap, is voorbeelde van hierdie tipe slagoffers.

- **Biologies swak slagoffers**

Bejaardes, jeugdige en enige ander individue wat as gevolg van sekere fisieke en/of psigiese kenmerke nie in staat is om weerstand teen misdaad te bied nie en as gevolg hiervan kwesbaar vir viktimisasie is, word by hierdie kategorie ingesluit.

- **Sosiologies swak slagoffers**

Hierdie kategorie word gebruik vir immigrante, minderheidsgroepe en ander individue wat nie ten volle in die samelewing geïntegreer is nie en as gevolg van kulturele verskille as maklike teikens vir viktimisasie beskou word. Hierdie slagoffers asook diegene wat as gevolg van sekere fisieke en psigiese faktore 'n hoë risiko vir viktimisasie toon, dra geen verantwoordelikheid vir die misdade wat teen hulle gepleeg word nie.

- **Selfviktimiserende slagoffers**

Individue wat betrokke is by dwelmmiddelgebruik, prostitusie en dobbelary en as gevolg hiervan skade ly, word as selfviktimiserende slagoffers beskou. Hierdie slagoffers is ten volle verantwoordelik vir die gevolge van viktimisasie.

- **Politieke slagoffers**

Politieke slagoffers het betrekking op individue wat geviktimizeer word omdat hulle diegene met politieke mag opponeer. Vanweë die feit dat hierdie individue gewoonlik geviktimizeer word om hulle in 'n ondergeskikte posisie te hou, dra die individue geen slagofferverantwoordelikheid nie.

2.1.5 Tipologie van Jacob van der Westhuizen

Van der Westhuizen (1977:123-125) se slagoffertipologie wat in 1977 geformuleer is, bevat elemente van Von Hentig se tipologie en is geskoei op die kriterium van slagoffer-vatbaarheid. Sy tipologie sluit die volgende kategorieë in:

- **Weerlose slagoffers**

Vroue, kinders, bejaardes, siekes, eensames, geestesgestremdes en sterwende persone wat liggaamlik en/of psigies weerloos teen misdaad is, word by hierdie kategorie ingesluit.

- **Pronksugtige slagoffers**

Persone wat hulle sukses, liggame, juwele (weelde) en/of eiendom ten toon stel en dan as gevolg hiervan geviktimizeer word, kan as pronksugtige slagoffers beskou word.

- **Wellustige slagoffers**

Individue wat hulleself skuldig maak aan prostitusie, homoseksuele aktiwiteite, owerspel, masochisme en seksorgies, verhoog hulle risiko vir besering of viktimisering deur hulle optrede.

- **Hebsugtige slagoffers**

Hierdie kategorie word gebruik vir afpersers, swendelaars en ander persone wat hulle medemens finansieel uitbuit en later slagoffers van hulle eie ongenaakbaarheid word.

- **Doellose slagoffers**

Individue wat rondswerf, soos immigrante en toeriste asook diegene wat doelloos in die samelewing rondbeweeg soos boemelaars, drosters en bedelaars, kan as doellose slagoffers getipeer word.

- **Aggressiewe slagoffers**

Enige individu wat as gevolg van 'n aggressiewe houding of gedrag, aanranding of moord uitlok, kan in hierdie kategorie geplaas word.

- **Nalatige slagoffers**

Nalatige slagoffers is persone wat nie die nodige voorsorg teen misdaad tref nie en gevolglik geviktimizeer word weens hulle agterloosigheid en/of argeloosheid. Individue wat byvoor-beeld sleutels, geld en/of eiendom laat rondlê, kan as gevolg van hierdie gedrag hulle potensiaal vir viktimisering verhoog.

- **Beroepblootgestelde slagoffers**

Individue wat as gevolg van beroepsomstandighede 'n hoë risiko vir viktimisering toon, is hier ter sprake. Banktellers, kassiere, sekuriteitswagte, polisiebeamptes, nagwerkers (bv. medici, verpleegkundiges en skofwerkers), taxibestuurders asook persone wat op afgeson-derde plekke werk, soos boere, kan as beroepblootgestelde slagoffers beskou word.

- **Afwykende groepgebonde slagoffers**

Individue wat lid is van 'n groep wat by misdadige aktiwiteite betrokke is en deur hierdie groeplede by dobbelary, bende-aktiwiteite of enige ander vorm van misdadige gedrag betrek word, staan as afwykende groepgebonde slagoffers bekend.

- **Toevallige slagoffers**

Persone wat alles doen wat binne hulle vermoë lê om misdaad te ontwyk, maar ten spyte van voorsorgmaatreëls nogtans geviktimizeer word, val in hierdie kategorie. 'n Huiseienaar wat alle moontlike voorsorg teen inbraak tref en ten spyte van diefwering, 'n waghond en 'n alarmstelsel steeds 'n misdadiger wat inbreek ten prooi val, kan hier as voorbeeld dien.

2.1.6 Tipologie van Andrew Karmen

Karmen (1990:117-120) het soos bogenoemde skrywers, ook 'n tipologie van verskillende tipes slagoffers saamgestel, maar dit op 'n spesifieke misdaad, naamlik motorvoertuig-diefstal van toepassing gemaak. Hierdie tipologie wat in 1980 geformuleer is, is op die skuldaandeel van individue gebaseer en word in ses kategorieë ingedeel. Volgens hierdie indeling word slagoffers geïdentifiseer wat varieer van volkome onskuldige slagoffers tot slagoffers wat volkome verantwoordelik vir die misdaad is. Karmen se tipologie sien soos volg daaruit:

- **Konsensieuse weerstandbiedende slagoffers (“Conscientiously resisting”)**

Hierdie individue wat as volkome onskuldige slagoffers beskou kan word, is misdaadbewuste persone wat spesiale voorsorgmaatreëls tref om motorvoertuigdiefstal te voorkom. Sekuriteitspesialiste word byvoorbeeld genader of gesofistikeerde teendiefstal-meganismes word geïnstalleer. Daar word dus aktief opgetree om die misdadiger se taak te bemoeilik en risiko's vir viktimisasie te verminder. Hierdie individue is hoofsaaklik die slagoffers van professionele misdadigers wat weet hoe om gesofistikeerde teendiefstal-hardeware buite werking te stel.

- **Konvensioneel versigtige slagoffers (“Conventionally cautious”)**

Hoewel hierdie slagoffers ook besorg is oor die risiko vir motorvoertuigdiefstal, tref hulle slegs konvensionele voorkomingsmaatreëls soos om deure te sluit, waardevolle artikels uit die motorvoertuig te verwyder en nie sleutels in die motorvoertuig se aansitter te laat nie. Hulle maak ook staat op teendiefstalmeganismes wat voertuigvervaardigers as standaard-toerusting in motorvoertuie installeer.

- **Nalatige fasiliterende slagoffers (“Carelessly facilitating”)**

Hierdie individue, wat as gedeeltelik onskuldige slagoffers beskou kan word, skep geleentheid of fasiliteer misdaad deur hulle nalatige gedrag. Alhoewel hierdie slagoffers nie doelbewus viktimisasie uitlok nie, is hulle onverskillig ten opsigte van die risiko's wat vir die pleeg van die misdaad bestaan. Deure wat nie gesluit word nie, vensters wat oopgelaat word en sleutels wat binne die motorvoertuig vergeet word, is voorbeelde hiervan. Hierdie individue is dikwels die slagoffers van onervare motordiewe wat geleentheidsmisdade pleeg.

- **Presipiterende inisiërende slagoffers (“Precipitative initiators”)**

Individue wat motorvoertuigdiefstal presipiteer deur 'n motorvoertuig ongesluit, blootgestel en kwesbaar in 'n area met 'n hoë misdaadkoers te laat met die hoop dat hulle motorvoertuig (veral een wat in 'n swak toestand is) gesteel sal word, kan as gedeeltelik verantwoordelike slagoffers beskou word.

- **Provokerende sameswerende slagoffers (“Provocative conspirators”)**

Hierdie individue kan in 'n groot mate vir die motorvoertuigdiefstal verantwoordelik gehou word, aangesien hulle die diefstal van hulle motorvoertuie inisieer. 'n Individu wat saam met 'n motorvoertuigdief werk of reëlings tref om sy of haar motorvoertuig vir versekerings-doeleindes te laat steel, is 'n voorbeeld van hierdie tipe slagoffer.

- **Volkome verantwoordelike slagoffers**

Persone wat 'n motorvoertuig valslik as gesteel aanmeld met die oogmerk om 'n versekeringseis in te stel, kan as volkome verantwoordelike slagoffers beskou word. Individue wat versekering op 'n motorvoertuig uitneem wat hulle nie besit nie met die doel om dit later as "gesteel" aan te meld en 'n versekeringseis in te stel, is inderwaarheid misdadigers wat hulle as slagoffers voordoen.

2.2 EVALUERING VAN SLAGOFFERTIPOLOGIEË

'n Tipologie het slegs waarde indien dit aan sekere vereistes voldoen. Bogenoemde tipologieë word vervolgens aan die hand van hierdie vereistes geëvalueer.

2.2.1 Vereistes vir tipologieë

'n Tipologie behoort aan sekere vereistes te voldoen ten einde prakties toepasbaar te wees. Die tipologieë van Von Hentig, Mendelsohn, Fattah, Schafer, Van der Westhuizen en Karmen sal vervolgens aan die hand van die vereistes geëvalueer word, waarna die waarde daarvan vir die onderhawige studie aangedui sal word.

- **Uniformiteit**

Uniformiteit beteken dat 'n eenvormige kriterium vir klassifikasie gebruik moet word (Pretorius, 1986:31). Von Hentig se slagoffertipologie wat gebaseer is op biologiese, sosiale, psigologiese en situasionele faktore wat 'n individu se risiko vir viktimisasie kan verhoog, gaan mank aan 'n sentrale kriterium vir klassifikasie, terwyl Fattah nie eers 'n sentrale kriterium as grondslag vir sy tipologie oorweeg het nie. Die tipologieë van Mendelsohn en Karmen, wat skuldaandeel beklemtoon asook dié van Schafer en Van der Westhuizen wat onderskeidelik verantwoordelikheid en slagoffervatbaarheid as kriterium gebruik, voldoen wel aan die

uniformiteitsvereiste.

- **Onderlinge uitsluitendheid**

Ten einde aan die vereiste van uitsluitendheid te voldoen, moet die geïdentifiseerde tipes mekaar sodanig onderling uitsluit dat 'n besondere geval slegs aan een van die tipes toegewys kan word (Snyman, 1986:33). Die klassifikasiesetel van Von Hentig voldoen nie aan hierdie vereiste nie. 'n Jong vroulike immigrant wat beroof word, kan byvoorbeeld as 'n vrou, jeugdige en/of immigrant geklassifiseer word. Die tipologie van Fattah toon dieselfde leemte. Latente slagoffers kan ook as provokerende of deelnemende slagoffers gekategoriseer word. Aangesien 'n pronksugtige slagoffer ook aggressief of nalatig kan wees, voldoen Van der Westhuizen se tipologie ook nie aan bogenoemde vereiste nie. Die klassifikasiesetel van Schafer kan op dieselfde wyse gekritiseer word, aangesien 'n biologies swak slagoffer ook selfviktimerend kan optree. Slegs twee van die tipologieë, naamlik dié van Mendelsohn en Karmen, voldoen aan die vereiste vir onderlinge uitsluitendheid omdat geen oorvleueling van tipes voorkom nie.

- **Eenvoudigheid**

Eenvoudigheid verwys na die gemak waarmee 'n tipologie gebruik kan word om empiriese gegewens te verwerk (McKinney, 1966:26). Hoe eenvoudiger 'n klassifikasiesetel, hoe makliker is dit om die setel te gebruik. Die tipologieë van Mendelsohn en Karmen wat slagoffers op 'n kontinuum plaas wat van volkome onskuldige tot volkome skuldige slagoffers strek, bemoeilik die toepassing van die tipologieë op empiriese gegewens. Von Hentig en Fattah se nalaat van die identifisering van 'n sentrale kriterium vir klassifikasie, lei daartoe dat hulle tipologieë nie geredelik op empiriese gegewens toegepas kan word nie. Tipologieë wat nie onderling uitsluitend is nie, soos dié van Schafer waar biologiese swak slagoffers ook jong mans en bejaarde vrouens kan insluit, voldoen ook nie aan bogenoemde kriterium nie. Slegs die tipologie van Van der Westhuizen voldoen aan die vereiste van eenvoudigheid, aangesien die tipes relatief ongekompliseerd is en die klassifikasiesetel maklik op empiriese gegewens toegepas kan word.

- **Betekenisvolheid**

Volgens Pretorius (1986:31) behels betekenisvolheid dat 'n tipologie moet voldoen aan die vereistes waarvoor dit ontwerp is. Die tipologieë van Mendelsohn en Karmen, wat voorsiening

maak vir verskeie variasies van skuldaandeel, kan as voorbeeld gebruik word van tipologieë wat aan die betekenisvolheidsvereiste voldoen. Van der Westhuizen en Schafer se tipologieë, wat ontwerp is om die verantwoordelikheid vir die misdaad te bepaal, voldoen ook aan hierdie kriterium. Die tipologieë van Von Hentig en Fattah is egter te wyd en te vaag om aan hierdie vereiste te voldoen.

- **Meetbaarheid**

Meetbaarheid verwys na die mate waarin die onderskeie komponente van tipologieë gemeet kan word (Galaway & Hudson, 1981:21). Weerloosheid as 'n komponent van slagoffervatbaarheid is byvoorbeeld 'n kategorie wat in sowel Von Hentig as Van der Westhuizen se tipologieë voorkom. Dit is egter moeilik om weerloosheid te meet. Schafer se verwysing na die biologies swak slagoffers asook Mendelsohn en Karmen se sentrale kriterium van skuldaandeel, is ook moeilik meetbaar. Die feit dat Fattah nie duidelik omskryf watter eienskappe viktimisasie kan predisponer nie, maak dit moeilik om te bepaal of hierdie tipologie wel aan die meetbaarheidsvereiste voldoen.

- **Universaliteit**

'n Tipologie behoort universeel bruikbaar te wees (Pretorius, 1986:31). Dit impliseer dat dit nie tydsgebonde sal wees nie en dus met tydsverloop relevant sal bly. Al ses die tipologieë wat bespreek is voldoen aan die vereiste van universaliteit, aangesien die kategorieë van slagoffers wat by die klassifikasiesistelsels ingesluit is, wêreldwyd voorkom. Aspekte soos skuldaandeel en verantwoordelikheid wat in die tipologieë van Mendelsohn, Schafer en Karmen as sentrale kriteria gebruik word, is ook by die pleeg van alle misdade ter sprake en dus universeel bruikbaar.

- **Volledigheid**

Die volledigheid van 'n tipologie verhoog die waarde daarvan, aangesien dit alle vorme of variasies van slagoffers, misdadigers, misdaad en/of slagoffer-misdadigerverhoudings weerspieël (Snyman, 1986:35). Die feit dat die tipologieë van Mendelsohn, Von Hentig en Karmen slegs vir individuele slagoffers voorsiening maak en nie soos dié van Van der Westhuizen na groepe slagoffers verwys nie, dui op 'n onvolledige klassifikasiesistelsel. Die tipologie van Fattah wat slegs voorsiening maak vir misdade teen die persoon en nie verduidelik watter individuele kenmerke viktimisasie kan presipiteer nie, gaan veral mank aan hierdie

vereiste. Schafer en Van der Westhuizen se tipologieë kan slegs as gedeeltelik volledig beskou word. Alhoewel Van der Westhuizen voorsiening maak vir groepgebonde en beroepblootgestelde slagoffers, kan 'n kategorie soos woonomgewing-blootgestelde slag-offers (bv. slagoffers wat in 'n area met 'n hoë misdaadsyfer woonagtig is), hierby ingesluit word (Pretorius, 1982:57). Onvolledigheid kan moontlik toegeskryf word aan die kompleksiteit van die misdaadverskynsel wat dit moeilik maak om alle vorme en variasies van slagofferskap in 'n enkele tipologie te omvat.

- **Pragmatisme**

Pragmatisme het betrekking op die praktiese bruikbaarheid van 'n tipologie (Pretorius, 1986:32). Die tipologieë van Mendelsohn en Karmen, waar skuldaandeel verskaal word, is enersyds waardevol in dié sin dat dit wys op die slagoffer se aandeel tydens misdaad en andersyds gebruik kan word om 'n omvattende metingskaal op te stel. Die eenvormige kriteria waarop Schafer en Van der Westhuizen hulle tipologieë baseer, lei daartoe dat slagoffers maklik volgens hierdie tipologieë geklassifiseer kan word. Dit dra daartoe by dat tipologieë bruikbaar is vir navorsers. In teenstelling met die praktiese bruikbaarheid van hierdie twee tipologieë, is dié van Von Hentig te wyd om aan die vereiste van pragmatisme te voldoen. Die klassifikasiekategorieë wat Fattah in sy tipologie gebruik, is te vaag en hy laat na om die begrippe duidelik te definieer ten einde praktiese bruikbaarheid te verseker.

2.2.2 Waarde van bestaande slagoffertipologieë vir die onderhawige studie

Alhoewel bogenoemde navorsers nie hulle tipologieë op empiriese navorsing gegrond het nie, dra elke tipologie by tot beter begrip van die dinamika van die slagoffer-misdadiger-verhouding (Schmallegger, 1996:285). Die waarde van die tipologieë lê veral in die moontlikheid wat dit bied om slagofferrisiko's en verantwoordelikhede te beoordeel en die wyse waarop kennis hiervan tot die ontwikkeling van spesifieke misdaadvoorkomingstrategieë kan bydra (Elias, 1986:60).

Tipologieë met betrekking tot slagoffervatbaarheid, soos dié van Von Hentig en Van der Westhuizen, kan egter nie onvoorwaardelik en ongewysig vir doeleindes van die onderhawige studie aanvaar word nie. Die rede hiervoor is dat al die komponente van die twee klassifikasiestelsels nie vir navorsing van belang is nie. Enkele faktore wat wel 'n individu se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping betekenisvol kan beïnvloed en wat as 'n riglyn vir hipoteseformulering kan dien, is ouderdom, geslag en lidmaatskap aan minderheids-groepe (vgl. die tipologie van Von Hentig, afd. 2.1.2), asook weerloosheid, aggressiwiteit, nalatigheid en

beroep (vgl. die tipologie van Van der Westhuizen, afd. 2.1.5).

Vanweë die feit dat die twee tipologieë nie voorsiening maak vir aspekte soos lewenstyl en geleentheid vir misdaad nie, sal teorieë wat hierdie aspekte ondervang, in samehang met bogenoemde tipologieë gebruik word om die viktimisasierisiko of vatbaarheid vir motorvoertuigkaping te ondersoek en te verklaar. (Hierdie teorieë word in afd. 2.3 volledig toegelig.)

Aangesien geen tipologie of viktimologieteorie bestaan wat slagofferaandadigheid klassifiseer of verklaar nie, word die tipologieë van Mendelsohn, Fattah, Schafer en Karmen as riglyn gebruik vir die konstruering van 'n tipologie rakende slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping. Hierdie klassifikasiesistelsel sal as tipologiese onderbou vir die studie dien.

2.2.3 Tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping

Soos in die geval van slagoffervatbaarheid, kan sommige van die subklasse van die voorgemelde tipologieë oor slagofferaandadigheid (bv. die verwysing na nalatigheid in al vier die relevante tipologieë), ook direk of by implikasie op motorvoertuigkaping van toepassing gemaak word. Veral die tipologie van Karmen wat spesifiek op motorvoertuigdiefstal gerig is, is van waarde vir die onderhawige studie. 'n Volledige tipologie vir slagoffers van motorvoertuigkaping kan egter nie eksklusief vanuit hierdie tipologie saamgestel word nie, aangesien Karmen se vierde kategorie van presipiterende inisiërende slagoffers nie werklik tydens motorvoertuigkaping ter sprake is nie. In alle waarskynlikheid sal individue hulle nie aan die risiko's van 'n motorvoertuigkaping blootstel ten einde van 'n motorvoertuig wat in 'n swak toestand is, ontslae te raak nie. Hulle sal eerder 'n kaper wat aan hulle bekend is nader en reël dat die motorvoertuig "gekaap" word. In dié geval is Karmen se vyfde kategorie van provokerende sameswerende slagoffers (wat wel in die onderhawige tipologie ingesluit kan word), ter sprake. Karmen se klassifikasiesistelsel maak verder ook nie voorsiening vir weerstand as 'n faktor wat tot besering of skade kan bydra nie. Die volgende tipologie, gebaseer op slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping, word met inagneming van bestaande tipologieë gekonstrueer ten einde die navorsing te rig:

- **Volkome onskuldige slagoffers**

Hierdie kategorie stem ooreen met die eerste kategorie van Karmen se tipologie. Individue wat spesiale voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref soos om teenkaping-meganismes

en/of opsporingstelsels in motorvoertuie te laat installeer of selfs die registrasienommer bo-op die motorvoertuig se dak en/of op die deure te verf en dan steeds die slagoffer van 'n motorvoertuigkaping word, kan as totaal onskuldige slagoffers beskou word.

- **Slagoffers wat in 'n groot mate onskuldig is**

Hierdie persone tref, soos die konvensioneel versigtige slagoffers in Karmen se tipologie, konvensionele voorkomingsmaatreëls teen motorvoertuigkaping deur nie sleutels opsigtelik in die hand te dra nie, deure te sluit en vensters toe te hou asook 'n sitplekgordel te dra. Alhoewel individue in hierdie kategorie nie in dieselfde mate op motorvoertuigkaping ingestel is as bogenoemde slagoffers nie, word hulle van hulle motorvoertuie beroof sonder dat hulle enigsins tot die misdaad bydra of daartoe aanleiding gee.

- **Gedeeltelik onskuldige slagoffers**

Individue wat nie vensters toehou en/of deure sluit nie asook diegene wat onverskillig ten opsigte van die risiko van motorvoertuigkaping is deur byvoorbeeld onnodig langs die pad stil te hou, kan as gedeeltelik onskuldige slagoffers beskou word (vgl. nalatigheid, afd. 1.2.3.2.4). Die fisieke binnegaan van 'n geografiese gebied en/of sosiale situasie wat 'n hoë viktimisasierisiko inhou, soos om in 'n gebied met 'n hoë misdaadkoers rond te ry, dieselfde roete werk toe en terug te volg en/of 'n verlate pad te gebruik, is voorbeelde van gedrag wat by hierdie kategorie slagoffers voorkom (vgl. onverantwoordelike uitnodiging, afd. 1.2.3.2.4). Alhoewel hierdie persone nie doelbewus tot die misdaad bydra nie, kan die aard van hulle optrede viktimisasie fasiliteer.

Individue wat wel van hulle motorvoertuie beroof word en besluit om weerstand teen die viktimisasie te bied, kan ook in die kategorie ingedeel word. Ten spyte van die feit dat die slagoffers se optrede instinktief van aard mag wees, kan onnadenkende optrede daartoe bydra dat besering gefasiliteer word (vgl. afd. 3.2.1.2.5).

- **Slagoffers wat in 'n groot mate vir hulle viktimisasie verantwoordelik is**

Individue wat 'n motorvoertuigkaping uitlok deur byvoorbeeld roekeloos te bestuur, val in hierdie kategorie (vgl. provokasie, afd. 1.2.3.2.4).

Persone wat met 'n kaper reëlings tref om hulle motorvoertuie vir versekeringsdoeleindes te

"kaap", is as gevolg van hierdie aktiewe aanmoediging (vgl. aanstigting en/of samewerking, afd. 1.2.3.2.4) ook in 'n groot mate vir hulle viktimisasie verantwoordelik. Reëlings kan byvoorbeeld getref word dat 'n "gekaapte" motorvoertuig in onderdele opgesny word en/of oorsee verkoop word alvorens die motorvoertuig as "gekaap" aangemeld word. Indien 'n kaping gesimuleer en die individu per ongeluk tydens die misdaad beseer word, bly hy of sy steeds in 'n groot mate vir die misdaad en derhalwe ook vir sy of haar slagofferskap verantwoordelik.

- **Volkome verantwoordelike slagoffers**

Individue wat die kaping van 'n motorvoertuig wat nie bestaan nie fabriseer om sodoende versekeringsbedrog te pleeg, kan as volkome verantwoordelike slagoffers en misdadigers beskou word.

2.2.4 Beoordeling van die tipologie aan die hand van die vereistes wat vir tipologieë gestel word

Aangesien hierdie tipologie slegs een aspek, naamlik slagofferaandadigheid as kriterium vir klassifikasie gebruik, voldoen dit aan die vereiste van uniformiteit. Die tipologie maak ook voorsiening vir verskillende variasies van skuldaandeel en voldoen dus aan die vereiste waarvoor dit ontwerp is. Die tipologie kan gevolglik as bruikbaar vir die onderhawige studie beskou word.

Skuldaandeel en aanspreeklikheid is by alle tipe misdade ter sprake, dus is die tipologie ook universeel bruikbaar. Aangesien daar slegs vir individuele slagoffers voorsiening gemaak word en nie na groepe slagoffers (bv. maatskappye) verwys word nie, kan die klassifikasiestelsel as onvolledig beskou word indien dit gebruik moet word in navorsing waar groepe ter sprake is. Vanwêe die feit dat slegs individuele slagoffers by die onderhawige ondersoek betrek word, raak hierdie kritiek nie die doel waarvoor die tipologie opgestel is nie.

Alhoewel skuldaandeel moeilik meetbaar is, is die tipologie nogtans prakties bruikbaar in dié sin dat dit enersyds betrekking het op die slagoffer se aandeel tydens die misdaad en andersyds gebruik kan word by die opstel van 'n metingskaal. Die feit dat slagoffers op 'n kontinuum geplaas kan word wat van volkome onskuldige tot volkome verantwoordelike slagoffers strek, bemoeilik die toepassing van die tipologie op empiriese gegewens. Aangesien elke kapingsvoorval slegs in een spesifieke kategorie ingedeel kan word en dus aan die vereiste van onderlinge uitsluitendheid voldoen, kan hierdie leemte oorbrug word en sodoende die verwerking van empiriese gegewens in 'n groot mate vergemaklik.

Vanweë die feit dat die tipologie aan die meeste van die vereistes vir 'n tipologie voldoen, sal dit in samehang met afgehandelde navorsing oor motorvoertuigkapings, as riglyn vir die formulering van hipoteses en die opstel van 'n vraelys dien.

2.3 VIKTIMOLOGIE - EN KRIMINOLOGIETEORIEË

Plug, Meyer, Louw en Gouws (1986:362) omskryf 'n teorie as 'n groep logiese samehangende stellings wat aangebied word om 'n verskynsel te verklaar en die verbande tussen verskynsels te beskryf. Die meeste kriminologieteorieë poog dan ook om die sosiale, psigologiese, fisieke en ekonomiese faktore wat tot misdaad aanleiding kan gee, te identifiseer en te verklaar (Gottfredson, 1984:4). Alhoewel verskeie kriminologieteorieë (die anomieteorie van Merton, die subkultuurteorie van Cohen, die differensiële ge-leentheidsteorie van Cloward en Ohlin, die differensiële assosiasieteorie van Sutherland, die differensiële versterkingsteorie van Burgess en Akers, die sosiale beheerteorie van Hirschi, die subkultuurteorie van Wolfgang en Ferracutti, asook die konflikteorieë) gebruik kan word om te verklaar waarom 'n spesifieke individu 'n motorvoertuig roof, is die bepaling van kousaliteit nie die fokus van die ondersoek nie. Aangesien die *modus operandi* van die kaper asook situasionele faktore wat 'n rol tydens die roof van 'n motorvoertuigkaping kan speel in die onderhawige studie van belang is, is slegs viktimologie- en kriminologieteorieë wat spesifiek op hierdie aspekte betrekking het, geselekteer om as riglyn vir die navorsing te dien.

Die eerste relevante teorie, naamlik die rasonele-keuseperspektief postuleer dat sekere kognitiewe prosesse voor of tydens misdaadpleging ter sprake is. Hiervolgens kies 'n oortreder gewoonlik om misdaad te pleeg en selekteer 'n spesifieke teiken op grond van sy of haar beoordeling van die moeite, risiko, geleenthede en belonings wat met die misdaad geassosieer word. Aansluitend hierby sal die roetine-aktiwiteitsbenadering van Cohen en Felson gebruik word om die viktimisasierisiko van slagoffers te verklaar. Benewens genoemde teorieë sal Matza en Sykes se verklaring vir die gebruik van neutraliseringstegnieke om misdaad te regverdig en Fattah se sintesebenadering geïntegreer word om te verduidelik hoe hierdie faktore die keuse van 'n teiken kan beïnvloed.

2.3.1 Rasonele-keuseperspektief

Alvorens die teorie uiteengesit word, is dit nodig om aandag te skenk aan die historiese

agtergrond wat tot die ontwikkeling van die teorie aanleiding gegee het.

2.3.1.1 Historiese agtergrond

Die oorsprong van die rasionele-keuseperspektief kan teruggevoer word na die werk van Adam Smith (1723-1790), 'n Skotse filosoof. Hy het reeds gedurende die agtiende eeu daarvan melding gemaak dat individue, op grond van sekere rasionele kostevoordeel-berekeninge, ekonomiese keuses uitoefen soos byvoorbeeld wat om te koop, wat om te vervaardig en teen watter prys dit verkoop kan word (Light, Keller & Calhoun, 1989:16).

Die konsep "rasionele besluitneming" is in ongeveer dieselfde tydperk vir die eerste keer binne kriminologieverband geverbaliseer. Jeremy Bentham (1748-1832), 'n eksponent van die Klassieke Skool in die kriminologie, het soos sy tydgenoot Cesare Beccaria (1738-1794) die standpunt gehuldig dat die mens oor 'n vrye wil beskik en gevolglik sekere keuses kan maak (Conklin, 1998:40; Vito & Holmes, 1994:76). Bentham het die misdadiger as 'n rasionele wese beskou wat tussen reg en verkeerd kan onderskei en meld in hierdie verband dat "he is master of his fate, captain of his soul, creature capable of understanding himself and of acting to promote his own best interest" (aangehaal in Vold, 1979:8). Hy het beklemtoon dat die meeste individue hedonisties is en derhalwe gemotiveer is om genot te ervaar en pyn te vermy (Gottfredson & Hirschi, 1987:9; Lyman & Potter, 1997:62; Schmallegger, 1996:140). Hierdie sogenaamde "hedonistic calculus" wat impliseer dat individue poog om positiewe uitkomst te verhoog en negatiewe uitkomst te verminder, het gelei tot die ontwikkeling van die afskrikkingshipotese ("deterrence hypothesis") in die kriminologie. Hierdie hipotese, wat ook as een van die grondslae van moderne straf-toemeting dien, is gebaseer op die aanname dat individue gemotiveer is om misdaad te pleeg indien die verwagte voordele die verwagte koste van wetsoortreding oorskry (Barkan, 1997:120; Cohen & Land, 1987:54; Goldkamp, 1987:134).

Alhoewel die standpunte van die Klassieke Skool deur aanhangers van die positivisme genegeer is, het verskeie ekonomies gefundeerde benaderings rakende misdadige gedrag die besorgdhede van die Klassieke Kriminologie laat herlewe. Hierdie herlewing is gestimuleer deur 'n artikel van Gary Becker, *Crime and Punishment: An Economic Approach*, wat in 1968 gepubliseer is. In die artikel gaan hy van die standpunt uit dat misdaad 'n ekonomiese transaksie of beroepskeuse is, waar die besluit om 'n misdaad te pleeg, gebaseer word op 'n analise van die voordele (beloning) en nadele (koste) van die optrede (Becker, 1968:169; Clarke & Cornish, 1985:156; Cornish & Clarke, 1986:5; Glick, 1995:84; Trasler, 1986:19-20; Lattimore & Witte, 1986:129; Vetter & Silverman, 1986:289). Misdaad word gesien as 'n rasionele

ekonomiese aktiwiteit waar die misdadiger sekere berekenings of evaluasies maak met betrekking tot die geleentheid om wettig of onwettig geld te bekom, die inkomste wat deur bogenoemde geleentheid verdien kan word, die kans op arrestasie indien onwettig opgetree word en die moontlikheid van straf indien arrestasie sou plaasvind (Holzman, 1982:242). Hierdie ekonomiese benadering, wat as 'n belangrike grondslag vir die rasionele-keuseperspektief gedien het, word deur Williams en McShane (1994:221) soos volg omskryf: "In a sense, the economic approach brought us full circle to the two-hundred-year-old classical position that individual behavior is a calculation of gain and pain".

Navorsing in ander vakdissiplines soos die psigologie, het ook tot die ontwikkeling van die rasionele-keuseperspektief bygedra. In hierdie verband meld Clarke en Cornish (1985:148) dat die klem wat op inligtingprosessering en kognitiewe prosesse tydens besluitneming gelê is, ook gelei het tot hernude belangstelling in die misdadiger se denkprosesse.

Idees wat tot die ontwikkeling van die rasionele-keuseperspektief bygedra het, is ook ontleen aan ander modelle soos die Verwagte-utiliteitsmodel ("Expected utility model") en die Verwagtings-waardemodel ("Expectancy value model"). Eersgenoemde model beklemtoon dat misdadigers op 'n rasionele wyse optree deurdat hulle aktiwiteite wat waarde inhou verkies bo aktiwiteite wat geen nut of voordeel het nie (Lattimore & Witte, 1986:148; McPheters, Mann & Schlagenhauf, 1984:552). Die Verwagtings-waardemodel gaan van die standpunt uit dat individue oor die vermoë beskik om inligting so te prosesseer of te verwerk dat sekere verwagtinge oor die implikasies van aksies of gedrag gevorm kan word. Hierdie vermoë is gebaseer op ervaring en huidige waarnemings. Verder benadruk die model dat die verwagting dat gedrag 'n sekere uitkoms sal hê asook die subjektief waargenome waarde van die uitkoms, belangrike veranderlikes is wat die besluit om 'n sekere gedragspatroon te vestig, beïnvloed (Atkinson & Birch, 1970:182; Feather, 1982:5, 9; Kruglanski & Klar, 1985:48; Raynor, 1978:76; Wyatt, 1989:8).

Volgens Clarke en Cornish (1985:148) het belangstelling in die verband tussen die ekologie en misdaad ook bygedra tot die ontwikkeling van die rasionele-keuseperspektief. In hierdie verband wys navorsers (Brantingham & Brantingham, 1975:12) daarop dat misdadigers op grond van rasionele oorwegings sekere teikens (bv. huise in die buitewyke van die stad) kies omdat dit ontsnapping vergemaklik.

Die rasionele-keuseperspektief het ook wortels in die "drift"-teorie van David Matza (Williams & McShane, 1994:221). Hierdie teorie wat gedurende 1964 ontwikkel is, bepaal dat 'n individu se

wil 'n predisponerende faktor is in die besluit om 'n misdaad te pleeg (Matza, 1964:34). Alhoewel Matza nie vrye wil per se beklemtoon het nie, het sy werk vroeë laat ontstaan oor die misdadiger se vermoë om rasioneel op te tree.

Voortspruitend uit bogenoemde teorieë en modelle is beseft dat indien navorsers misdaad wil oplos, hulle nie net vir kriminogene faktore in misdadigers se fisieke en/of psigiese samestelling, hulle agtergrond en/of hulle sosiale omgewing moet soek nie. Daar moet ook gepoog word om te verklaar waarom misdadigers anders as nie-misdadigers dink (McPheters et al., 1984:551). Die behoefte aan 'n misdaad-spesifieke fokus ("crime-specific focus") waar situasionele faktore tydens misdaadpleging beklemtoon word en daar gepoog word om te verklaar waarom individue in 'n gegewe situasie en op 'n bepaalde tydstip op 'n sekere wyse optree, is al meer binne kriminologieverband geformaliseer (Clarke, 1983:229).

Die rasionele-keuseperspektief, wat beskou kan word as 'n moderne weergawe van die klassieke benadering in die kriminologie, neem bogenoemde faktore in ag en poog om op 'n eklektiese wyse elemente van vroeë ekonomiese modelle en verskeie besluitnemingsteorieë in een perspektief saam te vat. Die werk van Derek Cornish en Ronald Clarke, twee van die belangrikste eksponente van dié benadering, geniet vervolgens aandag.

2.3.1.2 Uitgangspunte van die rasionele-keuseperspektief

Die rasionele-keuseperspektief is gebaseer op die standpunt dat individue op 'n rasionele wyse keuses uitoefen ten einde op die mees doeltreffende wyse bepaalde doelwitte te bereik soos om rykdom en opwinding te verkry (Clarke, 1983:232). Voortspruitend hieruit word die misdadiger beskou as 'n "homo economicus", oftewel 'n rasionele rekenaar wat deur onmiddellike behoeftes en geleenthede beïnvloed word (Morrison & O'Donnell, 1994:10). Volgens Cornish en Clarke (1987:933) kan misdaad gesien word as die resultaat van bewuste rasionele keuses en besluite waartydens die kostes, geleenthede en voordele verbonde aan die optrede oorweeg word. Besluitneming verwys in hierdie geval eensyds na die bewuste denkprosesse wat gedrag regverdig en andersyds na die onderliggende kognitiewe meganismes wat inligting selekteer en prosesseer.

Die eerste besluit sentreer rondom aanvanklike misdaadbetrokkenheid waartydens die meriete van verskeie wettige en onwettige aksies om doelwitte te bereik, of alternatiewe om behoeftes te bevredig, oorweeg word. Die voordele (beloning) en die nadele (koste of gevolge) van die verskillende gedragsopsies word oorweeg, waarna die handeling wat die meeste voordele

inhou, uitgevoer word (Cornish & Clarke, 1986:3). Alhoewel psigologiese asook sosiale en demografiese faktore, opvoeding en vorige leerervarings 'n individu kan predisponeer om by misdaad betrokke te raak, is hierdie veranderlikes nie noodwendig kriminogeen van aard nie (Clarke & Cornish, 1985:167). Hierdie faktore dra slegs by tot 'n "gereedheid" of 'n ontvanklikheid vir misdaad, wat impliseer dat die individu onder die regte omstandighede misdaad sal pleeg.

Indien die keuse om te oortree die beste keuse onder bepaalde omstandighede is, moet daar in die tweede instansie 'n keuse gemaak word met betrekking tot die tipe misdaad wat gepleeg sal word. Die potensiële voor- en nadele van verskillende misdade word teen mekaar opgeweeg, waarna die individu op 'n spesifieke misdaad besluit (Goldkamp, 1987: 132). In hierdie verband wys Clarke en Cornish (1985:170) daarop dat alternatiewe nie noodwendig elke keer in ag geneem word wanneer 'n misdaad gepleeg word nie.

Verdere besluitnemingsprosesse sluit teikenseleksie en 'n keuse met betrekking tot *modus operandi* in (Johnson & Payne, 1986:171). Volgens Cornish en Clarke (1987:942) vind 'n soortgelyke vergelykingsproses plaas wanneer potensiële slagoffers of teikens vergelyk word. Besluite met betrekking tot die voortsetting en/of staking van misdadige gedrag word verder ook gebaseer op 'n kostevoordeelanalise, waartydens bestaande alternatiewe geher-evalueer word (Cornish & Clarke, 1986:12).

Verskillende faktore word tydens die onderskeie stadia van misdaadbetrokkenheid oorweeg en die inligting wat individue tot hulle beskikking het, varieer ook van geval tot geval. Alle individue evalueer dus nie belonings en risiko's op dieselfde wyse nie en dit kan gebeur dat 'n buitestaander (vanweë die feit dat die koste oënskynlik die beloning van misdaad oorskry) die misdadiger se besluit as irrasioneel beskou. Die misdadiger kan egter op daardie stadium die beste keuse in die bepaalde omstandighede uitoefen of na sy of haar oordeel "redelik" of rasioneel optree (Morrison & O'Donnell, 1994:11).

Cornish en Clarke (1987:942) wys in aansluiting hierby daarop dat elke besluit wat die misdadiger neem (ongegag hoe elementêr die prosesse mag wees), wel 'n mate van rasionaliteit toon. Hierdie rasionaliteit kan egter deur faktore soos gemoedstemming, motief, morele oordele, persepsie van die misdaadgeleentheid asook die gebruik van substansies wat afhanklikheidsvormend is soos alkohol en dwelmmiddels, beïnvloed word (Bennett & Wright, 1984:152; Walsh, 1986:41). Die beskikbaarheid van inligting (bv. wanneer die misdadiger nie alle relevante faktore in aanmerking neem nie, die moontlikheid vir arrestasie onderskat of nie

van misdaadsanksies kennis dra nie), die beskikbare tyd asook die kognitiewe vermoë van die misdadiger om inligting te verkry of te prosesseer, is enkele ander veranderlikes wat rasionaliteit kan beïnvloed. Meer aandag kan byvoorbeeld ook aan minder belangrike inligting geskenk word, die individu kan 'n "kortpad" in die prosessering van inligting neem, terwyl groepbesluitneming ook 'n rol kan speel (Clarke & Cornish, 1985:160). Op grond hiervan verkies Cornish en Clarke (1987:942) om van sagte determinisme of beperkte rasionaliteit te praat. Die oortreder word met ander woorde beskou as 'n ingeligte prosesseerder met 'n beperkte vermoë wat kan foute maak.

Rasionaliteit (hoewel beperk) is egter nie net ter sprake wanneer individue aanvanklik kies om by misdaad betrokke te raak, daarmee te volhard of dit te staak nie, maar ook wanneer 'n spesifieke misdaad gepleeg word (Schmallegger, 1996:483). Alhoewel aanvanklike kriminele betrokkenheid belangrik is, is die onmiddellike besluit om 'n spesifieke misdaad te pleeg, in die onderhawige studie van meer belang. Die situasionele faktore of omstandighedsveranderlikes wat moontlik 'n rol kan speel in die besluit om 'n spesifieke slagoffer se motorvoertuig te kaap, sal vervolgens aandag geniet.

2.3.1.3 Toepassing van die rasonele-keuseperspektief op motorvoertuigkaping

Volgens Cook (1976:173) en Walsh (1986:48) is die meeste rowers selektief in die keuse van teikens en oefen hulle sekere strategiese keuses uit ten einde die suksesvolle voltooiing van die misdaad te verseker. Roof en gevolglik ook motorvoertuigkaping, kan dus beskou word as die resultaat van 'n rasonele berekeningsproses waartydens 'n kostevoordeel-analise van die misdaadsituasie gedoen word. Feeney (1986:55) maak melding van 'n psigiese berekening ("mental calculus") wat ter sprake is wanneer 'n individu dit oorweeg om 'n roof te pleeg, terwyl Normandeau (1968:133), wat verskeie polisie-dossiere met betrekking tot roof bestudeer het, die volgende poneer:

No man would rob that which he was sure he could not keep; no man would, by a voluntary act, deprive himself of liberty; no man would expose himself to certain disgrace and infamy without the possibility of gain.

Bogenoemde in ag genome asook empiriese navorsing wat bevestig dat rowers in die algemeen die omstandighede en vooruitsigte van roof versigtig oorweeg en roofvoorvalle gewoonlik beplan (Curtis, 1974; Feeney & Weir, 1974; Timrots & Rand, 1987), dien as voldoende gronde vir die toepassing van die rasonele-keuseperspektief op motorvoertuig-kaping.

Cornish en Clarke (1987:933) beklemtoon dat indien navorsers misdadige keuses wil analiseer, hulle die onmiddellike omstandighede wat tydens misdaad ter sprake is, moet assessee. Hulle verwys in hierdie verband na die sogenaamde keuse-strukturering-eienskappe ("choice-structuring properties") wat 'n individu se besluit om 'n spesifieke misdaad te pleeg, kan beïnvloed. Enkele faktore wat moontlik met motorvoertuigkaping verband hou en as fasiliteerders of as inhibeerders vir die pleeg van die misdaad kan dien, geniet vervolgens aandag.

2.3.1.3.1 Fasiliterende faktore

Volgens Cornish en Clarke (1987:940) is die beloning wat met 'n spesifieke misdaad geassosieer word, een van die belangrikste fasiliteerders vir misdaadpleging. Conklin (1998: 308) wat hiermee akkoord gaan, wys daarop dat belonings instrumenteel of ekspressief van aard kan wees. Die ekonomiese voordeel wat 'n spesifieke misdaad inhou asook ekspressiewe belonings soos opwinding, respek binne die portuurgroep en/of 'n gevoel van mag wat die misdadiger deur misdaadpleging verkry, kan as versterking of motivering vir die optrede dien (Kroese & Staring, 1994:3).

Alhoewel motorvoertuie soms vir vervoerdoeleindes of die pleeg van 'n ander misdaad gekaap word, is die primêre motief meestal ekonomies van aard. Volgens Wright en Rossi (1986:143) kan die finansiële voordele wat 'n misdaad soos motorvoertuigkaping inhou, as 'n belangrike aansporingsmeganisme vir misdaadpleging dien. Indien in ag geneem word dat kapers (of "runners" soos hulle ook bekend staan) tussen R5 000 en R10 000 per motor-voertuig betaal word en sindikaatslede tussen 60% tot 70% van die markwaarde van gekaapte motorvoertuie ontvang, is dit te begrype dat motorvoertuigkaping een van die belonendste loopbaanmoontlikhede geword het (Clarke, 1997:26).

Die geleenthede vir misdaadpleging in terme van die beskikbaarheid, kwesbaarheid en toeganklikheid van teikens, is verdere faktore wat misdaadpleging kan fasiliteer (Cornish & Clarke, 1987:940). Die groter beskikbaarheid van eiendom soos motorvoertuie kan tot meer geleenthede vir misdaadpleging lei (Conklin, 1972:88; Goldkamp, 1987:132; Mayhew, Clarke, Sturman & Hough, 1976:3; Vito & Holmes, 1994:79). Alhoewel 'n oorfloed van eiendom meer geleenthede vir misdaad skep, kan skaarste (bv. 'n vraag na onderdele van ou motorvoertuie) die waarde van 'n motorvoertuig verhoog en gevolglik ook as 'n aansporings-meganisme dien (Gould, 1969:51, 57). Die kwesbaarheid van die slagoffer, byvoorbeeld in terme van sy of haar

demografiese eienskappe (vgl. die tipologieë van Von Hentig en Van der Westhuizen, afd. 2.1.2 en 2.1.5), die tipe motor wat die individu bestuur asook die persoon se nie-bewustheid van of swak ingesteldheid op die risiko van motorvoertuigkaping, kan enersyds die individu se toeganklikheid as teiken verhoog en andersyds viktimisasie fasiliteer.

Die hulpbronne wat die potensiële misdadiger tot sy of haar beskikking het om misdaad te pleeg, kan ook as aansporing vir misdaad dien (Cornish & Clarke, 1987:940; Gould, 1969:51; Kroese & Staring, 1994:4). Die beskikbaarheid van wapens, medewerkers, ont-vangers van gekaapte goedere ("fences") asook 'n goeie mark vir gekaapte motorvoertuie, is enkele aspekte wat hier ter sprake is. Conklin (1972:110-112) wys byvoorbeeld op die instrumentele waarde van 'n wapen en meld dat 'n vuurwapen meestal 'n immobiliserende uitwerking op 'n slagoffer het. Wright en Rossi (1986:5) sluit hierby aan deur daarop te wys dat die gebruik van vuurwapens sowel die geantisipeerde voordele as die geantisipeerde koste verbonde aan misdaadpleging wysig. Enersyds verhoog 'n hulpbron van hierdie aard die kans op suksesvolle uitvoering van die misdaad en verminder dit die moontlikheid van slagofferweerstand, terwyl dit andersyds die risiko vir straf verhoog indien die oortreder gevang word.

Enige gedrag van die slagoffer wat die potensiële misdadiger kan motiveer om sy of haar motorvoertuig te kaap, kan ook as fasiliterend vir misdaadpleging beskou word. Nalatigheid, 'n ongeërgde houding, aanhitsing, en/of samewerking, is enkele wyses waarop die slagoffer direk of indirek, bewustelik of onbewustelik, motorvoertuigkaping kan bevorder.

Alhoewel die moontlikheid van arrestasie en vervolging 'n inhiberende invloed op misdaadpleging het en gevolglik ook onder die opskrif bespreek sal word, dien gemeld te word dat 'n geringe kans op arrestasie, misdaadpleging kan fasiliteer. In hierdie verband wys Holzman (1982:244) daarop dat lae arrestasiesyfers asook die feit dat slegs 'n klein persentasie van diegene wat wel gearresteer word skuldig bevind word, daartoe lei dat hierdie aspek eerder as 'n fasiliteerder as 'n inhibeerder beskou kan word. Beekman en Daly (1990:16) onderskryf bogenoemde en poneer in aansluiting hiermee die volgende: "The low apprehension, prosecution and conviction rate of criminals make crime a booming industry, with high profits and low risks".

2.3.1.3.2 Inhiberende faktore

Die potensiële misdadiger se persepsie van die risiko vir arrestasie en vervolging asook die sekerheid en aard van die straf wat opgelê kan word indien die oortreder gevang word, is een

van die belangrikste faktore wat die pleeg van 'n misdaad soos motorvoertuigkaping kan inhibeer (Carroll, 1978:1514; Cornish & Clarke, 1987:940; Gabor et al., 1987:65; Tibbetts, 1997:237; Tuck & Riley, 1986:158). Alhoewel navorsers soos Feeney (1986:60-61) asook Wright en Rossi (1986:143) meen dat rowers meestal nie arrestasie as 'n risikofaktor oorweeg nie, toon die meer resente navorsing van Morrison en O'Donnell (1994:55) dat die meeste rowers die aanwesigheid van hierdie risiko erken. Hoewel Conklin (1998:305) die standpunt onderskryf, wys hy daarop dat die kostevoordeelanalise deur veranderlikes soos ouderdom beïnvloed kan word. Jong eiendomsmisdadigers en/of eerste oortreders is dikwels impulsief en toon in teenstelling met ouer en meer professionele misdadigers wat voor- en nadele meer rasioneel teen mekaar opweeg, 'n ongeërgde houding ten opsigte van straf. Selfs gevangesetting word dikwels bloot gesien as 'n tydelike terugslag wat as waarskuwing dien om in die toekoms meer versigtigheid aan die dag te lê (Gabor et al., 1987:67; Kroese & Staring, 1994:4; Tuck & Riley, 1986:158). Die navorsing van Carroll (1978:1519) waarby volwasse en jeugdige oortreders asook nie-misdadige individue betrek is, het getoon dat 41% van die respondente ag slaan op die moontlikheid van arrestasie, 60% die kans op sukses oorweeg, 67% die moontlikheid van straf evalueer, terwyl 84% die potensiële beloning (die hoeveelheid geld) wat misdaadpleging inhou, as belangrik beskou. Volgens Carroll en Weaver (1986:23) dui hierdie navorsing daarop dat die moontlikheid vir arrestasie en straf nie noodwendig geïgnoreer word nie, maar dat die ekonomiese waarde wat misdaad inhou net van groter belang is. Die beloning wat die misdaad inhou weeg dus swaarder as die gevolge daarvan. Volgens Conklin (1998:307) kan dit moontlik toegeskryf word aan die feit dat beloning onmiddellik realiseer, terwyl die koste meer onseker en in die toekoms geleë is.

Enkele ander faktore wat 'n misdaad soos motorvoertuigkaping moontlik kan inhibeer, is die teenwoordigheid van omstanders (vgl. afd. 2.3.2.2), en/of patrollie-eenhede soos die hoof-wegpatrollie. (In afdeling 3.5.2 word meer hierop uitgebrei.) Moontlike identifikasie deur die slagoffer asook die teenwoordigheid van meer as een passasier in 'n motorvoertuig, kan moontlik ook 'n potensiële misdadiger daarvan weerhou om 'n spesifieke motorvoertuig te kaap (Clarke, 1996:334; Goldkamp, 1987:132; Maree, 1995:171).

Die fisieke gevaar wat 'n misdaad soos motorvoertuigkaping inhou of die kans dat die misdadiger fisiek beseer of gedood kan word tydens konfrontasie met die slagoffer, is 'n verdere faktor wat 'n potensiële misdadiger in gedagte moet hou wanneer beplan word om 'n motorvoertuig te kaap (Conklin, 1998:304, 323; Morrison & O'Donnell, 1994:54). Die moontlikheid dat 'n slagoffer weerstand kan bied asook die instrumentele geweld wat benodig word om die slagoffer van sy of haar eiendom (motorvoertuig) te beroof, is twee veranderlikes

wat hier ter sprake is. Vanweë die feit dat die slagoffer se gedrag onvoorspelbaar is en nie deur die misdadiger beheer kan word nie, is weerstand een van die belangrikste faktore wat die sukses van 'n misdaad soos motorvoertuigkaping kan bepaal (Block & Skogan, 1986:248; Glick, 1995:219).

Morele oorwegings is 'n verdere belangrike faktor wat 'n individu kan weerhou om misdaad te pleeg (Cornish & Clarke, 1987:940; Tibbetts, 1997:237; Vito & Holmes, 1994:7). (Hierdie aspek geniet in afdeling 2.3.3 verder aandag.)

2.3.1.3.3 Verdere faktore wat tydens kostevoordeelanalise ter sprake is

Die mate van beplanning, kennis, vaardighede asook die toerusting of instrumente wat benodig word om 'n misdaad te pleeg, is verdere faktore wat besluitneming kan beïnvloed (Clarke, 1996:334; Conklin, 1998:304). In afdeling 1.3.1 is gemeld dat die gespesialiseerde sekuriteitsmaatreëls wat teenswoordig in motorvoertuie geïnstalleer word, daartoe lei dat potensiële oortreders motorvoertuigroof bo -diefstal verkies. Die feit dat geen spesiale vaardighede benodig word om 'n motorvoertuig te kaap nie; die misdadiger onmiddellik toegang tot die eiendom kan verkry; min voorbereiding vir die misdaad nodig is en die slagoffer ontvoer kan word om teenkapingsmeganismes te ontkoppel, kan selfs as aansporing vir die pleeg van die misdaad dien. Die moeite verbonde aan die pleeg van die misdaad, oftewel die gemak waarmee 'n motorvoertuig gekaap kan word asook die kans op sukses, is aspekte wat besluitneming betekenisvol kan beïnvloed (Gould, 1969:51; Hirschi, 1986:116). Ter ondersteuning hiervan wys Snow (1995:80) daarop dat die publisiteit met betrekking tot suksesvolle kapings, misdaadkoerse betekenisvol beïnvloed: "At first there were only a handful of cases in large cities, but the widespread publicity about its success quickly spread across the country, and carjacking soon became a national problem".

Vorige ervaring is 'n verdere belangrike veranderlike wat 'n potensiële misdadiger kan motiveer of afskrik om 'n spesifieke misdaad te pleeg. Indien 'n kaper een suksesvolle roof uitgevoer het, is die kans goed dat hy of sy weer 'n motorvoertuig sal roof. Die rede hiervoor is dat individue geneig is om gedrag wat positiewe gevolge inhou te herhaal (Gabor et al., 1987:122). In hierdie verband benadruk Cornish en Clarke (1986:164), Gabor en Normandeu (1989:275) asook Holzman (1982:244) dat misdadigers tydens en na misdaadpleging eerstehandse kennis met betrekking tot die risiko's, gevolge en implikasies van wetsoortreding opdoen.

Die tyd en plek van misdaadpleging is ook noodsaaklike veranderlikes wat in ag geneem

behoort te word wanneer besluit word om 'n misdaad te pleeg. 'n Potensiële kaper kan byvoorbeeld verkies om motorvoertuie in spitsverkeer te kaap wanneer die slagoffers se ontvlugtingsmoontlikhede beperk is en opsporing deur die polisie bemoeilik word. In teenstelling hiermee kan 'n kaper dit verkies om slagoffers op verlate plekke te verras ten einde die inmenging van bystanders te voorkom (Kroese & Staring, 1994:4).

Bogenoemde faktore, asook die inhiberende en fasiliterende faktore wat bespreek is, is slegs enkele faktore wat 'n individu se besluit om 'n motorvoertuig te kaap en/of 'n spesifieke teiken (slagoffer/motorvoertuig) te selekteer, kan beïnvloed. Alhoewel die besluitnemings-prosesse wat die pleeg van 'n spesifieke misdaad direk voorafgaan van korter duur is as die prosesse wat tydens aanvanklike kriminele betrokkenheid ter sprake is, is hierdie prosesse net so kompleks soos in die geval van laasgenoemde (Cornish & Clarke, 1986:2).

2.3.1.4 Evaluering van die rasonele-keuseperspektief

Volgens Conklin (1998:564) is die waarde van die rasonele-keuseperspektief geleë in die feit dat misdaad beskou word as die resultaat van bewuste rasonele keuses en besluite waartydens die kostes, geleenthede en voordele verbonde aan misdaadpleging oorweeg word. Die beklemtoning van kostevoordeelanalises en strategiese denkprosesse wat voor en tydens misdaadpleging ter sprake is, dra by tot beter begrip vir kriminaliteit in die breë. Die rede waarom individue aanvanklik by misdaad betrokke raak asook waarom daar besluit word om 'n spesifieke misdaad te pleeg en/of een teiken bo 'n ander te selekteer, kan ook met behulp van die rasonele-keuseperspektief verklaar word (Clarke, 1996:335; Cornish & Clarke, 1986:10; Feeney, 1986:67; Trasler, 1986:2). In aansluiting hierby meld Holzman (1982:245-246) dat die rasonele-keuseperspektief buigsaam genoeg is om op sowel aanvanklike misdaadbetrokkenheid as op die staking van misdadige aktiwiteite toegepas te word. 'n Kaper kan byvoorbeeld op 'n gegewe tydstop van mening wees dat die voordele nie meer die koste van misdaadpleging oorskry nie en besluit om misdadige aktiwiteite te staak.

Die kostevoordeelanalise waarna die rasonele-keuseperspektief verwys, bied ook antwoorde op vrae soos waarom 'n andersins wetsgehoorsame burger eenmalig 'n misdaad pleeg en waarom daar 'n verandering in misdadige beroepe plaasvind (Trasler, 1986:2). Die verskuiwing van motorvoertuigdiefstal na motorvoertuigkaping (vgl. afd. 2.3.1.3.3) kan ook op hierdie wyse verklaar word.

Eksponente van die rasonele-keuseperspektief gee ook erkenning aan die feit dat

besluitnemingsprosesse van misdadiger tot misdadiger en van een misdaadsituasie tot die volgende kan verskil (Maree, 1995:63). Daar word ook beklemtoon dat spesifieke misdade spesifieke behoeftes bevredig en dat die situasionele konteks van besluitneming asook die inligting wat tydens keuses oorweeg word, van een oortreding tot die volgende verskil (Cornish & Clarke, 1986:2).

Die onmiddellike omstandighede of situasionele faktore wat besluitneming beïnvloed, dien as 'n fokuspunt van die perspektief wat in die onderhawige studie gebruik sal word om die rol van slagoffervatbaarheid en -aandadigheid in motorvoertuigkapings te verklaar. Die feit dat Clarke en Cornish (1985:174) daarop wys dat geeneen van die “dominante” kriminologie-teorieë situasionele veranderlikes in ag neem nie, maak die perspektief dus waardevol om die navorsing te rig.

Lyman en Potter (1997:62) wys daarop dat die rasonele-keuseperspektief 'n verklaring bied vir die feit dat individue somtyds gedrag openbaar wat ooglopende nadele of die potensiaal vir fisieke besering, arrestasie en vervolging inhou. Die perspektief laat egter ook ruimte vir straf indien 'n misdadiger wel gearresteer word. Vanweë die feit dat misdadigers 'n doelbewuste besluit neem om misdaad te pleeg, moet hulle ook verantwoordelikheid vir hulle dade kan aanvaar en daarvoor gestraf word. Verantwoordelikheid word in die rasonele-keuseperspektief ook indirek op die potensiele slagoffer geplaas om sy of haar risiko vir viktimisasie (bv. die kaping van 'n motorvoertuig) te erken en voorkomingsmaatreëls te tref ten einde misdaadpleging te voorkom.

Holzman (1982:245) vestig verder die aandag daarop dat een van die belangrikste redes vir mislukte misdaadvoorkomingsaksies in die verlede, geleë was in die feit dat biologiese, sosiale en psigologiese oorsake oorbeklemtoon is, terwyl die onmiddellike omstandighede van misdaadpleging (persoonlik en in die omgewing) op die agtergrond geskuif is. In hierdie verband wys hy daarop dat die beklemtoning van situasionele faktore tydens misdaadpleging, soos aangebied deur die rasonele-keuseperspektief, 'n bruikbare raamwerk vir misdaadvoorkoming kan bied. Ter ondersteuning van bogenoemde bevestig Cornish en Clarke (1987:943) dat kennis van besluitnemingsprosesse en keuse-struktureingeienskappe wat tydens verskillende misdade ter sprake is, voordelig vir die ontwikkeling van misdaadvoorkomingstrategieë aangewend kan word.

Clarke (1983:232-233) meen dat die rasonele-keuseperspektief veral as rasionaal kan dien vir situasionele misdaadvoorkomingsprogramme waar die onmiddellike omgewing gemani-puleer

word om viktimisasie soos motorvoertuigkaping te voorkom. Deur byvoorbeeld individue bewus te maak van hulle kwesbaarheid asook die wyse waarop hulle direk of indirek tot viktimisasie bydra, kan geleenthede vir motorvoertuigkapings aansienlik verminder word. Die moeite, koste of nadele verbonde aan misdaadpleging kan ook geaksentueer word (Clarke, 1996:335; Conklin, 1998:543; Cornish & Clarke, 1986:155; Goldkamp, 1987:126, 132). Misdaadfasiliteringsfaktore soos die beskikbaarheid van wapens kan byvoorbeeld beheer word, terwyl teikenverharding, soos die installering van opsporing- en herwinningstelsels, ook van waarde kan wees. Die risiko vir arrestasie en vervolging kan verhoog word deur die teenwoordigheid van omstanders (bv. georganiseerde buurtwag-programme) en patrollies te verhoog. Bennett (1986:85) wat bogenoemde onderskryf, wys daarop dat genoemde strategieë misdadigerbesluitneming kan manipuleer en daartoe kan lei dat rasionele misdadigers hulle beoordeling van die voor- en nadele van misdaadpleging kan wysig.

Volgens Vito en Holmes (1994:79) hou die aannames van die rasionele-keuseperspektief ook die moontlikheid van rehabilitasie in, aangesien rasionele misdadigers aan rehabilitasie-programme sal deelneem wat die meeste persoonlike voordeel bied. Rehabilitasieprogramme kan ook gekoppel word aan die voordele wat met wetsgehoorsame gedrag gepaard gaan. Norrie (1986:218) som bogenoemde soos volg op: "(It offers a broad framework within which a wide variety of short-term and long-term policies - social, preventative, rehabilita-tive, situational, and deterrent - in relation to criminal behavior could be explored".

Die rasionele-keuseperspektief word egter ook op grond van verskeie faktore gekritiseer. Hirschi (1986:105) en Schmallegger (1996:483) argumenteer byvoorbeeld dat die rasionele-keuseperspektief te veel klem lê op individuele keuse en te min aandag skenk aan biologiese, sosiale, psigologiese en ekonomiese faktore wat meermale die werklike oorsaak van misdaad is. Dieselfde kritiek waaraan die Klassieke Skool in die kriminologie blootgestel was, naamlik dat die aannames te indeterministies van aard is, kan dus ook teen die rasionele-keuseperspektief ingebring word. Clarke en Cornish (1985:178) het egter reeds op 'n vroeë stadium in die ontwikkeling van hulle uitgangspunte gepostuleer dat "decision-making concepts can be used for the purposes of constructing good enough theories without necessarily being firmly committed to a particular position in the free will/determinism debate". Glaser (1977:488) meld ter ondersteuning hiervan dat "both free will and determinism are socially derived linguistic representations of reality brought into play for different explanatory purposes at different levels of analysis and they may usefully co-exist in the scientific enterprise". Alhoewel die rol van slagoffervatbaarheid en slagoffer-aandadigheid tydens kapings asook die *modus operandi* van die oortreder die fokus van die ondersoek is en situasionele faktore en misdadige keuses van

belang is, word die invloed van biologiese, sosiale, psigologiese en ekonomiese faktore wat 'n individu kan predisponer om 'n motorvoertuig te kaap, egter ook erken.

Kritiek word verder geopper ten opsigte van die feit dat die eksponente van die rasionele-keuseperspektief die misdadiger intellektueel as meer gesofistikeerd beskou as wat hy of sy in werklikheid is (Hirschi, 1986:105). Volgens Schmalleger (1996:483) beskik individue nie altyd oor die vermoë om rasionele besluite te neem nie. Indien misdadige gedrag geheel en al rasioneel was, sou swaar strawwe daartoe kon lei dat misdaad, ten minste in beginsel, voorkom kan word.

Trasler (1986:20) beklemtoon egter in reaksie op bogenoemde kritiek, dat die leer van die rasionele-keuseperspektief erkenning gee aan die feit dat besluitneming nie altyd heeltemal rasioneel is nie. Clarke (1983:231) meld byvoorbeeld dat individue se vermoë, kapasiteit en bereidheid om inligting te verkry of te verwerk verskil en dat daar veral gereageer word op bestaande besluite ("standing decisions"). Die aanvanklike besluit om misdaad te pleeg dien dus as basis vir besluitneming, sonder dat die voor- en nadele van misdaadpleging voor elke misdaad teen mekaar opgeweeg word. Hy wys verder daarop dat dit kan gebeur dat omstandighede verander en die misdadiger op grond van bestaande besluite die verkeerde besluit kan neem. Glick (1995:85) konstateer verder dat misdadigers nie oor 'n "kristalbal" beskik wat die voor- en nadele van misdaadpleging kan uitwys nie en dat misdadige gedrag meestal deur die individu se persepsie van risiko's en belonings gerig word. Individue kan dus soms onrealisties wees in hulle beoordeling of oorweging van die relatiewe risiko en beloning van misdaad (Tunnell, 1990:673-690). Johnson en Payne (1986:170, 172) wat bogenoemde onderskryf, poneer dat "the picture emerges of a limited information processor, often working under pressure of time, who uses many different strategies to simplify the task of evaluating choice alternatives in the complex environment of everyday life".

Kritiek word verder geopper teen die feit dat die rasionele-keuseperspektief nie voorsiening maak vir misdade wat op die ingewing van die oomblik gepleeg word nie (Vito & Holmes, 1994:78-85). Hoewel Cornish en Clarke (1986:vi) nie die bestaan van irrasionele en/of impulsiewe optredes ontken nie, argumenteer hulle dat selfs misdade wat impulsief gepleeg word of patologies gemotiveerd is, 'n mate van rasionaliteit bevat. Norrie (1986:227) se navorsing bevestig dan ook dat selfs tydens impulsiewe misdade soos wanneer 'n mishan-delde vrou haar man vermoor, 'n rasionele komponent nie noodwendig ontbreek nie. Volgens Tibbetts (1997:237) kan die rasionele-keuseperspektief ook suksesvol op seksuele aanranding en gesinsgeweld toegepas word. Clarke en Cornish (1985:164) onderskryf bogenoemde deur

daarop te wys dat sekere predisponerende faktore 'n individu kan dryf tot by 'n punt waar misdaad 'n realistiese handelswyse word. Johnson en Payne (1986:170) wat hiermee akkoord gaan, wys daarop dat

a considered decision process may underlie many criminal acts. This is particularly true if you allow for a current, apparently impulsive criminal act, such as shoplifting, to be the result of a prior decision to consider shoplifting in certain circumstances.

Indien dit dus wel moontlik is vir 'n individu om 'n motorvoertuig op die ingewing van die oomblik te kaap, is die aksie meestal die resultaat van 'n bestaande besluit of 'n vorige oorweging om in sekere omstandighede of wanneer die situasie hom voordoen, 'n motor-voertuig te kaap.

Die rasonele-keuseperspektief gaan volgens Akers (1990:671) en Schmallegger (1996:483) ook mank aan erkenning van die rol van moraliteit in kostevoordeelanalises en uiteindelijke misdaadpleging. (Hierdie aspek sal in die bespreking van Fattah se sintesebenadering, afd. 2.3.3, verder aandag geniet.)

Conklin (1998:305) waarsku dat die rasonele-keuseperspektief nie gebruik kan word om voorspellings te maak nie, aangesien individue nie belonings en risiko's op dieselfde wyse bereken nie. Alhoewel die benadering misdaadvoorkomingswaarde inhou, beklemtoon Vito en Holmes (1994:79) dat beleidmakers en voorkomingspesialiste kennis behoort te dra van die feit dat 'n verandering van misdaadgeleenthede daartoe kan lei dat misdadigers op 'n innoverende wyse die misdaad sal verplaas. Maree (1995:39-40) benadruk dat selfs indien 'n afname in misdaad as gevolg van spesifieke voorkomingstrategieë bespeur word, die moontlikheid van verplasing in ag geneem behoort te word. Cornish en Clarke (1987:934) asook Morrison en O'Donnell (1994:10) wys daarop dat verplasing verskeie vorme kan aanneem. Die algemeenste vorm van verplasing is ruimtelike (territoriale) verplasing wat 'n verskuiwing in terme van plek impliseer. Indien kapers dit byvoorbeeld oorweeg om 'n motorvoertuig op 'n spesifieke plek te kaap en 'n patrolliemotor in die area opmerk, kan hulle besluit om na 'n ander area te beweeg wat nie gepatrolleer word nie.

Temporale verplasing kan ook plaasvind. In hierdie geval word die misdaad op 'n ander tydstip gepleeg. Die misdadiger kan byvoorbeeld wag totdat patrolling gestaak word of ander tye, soos spitsverkeertye, kan geselekteer word ten einde so min as moontlik aandag te trek. In gevalle waar beveiligingsmaatreëls geïmplementeer is om misdaadgeleenthede te beperk, kan teikenverplasing of 'n verskuiwing in teiken ook plaasvind. 'n Individu wat die registrasienommer

van sy of haar motorvoertuig op die deure van die voertuig geveer het en/of 'n opsporings- en herwinningstelsel laat installeer het, is byvoorbeeld 'n minder kwesbare teiken. Dit kan daartoe bydra dat die misdadiger besluit om eerder 'n ander motorvoertuig te kaap.

Funksionele verplasing waar die misdadiger besluit om 'n ander misdaad te pleeg (bv. motorvoertuigkaping in plaas van motorvoertuigdiefstal) of om 'n ander *modus operandi* te volg, kan ook voorkom. In laasgenoemde geval kan 'n misdadiger byvoorbeeld van mening wees dat die risiko vir arrestasie laer en die moontlikheid vir sukses groter is indien 'n potensiële slagoffer by sy of haar huis, eerder as in 'n besige straat, ingewag word. Ten spyte van bogenoemde kritiek, bevestig die verplasing van misdade dat misdadigers op 'n doelbewuste en rasonele wyse teikens selekteer (Hirschi, 1986:116).

Die rasonele-keuseperspektief is 'n resente perspektief wat verdere navorsing regverdig. Clarke (1983:231) beklemtoon ook dat misdadigers se persepsies van misdaadgeleenthede asook hulle assessering van die risiko om gevang te word, empiries ondersoek behoort te word. Aspekte soos misdadigers se motiewe en intensies, hulle gevoelens, morele oordele en tegnieke van neutralisering asook denkpatrone eie aan misdadigers, is enkele aspekte wat verdere ondersoek regverdig. Carroll en Weaver (1986:33) asook Kempf (1986:187) beklemtoon in aansluiting hierby dat afsonderlike besluitnemingsmodelle ontwikkel behoort te word vir die verklaring van aanvanklike deelname aan misdaad, die seleksie van spesifieke teikens en die misdadiger se besluit om misdaad te staak.

Alhoewel verskeie navorsers (Bennett & Wright, 1984; Carroll & Weaver, 1986; Feeney, 1986; Nagin & Paternoster, 1993; Tunnell, 1990) die rasonele-keuseperspektief suksesvol op misdade soos inbraak, winkeldiefstal, roof, diefstal en dronkbestuur toegepas het, is meer navorsing met betrekking tot die toepassing van die perspektief op geweldsmisdade nodig (Akers, 1990:663; Cornish & Clarke, 1986:14). Vanweë die feit dat die benadering ook op inkomstebelastingontduiking van toepassing gemaak is, kan die perspektief ook gebruik word om witboordjiemisdade te verklaar (Tibbetts, 1997:237).

Die evaluering van die rasonele-keuseperspektief toon dat dit, ten spyte van bogenoemde kritiek, 'n nuttige raamwerk kan bied waarbinne bestaande teorieë geïnkorporeer kan word om misdadige gedrag soos motorvoertuigkaping te verklaar. Cornish en Clarke (1986:viii) konstateer in hierdie verband die volgende:

It does provide ... a way of pulling together many diverse strands of criminological theory and

research. It also provides both a fresh agenda for empirical enquiry concerning offender's perspectives and we believe the prospect of new light on the likely effects of various crime-control policies.

Vanweë die feit dat oortreders se perspektiewe (of sienings) van slagoffervatbaarheid en slagofferaandadigheid asook aspekte wat hulle besluit of keuse om misdaad te pleeg beïnvloed, in die onderhawige studie van belang is, kan die teorie met vrug gebruik word.

Die belangrikste bydrae van die benadering, is geleë in die feit dat dit in enige sosiale konteks van toepassing gemaak kan word. Die rasonele-keuseperspektief is volgens Akers (1990:654) juis om hierdie rede besig om akademies gesproke, "daaglik" meer aanhangers te kry: "Rational choice may be on the verge of becoming for the 1980s and 1990s, what neo-Marxist perspectives were in the 1970s, as it spreads to virtually all social science disciplines and law". Bartollas (1997:116) wat die voorafgaande onderskryf, meld dat "rational choice theory ... is one of the hottest topics in the 1990s in criminology, sociology, political science, and law".

2.3.2 Roetine-aktiwiteitsbenadering

Die ontwikkeling van die roetine-aktiwiteitsbenadering, wat in 'n groot mate ook op situasionele faktore tydens misdaadpleging fokus en viktimisasierisiko kan verklaar, geniet vervolgens aandag.

2.3.2.1 Historiese agtergrond

Die roetine-aktiwiteitsbenadering het beslag gekry in die werke van André Michael Guerry en Adophe Quetelet wat reeds gedurende die eerste helfte van die negentiende eeu reëlmatige patrone in die verspreiding van misdadige gedrag geïdentifiseer het (Messner & Tardiff, 1985:241). Die konsentriese sonemodel van Robert Park en Ernest Burgess (wat in die vroeë 1920's op die ruimtelike verspreiding van misdaad gewys het) asook die werk van Clifford Shaw en Henry McKay (wat gedurende 1942 'n betekenisvolle verband tussen sosiale disorganisasie, ekologie en misdaad aangetoon het), het verder beslag gegee aan die ontwikkeling van die roetine-aktiwiteitsbenadering (Kennedy & Forde, 1990:208; Kennedy & Silverman, 1988:1; Schmallegger, 1996:238; Vito & Holmes, 1994:141).

Idees is ook oorgeneem uit die menslike ekologieteorie van Amos Hawley wat gedurende die 1950's daarop gewys het dat roetine-aktiwiteite 'n noodsaaklike deel van individue se daaglikse

bestaan uitmaak en dat hierdie aktiwiteite tydruimtelik versprei is (Sherman, Gartin & Buerger, 1989:31; Williams & McShane, 1994:222). Gebaseer op hierdie teorie, ontwikkel Marcus Felson en Larry Cohen in 1979 die roetine-aktiwiteitsbenadering wat bepaal dat roetine-aktiwiteite en lewenstyl betekenisvol bydra tot sowel die hoeveelheid as die tipe misdaad wat in 'n spesifieke samelewing voorkom (Messner & Tardiff, 1985:241).

2.3.2.2 Uitgangspunte van die roetine-aktiwiteitsbenadering

In teenstelling met die tradisionele positivistiese beklemtoning van oortrederkenmerke, misdadige geneigdheid en aspekte wat individue motiveer om 'n spesifieke misdaad te pleeg, fokus die roetine-aktiwiteitsbenadering op die omstandighede waaronder individue misdaad pleeg (Cohen & Land, 1987:43). Volgens Cohen en Felson (1979:588) word daar nie gekyk waarom sekere individue geneig is om misdaad te pleeg nie, maar hoe die tydruimtelike ("spatio-temporal") organisering van sosiale aktiwiteite daartoe kan bydra dat misdadige geneigdheid in misdadige aksies omgesit word.

Die roetine-aktiwiteitsbenadering gaan van die standpunt uit dat misdaad die produk of resultaat is van 'n geleentheid wat hom voordoet in sosiale aktiwiteite wat daaglik op straat plaasvind (Kennedy & Baron, 1993:92). Hierdie aktiwiteite wat ook as roetine-aktiwiteite bekend staan, word deur Cohen en Felson (1979:593) omskryf as "any recurrent and prevalent activities which provide for basic population and individual needs, whatever their biological or cultural origins". Formele werk, die voorsiening van voedsel en huisvesting, bevrediging van seksuele behoeftes, ontspanning, sosiale interaksie, leer en kinderopvoeding, word hierby ingesluit. Roetine-aktiwiteite en veral veranderinge in aktiwiteitspatrone bied dikwels geleentheid vir misdaad of verhoog die potensiaal vir viktimisasie, aangesien dit daartoe kan lei dat drie elemente, naamlik 'n gemotiveerde oortreder, 'n geskikte teiken en die afwesigheid van beskerming op 'n gegewe plek en sekere tyd bymekaar kom (Cohen & Felson, 1979:592).

Volgens Cohen en Felson (1979:589) is die afwesigheid van enige van die drie elemente voldoende om die suksesvolle voltooiing en/of pleeg van veral direkte kontak roofsgtige misdaad ("direct contact predatory crime") te laat faal. Die saamvloei van laasgenoemde twee elemente, naamlik 'n geskikte teiken en die afwesigheid van beskermers of beskerming, kan selfs lei tot 'n toename in misdaad sonder dat die toestande wat misdadigers motiveer om by misdaad betrokke te raak, toeneem. Alhoewel hierdie drie elemente nodig is vir 'n misdaad om plaas te vind, bring die teenwoordigheid van al drie bogenoemde elemente nie noodwendig mee dat 'n individu geviktimizeer sal word nie (Cohen et al., 1981a:646). Hierdie drie elemente geniet

vervolgens aandag.

- **Gemotiveerde oortreder**

Volgens Cohen en Land (1987:43-45) bied bestaande kriminologieteorieë soos byvoorbeeld die teorieë van Merton, Cohen, Cloward en Ohlin, Sutherland en Hirschi asook dié van Sellin en Wolfgang, verklarings vir misdadige gedrag. Aspekte wat 'n individu motiveer om mis-daad te pleeg, word ook in die teorieë aangespreek, met die gevolg dat gemotiveerde oortreders as 'n gegewe in die roetine-aktiwiteitsbenadering aanvaar word.

- **Geskikte teiken**

Vier komponente, naamlik die waarde, fisieke sigbaarheid, toeganklikheid en die "inertia" (gemak waarmee die teiken verkry kan word), dra daartoe by dat 'n teiken deur 'n misdadiger as "geskik" beskou word (Cohen & Cantor, 1980:143). Die finansiële en simboliese waarde van 'n teiken beïnvloed die begeerlikheid daarvan, terwyl die sigbaarheid betrekking het op die waarneembaarheid en/of die risiko om deur potensiële misdadigers raakgesien te word (Dussich & Eichman, 1976:94; Felson & Cohen, 1980:393). Toeganklikheid impliseer die bereikbaarheid asook die gemak waarmee die misdadiger die teiken kan nader sonder om aandag te trek. Inspanningloosheid daarteenoor, verwys na die gemak waarmee die teiken verkry kan word (Cohen et al., 1981a:646). Enige faktor wat dit vir die misdadiger moeilik maak om 'n teiken ('n persoon of eiendom) vir onwettige doeleindes te oorrumpel of in besit te neem, word hierby ingesluit. Die massa van beweegbare eiendom asook 'n slagoffer se vermoë om gewelddadige weerstand te bied, word byvoorbeeld hier in ag geneem (Cohen & Cantor, 1980:143).

Volgens Felson en Cohen (1980:393-394) het roetine-aktiwiteite 'n betekenisvolle invloed op die "geskiktheid" van 'n teiken. Die rede hiervoor is dat 'n geroetineerde patroon van optrede die moontlikheid verhoog dat eiendom en/of individue in sigbare en toeganklike plekke op 'n spesifieke tyd is (Kennedy & Forde, 1990:208).

- **Afwesigheid van beskerming**

Beskerming word deur Felson en Cohen (1980:392) omskryf as "any spatio-temporally specific supervision of people or property by other people which may prevent criminal violations from occurring". Beskerming varieer van formele organisasies wat uitsluitlik vir beskermingsdoeleindes tot stand gebring is tot die blote nabyheid van 'n individu wat persone of

eiendom kan beskerm (Cohen et al., 1981a:646). Enige persoon wat die suksesvolle voltooiing van 'n misdaad as gevolg van blote teenwoordigheid of direkte aksies kan voorkom, kan dus as 'n beskermer beskryf word. Die beskermer hoef nie noodwendig 'n mens te wees nie. In hierdie verband beklemtoon Cohen en Felson (1979:591) dat tegnologiese hulpmiddels ook 'n beskermingsrol kan vervul.

2.3.2.3 Toepassing van die roetine-aktiwiteitsbenadering op motorvoertuigkaping

Conklin (1972:72) is van mening dat 'n groot persentasie van nie-kommersiële roofvoorvalle deur situasionele geleenthede gepresipiteer word. Selfs in gevalle waar rowers spesifieke slagoffers selekteer, skep situasionele geleenthede dikwels omstandighede wat voordelig vir die pleeg van 'n spesifieke misdaad is.

Aangesien die roetine-aktiwiteitsbenadering spesifiek klem lê op situasionele geleenthede wat ontstaan wanneer 'n gemotiveerde oortreder en 'n geskikte teiken, in die afwesigheid van beskerming, op 'n gegewe plek en sekere tyd bymekaar kom, kan die benadering op motorvoertuigkaping toegepas word. Die roetine-aktiwiteitsbenadering fokus ook spesifiek op roofsugtige misdade ("direct contact predatory violations") wat direkte fisieke kontak tussen ten minste een misdadiger en ten minste een ander persoon of objek wat die oortreder in besit wil neem of wil beskadig, impliseer (Cohen & Felson, 1979:589). In hierdie verband bevestig Landau en Fridman (1993:167) dan ook dat beide moord en roof by Cohen en Felson se omskrywing van direkte kontak roofsugtige misdade inpas. Aangesien slagoffervatbaarheid ook 'n belangrike tema in die onderhawige studie is en Cohen en Cantor (1980:143) beklemtoon dat roetine-aktiwiteite 'n individu se risiko vir viktimisatie betekenisvol kan beïnvloed, word die benadering as geskik beskou om die navorsing te rig.

Volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering kan variasies in die daaglikse aktiwiteite van individue, die moontlikheid dat bogenoemde drie elemente op 'n spesifieke tyd en plek sal saamvloei, verhoog of verlaag (Felson, 1987:911; Lynch, 1987:286). Enige sosiale verandering wat daartoe lei dat meer aktiwiteite buite die huis plaasvind, kan 'n individu se risiko vir roofsugtige viktimisatie verhoog (Cohen & Land, 1987:49). Hierdie aanname is in ooreenstemming met die lewenstyl-/blootstellingsmodel vir persoonlike viktimisatie van Hindelang, Gottfredson en Garofalo (1978:245), wat postuleer dat roetine-aktiwiteite weg van die huis individue se risiko vir persoonlike viktimisatie verhoog, aangesien dit hulle in kontak bring met of blootstel aan potensiële of gemotiveerde oortreders (Cohen et al. 1981a:648). Roetine-aktiwiteite, of lewenstyl soos Hindelang et al. (1978:241) daarna verwys, hou ook verband met die

demografiese eienskappe van 'n individu. Messner en Tardiff (1985:242) bevestig bogenoemde en wys daarop dat demografiese faktore ook die saamvloei van genoemde drie elemente beïnvloed: "Socio-demographic characteristics structure routine activities and, in so doing, affect both the location of potential victims in physical space and the pool of personal contacts from which offenders are ultimately drawn".

Aspekte soos ouderdom (waar kinders onder die ouderdom van 18 jaar bv. nie 'n motorvoertuig mag bestuur nie) en inkomste (wat bepalend is vir die vermoë van 'n individu om 'n motorvoertuig te besit), kan dus ook in die geval van motorvoertuigkaping 'n individu se kwesbaarheid vir viktimisasie beïnvloed. Felson en Cohen (1980:398) wys ook daarop dat 'n verandering in die roetine-aktiwiteite van vroue, soos die toenemende betrokkenheid van vroue in die arbeidsmark, hulle risiko vir viktimisasie verhoog. 'n Moontlike rede hiervoor is dat 'n gemotiveerde oortreder en 'n geskikte teiken in die afwesigheid van beskermers bymekaar uitkom. Die rol van laasgenoemde drie elemente in die voorkoms van motor-voertuigkapings geniet vervolgens aandag.

- **Gemotiveerde oortreder**

In die geval van motorvoertuigkapings kan, in ooreenstemming met die roetine-aktiwiteitsbenadering, aanvaar word dat daar genoeg gemotiveerde individue is met die geneigdheid en die vermoë om 'n motorvoertuig te roof indien omstandighede dit toelaat of die geleentheid ontstaan (vgl. redes vir die toename in motorvoertuigkapings, afd. 3.1.1).

- **Geskikte teiken**

Die geskiktheid of kwesbaarheid van 'n potensiële teiken kan ook geëvalueer word aan die hand van die waarde, sigbaarheid, toeganklikheid en gemak waarmee eiendom soos 'n motorvoertuig in besit geneem kan word. Vanweë die feit dat motorvoertuigkapings hoof-saaklik vir ekonomiese gewin gepleeg word, kan aanvaar word dat die waarde van 'n motorvoertuig 'n belangrike rol in teikenseleksie speel (Cook, 1976:175; Landau & Fridman, 1993:168). Dit beteken egter nie dat slegs nuwe modelle en/of duur motorvoertuie gekaap sal word nie. Ouer modelle, veral waar onderdele skaars is, word ook in terme van die beloning wat dit inbring, as geskik beskou.

Die sigbaarheid en toeganklikheid van 'n motorvoertuig hou betekenisvol verband met die daaglikse roetine-aktiwiteite van eienaars of bestuurders. Indien roetine-aktiwiteite van so 'n

aard is dat 'n individu noodgedwonge 'n motorvoertuig moet bestuur, verhoog sy of haar sigbaarheid vir/en blootstelling aan gemotiveerde oortreders (Cao & Maume, 1993:17). In hierdie verband benadruk Kennedy en Forde (1990:208) asook Miethe, Stafford en Long (1987:184) dat mobiliteitspatrone 'n betekenisvolle invloed op viktimisasie kan hê. 'n Individu se risiko vir viktimisasie soos om van 'n motorvoertuig beroof te word, is hoër indien 'n meer mobiele lewenstyl gehandhaaf word.

Die aantal motorvoertuie op straat kan ook sigbaarheid beïnvloed. Volgens Cohen en Felson (1979:593) toon Gould se navorsing dat die toename in die omset en die beskikbaarheid van motorvoertuie tussen 1921 en 1965 in die VSA, gelei het tot 'n toename in motorvoertuigdiefstal. Cohen en Land (1987:50) konstateer in aansluiting hierby dat welvaart dikwels aanleiding gee tot 'n toename in eiendomsmisdade, aangesien meer eiendom vir diefstal en gevolglik ook kaping, beskikbaar is. Conklin (1998:319) onderskryf bogenoemde deur daarop te wys dat 'n oorfloed van eiendom met hoë eiendomsmisdaadsyfers geassosieer word. Die mate waarin motorvoertuie meer geredelik beskikbaar en dus ook meer sigbaar word, kan die risiko vir motorvoertuigkaping verhoog.

Die gemak waarmee die kaper 'n potensiële slagoffer kan nader sonder om aandag te trek, is noodsaaklik ten einde die suksesvolle uitvoering van 'n motorvoertuigkaping te verseker. Vanweë die feit dat kapers staatmaak op die verrassingselement tydens kaping, gebeur dit dikwels dat niksvermoedende individue in spitsverkeer gekaap of selfs by hulle huise ingewag word (Erasmus, 1996b:12). In beide hierdie gevalle verwag die individu nie om die slagoffer van 'n motorvoertuigkaping te word nie, met die gevolg dat die misdadiger die potensiële slagoffer en sy of haar eiendom kan bereik sonder dat dié onraad vermoed.

Faktore wat dit vir die misdadiger moeilik maak om 'n teiken vir onwettige doeleindes te oorrumpel of in besit te neem ("inertia"), kan ook in die geval van 'n motorvoertuigkaping die geskiktheid van 'n teiken beïnvloed. Aspekte soos die teenwoordigheid van 'n immobiliseringsmeganisme asook die moontlikheid dat die slagoffer weerstand kan bied of selfs 'n wapen kan besit, kan die suksesvolle uitvoer van 'n motorvoertuigkaping negatief beïnvloed.

- **Afwesigheid van beskerming**

Die teenwoordigheid van werklike of potensiële beskerming of beskermers is 'n belangrike aspek wat deur motorvoertuigkapers in ag geneem moet word (Gabor & Normandeau, 1989:277). Alhoewel 'n kaping in spitsverkeer moontlik daartoe kan lei dat die slagoffer onkant

betrap word, kan die teenwoordigheid van ooggetuies 'n potensiële misdadiger moontlik laat besluit om nie die motorvoertuig te kaap nie. Volgens Cohen en Cantor (1980:144) het die teenwoordigheid van polisiepatrollies, verkeersbeamptes, sekuriteits-beamptes en selfs lede van 'n buurtwagstelsel, 'n betekenisvolle invloed op 'n misdadiger se besluit om nie voort te gaan om 'n spesifieke misdaad op 'n gegewe tydstip en/of plek te pleeg nie. Gabor en Normandeau (1989:277) wat die siening onderskryf, wys daarop dat rowers dikwels die teiken en plek waar hulle beplan om 'n misdaad te pleeg bestudeer en so ver as moontlik poog om gebiede te selekteer waar die teenwoordigheid van polisiebeamptes en omstanders beperk is.

Volgens Cohen en Cantor (1980:147) kan die teenwoordigheid van meer as een volwasse individu in 'n motorvoertuig ook 'n belangrike rol speel by die nie-seleksie van 'n teiken, aangesien 'n medepassasier beskerming kan verhoog. Hierdie aanname is in ooreenstemming met Normandeau (1968:224) se navorsingsbevindings wat bevestig dat die risiko om beroof te word wanneer 'n individu alleen is, tien maal groter is as vir 'n persoon wat in 'n groep bestaande uit twee of meer persone rondbeweeg. Die kenmerke en potensiële reaksies van slagoffers (bv. die moontlikheid van weerstand wat ook as 'n vorm van beskerming beskou kan word), is ook 'n aspek wat voor en tydens die pleeg van 'n motorvoertuigkaping deur misdadigers oorweeg word (Morrison & O'Donnell, 1994:12).

Dit is egter nie net individue wat as beskermers kan optree nie. Die aanwesigheid van sekuriteitsmaatreëls soos satellietopsporing- en -herwinningstelsels kan ook beskerming verleen, veral waar die teenwoordigheid van so 'n stelsel duidelik op die buitekant van 'n motorvoertuig aangedui word. Die aanbring van plakkers wat bevestig dat 'n teenkapings-meganisme geïnstalleer is, kan egter ook negatiewe gevolge vir die slagoffer inhou. (Hierdie aspek word volledig gedek in afd. 3.5.4.)

Die afleiding kan gemaak word dat die geleentheid vir misdaad in terme van die saamvloei van 'n gemotiveerde kaper, 'n waardevolle, sigbare en toeganklike teiken en die afwesigheid van potensiële beskermers, ook in die geval van motorvoertuigkaping afhang van die strukturering van daaglikse interaksies of aktiwiteite. Vanweë die feit dat 'n verandering in roetine-aktiwiteite ook 'n verandering in misdaadgeleentheid meebring, kan enige strukturele veranderinge in roetine-aktiwiteitspatrone dus 'n betekenisvolle invloed op die voorkoms van motorvoertuigkapings hê (Maxfield, 1987:276; Williams & McShane, 1994:223).

2.3.2.4 Evaluering van die roetine-aktiwiteitsbenadering

Felson en Cohen (1980:390) beklemtoon dat misdaad nie toevallig plaasvind nie en dat die sosiale struktuur van die samelewing daartoe kan bydra dat misdaadneigings in misdadige aksies omgesit word. Hierdie beklemtoning van die sosiale struktuur asook die wyse waarop die ekologiese konteks misdaad moontlik maak of genereer, werp volgens Cao en Maume (1993:15) nuwe lig op die tyd-ruimtelike verspreiding van misdaad. Volgens Messner en Tardiff (1985:242) is dit dan ook een van die belangrikste bydraes van die roetine-aktiwiteitsbenadering. Cohen en Felson (1979:605) se verwysing na die rol van situasionele en omgewingsfaktore in misdaadveroorsteking asook die wyse waarop roetine-aktiwiteite en/of 'n verandering daarvan 'n individu se kwesbaarheid vir roofsgtige viktimisasie kan beïnvloed, bied 'n verklaring vir die wisseling in misdaadkoerse (Sherman et al., 1989:31). Aansluitend hierby meld Vito en Holmes (1994:411) dat die toepassing van die roetine-aktiwiteitsbenadering 'n raamwerk bied waarvolgens misdaadpatrone bestudeer en misdaadkoerse verminder kan word.

Die beklemtoning van die voorvereistes wat nodig is vir 'n misdaad om plaas te vind asook die feit dat misdadigers teikens selekteer op grond van aspekte soos waarde, aantreklikheid en die afwesigheid van beskerming, is veral vir die onderhawige studie van belang. Die feit dat misdadigers kwesbare teikens selekteer, dui daarop dat misdadigers *rasioneel gemo-tiveer* en in staat is om die risiko vir misdaad verstandig te oorweeg (Maxfield, 1987:279). Felson en Cohen (1980:392, 403) wat die uitgangspunte van die rasionele-keuseperspektief onderskryf, is van mening dat die roetine-aktiwiteitsbenadering selfs as 'n variasie van die rasionele-keuseperspektief beskou kan word. Cornish en Clarke (1986:10) poneer in aansluiting hierby die volgende: "Rational choice theory deals mainly with the content of decisions; routine activity approaches in contrast, are seen to deal with the ecological context that supply the range of options from which choices are made".

Alhoewel Maxfield (1987:279) van mening is dat die ontwikkeling van die roetine-aktiwiteitsbenadering geïnhibeer word deur 'n gebrek aan empiriese toetsing, is die rasionele-aktiwiteitsbenadering op verskeie misdade van toepassing gemaak. Cohen en Cantor (1980; 1981) het in twee afsonderlike studies persoonlike diefstal en residensiële inbraak met behulp van hierdie benadering verklaar, terwyl Cohen et al. (1981a) die aannames van die roetine-aktiwiteitsbenadering suksesvol op roof van toepassing gemaak het. Maxfield (1987), Lynch (1987), Maume (1989) asook Sherman et al. (1989) het met behulp van empiriese navorsing ook steun vir die aannames van die roetine-aktiwiteitsbenadering gevind.

Kennedy en Silverman (1988:17) is van mening dat die roetine-aktiwiteitsbenadering een van die belangrikste aspekte van misdaad beklemtoon, naamlik die dinamika van viktimisasie. Die

rol wat misdadigers, slagoffers en omstanders (beskermers) in misdaad-pleging speel, kom in die aannames van bogenoemde benadering na vore.

Die roetine-aktiwiteitsbenadering hou ook situasionele misdaadvoorkomingspotensiaal in (Vito & Holmes, 1994:145; Williams & McShane, 1994:222). Die waarde van argitekto-niese en omgewingsontwerp, waar beskerming (bv. waarneming deur polisiebeamptes en omstanders) verhoog en geskikte teikens (bv. deur middel van teikenverharding) verminder word, word deur Cohen en Felson (1979:592) uitgelig. Felson (1987:928) meld in hierdie verband dat strategieë met betrekking tot misdaadbeheer, die saamvloei van 'n gemotiveerde oortreder en 'n geskikte teiken in die afwesigheid van beskerming, moet probeer voorkom. Volgens Vito en Holmes (1994:154) gaan aanhangers van die roetine-aktiwiteitsbenadering van die standpunt uit dat potensiële slagoffers sekere voorsorg-maatreëls kan tref om die risiko vir viktimisasie te voorkom. Aannames van hierdie aard ontlok egter kritiek, aangesien die klem van die misdadiger na die slagoffer verskuif word en daar van die slagoffer verwag word om sy of haar lewenstyl (roetine-aktiwiteite) te verander. Rosenbaum (1988:334) waarsku veral teen slagofferblamering en beklemtoon dat individue nie altyd risikoplekke en omstandighede kan vermy nie. Mense het dikwels geen ander keuse as om byvoorbeeld hulle motorvoertuie te gebruik nie. Cohen en Felson (1979: 605) konstateer in hierdie verband die volgende: "The opportunity for predatory crime appears to be enmeshed in the opportunity structure for legitimate activities to such an extent that it might be very difficult to root out substantial amounts of crime without modifying much of our way of life". Hulle wys verder daarop dat roofsugtige misdade soos kapings, meermale 'n neweproduk is van vryheid en voorspoed wat manifesteer in die daaglikse roetine-aktiwiteite van individue. Motorvoertuie wat vryheid van beweging ('n basiese mensereg) bevorder, bied dus ook geleentheid vir roofsugtige viktimisasie: 'It is ironic that the very factors which increase the opportunity to enjoy the benefits of life also may increase the opportunity for predatory violations' (Cohen & Felson, 1979:605). 'n Individue se besluit om 'n nuwe motorvoertuig te koop, kan dus in die lig van bogenoemde bespreking, as kriminogeen beskou word.

'n Verdere punt van kritiek sentreer rondom die feit dat witboordjie- en veral geweldsmisdade nie met behulp van die roetine-aktiwiteitsbenadering verklaar kan word nie (Barkan, 1997:104). In aansluiting hierby, vestig Miethe et al. (1987:192-194) die aandag daarop dat roetine-aktiwiteite nie geweldsmisdade soos die fisieke mishandeling en seksuele misbruik van kinders of moord kan verklaar nie. Hulle skryf hierdie beperking enersyds toe aan die feit dat geweldsmisdade meestal naby of in die huis deur bekendes gepleeg word en andersyds dat geweldsmisdade dikwels ekspressief, spontaan en impulsief plaasvind. Alhoewel motorvoertuigkaping ook as 'n

geweldsmisdaad beskou kan word en meermale naby die huis plaasvind, word dit ook as 'n eiendomsmisdaad beskou wat oor die algemeen nie impulsief of spontaan plaasvind nie. Die roetine-aktiwiteitsbenadering kan dus gebruik word om die misdaad te verklaar. Ter ondersteuning hiervan kan gemeld word dat twee Kanadese navorsers, Kennedy en Forde (1990), variasies in geweldsmisdade met lewenstyl-faktore in verband gebring het.

Die roetine-aktiwiteitsbenadering gaan volgens Garofalo (1987:27) ook mank aan verklarings vir die redes wat individue motiveer om misdaad te pleeg. Kennedy en Silverman (1988:17) wat die siening onderskryf, wys daarop dat viktimisasie-ondersoeke selde inligting oor misdadigermotiewe bevat. Cohen en Felson (in Cohen & Land, 1987:51) argumenteer egter dat misdadigermotivering as 'n gegewe aanvaar kan word omdat verskeie kriminologie-teorieë verklarings vir die verskynsel bied. Hulle wys verder daarop dat die uitdaging nie geleë is in die verklaring van misdadigermotief nie, maar in die voorspelling van situasies wat daartoe kan bydra dat misdaadgeneigdheid in misdaadaksies omgesit word. Felson en Cohen (1980:403) poneer in hierdie verband die volgende: "(It) is not an argument for biological reductionism or a denial of the unique features of the human species; rather this involves a simple recognition that illegal acts require more than an attitude or inclination among individuals".

Die roetine-aktiwiteitsbenadering gee ook nie erkenning aan die feit dat 'n misdadiger 'n potensiële slagoffer se roetine-aktiwiteite kan leer ken en dat dit 'n individu se risiko vir viktimisasie kan verhoog nie. In die geval van 'n motorvoertuigkaping kan 'n misdadiger 'n individu dop hou en uit sy of haar geroetineerde wyse van optrede aflei wanneer die beste tyd is om die individu se motorvoertuig te kaap.

Volgens Sherman et al. (1989:31) gaan die benadering ook mank aan empiriese navorsing wat die spesifieke plekke waar misdadigers en geskikte teikens in die afwesigheid van beskerming bymekaar uitkom, ekologies analiseer. Individuele risiko word ook nie met die hoeveelheid tyd wat 'n individu in 'n spesifieke plek deurbring, in verband gebring nie. Laasgenoemde faktor kan veral in die geval van motorvoertuigkaping van belang wees, aangesien die hoeveelheid tyd wat 'n potensiële slagoffer in 'n stilstaande motorvoertuig spandeer, die risiko vir 'n kaping kan verhoog.

Miethe et al. (1987:185, 192) spreek ook die volgende kritiek uit met betrekking tot die roetine-aktiwiteitsbenadering: "(It is) usually lacking independent measures of victims' lifestyles, with researchers substituting demographic correlates for lifestyle. Most tests of routine activities theory lack independent measures of the lifestyles in question and substitute presumed

demographic correlates with them". Hulle is verder van mening dat meer navorsing nodig is met betrekking tot die relatiewe gewig en belangrikheid van die drie hoofkomponente van die benadering, naamlik 'n gemotiveerde oortreder, 'n geskikte teiken en die afwesigheid van beskerming.

Miethe et al. (1987:193) wys verder daarop dat die teenwoordigheid van al drie elemente nie noodwendig viktimisasie verseker nie en dat "geskikte teikens" wat geen beskerming het nie, nie noodwendig diegene is wat geviktimizeer word nie. Die feit dat mans, ten spyte van die feit dat vroue fisiek swakker is, dikwels die teiken van 'n motorvoertuigkaping is en ouers met kinders in die motorvoertuig ook nie kapingsinsidente vryspring nie, kan hier as voorbeeld dien. Cohen, Kleugel en Land (1981b:507) is van mening dat hierdie verskynsels verklaar kan word deur ag te slaan daarop dat blootstelling aan risiko twee belangrike aspekte insluit, naamlik predisponerende (strukturele) en presipiterende (situasionele) faktore. Fisieke sigbaarheid en residensiële nabyheid kan byvoorbeeld as predisponerende faktore beskou word, terwyl die afwesigheid van beskermers en/of beskerming, 'n presipiterende faktor kan wees. Hulle beklemtoon dat indien 'n onderskeid tussen hierdie twee kategorieë getref kan word, daar verklaar sal kan word waarom sekere persone, ondanks hulle nabyheid aan gemotiveerde misdadigers in die afwesigheid van beskermers, nie geviktimizeer word nie. 'n Meer sistematiese ontleding van die onderlinge verband tussen die drie voorvereistes vir viktimisasie is noodsaaklik.

Kennedy en Baron (1993:93) benadruk verder dat die ontstaan van misdaadgeleenthede slegs verstaan kan word indien kennis gedra word van die besluite wat misdadigers, slagoffers en beskermers neem en die wyse waarop die besluite tot die konvergensie van bogenoemde drie elemente kan bydra. Hulle wys daarop dat keuses nie net individuele roetine-aktiwiteite beïnvloed nie, maar ook hulle aksies ("their actions on convergence"). Navorsing kan dus ook in hierdie verband onderneem word.

Volgens Cao en Maume (1993:15) het Cohen en Felson nie genoegsame aandag geskenk aan die sosio-ekonomiese oorsake van risiko-lewenstyle nie. Hierteenoor kritiseer Messner en Tardiff (1985:244) die roetine-aktiwiteitsbenadering op grond daarvan dat die rol van demografiese faktore in die saamvloei van die drie basiese elemente, nie in ag geneem is nie.

Lynch (1987:283-284) bevraagteken ook die meting van roetine-aktiwiteite. Lewenstyl kan volgens hom alle gedrag insluit wat individue op 'n geroetineerde basis of grondslag uitvoer. Hy wys daarop dat roetine-aktiwiteite "nouer" gedefinieer moet word, ten einde empiriese toetsing te

vergemaklik. Cohen en Cantor (1981:123) erken egter dat meer navorsing met betrekking tot die spesifieke bewegings van mense en eiendom nodig is en dat faktore wat die aantreklikheid van teikens verhoog, veral aandag moet geniet. Die vasstelling van aspekte wat kwesbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping verhoog, is dan ook 'n doelwit van die onderhawige studie.

Cao en Maume (1993:22) poneer verder dat die waarde van die roetine-aktiwiteitsbenadering in terme van voorspelling, ook verdere navorsing regverdig. Indien daar in die onderhawige studie aangetoon kan word dat sekere slagoffereienskappe of gedrag daartoe kan bydra dat 'n slagoffer of eiendom as 'n kwesbare of geskikte teiken vir motorvoertuigkaping beskou word, kan motorvoertuigkapings nie net gedeeltelik voorspel en/of voorkom word nie, maar die waarde van die roetine-aktiwiteitsbenadering as 'n basis vir die voorspelling van misdaad, ook geëvalueer word.

Ten spyte van bogenoemde kritiek, is Williams en McShane (1994:222) van mening dat die roetine-aktiwiteitsbenadering 'n belangrike bydrae tot die kriminologie gelewer het. Landau en Fridman (1993:167) wat bogenoemde standpunt onderskryf, wys daarop dat die roetine-aktiwiteitsbenadering al gewilder word om navorsing te rig en toenemend steun van navorsers ontvang.

2.3.3 Sintesebenadering

Alvorens die sintesebenadering uiteengesit en daar aangetoon word hoe teikenseleksie deur neutralisering beïnvloed kan word, word die historiese ontwikkeling van die benadering geskets.

2.3.3.1 Historiese agtergrond

Gebaseer op navorsing deur Smigel en Ross asook Dynes en Quarantelli wat beklemtoon dat slagoffers nie toevallig of per ongeluk geselekteer word nie, formuleer Erzatt Fattah gedurende 1976 die sintesebenadering. Die benadering is ook in 'n groot mate 'n uitvloeisel van die werk van David Matza en Gresham Sykes (Fattah, 1976:107).

Sykes en Matza (1957:666-667) wys daarop dat die meeste misdadigers aan samelewingsnorme of die dominante normatiewe sisteem verbind is. Indien hierdie norme oortree of verbreek word, word neutraliseringstegnieke gebruik om die verbintenis aan

samelewingsnorme te neutraliseer of tydelik op te skort. Neutraliseringstegnieke stel 'n individu dus in staat om samelewingsreëls te oortree sonder om die geldigheid daarvan te ontken. Op hierdie wyse word die effektiwiteit van sosiale beheer verminder en die kanse vir misdaadpleging verhoog.

Vyf neutraliseringstegnieke is deur hulle geïdentifiseer, naamlik

- ontkenning van verantwoordelikheid (waar aanspreeklikheid ontken en misdaad aan faktore buite die beheer van die misdadiger toegeskryf word)
- ontkenning van besering (waar verkeerde optrede besef word, maar geredeneer word dat niemand beseer is nie)
- ontkenning van die slagoffer (waar verantwoordelikheid vir misdaad aanvaar word en besering erken word, maar geredeneer word dat besering nie verkeerd is in die lig van die omstandighede nie)
- veroordeling van die veroordelaars (waar die aandag van die misdadiger na die motief of gedrag van diegene wat nie misdadige optrede goedkeur nie, verskuif word)
- beroep op hoër lojaliteite (waar samelewingsreëls terugstaan vir die eise van lojaliteit aan ander groepe of vriende) (Sykes & Matza, 1957:667-669).

Enkele van hierdie neutraliseringstegnieke is net so in Fattah se sintesebenadering geïnkorporeer. In die sintesebenadering word die rol wat die slagoffer tydens of gedurende die proses van neutralisering speel, uitgelig. Hierdie benadering het, soos dié van Matza en Sykes (1961:713) ook wortels in Sutherland se teorie van differensiële assosiasie. Laasgenoemde teorie bepaal dat misdadige gedrag nie net die aanleer van tegnieke om misdaad te pleeg behels nie, maar ook die motiewe, dryfvere, rasionalisasies en houdings wat wetsverbreking vergemaklik of bevorder (Sykes & Matza, 1996:206).

2.3.3.2 Uitgangspunte van die sintesebenadering

In ooreenstemming met die rasonale-keuseperspektief, gaan Fattah (1976:106, 125) van die standpunt uit dat misdadige gedrag doelgerig, rationeel en gemotiveerd is. Ten einde misdaad te begryp, is dit nodig om die dryfvere, rasionalisasies en houdings ten opsigte van misdaadpleging te verstaan. Die motief om misdaad te pleeg, ontwikkel nie in 'n vakuum nie, maar is gewoonlik die resultaat van reaksies, interaksies en response wat voor en tydens viktimisasie ter sprake is. Ofskoon die motief waarom 'n individu 'n motorvoertuig kaap nie die fokus van die studie is nie, wys Fattah (1976:106) in die sintesebenadering daarop dat die

slagoffer (en in die besonder slagoffervatbaarheid en -aandadigheid) dikwels 'n rol kan speel in die misdadiger se motiverings- en redeneringsprosesse voor misdaadpleging.

Hy beklemtoon dat teikenseleksie nie onwillekeurig plaasvind nie en dat slagoffers dikwels sorgvuldig uitgekies word. Volgens hom onderskei misdadigers tussen geskikte (aanvaarbare) en minder geskikte (onaanvaarbare) teikens en kan die misdadiger se gesindheid en houding teenoor sekere persone asook die slagoffer se eienskappe en gedrag, die keuse van teikens beïnvloed.

Soos Matza en Sykes, is Fattah (1976:108) ook van mening dat die meeste misdadigers geneig is om hulle oortredings te regverdig, ten einde die effektiwiteit van interne en eksterne sosiale beheermeganismes te verminder. Hierdie regverdigingsproses staan bekend as neutralisering en word deur Watson (1976:67) omskryf as "procedures for reallocating blame, guilt or responsibility away from a straight forward guilty-offender and innocent victim imputation". In aansluiting hierby beskou Fattah (1976:115) neutralisering as 'n proses waar 'n logiese verskoning vir misdadige gedrag gevind word. Hierdie proses bied aan die misdadiger die vryheid om te oortree sonder om die geldigheid of die grondigheid van die norme of samelewingsreëls wat ter sprake is, te ontken. Innerlike faktore soos inhibisies en gewete wat 'n individu van misdaadpleging kan weerhou, word op hierdie wyse geneutraliseer, terwyl selfblaming en skuldgevoelens terselfertyd verminder word. Aangesien navorsers soos Ekpenyong (1989:31) bevestig dat rowers ook hulle oortredings neutraliseer ten einde skuldgevoelens te vermy, geniet hierdie proses verder aandag.

Volgens die sintesebenadering word slagoffers se optrede dikwels deur oortreders as motivering vir hulle misdadige gedrag gebruik. In hierdie geval word die slagoffer se gedrag, kwaliteite en eienskappe as 'n verskoning vir misdaadpleging voorgelou (Fattah, 1976:108). Die slagoffer kan dus bewustelik of onbewustelik tot die motiverings- of neutraliseringsproses bydra (Schneider, 1982:17). Hierdie neutraliseringswyses, wat die ontkenning van die slagoffer (waartydens die slagoffer gedevalueer en meermale selfs geblameer word), die ontkenning van verantwoordelikheid en die ontkenning van besering insluit, geniet vervolgens aandag.

- **Ontkenning van die slagoffer**

Tydens die gebruik van hierdie neutraliseringstegniek word misdadige handeling op twee wyses as geregverdig beskou, naamlik deur die slagoffer te blameer of te devalueer. Devaluasie gaan gepaard met die toeken van sekere eienskappe aan die slagoffer wat die slagoffer as

waardeloos beskou of gedegradeer as 'n "slegte" persoon wat viktimisasie verdien. Seksisme en rassediskriminasie kan byvoorbeeld daartoe lei dat geredeneer word dat die viktimisasie van vroue en individue van ander rasse geregverdig is. Deur 'n vrou te dehumaniseer tot 'n seksobjek of die "swakker" geslag, maak die oortreder dit vir hom makliker om misdadige optrede teenoor vroue te neutraliseer. Fattah (1976:120-121) is ook van mening dat swart persone die viktimisasie van wit persone regverdig op grond van vroeëre diskriminasie en uitbuitingspraktyke wat bestaan het. Barkan (1997:197) wat die siening onderskryf, poneer dat indien misdaadpleging op bogenoemde wyse geregverdig word, haatmisdade dikwels 'n uitvloeisel daarvan is: "People about to commit hate crimes might reason that their targets are less than human and thus deserve to be (victimized) beaten". Fattah (1979:206) verwys hier na "kultureel-legitieme slagoffers" waar individue van 'n spesifieke geslag en ras byvoorbeeld as legitieme objekte vir viktimisasie beskou word.

Tydens 'n motorvoertuigkaping kan devaluasie op grond van stereotipes, vooroordele en diskriminasie moontlik ook misdaadpleging fasiliteer en daartoe lei dat viktimisasie as wettig of aanvaarbaar beskou word. Indien die potensiële slagoffer tot 'n sekere geslag of etniese groep behoort, kan hierdie eienskappe kwesbaarheid vir motorvoertuigroof verhoog. Fattah (1976:109) beklemtoon dat indien slagoffers gedehumaniseer word (m.a.w. sekere kwaliteite word aan die slagoffer toegeskryf om hom of haar in diskrediet te bring), die misdadiger gedesensitiseer word ten opsigte van die skade wat aan die slagoffer veroorsaak word. Enige empatie of meegevoel wat die misdadiger moontlik kan toon, word dus deur middel van neutralisering of regverdiging uit die weggeruim. Hierdie herdefiniëringsproses waar misdaad as geregverdig beskou word, kan moontlik ook as verklaring dien vir die geweld wat dikwels met motorvoertuigkapings gepaard gaan.

Verantwoordelikheid word ook ontken deurdat die oortreder homself as 'n slagoffer van sosiale ongeregtigheid sien (Fattah, 1976:123). Die feit dat wettige geleenthede nie altyd tot 'n misdadiger se beskikking is om byvoorbeeld 'n motorvoertuig te koop nie, kan byvoorbeeld daartoe lei dat individue wat motorvoertuie besit, uit wraak geviktimizeer word. Fattah (1976:124) bevestig dan ook dat "the resentment over economic exploitation acts in many cases as means of auto-legitimization". Sykes en Matza (1957:668), wat oorspronklik hierdie neutraliseringstegniek geïdentifiseer het, het dan ook spesifiek met betrekking tot roof gepostuleer dat: "Robin Hood and his latter day derivatives such as the tough detective seeking justice outside the law, still capture the popular imagination, and the delinquent may view his acts as part of a similar role".

Kwesbaarheid op grond van ras en geslag is egter nie die enigste aspek wat daartoe lei dat die slagoffer misken of ontken kan word nie. Die slagoffer toon dikwels gedrag of eienskappe wat dit vir die misdadiger moontlik maak om 'n misdaad soos motorvoertuig-kaping te regverdig. Volgens Fattah (1976:108) gebeur dit dikwels dat die misdadiger, as gevolg van die slagoffer se optrede, die skuld of verantwoordelikheid vir viktimisasie na die slagoffer verskuif. Slagoffers wat viktimisasie presipiteer deur byvoorbeeld nie die deure van 'n motorvoertuig te sluit nie of wat op enige ander wyse tot viktimisasie bydra of dit vergemaklik, kan as 'n agent vir neutralisering of die regverdiging van die misdaad gebruik word. Die gedrag van die slagoffer word dus as verskoning vir viktimisasie gebruik en die misdadiger kan redeneer dat die individu daarvoor gevra het en dus verdien om geviktimizeer te word. Die slagoffer word as die "wringdoer" beskou en sodoende kan die misdadige optrede geneutraliseer word.

- **Ontkenning van besering**

Ontkenning van besering is 'n verdere neutraliseringstegniek wat volgens Fattah (1976:118) 'n rol kan speel in die desensitisering van oortreders ten opsigte van die skade wat as gevolg van viktimisasie gely word. Deur byvoorbeeld te redeneer dat die meeste slagoffers in elk geval hulle motorvoertuie verseker, kan as motivering dien om 'n misdaad soos motorvoertuigkaping te pleeg. Beekman en Daly (1990:16) asook Kroese en Staring (1994:5) bevestig die gebruik van bogenoemde tegniek en maak die afleiding dat misdadigers motordiefstal en in effek dan ook motorvoertuigkaping as 'n "slagofferlose misdaad" beskou, aangesien eienaars deur versekeringsmaatskappye vergoed word.

Volgens Fattah (1976:114) gaan neutralisering misdaad vooraf en dra daartoe by dat desensitisering plaasvind. Sodoende word die krag van geïnternaliseerde sosiale sanksies van die gewete of morele inhibisies oorkom en van skuldgevoelens ontslae geraak. Neutralisering, veral waar misdaadpleging geregverdig word op grond van slagofferkenmerke, kwaliteite of gedrag, maak dus nie net misdaad moontlik nie, maar bepaal ook die keuse van die slagoffer. Dit kan 'n verklaring bied waarom 'n misdaad soos motorvoertuigkaping teen 'n spesifieke persoon gepleeg word.

2.3.3.3 Evaluering van die sintesebenadering

Min navorsers het tot dusver gepoog om die proses van teikenseleksie en die rasionaal vir die keuse van 'n spesifieke slagoffer as teiken te bepaal. Fattah analiseer juis hierdie proses en met behulp van die sintesebenadering wys hy daarop dat die subjektiewe persepsies van

misdadigers en die rol wat persepsie (van bv. kwesbaarheid en aandadigheid) in teikenseleksie speel, nie onderskat moet word nie. Deur te fokus op misdadigerpersepsie asook die rol wat die slagoffer in neutralisering en uiteindelik die selektering van 'n spesifieke slagoffer speel, bied Fattah 'n moontlike verklaring waarom sekere slagoffers as meer geskikte teikens vir viktimisasie as ander persone beskou word (Strijdom & Schurink, 1992:44).

In teenstelling met Cohen en Felson wat gemotiveerde oortreders as 'n gegewe aanvaar, poog Fattah (1976:105) om aan te toon hoe die slagoffer se gedrag, kwaliteite en eienskappe as motivering en regverdiging vir viktimisasie kan dien. Vanweë die feit dat navorsers soos McCaghy (1985:74) bevestig dat rowers hulle lewenswyse ondersteun deur geverbaliseerde motiewe wat misdaad regverdig, is dit nodig dat daar gelet word op die rol wat slagoffervatbaarheid en -aandadigheid in die neutralisering van 'n misdaad soos motorvoertuigkaping speel.

Fattah (1979:204) is van mening dat die analisering van hierdie desensitiseringsproses lig kan werp op die kragte wat daartoe aanleiding gee dat individue sonder enige empatie teenoor die slagoffer reageer en geen skuldgevoelens ten opsigte van die misdaad ervaar en betoon nie. Hierdie benadering kan ook aangebied word as 'n moontlike verklaring vir die rede waarom kapers slagoffers koelbloedig tydens 'n motorvoertuigkaping doodskiet.

Die sintesebenadering hou ook rehabilitasiewaarde in. Deur misdadigers bewus te maak van die slagoffers, hulle te sensiteer ten opsigte van slagoffers se bestaan en die beserings wat slagoffers opdoen, kan hulle neutraliseringstegnieke oneffektief gemaak word. Sodra dit gebeur, moet hulle die samelewingsnorm ten opsigte van hulle gedrag erken. Deur byvoorbeeld ook individue se houding jeens sekere sosiale groepe te verander, kan hierdie vorm van neutralisering moontlik uitgeskakel en sekere misdade selfs voorkom word.

Die sintesebenadering word egter ook gekritiseer op grond van verskeie faktore. Soos Matza en Sykes, is Fattah (1976:121) van mening dat neutralisering misdadige gedrag voorafgaan en misdaad moontlik maak. Alhoewel navorsers soos Akers (1977:12) bevestig dat morele voorskrifte eers geneutraliseer moet word alvorens 'n misdaad gepleeg kan word, is Hirschi (1969:25, 207) van mening dat neutralisering ná viktimisasie plaasvind en dat Fattah (asook Matza en Sykes) geen bewys kan lewer van hulle aanname dat dit voor misdaadpleging plaasvind nie.

Navorsers soos Conklin (1998:244) en McCaghy (1985:73) wys daarop dat die rol van

neutralisering in misdaadpleging meer kompleks is as wat beheerteoretici aanvaar en dat meer navorsing nodig is alvorens uitsprake hieroor gemaak kan word. Conklin (1998:244) maak egter in die verband die volgende opmerking: "The accounts that people give after the fact for violating the law might, however, reflect the reasoning they engaged in before breaking the law". Redenering voor misdaadpleging en veral die mate waarin die slagoffer se kenmerke en gedrag hierdie redenasieproses kan beïnvloed, is dan ook 'n aspek wat in die onderhawige studie nagevors sal word.

Na aanleiding van die bevindings verkry uit 'n longitudinale studie ("National Youth Survey"), meld Agnew (1994:572) dat neutralisering tot geweld aanleiding kan gee. Vanweë die feit dat motorvoertuigkapings dikwels met geweld gepaard gaan, is die rol van neutralisering in die onderhawige studie van groot belang.

Indien aanvaar word dat neutralisering wel voor misdaadpleging 'n rol speel, dui neutraliseringsteorieë soos dié van Matza en Sykes asook dié van Fattah, nie aan of neutralisering noodsaaklik is indien dieselfde misdaad herhaaldelik gepleeg word nie (Sheley, 1975:14). 'n Spesifieke neutraliseringstegniek kan byvoorbeeld op een stadium as genoegsame motivering dien om 'n spesifieke misdaad te pleeg, terwyl dit nie noodwendig op 'n ander stadium en onder ander omstandighede die geval sal wees nie. Die doel van die ondersoek is egter nie om die misdadiger se motief of al die kognitiewe prosesse wat voor misdaadpleging ter sprake is, te verstaan nie, maar om te bepaal of slagoffereienskappe en -gedrag 'n rol in misdadigermotivering en neutralisering speel.

Strijdom en Schurink (1992:44) kritiseer Fattah op grond van die feit dat aannames in die sintesebenadering gebaseer is op viktimisasie-opnames sonder dat onderhoude met misdadigers gevoer is om hulle perspektief of die werklike herdefiniëringsproses tydens neutralisering te analiseer. Curren en Renzetti (1994:226) sluit hierby aan en poneer op grond hiervan dat neutraliseringsteorieë min empiriese ondersteuning ontvang. Viano (1976: 108) wat ook bogenoemde onderskryf, beklemtoon dat interne en eksterne beheer- of weerhoudingsfaktore van een persoon tot die volgende en van een misdaad tot die volgende een verskil en dat meer navorsing wat op individuele onderhoude met misdadigers gebaseer is, in die verband nodig is. In die onderhawige studie is een van die oogmerke om hierdie punt van kritiek te ondervang, deurdat persoonlike onderhoude met kapers gevoer sal word ten einde hulle motivering en rasionaal vir teikenseleksie te bepaal.

Curren en Renzetti (1994:222) bevraagteken ook of die variasies in misdaadkoerse nie aan

individue se beter vermoë om te neutraliseer, toegeskryf moet word nie. Neutraliserings-teoretici neem ook nie die invloed van die sosiale struktuur en strukturele beperkings soos ekonomiese faktore op neutralisering in ag nie. Strijdom en Schurink (1992:44) wys in aansluiting hierby daarop dat Fattah se sintesebenadering die belang van ander faktore, soos om op 'n gegewe tyd op 'n spesifieke plek te wees asook potensiële slagoffers se assosiasie met spesifieke persone, misken. Die roetine-aktiwiteitsbenadering van Cohen en Felson wat reeds aandag geniet het, ondervang egter hierdie punt van kritiek.

Kritiek wat Sykes en Matza (1957:669) self geopper het, naamlik dat meer navorsing met betrekking tot die differensiële verspreiding van neutraliseringstegnieke in terme van ouderdom, geslag, sosiale klas en etniese groepe nodig is, is ook in die geval van die sintese-benadering ter sprake. Die feit dat Sykes en Cullen (1992:337) asook Sykes en Matza (1957:669) daarop wys dat verskeie neutraliseringstegnieke tydens eiendoms- en gewelds-misdade gebruik word, regverdig ook verdere navorsing met betrekking tot neutralise-ringstegnieke wat tydens spesifieke misdade ter sprake is.

Die invloed van ander tegnieke soos om te redeneer dat misdaad noodsaaklik is vir oorlewing ("defences of necessity") en/of dat misdadigers op die voordele wat misdaad inhou geregtig is ("claims of entitlement"), moet ook aandag geniet (Conklin, 1998:238, 240). In hierdie verband moet ook ag geslaan word op McCaghy (1985:71) se aanbeveling dat navorsers moet poog om 'n onderskeid tussen verskonings en regverdigings te tref.

Curren en Renzetti (1994:224) beklemtoon ten slotte dat neutraliseringsteoretici geen verklaring bied vir die rede waarom individue misdaadpleging in die eerste instansie aantreklik vind nie. Die rasonale-keuseperspektief, waar die voor- en nadele van misdaad-pleging teen mekaar opgeweeg word, ondervang egter hierdie punt van kritiek.

2.4 SLOTBESKOUIING

Vanweë die feit dat teorieë met betrekking tot die rol van slagoffervatbaarheid en veral slagofferaandadigheid in misdaadpleging beperk is, is enkele tipologieë waar hierdie temas as kriteria vir klassifikasie gebruik is, uitgelig ten einde 'n raamwerk vir analisering in die onderhawige studie te bied. 'n Tipologie gebaseer op slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping is geformuleer ten einde die navorsing te rig, terwyl enkele viktimologie- en kriminologieteorieë wat die invloed van situasionele faktore op misdaadpleging beklemtoon, ook aandag geniet het. Die rasonale-keuseperspektief (wat op besluitnemingsprosesse en

kostevoordeelanalises wat *modus operandi* en teikenseleksie kan beïnvloed, fokus), die roetine-aktiwiteitsbenadering (wat 'n individu se potensiaal of risiko vir viktimisasie aanspreek) asook Fattah se sintesebenadering (wat verduidelik hoe slagoffereienskappe en -gedrag gebruik kan word om misdaad te regverdig), is in hierdie hoofstuk uiteengesit. Verder is elemente wat met motorvoertuigkaping in verband gebring kan word, deurlopend uitgelig om as teoretiese onderbou vir die onderhawige studie te dien.

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.

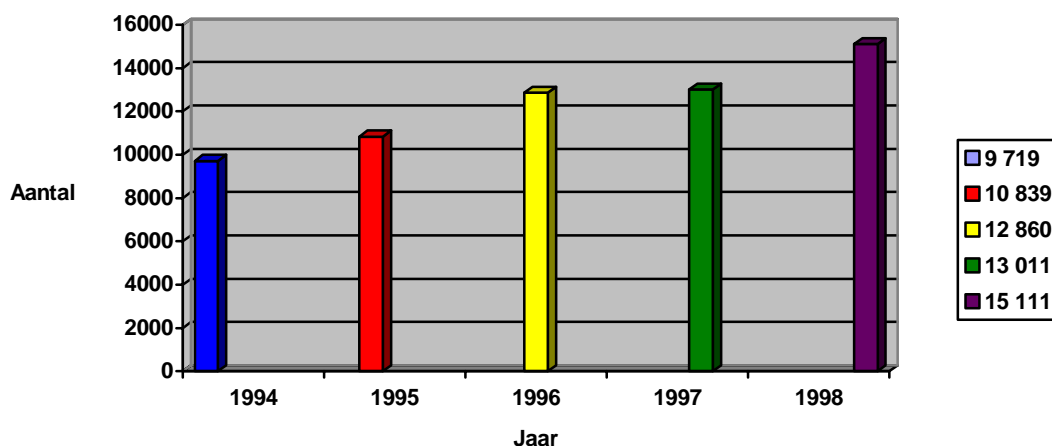
3.1 OMVANG VAN MOTORVOERTUIGKAPING

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:vii; 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 motorvoertuigkaping 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 motorvoertuigkaping- 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; Onderzoek 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 polisiestrooptogte, 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 polisiebeskerm ("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.

rathefboomslette, 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 gekoop 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 voorsiens 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 hoef te 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 motorvoertuigkapings kan bydra.

3.2 AARD VAN MOTORVOERTUIGKAPING

Die *modus operandi* wat kapers tydens die pleeg van 'n motorvoertuigkapings 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 misdadaatoneel 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 gekeer (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, gekeer 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 gekeer 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 keer, 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 navorsingsbevindings 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 groepporganisasie 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 motorvoertuigkaping 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 misdaduitkoms 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 viktimiseer (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 viktimisasiekoers 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 geviktimiseer word (Kgorani, n.d.:3; Kennedy & Silverman, 1988:2).

Alhoewel Louw (1998:60) bevestig dat die viktimisasiekoers 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; Normandeu, 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 viktimiseer. 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 viktimiseer. 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 daagliks in die hande van misdadigers beland, kan strengere 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 strengere 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 hoofwegpatrollie, 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 patrollie-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 motorvoertuigkaping kan bydra (Department of Safety and Security, 1996:39; Live to drive another day, 1996:16). Die vermindering van kappings met 24% na die ontplooiing van die hoofwegpatrollie 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 -kappings 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 gearresteer. Die opruimingsaksie, "Operasie Omega", wat gedurende Januarie 1996 in Gauteng geloods is, het daartoe bygedra dat 90 verdagtes gearresteer, 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-polisieondersoeke 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 Grenspolisiëringseenhede 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 motorvoertuigkapings 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 polisedienste 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 motorvoertuigdiel- 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 motorvoertuigruim 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 oopgeplek 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 benutter 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 paniekknoppe 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.

- **Vermyn konfrontasie 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 padaanwysings 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 kapinge 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 kapinge syfer, 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 misdaadpleging 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.

4. NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTEESES

Ten einde die doelstellings wat in Hoofstuk 1 gestel is te verwesenlik, word navorsingsverwagtinge en hipoteses in hierdie hoofstuk geformuleer. Vanweë die feit dat die steek-proef in die geval van motorvoertuigkapers te klein is om die inligting wat ingesamel word statisties te verwerk, word navorsingsverwagtinge met betrekking tot aspekte wat motor-voertuigkapers raak, gestel. Die slagoffersteekproef is groter as voorgemelde steekproef, dus kan navorsingsverwagtinge asook enkele navorsingshipoteses met betrekking tot slagoffervatbaarheid en -aandadigheid geformuleer word.

Volgens Pretorius en Theron (1999:13) moet die formulering van hipoteses nie bloot oppervlakkige verskynsels blootlê nie, maar ook verborge oorsake vir die verskynsel wat bestudeer word, aandui. Aangesien hipoteses gebeurde of 'n verband tussen gebeurde wat saam voorkom of mekaar opvolg, moet uitlig, is dit noodsaaklik dat aangetoon word op welke wyse die hipoteses uit die teorie en afgehandelde navorsing voortspruit (Singleton, Straits, Straits & McAllester, 1988:475). In hierdie verband benadruk Huysamen (1976:205-206) ook dat elke hipotese wat geformuleer word, van 'n rasionaal voorsien moet word. Op grond hiervan word sowel die hipoteses as die navorsingsverwagtinge wat in hierdie hoofstuk gestel word, deur 'n rasionaal opgevolg.

4.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT ASPEKTE WAT MOTORVOERTUIGKAPERS RAAK

Aangesien al die fases van 'n misdaad, naamlik die beplanning-, uitvoering- en ontvlugtingfase volgens Maree (1995:5, 78) 'n oortreder se *modus operandi* weerspieël, sal die navorsingsverwagtinge in hierdie afdeling aan die hand van hierdie drie fases uiteengesit word.

4.1.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE BEPLANNING-FASE

NAVORSINGSVERWAGTING 1

Die meeste motorvoertuigkapers sal aandui dat hulle tyd spandeer aan die beplanning van die kaping. Op grond hiervan word die verwagting geformuleer dat die meeste motorvoertuigkapers vooraf sal besluit

- 1.1 om 'n motorvoertuig op 'n spesifieke dag te kaap
- 1.2 om 'n motorvoertuig op 'n spesifieke tyd van die dag te kaap
- 1.3: om 'n motorvoertuig op 'n spesifieke plek te kaap
- 1.4: om 'n motorvoertuig op 'n spesifieke wyse te kaap
- 1.5: om 'n spesifieke motorvoertuig te kaap
- 1.6: om 'n wapen tydens die motorvoertuigkaping te gebruik
- 1.7: om van medewerkers gebruik te maak
- 1.8: hoe om met die gekaapte motorvoertuig weg te kom
- 1.9: wat om met die gekaapte motorvoertuig te doen.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 1.1 tot 1.9

Volgens die rasionele-keuseperspektief neem misdadigers voor misdaadpleging sekere besluite om die risiko vir mislukking en arrestasie te minimaliseer (Clarke, 1983:232). Empiriese navorsing (Curtis, 1974; Feeney & Weir, 1974; Timrots & Rand, 1987) bevestig dat rowers in die algemeen die omstandighede en vooruitsigte van roof versigtig oorweeg en roofvoorvalle gewoonlik beplan.

Uit die literatuur blyk dit verder dat aspekte soos die dag, tyd, plek en wyse van misdaadpleging, die verkryging en gebruik van wapens, die keuse van medewerkers, die ontsnappingsroete en wat met die geroofde eiendom gedoen gaan word, voor misdaad-pleging deur rowers in ag geneem word (Letkemann, 1982:219; Marais & Van Rooyen, 1990:69; Maree, 1995:111, 175; Snow, 1995:78). Aangesien motorvoertuigkaping as 'n vorm van roof beskou kan word, word die aanname gemaak dat motorvoertuigkapers tyd aan die beplanning van die kaping spandeer.

NAVORSINGSVERWAGTING 2

Motorvoertuigkapers se besluit om 'n motorvoertuig te roof, hou verband met 'n kostevoordeelanalise wat voor misdaadpleging plaasvind. Op grond hiervan word verwag dat die meeste motorvoertuigkapers se besluit om 'n motorvoertuig te roof, beïnvloed word deur

- 2.1: die moontlikheid dat die polisie die voltooiing van die kaping kan verhoed
- 2.2: die moontlikheid dat die slagoffer weerstand kan bied
- 2.3: die moontlikheid dat die slagoffer die kaper kan skiet

- 2.4: die moontlikheid om tydens die kaping beseer te word
- 2.5: die moontlikheid om tydens die kaping te sterf
- 2.6: die moontlikheid om gearresteer te word
- 2.7: die moontlikheid om deur die slagoffer uitgeken te word
- 2.8: die moontlikheid om gevangenisstraf opgelê te word
- 2.9: morele oorwegings
- 2.10: die finansiële voordeel wat die kaping inhou
- 2.11: die respek van vriende indien die kaping suksesvol uitgevoer word
- 2.12: die bewondering van vriende indien die kaping suksesvol uitgevoer word.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 2.1 tot 2.12

Die rasionele-keuseperspektief postuleer dat misdaad die resultaat is van bewuste rasionele keuses en besluite waartydens die kostes, geleenthede, voordele en risiko's verbonde aan 'n misdaad oorweeg word (Clarke, 1996:334; Cornish & Clarke, 1987:933). In die proses kies 'n misdadiger om misdaad te pleeg indien die voordele die moeite of risiko daaraan verbonde, oorskry (Cornish & Clarke, 1987:940). Verder bevestig Katz (1991:283) ook dat roof dikwels die resultaat van 'n rasionele berekeningsproses is waartydens 'n koste-voordeelanalise van die misdaadsituasie gedoen word. Voortspruitend hieruit, word ge-postuleer dat kapers op grond van die inligting tot hulle beskikking, die voor- en nadele van misdaadpleging teen mekaar opweeg, alvorens hulle besluit om 'n motorvoertuig te roof.

4.1.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE UITVOERING-FASE

4.1.2.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT TEIKENSELEKSIE

NAVORSINGSVERWAGTING 3

Die meeste motorvoertuigkapers is selektief in die keuse van teikens. Op grond hiervan word verwag dat teikenseleksie verband hou met

- 3.1: die fabrikaat van die motorvoertuig
- 3.2: die model van die motorvoertuig
- 3.3: die kleur van die motorvoertuig
- 3.4: die waarde van die motorvoertuig

- 3.5: die aanvraag na onderdeel van die motorvoertuig
- 3.6: die afwesigheid van 'n teenkapingsmeganisme
- 3.7: die bestaan van 'n afsetgebied vir die motorvoertuig
- 3.8: die ouderdom van die slagoffer
- 3.9: die geslag van die slagoffer
- 3.10: die ras van die slagoffer
- 3.11: die voorkoms van die slagoffer
- 3.12: die wyse waarop die slagoffer bestuur
- 3.13: die aantal passasiers wat in die motorvoertuig is
- 3.14: die kaper se assessering van die gemak waarmee die bestuurder oorrompel kan word
- 3.15: die kaper se assessering van die slagoffer se vermoë om weerstand te bied
- 3.16: die kaper se assessering van die moontlikheid dat die slagoffer 'n vuurwapen kan dra
- 3.17: die wapens wat tydens die kaping gebruik sal word
- 3.18: die aantal kapers wat aan die kaping deelneem.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 3.1 tot 3.18

Volgens Barker et al. (1993:23) het misdadigers meestal ideale slagoffers in gedagte en kan hulle selfs beskrywings gee van die kenmerke waarvoor slagoffers moet beskik. Cohen et al. (1981a:655) asook Meadows (1998:95) wys verder daarop dat misdaad nie onwille-keurig plaasvind nie en dat misdadigers meestal spesifieke teikens selekteer. Fattah (1976:107) bevestig ook dat misdadigers dikwels tussen geskikte en minder geskikte teikens onderskei.

Volgens Cook (1976:173) is die meeste rowers selektief in die keuse van teikens. Op grond hiervan en die roetine-aktiwiteitsbenadering se beklemtoning dat 'n geskikte teiken een van die belangrikste komponente van misdaadpleging is (Cohen & Felson, 1979:588), word die aanname gemaak dat motorvoertuigkapers, motorvoertuie en motoriste selekteer wat hulle vanuit hulle verwysingsraamwerk as kwesbaar of geskik beskou.

NAVORSINGSVERWAGTING 4

Teikenseleksie hou verband met die situasionele faktore wat tydens 'n spesifieke motorvoertuigkaping ter sprake is. Op grond hiervan word verwag dat die meeste motorvoertuigkapers aandag skenk aan

- 4.1: die verkeersvloei wanneer hulle 'n teiken selekteer

- 4.2: die afwesigheid van polisiebeamptes in die area wanneer hulle 'n teiken selekteer
- 4.3: die afwesigheid van verkeersbeamptes in die area wanneer hulle 'n teiken selekteer
- 4.4: die afwesigheid van omstanders in die area wanneer hulle 'n teiken selekteer
- 4.5: die bekendheid van die area.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 4.1 tot 4.5

Misdaad is dikwels 'n reaksie op provokasie en/of geleentede wat die onmiddellike situasie vir 'n oortreder inhou (Mayhew et al., 1976:1). In hierdie verband wys Gibbons (1971:275) en Megargee (1982:126) daarop dat die onmiddellike omgewingsfaktore en die sosiale omstandighede op 'n gegewe tydstip, misdaadpleging betekenisvol beïnvloed. Situasionele faktore soos die persone wat teenwoordig is, die interaksie tussen hierdie individue asook die plek waar die interaksie plaasvind, kan misdaadkeuses beïnvloed (LaFree & Birkbeck, 1991:75).

Die roetine-aktiwiteitsbenadering beklemtoon verder dat situasionele geleentede dikwels omstandighede bied wat voordelig vir die pleeg van 'n spesifieke misdaad is. Hierdie situasionele geleentede ontstaan gewoonlik wanneer 'n gemotiveerde oortreder en 'n geskikte teiken in die afwesigheid van beskerming op 'n gegewe plek en sekere tyd bymekaar kom (Cohen & Cantor, 1980:114; Cohen & Felson, 1979:592). Aangesien Conklin (1972:72) meen dat 'n betekenisvolle persentasie van alle roofvoorvalle deur situasionele misdaad-geleentede gepresipiteer word, kan die aanname gemaak word dat situasionele faktore ook in die geval van motorvoertuigkaping, misdaadpleging sal beïnvloed.

4.1.2.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE *MODUS OPERANDI* VAN DIE KAPER

NAVORSINGSVERWAGTING 5

Die meeste motorvoertuigkapers verkies

- 5.1: 'n spesifieke dag van die week om 'n motorvoertuig te kaap
- 5.2: 'n spesifieke tyd van die dag om 'n motorvoertuig te kaap
- 5.3: 'n spesifieke plek om 'n motorvoertuig te kaap
- 5.4: spesifieke omstandighede waaronder 'n motorvoertuig gekoop kan word
- 5.5: om van medewerkers gebruik te maak
- 5.6: om 'n ander motorvoertuig tydens die kaping te gebruik.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 5.1 tot 5.6

Gabor et al. (1987:57) wys daarop dat 'n oortreder se *modus operandi* nie altyd stagnant bly nie, aangesien misdadigers dikwels hulle tegnieke en werkwyses ooreenkomstig veranderende omstandighede verfyn en aanpas. Desnieteenstaande bevestig navorsing (Leonard, 1971:75; MacDonald, 1975:62; Marais & Van Rooyen, 1990:25-26; Weston & Wells, 1990:104) dat die meeste misdadigers op 'n kenmerkende wyse te werk gaan tydens die pleeg van 'n misdaad. Hierdie aanname word ondersteun deur die rasonele-keuseper-spektief wat die standpunt huldig dat besluitnemingsprosesse voor en tydens misdaad-pleging ook die keuse met betrekking tot *modus operandi* insluit (Cornish & Clarke, 1987:942; Johnson & Payne, 1986:171).

Aanduidings bestaan dat motorvoertuigkapinge op 'n spesifieke dag van die week, tyd van die dag, plek en wyse voorkom (Erasmus, 1996b:6; Louw, 1998:64; Myerson, 1995:100). Die afleiding kan dus gemaak word dat daar 'n verband bestaan tussen motorvoertuigkapers se keuse om 'n kaping te onderneem en bogenoemde veranderlikes.

NAVORSINGSVERWAGTING 6

Die meeste kapers maak gebruik van verbale dreigemente wanneer hulle 'n motorvoertuig roof.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 6

Aangesien roof meestal met dreigemente van geweld gepaard gaan, kan aanvaar word dat die meeste motorvoertuigkapers ook van dreigemente gebruik maak wanneer hulle 'n motoris van sy of haar motorvoertuig beroof (MacDonald, 1975:67; Meadows, 1998:91; Motorkapers ontsien niks en niemand nie, 1995:3; Simon, 1996:41). Op grond van Luckenbill (1980:364) se aanname dat rowers meestal hulle slagoffers deur middel van verbale uitinge en/of simboliese gebare dreig, word die verwagting gestel dat meeste kapers slagoffers op hierdie wyse sal dreig.

NAVORSINGSVERWAGTING 7

'n Groot aantal kapers maak gebruik van geweld tydens die roof van 'n motorvoertuig. Op grond hiervan word die volgende gepostuleer:

- 7.1: Die meeste kapers maak gebruik van 'n vuurwapen wanneer hulle 'n motorvoertuig roof.
- 7.2: Geweld kom meer voor wanneer die kaper die slagoffer as 'n struikelblok in sy doelbereiking beskou.
- 7.3: Geweld kom meer voor wanneer die kaper jonger as 30 jaar is.
- 7.4: Geweld kom meer voor wanneer die slagoffer weerstand teen viktimisasie bied.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 7.1 tot 7.4

Luckenbill (1980:364) wys daarop dat geweld tydens 'n roofvoorval as aansporingsgeweld en inkapasitasiegeweld kan manifesteer. In eersgenoemde geval word die slagoffer fisiek beseer om die rower se bedoelings oor te dra, terwyl laasgenoemde gebruik word om die slagoffer onmiddellik te immobiliseer.

Uit navorsingsbevindinge (Beirne & Messerschmidt, 1991:99; Block, 1977:10; Cook, 1987:374; Gabor et al., 1987:88; Kleck & DeLone, 1993:57; MacDonald, 1975:138; Maree, 1995:133; Normandeau, 1968:114) blyk dit dat die tipe en kaliber vuurwapen asook die ouderdom van die kapers, met geweld en beserings verband kan hou. Morele oorwegings en slagofferopptrede kan in aansluiting hierby ook die toepassing van geweld en beserings tydens roof beïnvloed. Derhalwe word verwag dat hierdie faktore ook tydens motorvoertuigkapings 'n rol sal speel.

4.1.3 NAVORSINGSVERWAGTING MET BETREKKING TOT DIE AFHANDELING-FASE

NAVORSINGSVERWAGTING 8

Die meeste motorvoertuigkapers sal die motorvoertuig kaap met die oogmerk om dit te verkoop.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 8

Volgens Myerson (1995:105) kan die meeste motorvoertuigkapers as operasionele of sindikaatmisdaadkapers beskou word. Dit impliseer dat hulle 'n motorvoertuig selde vir eie gebruik sal kaap. Aangesien die rasonele-keuseperspektief in aansluiting hierby benadruk dat die finansiële voordeel wat motorvoertuigkapings inhou 'n belangrike fasiliterende faktor hiervoor is, kan gepostuleer word dat die meeste motorvoertuigkapers die gekaapte motorvoertuig in 'n meer bruikbare medium, naamlik kontant sal wil omsit deur die motorvoertuig te verkoop.

4.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTEESES MET BETREKKING TOT ASPEKTE WAT SLAGOFFERS RAAK

Ten einde die invloed van slagoffervatbaarheid en -aandadigheid tydens 'n motorvoertuig-kaping te bepaal en vas te stel hoe slagoffers tydens die kaping van 'n motorvoertuig optree, word daar ook verskeie navorsingsverwagtinge in hierdie afdeling geformuleer. In gevalle waar die gebruik van statistiese tegnieke moontlik is, word hipoteses geformuleer.

4.2.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT SLAGOFFER-VATBAARHEID

NAVORSINGSVERWAGTING 9

Motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping word beïnvloed deur hulle

- 9.1: ouderdom
- 9.2: geslag
- 9.3: ras
- 9.4: beroep.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 9.1 tot 9.4

Volgens die tipologieë van Von Hentig en Van der Westhuizen kan demografiese eienskappe soos ouderdom, geslag, lidmaatskap aan minderheidsgroepe asook die beroep wat 'n individu beoefen, slagoffervatbaarheid betekenisvol beïnvloed. Hierdie faktore kan daartoe bydra dat 'n individu as 'n geskikte teiken beskou word. Volgens die roetine-aktiwiteits-benadering hou roetine-aktiwiteite ook verband met die demografiese eienskappe van die individu en kan dit 'n individu se sigbaarheid en blootstelling aan gemotiveerde oortreders verhoog (Cohen et al., 1981a:648). Messner en Tardiff (1985:242) wys verder daarop dat demografiese faktore die saamvloei of konvergensie van 'n gemotiveerde oortreder en 'n geskikte teiken in die afwesigheid van beskerming kan beïnvloed.

Alhoewel Myerson (1995:100) meen dat enige motorvoertuigbestuurder 'n potensiele kappingslagoffer is, blyk dit uit navorsingsbevindings (Crime Information Management Centre, 1998:61; Kgorani, n.d.:3; Louw, 1998:59-60; Meadows, 1998:95; Roodbol, 1995:10), dat motorvoertuigkapers slagoffers van 'n spesifieke ras, geslag en ouderdom selekteer. Op grond hiervan word gepostuleer dat demografiese veranderlikes vatbaarheid betekenisvol sal

beïnvloed.

NAVORSINGSVERWAGTING 10

Motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping word beïnvloed deur die fabrikaat motorvoertuig wat hulle bestuur.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 10

Volgens Kgorani (n.d.:2) toon motorvoertuigkapers voorkeure met betrekking tot die fabrikaat van die motorvoertuie wat gekaap word. Op grond hiervan en vanweë die feit dat sindikaatlede en tussengangers kapers dikwels adviseer met betrekking tot die keuse van 'n geskikte teiken, word gepostuleer dat die fabrikaat van die motorvoertuig wat die slagoffer bestuur, slagoffervatbaarheid kan beïnvloed.

NAVORSINGSVERWAGTING 11

Motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping word beïnvloed deur die waarde van die motorvoertuig wat hulle bestuur.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 11

Mkhondo (1994:10) wys daarop dat kapers dikwels motorvoertuie in 'n spesifieke prysklas kaap. Motorvoertuie in die prysklas R31 000 tot R80 000 is veral gewild (Shurlok - The company profile, 1997:35). Vanweë die feit dat motorvoertuigkappings hoofsaaklik vir ekonomiese gewin gepleeg word, kan die aanname gemaak word dat die waarde van 'n motorvoertuig 'n belangrike rol speel en kwesbaarheid kan beïnvloed.

NAVORSINGSVERWAGTING 12

Meer motorvoertuie sonder teenkapingsmeganismes word gekaap.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 12

Die rasionele-keuseperspektief beklemtoon dat teikenverharding, soos die installering van opsporing- en herwinningstelsels in motorvoertuie, misdaadvoorkomingswaarde het. Die rede

hiervoor is dat dit as 'n inhiberende faktor vir misdaadpleging beskou kan word (Clarke, 1983:232-233).

Hierdie aanname is in ooreenstemming met die roetine-aktiwiteitsbenadering wat daarop wys dat tegnologiese hulpmiddels 'n beskermingsrol tydens misdaadpleging kan speel (Cohen & Felson, 1979:59). Voortspruitend hieruit word gepostuleer dat motoriste se vatbaarheid deur die teenwoordigheid van 'n teenkapingsmeganisme in die motorvoertuig beïnvloed word en dat meer motoriste sonder teenkapingsmeganismes gekaap sal word.

NAVORSINGSVERWAGTING 13

Meer motoriste wat nie op motorvoertuigkapings ingestel is nie, sal gekaap word as diegene wat wel daarop ingestel is.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 13

Bard en Sangrey (1986:xvi) wys daarop dat slagoffers nie altyd glo dat hulle geviktimizeer kan word nie en dat hierdie aspek daartoe lei dat hulle nie op viktimisasie voorbereid is nie. Mediaberigte (Hijacking!, 1996:12; How to deal with car hijacking, 1996:28) wat hierby aansluit, dui daarop dat slagoffers nie altyd op die uitkyk is vir verdagte persone en motorvoertuie by stopstrate, verkeersligte, wanneer hulle in besige stadsverkeer bestuur of hulle wonings nader nie.

Myerson (1995:118) meen verder dat sintuie dikwels oorlaai word en individue nie altyd op hulle onmiddellike omgewing konsentreer wanneer hulle 'n motorvoertuig bestuur nie. Vanweë die feit dat 'n vermindering in waaksaamheid die risiko vir 'n kaping kan verhoog en voorkomingsmaatreëls met betrekking tot motorvoertuigkaping ook fokus op die verhoging van waaksaamheid, word gepostuleer dat meer motoriste wat nie op kapings ingestel is nie, gekaap sal word as diegene wat wel daarop ingestel is.

NAVORSINGSVERWAGTING 14

Motoriste wat alleen in die motorvoertuig is, se risiko vir 'n motorvoertuigkaping is groter as diegene met passasiers.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 14

Volgens Normandeau (1968:224) is 'n enkellopende individu se risiko om beroof te word, tien maal hoër as dié van individue wat in groepe van twee of meer persone rondbeweeg. In 'n verslag van die Misdaadinligtinganalisesentrum (<http://www.polity.org.za/govdocs/reports/crime397.html>.) word die standpunt gehuldig dat die teenwoordigheid van ander individue 'n motorvoertuigkaper kan ontmoedig om 'n motorvoertuig te roof. Hierdie aanname is in ooreenstemming met die roetine-aktiwiteitsbenadering wat benadruk dat die teenwoordigheid van meer as een individu in 'n motorvoertuig, vatbaarheid vir slagofferskap kan verminder. Dit word toegeskryf aan die moontlikheid dat 'n medepassasier beskerming kan bied. Voortspruitend hieruit word gepostuleer dat motoriste se vatbaarheid beïnvloed word deur die aantal passasiers wat in die motorvoertuig teenwoordig is.

4.2.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTEESES MET BETREKKING TOT SLAGOFFERAANDADIGHEID

NAVORSINGSVERWAGTING 15

Die meeste slagoffers tref nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping ten opsigte van

- 15.1: die toemaak van vensters
- 15.2: die sluit van deure
- 15.3: die dra van sleutels buite sig
- 15.4: die dra van 'n sitplekgordel nie.

HIPOTEESE 1

Betekenisvol meer mans as vroue wat gekaap word, tref nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping ten opsigte van

- 1.1: die toemaak van vensters
- 1.2: die sluit van deure
- 1.3: die dra van sleutels buite sig
- 1.4: die dra van 'n sitplekgordel nie.

HIPOTEESE 2

Betekenisvol meer slagoffers jonger as 30 jaar as diegene wat 30 jaar en ouer is, tref nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping ten opsigte van

- 2.1: die toemaak van vensters
- 2.2: die sluit van deure
- 2.3: die dra van sleutels buite sig
- 2.4: die dra van 'n sitplekgordel nie.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 15 asook hipoteses 1 en 2

Gabor en Normandeu (1989:276) is van mening dat roofvoorvalle dinamiese gebeure is en dat slagoffers soms die misdade presipiteer. In ooreenstemming met Normandeu (1968:288, 291) se verwysing na versoeking-geleenthede wat tydens roof ter sprake is, meld Galaway en Hudson (1981:172) dat 'n betekenisvolle aantal roofvoorvalle gefasiliteer word omdat slagoffers nie die elementêre voorkomingsmaatreëls tref om roof te voorkom nie. Aangesien die tipologie wat saamgestel is om slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping te klassifiseer, 'n kategorie bevat vir slagoffers van motorvoertuig-kaping wat nie altyd die nodige voorkomingsmaatreëls tref om 'n kaping te voorkom nie, word gepostuleer dat die meeste slagoffers nie die nodige voorsorgmaatreëls teen die voorkoming van kappings tref nie. Vanweë die feit dat mediaberigte (Hijacking spree, 1994: 1; Man sy wysvinger kwyt na kaping, 1997:4) suggereer dat geslag en ouderdom moontlik ook met versoeking-geleenthede tydens 'n kaping verband hou, word hierdie veranderlikes ook met mekaar in verband gebring.

NAVORSINGVERWAGTING 16

Die meeste slagoffers plaas hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

- 16.1: langs die pad te stop om te rus, eet en/of 'n biologiese nood te verrig
- 16.2: passasiers en/of goedere op of af te laai
- 16.3: in 'n geparkeerde motorvoertuig te sit en wag
- 16.4: 'n ryloper op te laai
- 16.5: die motorvoertuig opsigtelik te nader en buite die motorvoertuig na die sleutel van die motorvoertuig te soek
- 16.6: 'n vaste roetine elke dag te volg.

HIPOTESE 3

Betekenisvol meer mans as vroue plaas hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

- 3.1: langs die pad te stop om te rus, eet en/of 'n biologiese nood te verrig
- 3.2: passasiers en/of goedere op of af te laai
- 3.3: in 'n geparkeerde motorvoertuig te sit en wag
- 3.4: 'n ryloper op te laai
- 3.5: die motorvoertuig opsigtelik te nader en buite die motorvoertuig na die sleutel van die motorvoertuig te soek
- 3.6: 'n vaste roetine elke dag te volg.

HIPOTESE 4

Betekenisvol meer slagoffers jonger as 30 jaar as diegene wat 30 jaar en ouer is, plaas hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

- 4.1: langs die pad te stop om te rus, eet en/of 'n biologiese nood te verrig
- 4.2: passasiers en/of goedere op of af te laai
- 4.3: in 'n geparkeerde motorvoertuig te sit en wag
- 4.4: 'n ryloper op te laai
- 4.5: die motorvoertuig opsigtelik te nader en buite die motorvoertuig na die sleutel van die motorvoertuig te soek
- 4.6: 'n vaste roetine elke dag te volg.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 16 asook hipoteses 3 en 4

Die betreding van gevaarlike situasies wat die potensiaal vir viktimisasie inhou, kan volgens die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping, tot kaping bydra. Die fisieke binnegaan van 'n geografiese gebied en/of sosiale situasie wat 'n hoë viktimisasierisiko inhou, kan as onverantwoordelike uitnodiging beskou word en die risiko vir kaping verhoog. Fattah (1976:108) beklemtoon dat slagofferoptrede van hierdie aard selfs daartoe kan lei dat misdaad geregverdig en uiteindelik uitgevoer word. Op grond hiervan word gepostuleer dat die meeste slagoffers wat gekaap is, hulleself in gevaarlike situasies geplaas het wat die potensiaal vir 'n motorvoertuigkaping inhou.

Die moontlike verband tussen geslag, ouderdom en die betreding van potensieel gevaarlike

situasies word gebaseer op mediaberigte (How to avoid being a hijack victim: Safety first, 1995:6; Second time round no easier, 1995:12) wat daarop dui dat daar moontlik 'n verband tussen die veranderlikes kan bestaan.

NAVORSINGSVERWAGTING 17

Die meeste slagoffers bestuur roekeloos net voordat hulle motorvoertuie gekaap word.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 17

Alhoewel provokasie tydens 'n roofvoerval beperk is (Galaway & Hudson, 1981:162), kan slagoffers volgens die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaan-dadigheid tydens motorvoertuigkaping, aanleiding gee tot 'n kaping deur roekeloos te bestuur. Hieruit voortspruitend word gepostuleer dat die meeste slagoffers net voor die kaping roekeloos bestuur.

4.3 SLOTBESKOUIING

In die voorafgaande gedeelte is navorsingsverwagtinge en hipoteses geformuleer om as riglyn vir die studie te dien. Waar moontlik, is elke verwagting en hipotese van 'n rasionaal voorsien. Aangesien die studie grootliks verkennend van aard is, bestaan daar nie noodwendig altyd gegewens waarop 'n rasionaal vir navorsingsverwagtinge en hipoteses gefundeer kan word nie (Mouton & Marais, 1988:43). Derhalwe sal inligting wat toevallig tydens die ondersoek aan die lig kom, ook geïnterpreteer word. Bezuidenhout (1994:117) wys in hierdie verband daarop dat dit belangrik is om nie toevallige bevindings te ignoreer nie, aangesien dit dikwels die basis lê vir die generering van hipoteses vir verdere navorsing.

5. NAVORSINGSONTWERP

Die navorsingsmetodologie wat gevolg is om die navorsingsverwagtinge en hipoteses wat in Hoofstuk 4 gestel is te toets, word vervolgens bespreek. Verder sal die meet-instrumente wat ontwikkel is, die wyse waarop steekproeftrekking plaasgevind het, die metodes wat gebruik is vir die insameling van data asook die statistiese tegnieke waarvolgens die data verwerk en ontleed is, in die hoofstuk toegelig word.

5.1 METODOLOGIESE VERANTWOORDING

Vir doeleindes van die studie is van 'n kwalitatiewe en kwantitatiewe metodologie gebruik gemaak. Op aanbeveling van Mouton en Marais (1988:174), wat daarop wys dat 'n kwalitatiewe benadering die aangewese benadering is om te volg wanneer 'n verskynsel in diepte of wese verstaan wil word, word dié metodologie gevolg ten einde kapers se besluitnemingsprosesse voor misdadpleging en hulle *modus operandi* te bestudeer. Heyink en Tymstra (1993:300) wat bogenoemde steun, voer aan dat 'n kwalitatiewe aanslag geskik is wanneer 'n navorser belangstel in respondente se eie interpretasie van gebeure, hulle motiewe, emosies en ervarings. Aangesien die kapers se persepsies in die onderhawige studie van belang is en daar op die aard eerder as hoeveelheid of kwantiteit gefokus word (Silverman, 1998:103; Whitt, 1991:407), word 'n kwalitatiewe metodologie in die geval as geskik beskou.

Mouton en Marais (1988:174) meld verder dat 'n kwantitatiewe benadering geskik is wanneer 'n oorsig van 'n verskynsel gegee word en daar gepoog word om verbande tussen verskynsels te trek. Ten einde die rol van slagoffervatbaarheid en -aandadigheid te bepaal, is besluit om die inligting wat van die slagoffers verkry word, te kwantifiseer en waar moontlik statisties te ontleed. 'n Kwantitatiewe metodologie word dus in die geval van slagoffers gebruik.

Maree (1995:14) wat die gebruik van beide metodologieë steun, wys daarop dat die "objektiwiteit" van die kwantitatiewe benadering en die "subjektiwiteit" van die kwalitatiewe benadering sinvol in een studie aangewend kan word.

5.2 MEETINSTRUMENTE

Ten einde die navorsingsverwagtinge en die hipoteses wat in die onderhawige studie gestel is te toets, is sowel 'n onderhoudskedule vir die voer van semi-gestruktureerde onderhoude (Bylae III) as 'n vraelys (Bylae IV: Afrikaans en Bylae V: Engels) vir doeleindes van die ondersoek opgestel.

5.2.1 ONDERHOUDSKEDULE

Alhoewel sekondêre inligting met betrekking tot die *modus operandi* van kapers van slagoffers verkry kan word, wys Maree (1995:185) daarop dat inligting met betrekking tot die *modus operandi* van oortreders eerstehands verkry kan word deur oortreders self by 'n ondersoek te betrek. Weens etiese redes en wetlike verpligtinge kan die beplanning en uitvoering van 'n motorvoertuigkaping nie meegemaak en direk waargeneem word nie. Derhalwe is respondente betrek wat in die gevangenis aangehou en vir motorvoertuigkaping gevonnies is. Die verlangde data is met behulp van semigestruktureerde onderhoude retrospektief van die kapers ingesamel.

Alhoewel individuele onderhoude tydrowend is (Fink & Kosecoff, 1985:13), meen Millon en Diesenhaus (1972:60) asook Seale (1998:202) dat hierdie data-insamelingsmetode, in diepte navorsing moontlik maak. Sowel Goldkamp (1987:137) as Morrison en O'Donnell (1994:18) poneer in aansluiting hierby dat detail inligting met betrekking tot persepsie slegs verkry kan word deur middel van 'n buigsame benadering wat tydens onderhoudvoering gevolg word.

Eksponente van die rasonele-keuseperspektief (Cornish & Clarke, 1986:14) wys verder daarop dat onderhoudvoering die beste metode is om inligting met betrekking tot misdadigerbesluitneming in te win. Morrison en O'Donnell (1994:11) wat hiermee akkoord gaan, bevestig dat

it is difficult to assess ... the extent to which offenders behave rationally ... without interviewing them about their perceptions of the opportunities afforded by different physical environments, and their subjective evaluations of different schedules of reward and punishment.

Aangesien die subjektiewe ervarings en besluitnemingsprosesse van motorvoertuig-kapers in die onderhawige studie van belang is en die moontlikheid bestaan dat kapers nie geletterd of in staat is om 'n vraelys onafhanklik in te vul nie, leen die individuele onderhoud hom tot gebruik in die onderhawige studie. Allport (aangehaal in Smit, 1983:154) wat die gebruik van

onderhoude tydens navorsing steun, konstateer dat “if we want to know how people feel, what they experience and what they remember, what their emotions and motives are like, and the reasons for acting as they do - why not ask them?”.

Ten einde struktuur en rigting aan die onderhoude te verskaf, is spesifieke vrae wat vir die data-insameling nodig is, in ‘n onderhoudskedule ingesluit. Die onderhoudskedule wat ‘n fasiliterende funksie verrig, naamlik om die misdadiger se siening te eksploreer, is in vyf afdelings verdeel, naamlik:

A. Biografiese gegewens

Afdeling A het betrekking op biografiese inligting soos die ouderdom, ras en opvoedkundige kwalifikasie van die kaper.

B. Inligting met betrekking tot die beplanning van ‘n motorvoertuigkaping

In hierdie afdeling word aspekte rakende die beplanningfase geëksploreer. Spesifieke vrae met betrekking tot faktore wat ‘n kaper voor ‘n motorvoertuigkaping oorweeg, is ook ingesluit ten einde te bepaal of ‘n kostevoordeelanalise tydens motorvoertuigkaping ter sprake is.

C. Inligting met betrekking tot teikenseleksie

Afdeling C het betrekking op die mate waarin die motorvoertuigkaper selektief in die keuse van teikens is. Die eerste gedeelte van hierdie afdeling sentreer rondom die seleksie van die motorvoertuig, terwyl die tweede afdeling op aspekte wat bygedra het tot die seleksie van ‘n spesifieke motoris fokus. Situasionele faktore wat teikenseleksie kan beïnvloed, word ook hier ondersoek.

D. Inligting met betrekking tot die *modus operandi*

Hierdie afdeling sentreer rondom die uitvoering- en afhandelingfase van die motorvoertuigkaping. Vrae rakende die dag, tyd van die dag, plek en omstandighede waaronder die kaping plaasgevind het asook die dreigemente en geweld wat tydens die kaping van die motorvoertuig ter sprake was, word in hierdie gedeelte gestel. Wat die kaper met die gekaapte motorvoertuig doen, word ook hier ondersoek.

E. Algemene inligting

'n Aantal vrae wat op die voor- en nadele asook die moontlike voorkoming van motorvoertuigkaping betrekking het, word in hierdie afdeling gestel.

Ten einde die eerlike beantwoording van vrae te toets (Seale & Filmer, 1998:134), is verskeie kontrolevrae in die onderhoudskedule ingebou. Alhoewel geslote vrae (waar die respondent gevra word om 'n keuse tussen voorafbepaalde responsmoontlikhede te maak) by die onderhoudskedule ingesluit is, is verskeie oop vrae (waar geen antwoordkategorieë voorsien is nie) ook geformuleer. Ongeag die feit dat geslote vrae maklik verwerk word (Seale & Filmer, 1998:130), verskaf dit volgens Hagan (1982:81) nie die kwaliteit inligting wat vir kwalitatiewe navorsing benodig word nie. Phillips (1985:241) beklemtoon in aansluiting hierby dat geslote vrae respondente ook kan dwing om in 'n sekere rigting te dink en 'n antwoord te verskaf op vrae waaroor hulle nog nie 'n opinie gevorm het nie. Bailey (1987:120) wat bogenoemde onderskryf, wys verder daarop dat die gebruik van oop vrae meer sinvol is in dié sin dat dit geleentheid bied vir onverwagse of onvoorbedagte antwoorde of response wat vir die ondersoek van waarde kan wees.

Vanweë die feit dat al die kapers wat by die ondersoek betrek is Engels magtig was, is die onderhoudskedule slegs in Engels opgestel. Sekere woorde en sinsnedes is egter vereenvoudig om aan te pas by die taalvaardigheid van die respondente.

5.2.2 VRAELYSTE

Aangesien kapingslagoffers regoor Suid-Afrika by die ondersoek betrek is en individuele onderhoude met respondente te veel tyd in beslag sou neem (Alreck & Settle, 1995:34; Fowler, 1988:68), is 'n posvraelys in hierdie geval as meetinstrument gebruik. Fowler (1988:68, 71) bevestig dat meer respondente deur middel van 'n posvraelys by 'n ondersoek betrek kan word en wys verder daarop dat die posvraelys die ideale tegniek is om te gebruik wanneer viktimisasie-opnames beplan word.

Aangesien geen vraelyste bestaan wat op die aard van die navorsing betrekking het nie, was die navorser genoodsaak om self vraelyste te ontwikkel ten einde die verlangde data in te samel. Alhoewel die vraelys uit drie afdelings bestaan, het slegs afdeling A en 'n gedeelte van afdeling B op die onderhawige studie betrekking. Die res van afdeling B asook afdeling C gaan vir verdere navorsingsprojekte rakende slagofferoptrede en die gevolge van motorvoertuigkappings aangewend word. Ten einde ander navorsers egter in staat te stel om

die vraelys in geheel te gebruik, geniet al die afdelings vervolgens aandag. Die afdelings sien soos volg daaruit:

A. Biografiese gegewens

Hierdie afdeling verskaf biografiese inligting rakende die ouderdom, geslag, ras en beroep van die slagoffer.

B. Inligting met betrekking tot die kaping van die motorvoertuig

Afdeling B bevat vrae met betrekking tot aspekte wat 'n motoris se kwesbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping verhoog. Wysies waarop motoriste die roofvoorval kan presipiteer, word ook hier ondersoek. Slagofferoptrede tydens 'n motorvoertuigkaping en hoe dit verband hou met die aard van geweld wat tydens die voorval ter sprake is asook die mate waarin slagoffergedrag (bv. weerstand) die risiko vir besering kan verhoog, word ook in hierdie afdeling onder die loep geneem. Polisiereaksie op die aanmelding van die misdadig geniet ook hier aandag.

C. Gevolge van die kaping

Hierdie afdeling sentreer rondom die fisieke, emosionele en finansiële gevolge wat motorvoertuigkaping vir die slagoffer daarvan inhou.

Ten einde kodering en statistiese verwerking te vergemaklik, is verskeie geslote vrae, in besonder digotome vrae (waar die respondent gevra word om 'n keuse tussen twee responsmoontlikhede te maak) geformuleer (De Vaus, 1986:74). Waar nodig is die vrae met oop vrae opgevolg ten einde antwoorde te kwalifiseer. Alhoewel die gebruik van oop vrae waar moontlik in kwantitatiewe navorsing vermy moet word, wys Seale en Filmer (1998:131) daarop dat dit wel oorweeg kan word indien die navorser seker is dat die respondente gemotiveer sal wees om tyd te spandeer om oor hulle ervarings te skryf. Aangesien al die respondente aan wie vraelyste gestuur is, vooraf aangedui het dat hulle bereid is om aan die navorsing deel te neem, is besluit om oop vrae in te sluit ten einde aan die kriteria van verkennende en beskrywende navorsing te voldoen (Hagan, 1982:81).

Respondente wat 'n behoefte het om antwoorde verder te kwantifiseer of ander inligting te verskaf wat moontlik op die studie betrekking het, is versoek om dit op 'n aparte bladsy te

doen. Soos in die geval van die onderhoudskedule is kontrolevrae deurlopend ingebou ten einde interne geldigheid te verseker (Fink & Kosecoff, 1985:50).

Alhoewel al die respondente wat bereid was om aan die studie deel te neem, nie almal Afrikaans of Engels as huistaal gebruik nie, het hulle aangedui dat hulle óf Afrikaans óf Engels magtig is en dat dit nie vir hulle 'n probleem is om die vraelys in een van die tale in te vul nie. Ten einde te verseker dat waardevolle inligting nie verlore gaan as gevolg van beperkte taalvaardigheid nie, is woorde en sinsnedes vereenvoudig en waar nodig omskryf. Die begrip motorvoertuig is byvoorbeeld deurlopend met die begrip "motor" ("car") vervang ten einde leesbaarheid te vergemaklik.

Aangesien slagofferblamerings 'n aspek is wat in gedagte gehou moet word wanneer vrae met betrekking tot slagofferaandadigheid gestel word, is vrae ook so geformuleer dat dit nie die indruk by respondente kan skep dat hulle vir die kaping verantwoordelik was en daarvoor geblameer word nie.

Die posvraelys is vergesel van 'n dekbrieff (Bylae IV: Afrikaans en Bylae V: Engels), wat respondente enersyds inlig met betrekking tot die doel van die studie en andersyds anonimiteit waarborg (Alreck & Settle, 1995:194-195).

5.2.3 LOODSONDERSOEK

Op grond van Fowler (1988:103) se aanname dat 'n "perfekte" meetinstrument goeie navorsingsresultate verseker, is loodsondersoeke of proefondersoeke onderneem ten einde die doeltreffendheid van die meetinstrumente te toets en om probleme in die verband te identifiseer (Phillips, 1985:225).

5.2.3.1 Onderhoudskedule vir motorvoertuigkapers

Die onderhoudskedule is vir informele toetsing aan twee kundiges, verbonde aan die Departement Kriminologie, Universiteit van Pretoria (UP), vir beoordeling voorgelê. Op grond van hulle aanbevelings is enkele tegniese en inhoudelike wysigings aan die onderhoudskedule aangebring.

Aangesien die steekproef van motorvoertuigkapers klein is, was dit nie moontlik om 'n formele loodsondersoek in hulle geval te doen nie. Op grond van Millon en Diesenhaus (1972:56) se aanname dat onderhoudvoering 'n geskikte metode is om detail inligting met betrekking tot persepsies in te win, is besluit om die onderhoudskedule na die informele toetsing te finaliseer en as meetinstrument te gebruik.

5.2.3.2 Vraelys vir kapingslagoffers

Ten einde te bepaal of die vraelys aan die beginsels van vraag- en vraelyskonstruksie voldoen (Fowler, 1988:103), is dit vir informele toetsing aan twee kollegas in die Departement Kriminologie asook aan 'n personeellid van die Akademiese Rekenaar-ondersteuningafdeling, UP, wat 'n kundige op die gebied van vraelyskonstruksie is, vir beoordeling voorgelê. Vanweë die feit dat die inligting statisties verwerk moes word, is die vraelys ook deur twee statistici van die Fakulteit Ekonomiese en Bestuurswetenskappe, UP, geëvalueer ten einde te bepaal of die vraelys die toetsing van die hipoteses moontlik maak en of dit met bestaande statistiese tegnieke getoets kan word.

Nadat die vraelys volgens hierdie kundiges se aanbevelings en riglyne aangepas is, is formele toetsing met nege slagoffers van 'n motorvoertuigkaping onderneem. Sowel Afrikaans- as Engelssprekende respondente is by die loodsondersoek betrek.

Tydens die loodsondersoek is veral gelet op die tyd wat dit slagoffers neem om die vraelys in te vul. Vanweë die groot aantal oop vrae wat by die vraelys ingesluit is en die moontlikheid dat respondente vermoeid of verveeld met die vraelys kan raak, het die tydfaktor tydens formele toetsing veral aandag geniet. Op grond van Fink en Kosecoff (1985:42) se aanbeveling dat die invul van 'n vraelys nie langer as 'n halfuur moet duur nie en die feit dat al nege respondente tussen 20 en 30 minute geneem het om die vraelys te voltooi, is die aantal oop vrae nie as 'n remmende faktor beskou nie.

Die meetinstrument is ook krities geanaliseer in terme van die vraagorde en die relevansie van vrae. Dubbelsinnige vrae asook vrae wat onduidelik was en nie deur respondente verstaan is nie, is geïdentifiseer en gewysig. Wysigings met betrekking tot die instruksies van sekere vrae is aangebring en responsmoontlikhede wat nie wedersyds uitsluitend was nie, is aangepas (De Vaus, 1986:72; Fowler, 1988:104).

Die respondente wat by die loodsstudie betrek is, is ook na die voltooiing van die vraelys versoek om enige ander tegniese en inhoudelike aanbevelings te maak. Hierdie aanbevelings is oorweeg en waar moontlik by die vraelys geïnkorporeer.

5.3 STEEKPROEFTREKKING EN DATA-INSAMELING

Aangesien alle motorvoertuigkapers en kapingslagoffers nie by die ondersoek betrek kon word nie, was dit nodig om steekproewe uit die twee populasies te trek (Reid & Smith, 1981:168). Die steekproefstrategieë wat gevolg is, die samestelling van die steek-proewe asook die wyse waarop die data ingesamel is, geniet vervolgens aandag.

5.3.1 STEEKPROEFSTRATEGIEË

Aangesien daar in albei gevalle geen steekproefraamwerk tot die navorser se beskikking was wat die grense of omvang van die betrokke universum aandui nie, kon die waarskynlikheid dat elke element uit die universum 'n gelyke kans sou hê om in die steekproef opgeneem te word, nie bereken word nie (Phillips, 1985:191; Seale & Filmer, 1998:139). Gevolglik is daar op nie-waarskynlikheids- of nie-ewekansige steekproef-trekkingsstrategieë besluit.

5.3.1.1 STEEKPROEF 1: MOTORVOERTUIGKAPERS

Die samestelling van steekproef 1 word vervolgens bespreek.

5.3.1.1.1 Samestelling van die steekproef

Weens die onbekendheid van die universum van motorvoertuigkapers en dus ook hulle onbereikbaarheid, is besluit om individue wat vir motorvoertuigkaping gevonnissen is en gevangenisstraf daarvoor uitdien, by die ondersoek te betrek. 'n Skriftelike aansoek, vergesel van 'n navorsingsvoorstel is aan die Departement Korrektiewe Dienste gestuur, waarna toestemming (Bylae VI) verleen is om met die navorsing voort te gaan.

Geskikte respondente is op 'n doelgerig-teoretiese wyse deur gevangenispersoneel vir deelname geïdentifiseer. Volgens De Vaus (1986:68) en Ehlers (1987:52) is die waarde van

die doelgerig-teoretiese steekproef juis daarin geleë dat spesifieke gevalle wat aan die behoeftes van die studie voldoen, geselekteer kan word om in die steekproef opge-neem te word. Aangesien Gauteng as die “kapingshoofstad” beskou word (Gauteng remains SA's hijacking capital, 1995:5) en onderhoude met kapers in ander provinsies nie koste-effektief sou wees nie, is besluit om slegs respondente in die Pretoria Sentraalgevangenis by die ondersoek te betrek.

Op grond van die inligting wat die Departement Korrektiewe Dienste beskikbaar gestel het, is 12 respondente, waarvan vyf in C-Max (die maksimum sekuriteitsafdeling by die Pretoria Sentraalgevangenis) en sewe in Medium A en Medium B was, geïdentifiseer en by die ondersoek betrek. Alhoewel die opvatting bestaan dat die steekproefgrootte 'n bepaalde of vasgestelde proporsie (bv. 5%) van die populاسie moet wees en dat 'n verhoging in steekproefgrootte tot 'n ooreenstemmende verhoging in die akkuraatheid van die bevindings lei (Fowler, 1988:40), is navorsers (Kazdin, 1978:629) van mening dat “only a single case is needed if there can be assurance that there is little variation in the population for the particular phenomenon under investigation”. Aangesien daar kwalitatief en verkennend gewerk word, alle onderhoude persoonlik hanteer moes word en motorvoertuigkapers se besluite en persepsies die fokus van die ondersoek was, is 12 respondente as 'n hanteerbare groep beskou.

Die wyse waarop die onderhoudskedule as meetinstrument geïmplementeer en die data ingesamel is, geniet vervolgens aandag.

5.3.1.1.2 Onderhoudvoering

Individuele onderhoude is gedurende die laaste week van Maart 1999 en die eerste week van April 1999 in die Pretoria Sentraalgevangenis gevoer. Weens sekuriteitsredes is navorser nie toegelaat om die onderhoude sonder die teenwoordigheid van 'n begeleier te voer nie. Derhalwe is verskeie begeleiers aan navorser beskikbaar gestel wat buite hoorafstand aanwesig was tydens die voer van die onderhoude. Aangesien Fink en Kosecoff (1985:47) daarop wys dat die teenwoordigheid van 'n derde persoon response kan beïnvloed, is respondente voortdurend verseker dat benewens die feit dat die persone buite hoorafstand is, die vertroulikheid van hulle antwoorde eerbiedig sal word.

Op grond van Phillips (1985:241) se aanname dat respondente wat inwillig om aan navorsing deel te neem nie noodwendig bereid is om eerlike antwoorde te verstrek nie, is daar tydens die aanvang van die onderhoud veral gepoog om rapport te bewerkstellig. Navorser het

haarself bekendgestel en respondente ingelig met betrekking tot die doel, verwagte tydsduur en vertroulikheid van die inligting. Aangesien die teenwoordigheid van die begeleiers die indruk kon wek dat navorser van die Polisie of die Departement Korrektiewe Dienste is, is 'n Universiteit van Pretoria personeelkaart (wat haar as 'n werknemer van die instansie identifiseer), aan respondente getoon. Hulle is verder die versekering gegee dat navorser in haar privaathoedanigheid as navorser optree en dat alle inligting slegs vir navorsingsdoeleindes gebruik sal word.

'n Beroep is ook op die respondente gedoen om openhartig oor die kapings te gesels. Hulle is ook meegedeel dat daar geen regte of verkeerde antwoorde bestaan nie en dat slegs hulle ervaring van belang is.

Aangesien beplan is om 'n bandopnemer tydens die onderhoude te gebruik om te verseker dat daar meer intensief op die gesprek gekonsentreer kon word (Phillips, 1985:240; Lofland & Lofland, 1984:60), is respondente gevra of hulle beswaar het dat die onderhoud opgeneem word. Vanweë die besware wat die eerste twee respondente geopper het en Kerlinger (1970:183) se waarskuwing dat die teenwoordigheid van 'n bandopnemer respondente se reaksies kan inhibeer, is besluit om response slegs skriftelik aan te teken. Gedetailleerde notas is dus tydens die onderhoud geneem.

Alhoewel vrae aan die hand van die onderhoudskedule gestel is, is 'n kopie van die skedule aan respondente gegee om die beantwoording van vrae vir hulle te vergemaklik. Ondanks meningsverskille in die literatuur met betrekking tot die tydsduur van onderhoude, het navorser haar deur Taylor en Bogdon (1984:88) se riglyn laat lei wat aandui dat twee ure as redelik beskou kan word. Ten einde probleme met vermoeiing en verlies aan konsentrasie te beperk, is gepoog om al die onderhoude in hierdie tydsbestek af te handel. Slegs een onderhoud het langer as twee uur geduur. Alhoewel 'n opvolgonderhoud oorweeg is, het die respondent op geen stadium konsentrasie verloor nie en is waardevolle inligting tot aan die einde van die onderhoud verkry.

Tydens die onderhoude is polsing, 'n tegniek wat gebruik word om 'n respons aan te moedig of om 'n meer volledige antwoord op 'n vraag te verskaf, gebruik (Rubin & Babbie, 1989:326; Runcie, 1980:179-180). Enkele vrae is ook geherformuleer om by die begripsvermoë en skolasiese agtergrond van die respondente aan te pas, sonder om aan die strekking van die onderhoud te verander.

Die moontlikheid dat oortreders gebeur so kan rekonstrueer dat hulle van alle blaam onthef word of dat hulle opsetlik misleidende inligting oor sensitiewe aspekte van hulle misdadige aktiwiteite kan verskaf, is ook voortdurend in gedagte gehou. Aangesien die onderhoudsituasie die geleentheid gebied het om nie-verbale gedrag waar te neem (Runcie, 1980:182-183), is die nie-verbale gedrag van respondente aangeteken en kontrolevrae benut ten einde die geldigheid van die response te evalueer.

Vervolgens word die biografiese kenmerke van steekproef 1 (motorvoertuigkapers) uiteengesit.

5.3.1.1.3 Beskrywing van die steekproef

Aangesien slegs manlike persone in die Pretoria Sentraalgevangenis aangehou word en navorsing (Meadows, 1998:91) daarop wys dat kapers gewoonlik manlik is, is geen vroue by die steekproef ingesluit nie.

- **Ouderdom**

Tabel 2
Ouderdom van die Motorvoertuigkapers

Ouderdom	N	%
21-25	7	58,3
26-30	4	33,3
31-35	1	8,3
Totaal	12	99,9

Nota. As gevolg van die desimale syfers, someer die persentasies nie tot 100% nie.

Volgens Tabel 2 resorteer die meeste respondente (58,3%) in die ouderdomsgroep 21-25 jaar en die tweede meeste (33,3%) in die ouderdomsgroep 26-30 jaar. Die ouderdomsgroep 31-35 jaar het slegs een respondent opgelewer. Die jongste respondent is 22 jaar oud en die oudste 31 jaar. Die gemiddelde ouderdom van die respondente is 25 jaar.

Die ouderdomsverspreiding stem ooreen met die bevindings van Meadows (1998:95) en Myerson (1995:103-106) wat daarop wys dat die meeste kapers tieners of jong volwassenes is. Indien in ag geneem word dat van die respondente al langer as twee jaar gevangenisstraf uitdien en dat drie (25,0%) van die respondente aangedui het dat hulle ten tye van die kapings jonger as 20 jaar was, kan die siening dat kapings hoofsaaklik deur jonger persone gepleeg word, ondersteun word.

- **Ras**

Tabel 3

Ras van die Motorvoertuigkapers

Ras	N	%
Swart	11	91,7
Bruin	1	8,3
Totaal	12	100,0

Uit Tabel 3 blyk dit dat die meeste respondente (91,7%) wat aan die ondersoek deelgeneem het, swart is. 'n Bruinpersoon wat by motorvoertuigkapinge betrokke was, het ook ingestem om 'n onderhoud toe te staan. Geen witpersone of Indiërs wat al 'n kaping uitgevoer het, was gewillig om aan die navorsing deel te neem nie.

Hoewel Tabel 3 toon dat kapers oorwegend swart is en dit ooreenstem met Conradie (1994:3) se navorsingsbevindings wat toon dat die meeste kapers in Suid-Afrika swart is, kan daar nie sonder meer aanvaar word dat alle kapers swart is nie. Aangesien die steekproef egter tot die Pretoria Sentraalgevangenis beperk was en die aard van die steekproeftrekking op 'n teoreties ideale groep fokus, moes ander rasse-groepe noodwendig uitgelaat word.

- **Opvoedkundige agtergrond**

Tabel 4

Opvoedkundige Agtergrond van die Motorvoertuigkapers

Graad	N	%
7 en laer (St. 5 en laer)	2	16,7
8-9 (St. 6 - 7)	-	-
10-11 (St. 8 - 9)	4	33,3
12 (St.10)	5	41,7
Tersiêre opleiding	1	8,3
Totaal	12	100,0

Die helfte (50,0%) van die respondente wat by die ondersoek betrek is, het hulle hoërskoolloopbaan voltooi. Een van hulle het ook 'n BCom-grad aan 'n universiteit behaal. Vier respondente het graad 11 voltooi, terwyl twee (16,7%) respondente slegs laerskoolopleiding ontvang het.

Aangesien geen afgehandelde navorsing met betrekking tot die opvoedkundige agtergrond van kapers opgespoor kon word nie, is dit moeilik om te bepaal of die steekproef die werklike opvoedkundige agtergrond van kapers weerspieël. Indien dit vergelyk word met dié van rowers in die algemeen, wil dit voorkom of die steekproef se opvoedkundige kwalifikasie hoër

is. Volgens Barkas (1978:142) en Pettiway (1979: 277) het individue wat by roof betrokke raak, gewoonlik nie hulle skoolopleiding voltooi nie. Die moontlikheid bestaan dus dat die steekproef nie verteenwoordigend van kapers in die algemeen is nie.

5.3.1.2 STEEKPROEF 2: KAPINGSLAGOFFERS

Die wyse waarop steekproef 2 saamgestel is, geniet vervolgens aandag.

5.3.1.2.1 Samestelling van die steekproef

Aangesien die slagofferuniversum nie aan die navorser bekend is nie, is slagoffers van motorvoertuigkaping met behulp van die sneeubaltegnyk by die ondersoek betrek (Seale & Filmer, 1998:139). 'n Beroep is op slagoffers gedoen om navorser te kontak en met ander slagoffers in kontak te bring. Berigte wat in die media verskyn het oor die beplande navorsing, het ook daartoe bygedra dat verskeie slagoffers na vore gekom en aangebied het om aan die navorsing deel te neem.

Vanaf Oktober 1998 tot Februarie 1999 is versoeke in verskillende koerante (*Beeld, Brits Pos, Bronkhorstspruit Streeknuus, Citizen, Harold, Investigative News, Krugersdorp News, Natal Mercury, Rekord, Roodepoort Rekord, Sasolburg Bulletin, The Star* en *The Sunday Times*), maandblaaie (*Tukkiewaria*) en tydskrifte (*Bona, Keur, Rooi Rose, Sarie, Servamus, Die Voorligter* en *Woman's Value*) geplaas waarin 'n beroep op slagoffers gedoen is om die navorser te kontak indien hulle gewillig sou wees om aan die navorsing deel te neem. Vier radiostasies (*Jakaranda 94.2, Radio Sonder Grense, Radio Pretoria* en *The Voice*) was ook behulpsaam met die opspoor van respondente.

Verskeie traumasentrums, naamlik die traumasentrum by RAU, die traumakliniek van Inter Trauma Nexus, Pretoria asook die traumakliniek by die Universiteit van die Witwatersrand is ook genader om navorser met slagoffers in kontak te bring. Die Intranet van die Universiteit van Pretoria, die Universiteit van Suid-Afrika (Fakulteit Opvoedkunde), die Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing, Santam (Hoofkantoor: Pretoria), MTN (Johannesburg) asook 'n kleiner instansie, naamlik Citadel is verder gebruik om via die elektroniese media met slagoffers kontak te maak.

Ondanks Myerson (1995:15) se estimasie dat ongeveer 25 individue daaglik van hulle motorvoertuie beroof word, het slegs 151 slagoffers ingewillig om aan die navorsing deel te

neem. Biles (1974:106) skryf 'n lae reaksiekoers toe aan die feit dat individue dikwels skepties teenoor navorsing staan. Hierbenewens is persone ook nie altyd bereid om aan 'n navorsingsprojek deel te neem nie omdat hulle nie die tyd het om vraelyste in te vul nie. Die moontlikheid bestaan ook dat die trauma wat slagoffers ervaar het, hulle bereidwilligheid om aan die navorsing deel te neem, kon beïnvloed het. Vier slagoffers wie se kontaknommers deur ander slagoffers aan navorser deurgestuur is, het dan ook aangedui dat hulle graag van die voorval wou vergeet en nie aan die navorsing wil deelneem nie.

5.3.1.2.2 Uitstuur van vraelyste

'n Totaal van 151 vraelyste is tussen 22 en 26 Februarie 1999 aan diegene gepos wat hulle bereid verklaar het om deel te neem. 'n Eerste opvolgbrief (Bylae VII: Afrikaans en VIII: Engels) om respondente te herinner om die vraelys te voltooi, is twee weke na die uitstuur van die vraelyste, aan respondente gepos (Fowler, 1988:54).

Teen die keerdatum op 25 Maart 1999 is 'n totaal van 119 (78,8%) vraelyste terug ontvang. Alhoewel 'n lae terugsendingskoers 'n groot beswaar teen die gebruik van posvraelyste is omdat 'n responskoers van meer as 30% seldsaam is (Alreck & Settle, 1995:35), was dit nie in die onderhawige studie die geval nie. Aangesien slagoffers vrywillig op mediaberigte en ander persone se bekendmaking van die navorsingsprojek, gereageer en aangedui het dat hulle by die projek betrokke wil raak, is die meeste van die vraelyste wat uitgestuur is, terug ontvang.

'n Verdere twee vraelyste is laat ontvang en kon nie gebruik word nie, aangesien die statistiese verwerkings reeds afgehandel was. Op grond daarvan dat die studie slegs op die slagoffers van gekaapte sedanmotorvoertuie fokus, moes 'n verdere 18 vraelyste by die verwerking van die data buite rekening gelaat word. Hierdie respondente het aangedui dat die gekaapte voertuig 'n bakkie of 'n kombi (bussie) was.

Aangesien al die nodige gegewens van die nege respondente wat aan die loodsstudie deelgeneem het bruikbaar was, ten spyte van wysigings wat aan die vraelys aangebring moes word, kon hulle vraelyste by dié van die res van die steekproef ingesluit word. In die lig hiervan is 110 respondente uiteindelik by die studie betrek.

5.3.1.2.3 Beskrywing van die steekproef

Die biografiese kenmerke van steekproef 2 (kapingslagoffers) word vervolgens uiteengesit.

- **Ouderdom**

Tabel 5
Ouderdom van die Slagoffers

Ouderdom	N	%
29 en jonger	24	21,8
30-39	20	18,2
40-49	28	25,5
50 en ouer	38	34,5
Totaal	110	100,0

Nota. Tabel word weer gebruik vir bespreking van resultate.

Die jongste en oudste repondent in die ondersoekgroep was onderskeidelik 18 en 70 jaar oud. Uit Tabel 5 blyk dit dat die meeste respondente (34,5%) 50 jaar en ouer is. Die viktimisatie van individue in die ouderdomskategorie 40-49 jaar het 28 (25,5%) respondente opgelewer, terwyl die kategorie waar slagoffers jonger as 29 jaar is, die derde meeste, naamlik 24 (21,8%) opgelewer het. Slegs 20 (18,2%) respondente het aangedui dat hulle tussen 30-39 jaar oud is.

Ten spyte daarvan dat navorsers (Bailey, 1987:159) aanvoer dat respondente ouer as 30 jaar nie geneë is om aan navorsing wat deur middel van posvraelyste onderneem word deel te neem nie, was 86 (78,2%) ouer as 30 jaar. Dit kan moontlik toegeskryf word aan 'n groter behoefte wat by ouer individue voorkom om oor viktimisatie te praat (Lurigio & Resick, 1990:52). Die moontlikheid bestaan ook dat hierdie individue se vatbaarheid vir viktimisatie hoër is as gevolg van die tipe motorvoertuie wat hulle bestuur.

Die laer voorkoms van slagoffers in die ouderdomskategorie 29 jaar en jonger kan moontlik daaraan te wyte wees dat hulle nie noodwendig in die finansiële posisie is om 'n luukse motorvoertuig te bekostig nie.

- **Geslag**

Tabel 6
Geslag van die Slagoffers

Geslag	N	%
Manlik	59	53,6
Vroulik	51	46,4
Totaal	110	100,0

Nota. Tabel word weer gebruik vir bespreking van resultate.

Volgens Tabel 6 is 59 (53,6%) van die slagoffers manlik en 51 (46,4%) vroulik. Alhoewel 'n redelike gelyke verspreiding met betrekking tot geslag voorkom, strook die gegewens in Tabel 6 tog met Louw (1998:59) en Meadows (1998:95) se bevinding dat mans, wat volgens openbare mening as minder kwesbaar beskou word, meer dikwels as vroue van hulle motorvoertuie beroof word.

- **Ras**

Tabel 7
Ras van die Slagoffers

Ras	N	%
Swart	9	8,2
Wit	100	90,9
Indiër	1	0,9
Totaal	110	100,0

Nota. Tabel word weer gebruik vir bespreking van resultate.

Tabel 7 toon dat die meerderheid van die respondente, naamlik 100 (90,9%) blank is. Slegs nege swart respondente en een Indiër kon opgespoor word om aan die navorsing deel te neem. Geen bruinpersoon wat die slagoffer van 'n kaping was, het met navorser kontak gemaak en aangedui dat hy of sy bereid is om aan die navorsing deel te neem nie.

Hierdie verspreiding in terme van ras kan moontlik daaraan toegeskryf word dat radiostasies wat hoofsaaklik witpersone as luisteraars het (nl. *Jakaranda 94.2*, *Radio Sonder Grense* en *Radio Pretoria*) navorser behulpsaam was met die opspoor van respondente. Die weiering van koerante soos die *Sowetan* en tydskrifte soos *Drum* en *Pace* (wat gewoonlik deur swart persone gelees word), om briewe te plaas waarin slagoffers gevra word om navorser te kontak, kon ook 'n invloed gehad het op die klein aantal swart respondente wat bereid was om aan die navorsing deel te neem.

Geen verklaring kan gebied word vir die feit dat geen bruinpersoon op navorser se versoeke in die media gereageer het nie.

- **Beroepstatus**

Die beroepstatus van die respondente word vervolgens in Tabel 8 uiteengesit.

Tabel 8
Beroepstatus van die Slagoffers

Beroepstatus	N	%
Eie besigheid	9	8,2

Professioneel en semiprofessioneel	35	31,8
Bestuur en uitvoerend	13	11,8
Tegniese en verwante werk	5	4,6
Klerklik, administratief en verkope	20	18,2
Huisvrou	9	8,2
Student	5	4,6
Afgetree	4	3,6
Werkloos	1	0,9
Ander (bv. Taxi-bestuurder)	9	8,2
Totaal	110	100,1

Nota. As gevolg van die desimale syfers, someer die persentasies nie tot 100% nie.
Tabel word weer gebruik vir bespreking van resultate.

Uit Tabel 8 blyk dit dat die meeste respondente, naamlik 35 (31,8%) 'n professionele of semiprofessionele beroep beoefen. Wat egter opval is dat 91 (82,7%) van die respondente in die arbeidsmark staan. Aangesien 'n private motorvoertuig, naas vaste eien-dom, die grootste enkele finansiële belegging is wat die gemiddelde persoon gedurende sy leeftyd maak (Brickell & Cole, 1975:1; McCaghy et al., 1977:368), bestaan die moontlikheid dat hulle vanweë hierdie posisie, in staat is om 'n motorvoertuig te kan bekostig.

5.4 TEGNIEKE VIR DIE ANALISERING EN INTERPRETASIE VAN DATA

Die analisering van data het ten doel om die navorsingsverwagtinge en navorsings-hipoteses te toets en sodoende die navorsingsvrae te beantwoord (Berger & Patchner, 1988:32). Die tegnieke wat hiervoor toegepas is, geniet vervolgens aandag.

5.4.1 Inligting wat met behulp van onderhoudvoering ingesamel is

Vanweë die feit dat slegs 12 kapers by die ondersoek betrek is, is die gegewens wat tydens onderhoudvoering ingesamel is, nie rekenaarmatig verwerk nie. Alhoewel data van oop vrae moeilik gekodeer, gesistematiseer, gekategoriseer en vergelyk kan word (Phillips, 1985:237), is gegewens waar moontlik in terme van die verspreiding van kenmerke (frekwensie), die sentrale neigings (kenmerkende eienskappe, variasie of verspreidheid van kenmerke) en assosiasies (soos korrelasies) omskryf (Seale & Kelly, 1998:151). Aangesien verkennend gewerk word, is gepoog om die inligting wat van die kapers ontvang is, in detail te beskryf. Waar moontlik is ook gebruik gemaak van direkte aanhalings van respondente om afleidings toe te lig. Volgens Arkava en Lane (1983:88) is direkte aanhalings 'n basiese bron van rou data in kwalitatiewe navorsing. Dit lê respondente se vlak van emosie, die manier waarop hulle hulle wêreld organiseer, hulle gedagtes oor wat besig is om te gebeur, hulle ervaring en hulle basiese persepsies bloot.

Die gegewens is aan die hand van die gestelde navorsingsverwagtinge vertolk en in terme van persentasies ontleed en beskryf. Aangesien hipoteses wat statistiese ontleding verg, nie hier gestel is nie, is besluit om 'n respons wat deur meer as 50% van die respondente gegee is, as steun vir die navorsingsverwagting te aanvaar.

5.4.2 Inligting wat met behulp van vraelyste ingesamel is

Ten einde die rol van slagoffervatbaarheid en -aandadigheid tydens 'n motorvoertuig-kaping te bepaal, is die gegewens wat van die slagoffers ontvang is, gekodeer en deur 'n personeellid van die Akademiese Rekenaarondersteuningafdeling, UP, rekenaarmatig verwerk. Die gegewens is vervolgens vertolk aan die hand van die navorsingsverwagtinge wat in hierdie verband gestel is en ook in terme van persentasies ontleed en beskryf. Bevestiging van 'n navorsingsverwagting is ook aanvaar indien 'n respons van meer as 50% getoon is.

Ten einde die navorsingshipoteses te toets, is statistiese ontledings aan die hand van die Chi-kwadraattoets (χ^2) gedoen. Hierdie toets word gebruik wanneer meer as een aspek vergelyk word en daar bepaal moet word of twee veranderlikes statisties beduidend van mekaar verskil (Smit, 1983:218).

Die nulhipotese (H_0), wat impliseer dat daar geen betekenisvolle verskille tussen veranderlikes voorkom nie, sal eerstens getoets word. Indien die nulhipotese verwerp word, sal die alternatiewe hipotese (H_1) as houdbaar aanvaar word. Volgens De Vaus (1986:154) en Seale (1998:172) word die vlak van betekenisvolheid gewoonlik op 0,05 vir 'n klein steekproef en op 0,01 vir 'n groot steekproef gestel. Op grond van Schnetler, Stoker, Dixon, Herbst en Geldenhuys (1989:225) se aanname dat 'n steekproef van 500 of meer as 'n groot steekproef beskou kan word, is die vlak van betekenisvolheid op die 5% peil gestel (Heiman, 1996:276-280; Huysamen, 1976:64). Wanneer die waarskynlikheid kleiner as 0,05 is, bestaan daar 'n verband tussen die veranderlikes op die 5% peil van betekenisvolheid. Die afhanklikheid tussen die twee veranderlikes is in hierdie geval statisties betekenisvol (Ehlers, 1987:110).

5.5 SLOTBESKOUIING

Die navorsingsontwerp asook die profiel van die onderskeie ondersoekgroepe is in hierdie hoofstuk van nader toegelig. Die resultate van die ondersoek, wat deur middel van voorgenoemde prosedures en tegnieke ingesamel en verwerk is, word vervolgens in Hoofstuk 6 en 7 uiteengesit.

6. ONTLEDING EN INTERPRETASIE VAN GEGEWENS RAKENDE MOTORVOERTUIGKAPERS

Die bevindings van die navorsing met betrekking tot motorvoertuigkapers, word vervolgens in samehang met die navorsingsverwagtinge wat in Hoofstuk 4 gestel is, bespreek. Al die respondente wat in steekproef 1 opgeneem is, is vir gewapende roof gevonniss en het al ten minste een motorvoertuig gekoop. Aangesien hierdie individue as "kundiges" beskou word en met gesag oor motorvoertuigkaping kan praat, is inligting met betrekking tot kapers se planmatige optrede eerstehands van hulle verkry. Vanweë die feit dat die studie verkennend van aard is en die inligting verdere hipoteses kan genereer, is bevindings ook toegelig met individuele respondente se opmerkings, menings en kommentaar.

6.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE BEPLANNINGSFASE

6.1.1 Navorsingsverwagting 1.1 tot 1.9

Hierdie navorsingsverwagting postuleer dat die meeste motorvoertuigkapers vooraf sal besluit

- 1.1: om 'n motorvoertuig op 'n spesifieke dag te koop
- 1.2: om 'n motorvoertuig op 'n spesifieke tyd van die dag te koop
- 1.3: om 'n motorvoertuig op 'n spesifieke plek te koop
- 1.4: om 'n motorvoertuig op 'n spesifieke wyse te koop
- 1.5: om 'n spesifieke motorvoertuig te koop
- 1.6: om 'n wapen tydens die motorvoertuigkaping te gebruik
- 1.7: om van medewerkers gebruik te maak
- 1.8: hoe om met die gekoopte motorvoertuig weg te kom
- 1.9: wat om met die gekoopte motorvoertuig te doen.

Tabel 9 bied 'n uiteensetting van die mate waarin motorvoertuigkapers vooraf besluite met betrekking tot hulle *modus operandi* neem.

Tabel 9
Besluite wat Motorvoertuigkapers Voor Misdaadpleging neem

Veranderlike	Vooraf besluit		Nie vooraf besluit	
	N	%	N	%

Dag	7	58,3	5	41,7
Tyd	8	66,7	4	33,3
Plek	10	83,3	2	16,7
Wyse	10	83,3	2	16,7
Motorvoertuig	12	100,0	-	-
Wapen	12	100,0	-	-
Medewerkers	12	100,0	-	-
Ontvlugtingsroete	10	83,3	2	16,7
Aanwending van motorvoertuig	12	100,0	-	-

- **Besluite met betrekking tot dag en tyd**

Tabel 9 toon dat sewe (58,3%) van die respondente vooraf op 'n spesifieke dag en agt (66,7%) op 'n spesifieke tyd besluit het om 'n motorvoertuig te kaap. Navorsingsverwagting 1.1 en 1.2 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding bied steun vir die navorsing van Letkemann (1982:219) wat aandui dat rowers die dag en tyd van misdadpleging tydens die beplanningfase van 'n misdaad oorweeg. Indien in ag geneem word dat sekere dae en tye as meer geskik deur rowers beskou word, kan verstaan word waarom kapers ook aan hierdie twee aspekte voor misdadpleging aandag skenk.

Ondanks die meeste motorvoertuigkapers se voorkeur om op spesifieke dae van die week en tye van die dag motorvoertuie te kaap, meld die respondente dat die beskikbaarheid van motorvoertuie, die dag en tyd waarop 'n motorvoertuig gekaap word, kan beïnvloed. Indien 'n geleentheid vir kaping hom voordoet, kan vooraf besluite met betrekking tot tyd en dag gewysig word. Dit verklaar waarom al die kapers nie vooraf op 'n spesifieke dag en tyd kan besluit nie.

- **Besluite met betrekking tot plek en wyse van kaping**

Tabel 9 toon dat 10 (83,3%) van die respondente vooraf op 'n spesifieke plek en op 'n spesifieke wyse besluit om 'n motorvoertuig te kaap. Navorsingsverwagting 1.3 en 1.4 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding strook met Glick (1995:219) en Snow (1995:78) se navorsing wat aantoon dat die plek en wyse van misdadpleging dikwels voor misdadpleging in ag geneem word. 'n Ontleding van die inligting wat deur die kapers verskaf is, toon dat hulle verkies om nie hulle *modus operandi* te wysig nie. 'n Verklaring hiervoor word deur Leonard (1971:75) verskaf wat aanvoer dat misdadigers sekere tegnieke en metodes gebruik wat bevorderlik vir hulle veiligheid

en die suksesvolle uitvoer van hulle daad is. Die meeste respondente bevestig dan ook dat hulle plekke en werkwyses verkies wat vir hulle "werk". Die moontlikhede wat die fisiese milieu in terme van verkeersvloei en die afwesigheid van polisiepatrollies (bv. die hoofwegpatrollie) bied, is enkele aspekte wat in die verband oorweeg word. Marais en Van Rooyen (1990:25-26) onderskryf bogenoemde deur daarop te wys dat indien die verwagte sukses met 'n misdaad behaal word, oortreders dikwels daarmee volhard en dat die gedragpatroon uiteindelik mag van die gewoonte word. Hierdie standpunt dien dan ook as 'n verklaring waarom die meeste kapers vooraf besluit om die motorvoertuig op 'n spesifieke plek en wyse te kaap.

Alhoewel kapers meestal by hulle besluite hou, kan dit gebeur dat omstandighede 'n wysiging in *modus operandi* vereis. In die verband meld een van die respondente dat hy al by geleentheid van 'n vooropgestelde werkwyse afgewyk het omdat die tussenganger aan wie hy gekaapte motorvoertuie voorsien, 'n dringende koper vir die spesifieke motorvoertuig gehad het wat nie kon wag totdat die kaping op die voorafbeplande wyse uitgevoer word nie. Die kaper wat gewoonlik die kaping by 'n verkeerslig uitgevoer het, het by gebrek aan sodanige geleentheid, besluit om 'n motoris van die pad af te dwing. Hierdie optrede bevestig Marais (1989:48) se standpunt dat faktore soos die geleentheid vir misdaadpleging en wisselende behoeftes, 'n oortreder kan dwing om 'n ander *modus operandi* te volg.

- **Besluite met betrekking tot die motorvoertuig**

Uit Tabel 9 blyk dit dat al die respondente (100,0%) vooraf op 'n spesifieke motorvoertuig besluit. Steun bestaan dus vir navorsingsverwagting 1.5.

Hierdie bevinding is in ooreenstemming met Kgorani (n.d.:2) se navorsingsbevinding dat daar besliste voorkeure met betrekking tot die fabrikaat van motorvoertuie bestaan. Ofskoon motorvoertuie vir privaatgebruik gekoop kan word, word die meeste aan tussengangers of sindikaatlede verkoop. Vanweë die feit dat kopers in die meeste gevalle spesifieke motorvoertuie by sindikate "bestel", word spesifieke motorvoertuie deur kapers geteiken wanneer hulle 'n kaping beplan. Volgens een respondent het hy by geleentheid 'n lys van 30 motorvoertuie ontvang waarvoor daar kopers was.

Hoewel daar vooraf op spesifieke motorvoertuie besluit word, benadruk een van die respondente dat indien die "regte" motorvoertuig nie op 'n gegewe oomblik beskikbaar is nie, kapers wel 'n ander motorvoertuig sal kaap. Die rede hiervoor is dat hulle hulle voor elke kaping sielkundig voorberei om die kaping uit te voer en dat 'n onvermoë om die verlangde motorvoertuig te bekom, meebring dat die eerste en "geskikste" motorvoertuig gekoop word.

Die rol van sielkundige voorbereiding en hoe dit 'n kaper se *modus operandi* kan beïnvloed, behoort om hierdie rede deur verdere navorsing ondersoek te word.

- **Besluite met betrekking tot wapens**

Volgens Tabel 9 het al die respondente (100,0%) vooraf besluit om 'n wapen tydens die motorvoertuigkaping te gebruik. Navorsingsverwagting 1.6 word dus ondersteun.

Die standpunt van Snow (1995:78), naamlik dat die besluit om 'n wapen tydens misdadpleging te gebruik reeds voor die aanvang van die misdaad plaasvind, word deur die bevinding gesteun. Cook (1983:49) se siening dat die verkryging van wapens tydens die beplanningsfase van 'n misdaad van belang is, word ook deur al die respondente bevestig. Aangesien die gebruik van wapens die suksesvolle uitvoer van 'n misdaad soos motorvoer-tuigkaping kan verseker (Myerson, 1995:101), is hierdie een van die belangrikste aspekte wat deur die kapers voor misdadpleging in ag geneem word.

- **Besluite met betrekking tot medewerkers**

Tabel 9 toon dat medewerking met ander oortreders vooraf deur al die respondente (100,0%) oorweeg word. Navorsingsverwagting 1.7 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding is in ooreenstemming met Burke en O'Rear (1993:18) asook Hulme (1995:3) se bevindings wat toon dat die besluit om alleen of in groepverband te werk, 'n belangrike aspek is wat tydens die beplanningfase van 'n misdaad aandag geniet. Steun bestaan ook vir Letkemann (1982:219) en Snow (1995:78) se aanname dat die keuse van medewerkers en besluite met betrekking tot die rolle van medewerkers voor misdadpleging in ag geneem word.

Al die respondente voer spesifieke redes aan waarom hulle verkies het om alleen of in groepe saam te werk. Vanweë die feit dat hierdie redes sonder huiwering verskaf is, word afgelei dat die voor- en nadele van groepsamewerking, deeglik voor misdadpleging oorweeg is.

Ofskoon een respondent aandui dat hy al die kapings alleen uitgevoer het en 'n verdere drie (25,0%) respondente opmerk dat hulle somtyds onafhanklik gewerk het, voer die meeste, naamlik 11 (91,7%) aan dat hulle verkies om in groepverband te werk. Hierdie bevinding is in ooreenstemming met Conradie (1994:2) se navorsing wat toon dat motorvoertuig-kapers selde alleen werk.

Aspekte wat tydens besluitneming oorweeg en daartoe lei dat groepsamewerking verkies word, sentreer hoofsaaklik rondom die veilige en suksesvolle uitvoer van die kaping. Die 11 (91,7%) respondente wat verkies om in 'n groep te werk, is van mening dat die risiko vir besering, dood, arrestasie en/of die onsuksesvolle uitvoer van 'n kaping te groot is wanneer daar alleen gewerk word. Volgens drie (27,3%) van hierdie respondente is slagoffers ook meer geneig om weerstand teen viktimisasie te bied wanneer 'n kaper alleen werk. Die rede wat hulle hiervoor aanvoer, is dat 'n individu wat alleen werk, makliker as 'n groep oorrompel kan word. In die verband benadruk 'n respondent dat hierdie moontlikheid dikwels daartoe aanleiding gee dat die slagoffer geskiet word.

Volgens die respondente is daar gewoonlik 'n tweede of derde medewerker aanwesig met die uitsluitlike doel om ondersteuning te bied as iets sou verkeerd loop. Die respondente wat hierdie medewerking as "manpower" of "back-up" beskryf, wys daarop dat "a lot of killers" veiligheid tydens 'n kaping verseker.

Een van die respondente meld ook dat die *modus operandi* wat hy gevolg het, medewerkers vereis het. Aangesien hy verkies het om slagoffers by hulle wonings te verras en daar nooit met sekerheid bepaal kon word hoeveel individue tuis sou wees nie, was "back-up" noodsaaklik.

Die respons "our job need group" dui ook daarop dat die aard van motorvoertuigkaping dikwels samewerking tussen twee of meer persone vereis. 'n Verdere rede waarom kapers dikwels in groepe saamwerk, is die vrees om alleen by misdaad betrokke te raak. In die verband noem 'n respondent dat "my hart nie lekker voel om dit alleen te doen nie" en dat dit makliker is om dit "saam met my tjommies" te doen.

'n Ontleding van die data toon ook dat druk vanuit die portuurgroep 'n belangrike rol speel in die besluit om motorvoertuie te kaap. Drie (25,0%) van die respondente meld dat hulle tydens "kuieraande" en terwyl hulle onder die invloed van alkohol en/of dwelmmiddels was, deur vriende aangemoedig is om by kapinge betrokke te raak.

Voorstelle van vriende dat geld op 'n vinnige en maklike wyse gemaak kan word, beïnvloed ook die keuse om kapinge uit te voer. Alhoewel groepsamewerking en -aanmoediging as oorwegend positief deur die meeste respondente beleef word, beweer een van die respondente dat groepdruk ook daartoe kan lei dat slagoffers meer beseer en selfs verkrag word sonder dat dit vooraf beplan is.

Die respondent wat motorvoertuie alleen gekaap het, voer twee redes hiervoor aan. Eensyds was die *modus operandi* wat hy gevolg het van so 'n aard dat hy nie mede-werkers nodig gehad het nie. Sy kapingsmetode het daarop berus dat hy luukse motor-voertuie vir "toetsritte" geneem en dan gekaap het. Vanweë die feit dat hy tydens die ritte alreeds agter die stuur van die motorvoertuie was en gewoonlik slegs deur een persoon vergesel is, kon hy die kapings maklik alleen uitvoer. Andersyds was hy verleë oor sy betrokkenheid by misdaad en het die wete dat geen ander individue daarvan kennis gedra het nie, hom veiliger laat voel.

Die respondente wat bevestig dat hulle by geleentheid 'n motorvoertuig alleen gekaap het, bied verskeie redes hiervoor aan. Die algemeenste redes is dat hulle hulle vermoë en vaardighede om 'n motorvoertuig te kaap, vertrou het. In die verband merk een van die respondente op dat 'n kapingsituasie baie stresvol is en dat hy, indien hy alleen werk, die situasie beter kan beheer wanneer iets verkeerd loop. "One man one share", wat impliseer dat winste nie met ander gedeelte moet word wanneer daar alleen gewerk word nie, is ook 'n voordeel wat deur twee (16,7%) van die respondente vermeld word. Verder is maklike teikens soos vroue wat alleen ry, dikwels die snellerfaktor wat kapers op die ingewing van die oomblik laat besluit om alleen op te tree.

- **Besluite met betrekking tot ontvlugtingsroete**

Die bevindinge in Tabel 9 toon dat 10 (83,3%) van die respondente vooraf sekere besluite met betrekking tot ontvlugting neem. Navorsingsverwagting 1.8 word dus ook gesteun.

Die bevinding bied steun vir Horgan (1979:262) se siening dat moontlike ontsnappings-roetes vooraf deur misdadigers oorweeg word. Gabor et al. (1987:60) se standpunt dat die ontsnapping of verlaat van 'n misdaadtoneel dikwels gevaarliker vir die oortreder as die misdaadpleging self is, word ook deur die bevinding bevestig. In ooreenstemming met die navorsing van Maree (1995:111) wat op die belang van padtekens soos verkeersligte en stopstrate, die nabyheid van snelweë, die spoedbeperking op die roete, die verkeersvloei asook die gemak waarmee die misdaadtoneel verlaat kan word wys, getuig die kapers dat hierdie aspekte voor misdaadpleging in ag geneem moet word.

Volgens 10 (83,3%) van die respondente verkies hulle roetes met min verkeersligte en stopstrate. Aangesien dit nie altyd moontlik is om hierdie padtekens te ignoreer nie en hulle nie graag aandag op hulle wil vestig nie, moet hulle soms noodgedwonge by die padtekens met die gekaapte motorvoertuie stilhou. Alhoewel sewe (58,3%) van die respondente aandui dat die nabyheid van hoofweë soos die "Golden or Concrete Highway" (die Ben Schoeman-hoofweg)

belangrik is aangesien ontvlugting deur die gebruik van die roetes vinniger kan plaasvind, meld vyf (41,7%) respondente dat hulle hoofweë vermy. Die rede wat hiervoor aangevoer word, is die moontlikheid om te verdwaal indien 'n verkeerde afrit geneem word.

Slegs vyf (41,7%) van die respondente rapporteer dat hulle by spoedbeperkings gehou het. Een van hierdie respondente noem ook dat hy verkies het om die slagoffer saam te neem, ten einde te voorkom dat die polisie of die beheersentrum van die opsporingstelsel gekontak kan word. Op dié wyse is verseker dat opsporingsmeganismes nie in werking gestel kon word nie en kon die nodigheid om die spoedbeperkings te oorskry, vermy word.

Die res van die respondente, naamlik sewe (58,3%), verklaar egter dat die vinnige verlatting van die misdaadtoneel en die skep van afstand tussen die plek van kaping en die gekaapte motorvoertuig van groot belang is en dat dit dikwels die oorskryding van die snelheids-grens noodsaak. Aangesien die meeste slagoffers die polisie onmiddellik kontak en die motorvoertuig na aanmelding as gekaap op polisierekenaars aangetoon word (of "hot" is soos dit in kapertaal bekend staan), is vinnige wegstroom noodsaaklik.

Die verkeersvloei en die gemak waarmee die plek van kaping verlaat kan word, word deur 11 (91,7%) van die respondente in ag geneem. Alhoewel kappings dikwels plaasvind in gebiede waar verkeersvloei druk is, word paaie met min verkeer verkies wanneer die misdaadtoneel verlaat word. Die aantal doodloopstrate asook die teenwoordigheid van polisiepatrollies, word ook voor misdaadpleging oorweeg.

Slegs twee (16,7%) respondente rapporteer dat 'n ontvlugtingsroete glad nie vooraf deur hulle oorweeg is nie. Aangesien die een respondent lank 'n taxibestuurder was, is hy 'n ervare bestuurder wat, indien nodig, oor sypaadjies en selfs met flitsende noodligte in noodbane (links van die sperstreep op 'n hoofweg) kan ry. Die rede wat die tweede respondent aanvoer, is dat hy in die meeste gevalle die omgewing goed geken het en nie nodig gehad het om dit vooraf te bestudeer nie. Die feit dat hy altyd gewapen was, het dit ook vir hom makliker gemaak om 'n motorvoertuig in enige omgewing te kaap en roetes sonder vrees te volg.

- **Besluite met betrekking tot die aanwending van die motorvoertuig**

Tabel 9 toon dat al 12 (100,0%) die respondente reeds voor die motorvoertuigkaping weet wat hulle met die gekaapte motorvoertuig gaan doen. Navorsingsverwagting 1.9 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding bied steun vir Beekman en Daly (1990:15) se siening dat motor-voertuigdielwe en -kapers vooraf seker moet wees dat daar 'n afsetgebied in terme van 'n direkte koper, 'n tussenganger, 'n kap-en-snywinkel en/of 'n sindikaat bestaan wat die motorvoertuig sal koop. Response van die kapers wat by die ondersoek betrek is, bevestig dat 'n individu nie 'n motorvoertuig kan kaap sonder die versekering dat daar alreeds 'n koper vir die motorvoertuig bestaan nie.

Aangesien die risiko om met die motorvoertuig in besit gevang te word groot is, meld al die respondente dat indien die motorvoertuig vir finansiële doeleindes gekaap word, en daar vooraf beplan is om dit te verkoop, hulle gewoonlik direk na die kaping met die tussen-ganger of koper kontak maak.

- **Verdere aspekte met betrekking tot beplanning**

Alhoewel navorsingsverwachting 1.1 tot 1.9 ondersteun word, dui response van die kapers daarop dat hulle nie dieselfde hoeveelheid tyd aan beplanning spandeer as individue wat banke of besighede beroof of by transitoroof togte betrokke is nie. Die tyd wat aan beplanning spandeer word, varieer ook van individu tot individu (Feeney, 1986:59). Op die vraag of baie, min of geen tyd aan die beplanning van die kapinge spandeer is, voer twee (16,7%) respondente aan dat hulle geen tyd aan die beplanning van die kapinge spandeer het nie. Volgens een van die respondente het hy geld nodig gehad en is hy deur vriende aangemoedig om saam met hulle 'n motorvoertuig te kaap. Aangesien hulle reeds 'n koper en 'n wapen gehad het, het hy op die ingewing van die oomblik by die motorvoertuig-kaping betrokke geraak. Hy getuig verder dat hy na hierdie kaping steeds nie tyd aan die beplanning van verdere kapinge spandeer het nie en meestal opgetree het wanneer die geleentheid hom voorgedoen het. Die ander respondent meen egter dat beplanning noodsaaklik is wanneer 'n kaping vir die eerste keer uitgevoer word. Verder moet die wyses waarop sy eie en medewerkers se veiligheid verseker gaan word asook die vestiging van 'n afsetgebied, wel voordat die eerste kaping plaasvind, in ag geneem word.

In teenstelling met ses (50,0%) respondente wat 'n beperkte hoeveelheid tyd aan beplanning spandeer het, het vier (33,3%) respondente elke kaping in detail beplan. Een respondent getuig dat hy gereeld voordat hy 'n motorvoertuig geroof het, in die area rondgery het om polisiepatroliering en die verkeer dop te hou. 'n Ander respondent meld dat hy en sy vriende die kapinge beplan het terwyl hulle onder die invloed van dwelm-middels was.

In ooreenstemming met die navorsing van Morrison en O'Donnell (1994:5) dui die respondente ook aan dat vorige misdaadondervinding, desperaatheid en die bestaan van 'n onmiddellike geleentheid om misdaad te pleeg, beplanning kan beïnvloed. Volgens twee (16,7%) respondente word die uitvoer van 'n kaping elke keer makliker en neem die tyd wat aan beplanning spandeer word af namate ervaring toeneem. Hierdie bevinding word gesteun deur Clarke en Cornish (1985:170) wat in die rasonale-keuseperspektief daarop wys dat die oorweging van alternatiewe en beplanning nie elke keer ter sprake is wanneer 'n misdaad gepleeg word nie.

Volgens een van die respondente wil kopers dikwels motorvoertuie afgelewer hê op dieselfde dag as wat hulle die bestelling plaas. Tyd vir beplanning is in so 'n geval beperk. Indien daar lank na 'n spesifieke motorvoertuig gesoek word en die geleentheid vir 'n kaping skielik voorkom, sal die motorvoertuig onmiddellik gekaap word. Derhalwe is beplanning nie altyd moontlik nie.

'n Verdere aspek wat drie (25,0%) respondente afsonderlik opper, is die emosionele voorbereiding wat nodig is vir 'n individu om 'n motorvoertuig te kaap. Gedurende die voorbereidingsproses is dit noodsaaklik dat 'n kaper van sy vrese ontslae raak en bereid moet wees om te sterf of gearresteer te word. *Isibindi*, 'n begrip wat verwys na "a strong heart" of "no fear", is volgens een respondent 'n noodsaaklike voorvereiste vir die uitvoer van 'n motorvoertuigkaping. Hierdie emosionele voorbereiding maak volgens die respondent ook deel uit van die beplanning wat 'n kaping voorafgaan.

In die lig hiervan asook die feit dat verskeie faktore voor misdaadpleging deur die respondente in ag geneem word, kan aanvaar word dat die meeste motorvoertuigkapers ten minste 'n klein hoeveelheid tyd aan die beplanning van 'n motorvoertuigkaping spandeer.

6.1.2 Navorsingsverwagting 2.1 tot 2.12

Hierdie navorsingsverwagting voorspel dat die meeste motorvoertuigkapers se besluit om 'n motorvoertuig te roof, beïnvloed word deur

- 2.1: die moontlikheid dat die polisie die voltooiing van die kaping kan verhoed
- 2.2: die moontlikheid dat die slagoffer weerstand kan bied
- 2.3: die moontlikheid dat die slagoffer die kaper kan skiet
- 2.4: die moontlikheid om tydens die kaping beseer te word
- 2.5: die moontlikheid om tydens die kaping te sterf

- 2.6: die moontlikheid om gearresteer te word
- 2.7: die moontlikheid om deur die slagoffer uitgeken te word
- 2.8: die moontlikheid om gevangenisstraf opgelê te word
- 2.9: morele oorwegings
- 2.10: die finansiële voordeel wat die kaping inhou
- 2.11: die respek van vriende indien die kaping suksesvol uitgevoer word
- 2.12: die bewondering van vriende indien die kaping suksesvol uitgevoer word.

Tabel 10 reflekteer die mate waarin die voor- en nadele van misdadpleging deur motorvoertuigkapers oorweeg word.

Tabel 10
Voor- en Nadele van Misdadpleging wat deur Motorvoertuigkapers in ag geneem word

Veranderlike	Oorweeg		Nie-oorweeg	
	N	%	N	%
Polisie	12	100,0	-	-
Slagofferweerstand	10	83,3	2	16,7
Slagoffer kan skiet	11	91,7	1	8,3
Besering	9	75,0	3	25,0
Sterfte	10	83,3	2	16,7
Arrestasie	12	100,0	-	-
Uitkenning deur slagoffer	7	58,3	5	41,7
Gevangenisstraf	9	75,0	3	25,0
Morele oorwegings	8	66,7	4	33,3
Finansiële voordeel	11	91,7	1	8,3
Respek van vriende	4	33,3	8	66,7
Bewondering van vriende	4	33,3	8	66,7

- **Polisie**

Uit Tabel 10 blyk dit dat die teenwoordigheid van die polisie en meer spesifiek die moontlikheid dat die polisie die voltooiing van die kaping kan voorkom, deur al 12 (100,0%) die respondente in ag geneem word. Navorsingsverwagting 2.1 word dus ondersteun.

Volgens die respondente is die teenwoordigheid van die polisie een van die faktore wat kapers die meeste vrees. Die feit dat hulle dikwels die omgewing vooraf gefynkam het (vgl. afd. 6.1.1) en volgens een respondent ook vooraf inligting met betrekking tot padblokkades en patrolling van 'n polisie-informant gekry het, bevestig bogenoemde.

Hierdie bevinding stem ook ooreen met Cohen en Cantor (1980:144) se navorsing wat aantoon dat die teenwoordigheid van polisiepatrollies 'n betekenisvolle invloed op 'n misdadiger se

besluit kan hê om nie 'n spesifieke misdaad op 'n gegewe tydstip en/of plek te pleeg nie. Gabor en Normandeau (1989:277) wat bogenoemde onderskryf, se siening dat rowers dikwels die plek waar hulle beplan om 'n misdaad te pleeg bestudeer en sover as moontlik poog om 'n gebied te selekteer waar die teenwoordigheid van polisiebeamptes beperk is, stem ook ooreen met die respondente se verklarings aangaande verkenning van die gebied. Hieruit word afgelei dat die afwesigheid van beskerming soos dit deur die roetine-aktiwiteitsbenadering gepostuleer word, wel die voorkoms van 'n misdaad soos motorvoertuigkaping kan beïnvloed (Felson & Cohen, 1980:392).

Alhoewel al die respondente die risiko dat die polisie hulle kon skiet erken, wys hulle egter deurgaans daarop dat hierdie risiko nie te groot was nie omdat hulle self gewapen was. Ten spyte daarvan dat hulle probeer het om polisie-teenwoordigheid so ver moontlik uit te skakel, beweer ses (50,0%) van die respondente dat hulle nie sou huiwer om polisie-beamptes te skiet indien die situasie dit vereis het nie. In die verband merk een respondent op dat sy medewerkers in die ondersteuningsvoertuig ("back-up car") altyd R-1 en R-5 gewere gereed gehad het om beskerming teen inmenging te verseker. 'n Ander respondent benadruk weer dat die beperkinge wat teenswoordig op die polisie geplaas word in terme van die besering en dood van 'n verdagte persoon, ook tot kapers se voordeel strek.

- **Slagofferweerstand**

Volgens Tabel 10 oorweeg 10 (83,3%) van die respondente die moontlikheid dat die slagoffer tydens die kaping weerstand kan bied. Navorsingsverwagting 2.2 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding is in ooreenstemming met Block en Skogan (1986:248) asook Glick (1995:219) se standpunt dat 'n slagoffer se gedrag onvoorspelbaar is en dat slagofferweerstand een van die belangrikste faktore is wat die sukses van 'n misdaad soos motorvoertuigkaping kan bepaal.

Respondente in die onderhawige ondersoek gee te kenne dat slagofferweerstand altyd 'n moontlikheid is wanneer 'n individu van sy of haar motorvoertuig beroof word. Derhalwe is wapens in al die gevalle gebruik om slagoffers in so 'n mate te intimideer dat hulle nie weerstand sou bied nie (vgl. die funksie van wapens, Conklin, 1972:110-112). Ses (50,0%) van die respondente beweer dat slagoffers wat weerstand bied, hulle risiko vir besering en sterfte verhoog, aangesien kapers nie sal huiwer om die persone te skiet indien die situasie dit vereis nie. Hierdie bevinding strook met navorsing van Block en Skogan (1986:241, 248), Brewer (1994:88) asook Lurigio et al. (1990:39) wat bevestig dat weerstand die potensiaal vir besering

verhoog. Response soos "I'll blow his head off" en "I'm going to take the car any way I can", bevestig dat die roof van die motorvoertuig prioriteit is en dat geen inmenging van die slagoffer geduld sal word nie. Een respondent is oortuig dat sy jeugdige voorkoms dikwels daartoe gelei het dat slagoffers weerstand gebied het. Derhalwe het hy die slagoffer byvoorbaat geskiet en dan die motorvoertuig in besit geneem. Hierdie ingesteldheid van respondente om geweld te gebruik, lei daartoe dat die gevare wat slagofferweerstand vir hulle inhou, geëlimineer word.

Drie (25,0%) van die respondente meen dat hulle die slagoffer kalm gehou het deur presies te verduidelik wat hulle van hom of haar wou hê. Een van hierdie respondente wat hoof-saaklik maatskappymotorvoertuie gekaap het, het slagoffers voortdurend daaraan herinner dat die motorvoertuig deur die maatskappy vervang kan word en dat hulle lewens meer werd is as 'n motorvoertuig wat nie eers aan hulle behoort nie.

- **Gewapende slagoffer**

Die bevindings in Tabel 10 toon dat 11 (91,7%) van die respondente aan die moontlikheid dink dat die slagoffer 'n wapen kan dra en dit kan gebruik. Steun bestaan dus vir navorsingsverwagting 2.3.

Hierdie bevinding strook met Morrison en O'Donnell (1994:54) se navorsing wat aantoon dat potensiële oortreders die moontlikheid dat 'n slagoffer gewapen kan wees in gedagte hou wanneer hulle rooftogte beplan. Kapers bevestig dan ook dat hulle die risiko om deur die slagoffer geskiet te word, ernstig by die uitvoer van 'n kaping oorweeg. In hierdie verband meld agt (66,7%) van die respondente dat hulle die slagoffer(s) binne die eerste paar sekondes van die kaping vir vuurwapens deursoek. Indien dit blyk dat dit nie veilig sal wees om die slagoffer in die motorvoertuig te deursoek nie, word hy of sy hardhandig uit die motorvoertuig gedwing, beveel om op die grond te lê en dan deursoek of "getap". Die feit dat die rol of funksie van visenteerder ("searcher") gewoonlik aan 'n spesifieke lid van die groep opgedra word, bevestig die erns waarmee die risiko deur kapers bejeën word. Een respondent beweer dat die hoë kapingyfer in Suid-Afrika daartoe bydra dat die meeste (veral blanke) motoriste vuurwapens dra. Juis om hierdie rede is dit belangrik om die slagoffer te verras en hom of haar nie die geleentheid te bied om aan die wapen te dink en/of om dit te gebruik nie. Myerson (1995:111) se aanbeveling dat motoriste se hande te alle tye deur kapers gesien moet word, word ook deur nege (75,0%) respondente bevestig. Vrees dat 'n slagoffer na 'n wapen kan reik wanneer hy of sy 'n skielike beweging maak, lei volgens die respondente dikwels daartoe dat slagoffers beseer en selfs gedood word.

Een respondent maak die moontlikheid om deur 'n slagoffer geskiet te word af as 'n onvermydelike risiko wat met motorvoertuigkaping gepaard gaan. Twee (16,7%) ander respondente wat 'n soortgelyke sienswyse huldig, maak in die verband die volgende opmerkings: "First come, first serve" en "First man on the trigger".

- **Besering**

Tabel 10 toon dat nege (75%) van die respondente beseer dat hulle tydens 'n motorvoertuigkaping beseer kan word. Navorsingsverwagting 2.4 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding bied steun vir Conklin (1998:304) asook Morrison en O'Donnell (1994:54) se siening dat die kans om tydens misdadpleging fisiek beseer te word, 'n belangrike aspek is wat deur rowers ingedagte gehou word. Die aanname van die rasonale-keuseperspektief, naamlik dat hierdie aspek 'n inhiberende effek op misdadpleging kan hê (Cornish & Clarke, 1987:940), word egter nie deur die bevinding gesteun nie. Alhoewel die meeste respondente hierdie moontlikheid oorweeg het, voer hulle aan dat die risiko om beseer te word, hulle nooit weerhou het om 'n spesifieke motorvoertuig te roof nie.

In hierdie verband meld een van die respondente dat sy *modus operandi* flatervry ("foolproof") was en dat hy alles in sy vermoë gedoen het om sy veiligheid te verseker. 'n Verdere twee (16,7%) respondente beweer dat besering tydens die uitvoer van 'n motorvoertuigkaping skraal is en dat hierdie risiko eers ná die tyd oorweeg word. Vrees dat hulle as gevolg van die snelheid waarteen hulle tydens die ontvlugting bestuur het, die motorvoertuig kon omgooi, of dat hulle tydens 'n jaagtog met die polisie beseer kon word, was volgens hierdie respondente groter as om tydens die roof van die motorvoertuig beseer te word.

- **Sterfte**

Volgens Tabel 10 oorweeg 10 (83,3%) van die respondente die moontlikheid dat hulle tydens 'n kaping kan sterf. Steun bestaan dus vir navorsingsverwagting 2.5.

Hierdie bevinding ondersteun Morrison en O'Donnell (1994:54) se bevindings wat daarop dui dat die kanse om gedood te word tydens konfrontasie met die slagoffer of die polisie, deur die meeste rowers oorweeg word. Ontleding van die data toon dat die moontlikheid om tydens die uitvoer van 'n motorvoertuigkaping (of daarna) te sterf, as deel van die risiko wat met die optrede gepaard gaan, beskou word. Menings soos "The fastest live long" en "If I die, I die", dui daarop dat kapers wel hierdie moontlikheid oorweeg, maar dat hulle ook redelik ongeërg ten

opsigte van hierdie risiko staan. Een respondent neutraliseer die inhiberende invloed wat hierdie gedagte kan inhou, deur op te merk dat almal op die een of ander stadium moet doodgaan. Die risiko om tydens 'n kaping te sterf, word ook vergelyk met die risiko om in 'n motorongeluk te sterf, terwyl 'n ander respondent sy voormalige "beroep" as soldaat met dié as kaper vergelyk, waar die risiko om te sterf "part of the job" is.

Een van die twee respondente wat nooit die moontlikheid oorweeg het dat hy tydens die roof van 'n motorvoertuig kan sterf nie, reageer met "Only cowards think about death". Die ander respondent benadruk weer dat enige vrese om te sterf, daartoe sou lei dat hy nooit die kaping sou kon uitvoer nie.

- **Arrestasie**

Volgens Tabel 10 neem al 12 (100,0%) die respondente die moontlikheid dat hulle gearresteer kan word, in ag. Navorsingsverwagting 2.6 word dus ondersteun.

Volgens die rasonale-keuseperspektief is die potensiële misdadiger se persepsie van die risiko vir arrestasie en vervolging, een van die belangrikste faktore wat die pleeg van 'n misdaad soos motorvoertuigkaping kan inhibeer (Cornish & Clarke, 1987:940). In teen-stelling hiermee wys Beekman en Daly (1990:16) asook Holzman (1982:244) daarop dat 'n geringe kans op arrestasie, misdaadpleging kan fasiliteer. In die onderhawige studie meld ses (50,0%) respondente dat alhoewel hulle die risiko in ag geneem het, hulle beseft het dat hulle kans op arrestasie skraal is. Lae arrestasiesyfers asook die suksesvolle afhandeling van vorige kappings, dien volgens hierdie respondente dikwels as motivering om met die misdaad voort te gaan.

Een respondent voer aan dat die vermyding van arrestasie deel van die uitdaging van motorvoertuigkaping is, terwyl 'n ander respondent benadruk dat kappings so vinnig plaasvind dat arrestasie op die misdaadtoneel onwaarskynlik is. Hierdie aanname stem ooreen met Gabor et al. (1987:181) se bevindings wat aantoon dat die kans om 'n oortreder op heterdaad te betrap, gering is.

Ontleding van die data toon verder dat die gebruik van wapens ontsnapping fasiliteer en ook die kans op arrestasie beperk (Conklin, 1972:110-112; Danto, 1990:300; Luckenbill, 1980:367). In die verband bevestig twee (16,7%) respondente dat kapers in staat is om hulle teen inhegtenisname te verset en dat hulle vanweë die feit dat hulle gewapen is, nie eens 'n padblokkade vrees nie.

Volgens een van die respondente het hy in die kaap van maatskappymotors gespesialiseer juis omdat dit sy risiko vir arrestasie verminder het. Hy beweer dat 'n jong swart persoon agter die stuur van 'n luukse privaatmotorvoertuig maklik die aandag van die polisie sal trek, terwyl dit nie die geval is wanneer 'n maatskappymotor bestuur word nie. Aangesien die motorvoertuig op polisierekenaars as 'n maatskappymotor sal registreer, kan die polisiebeamptes die afleiding maak dat hy 'n motorvoertuigbestuurder in diens van die maatskappy is. 'n Soortgelyke argument word deur die respondent gebruik wat hom as 'n voornemende koper by motorhawens voorgedoen het en motorvoertuie vir "toetsritte" geneem het. Hy het hom juis op hierdie motorvoertuie toegespits omdat dit nog nie op 'n individu se naam geregistreer is nie. Kanse op arrestasie is op die wyse aansienlik verminder.

'n Ander respondent meen dat hy die risiko vir arrestasie verminder het deur so gou as moontlik van die gekaapte motorvoertuig ontslae te raak, terwyl nog 'n respondent grappenderwys opmerk dat hy prokureursvriende het wat hom by meer as een geleentheid van arrestasie gered het. Laasgenoemde respondent beweer ook dat tussengangers dikwels 'n kaper se borg betaal ten einde hom in staat te stel om daardie selfde dag weer 'n motorvoertuig te kaap. Geld wat met die volgende gekaapte motorvoertuig gemaak word, word dan gebruik om borggeld terug te betaal. Die opmerking is ook gemaak dat polisiebeamptes wat kapers voorkeer, R500 betaal word om die oortreding oor te sien en die kaper(s) nie te arresteer nie. Opmerkings van hierdie aard sluit aan by Kroese en Staring (1994:4) asook Tuck en Riley (1986:158) se bevindings wat toon dat arrestasie en aanhouding dikwels gesien word as 'n tydelike terugslag wat slegs as waarskuwing dien om in die toekoms versigtiger te wees.

- **Uitkenning deur die slagoffer**

Volgens Tabel 10, blyk dit dat sewe (58,3%) respondente die moontlikheid dat hulle deur die slagoffer geïdentifiseer kan word, oorweeg. Navorsingsverwagting 2.7 word dus ondersteun.

Identifikasie deur die slagoffer word volgens hierdie respondente vermy deurdan hulle nie die geleentheid aan die slagoffers bied om te veel oogkontak met hulle te maak nie. Ondersteuning vir hierdie bevinding word gevind in die navorsing van Huisamen (1997b: 13) en Snow (1995:105-106) wat benadruk dat direkte oogkontak vir kapers die bedreiging inhou dat slagoffers hulle later sal kan uitken. Ter illustrasie hiervan meld twee (16,7%) respondente dat hulle slagoffers se koppe voortdurend afgedruk en hulle so gou as moontlik uit die motorvoertuig probeer kry het. Die slagoffer is gewoonlik hierna beveel om op die grond te lê en so te bly lê totdat die motorvoertuig van die toneel verdwyn het.

Alhoewel slagoffers se juwele dikwels deur kapers geroof word (Live to drive another day, 1996:16), verklaar een van die respondente dat hy nie tyd mors om juwele of geld van slagoffers te eis nie, aangesien dit kontaktyd verleng en die risiko vir identifikasie verhoog. In aansluiting hierby voer vier (33,3%) respondente aan dat hulle kontak met die slagoffer beperk en poog om die kaping so gou as moontlik af te handel.

Die drie (25,0%) respondente wat meen dat identifikasie deur die slagoffer geen bedreiging vir hulle ingehou het nie, verklaar dit op grond daarvan dat hulle nooit in 'n area waar hulle bekend is, motorvoertuie gekaap het nie. Volgens hulle het hulle identifikasie deur vriende of kennisse in hulle nabye omgewing, meer gevrees as identifikasie deur slagoffers.

Aangesien 'n kapingsituasie selde langer as vyf minute duur, benadruk die oorblywende twee (16,7%) respondente dat die verrassingselement en slagoffers se vrees om tydens 'n kaping te sterf so groot is, dat hulle nie regtig enige detail waarneem nie. In hierdie verband merk een van hierdie respondente op dat slagoffers dikwels so intens op die vuurwapen fokus, dat geen ander inligting deur hulle ingeneem word nie.

- **Gevangenisstraf**

Tabel 10 toon dat die moontlikheid om gevangenisstraf opgelê te word, deur nege (75,0%) van die respondente tydens kapinge in ag geneem word. Navorsingsverwagting 2.8 word dus ondersteun.

Ten spyte van die feit dat al die respondente wat by die ondersoek betrek is, gevangenisstraf vir motorvoertuigkaping (en die betrokkenheid by ander misdade) uitdien, meld drie (25,0%) respondente dat hulle nooit aan die moontlikheid van gevangenisstraf gedink het nie. Die respondent wat van mening is dat sy *modus operandi* flatervry was, glo nieteenstaande sy gevangesetting, steeds dat hy deur fyn beplanning, die risiko vir arrestasie en vonnisoplegging kan elimineer. 'n Moontlike rede vir die respondent se siening is dat hy nie op heterdaad betrap is nie. Hy is gearresteer nadat sy vriendin met 'n polisie-informant vriende gemaak en hom verraai het.

'n Ander respondent konstateer dat hy homself voortdurend gerusgestel het met die woorde "I got away many times and I will get away again". Die derde respondent verklaar dat die geld wat hy met die verkoop van die gekaapte motorvoertuie kon maak, al was waaraan hy gedink het. Gevangenisstraf is deur hom as "a far away possibility" beskou. Hy erken ook dat die

moontlikheid om tronkstraf opgelê te word, nooit sy besluit om 'n motorvoertuig te kaap, beïnvloed het nie.

Alhoewel navorsers (Feeney, 1986:60-61; Wright & Rossi, 1986:143) meen dat rowers nie arrestasie en gevangenisstraf as 'n risikofaktor oorweeg nie, dui nege (75,0%) van die respondente aan dat hulle tog bewus was van die risiko wat geloop word. Hierdie bevinding stem ooreen met Carroll (1978:1519) se navorsing wat daarop dui dat 67% van die volwasse en jeugdige oortreders wat by sy ondersoek betrek is, oor die moontlikheid van straf besin het.

Ten spyte daarvan dat die moontlikheid om straf opgelê te word, nie geïgnoreer word nie, weerhou dit nie kapers om met hulle planne voort te gaan nie. Die meeste van die respondente noem dan ook dat al is dit "a win or loose situation", hulle nie deur straf weerhou word om motorvoertuie te kaap nie. Gevangenisstraf word dus gesien as net een van die risiko's wat met die pleeg van die misdaad gepaard gaan.

- **Morele oorwegings**

Volgens Tabel 10 neem agt (66,7%) respondente morele oorwegings tydens motorvoertuigkapings in ag. Navorsingsverwagting 2.9 word dus ondersteun.

Op die vraag of hulle aan die moontlikheid gedink het dat die gedrag verkeerd is, antwoord agt (66,7%) van die respondente bevestigend en gee ook te kenne dat hulle dikwels na misdaadpleging skuldgevoelens ervaar het. Hierdie bevinding strook met Vito en Holmes (1994:7) se siening dat morele oorwegings tydens misdaadpleging en selfs daarna, deur oortreders in ag geneem word.

Ten spyte van hierdie besef en die skuldgevoelens wat ervaar word, het dit die kapers nie weerhou om met hulle aktiwiteite voort te gaan nie. Cornish en Clarke (1987:940) asook Tibbetts (1997:237) se siening dat morele oorwegings en veral skuldgevoelens 'n individu daarvan kan weerhou om misdaad te pleeg, word dus nie deur die bevindings gesteun nie. 'n Moontlike rede wat kapers hiervoor aanbied, is dat skuldgevoelens gou verdwyn sodra die geld vir die motorvoertuig ontvang is. Die invloed van morele oorwegings en skuldgevoelens word ook dikwels deur die gebruik van neutraliseringstegnieke verminder. Al die respondente wat nie hulle betrokkenheid by kapings as "verkeerd" beskou nie asook dié wat dit wel in die lig sien, dui aan dat hulle voortdurend regverdigings vir hulle gedrag gevind het. Ontkenning van besering, 'n neutraliseringstegniek wat volgens Sykes en Matza (1957:666-667) algemeen deur misdadigers gebruik word, word deur drie (25,0%) respondente aangewend om die misdaad te

regverdig. Die respondent wat in die kaping van maatskappyvoertuie gespesialiseer het asook 'n ander respondent wat slegs blanke persone van luukse motorvoertuie beroof het, redeneer dat die maatskappy of die individu genoeg geld het om die motorvoertuig te vervang. Eersgenoemde respondent voer aan dat die motoris nie direkte finansiële skade ly nie omdat maatskappye versekering het om die verliese te dek en die motorvoertuig te vervang. Hierdie bevindings is in ooreenstemming met die sintesebenadering van Fattah (1976:114) wat postuleer dat ontkenning van besering en ontkenning van die slagoffer 'n rol kan speel in die desensitisering van oortreders ten opsigte van die skade wat as gevolg van viktimisasie gelyk word. Die krag van die gewete of morele inhibisies word op hierdie wyse voorkom en daar word ook van skuldgevoelens ontslae geraak. Die respondent wat slegs blanke respondente geteiken het, regverdig sy optrede deur te verklaar dat die blanke bevolking die rykdom van sy swart voorvaders gesteel het en dat viktimisasie van blankes derhalwe nie verkeerd is nie. Sy geloof in sy "right of entitlement" dui daarop dat blankes as legitieme objekte vir viktimisasie beskou word (Fattah, 1979:206). Hierdie siening strook ook met die aannames van die sintesebenadering, naamlik dat swart persone die viktimisasie van wit persone kan regverdig op grond van diskriminasie en uitbuitingspraktyke wat voorheen bestaan het (Fattah, 1976:120-121). Enige empatie of meegevoel wat die misdadiger moontlik kan toon, word dus deur middel van neutralisering of regverdiging uit die weggeruim.

Respondente is ook gevra of daar 'n goeie rede vir hulle betrokkenheid by motorvoertuigkaping was. In hierdie verband reageer nege (75,0%) respondente positief. Response soos "Money is a good enough reason" en "Fast moneymakers are devil workers" reflekteer die belangrikste redes wat die respondente in die verband aanvoer. Al hierdie respondente dui aan dat geld om hulleself en hulle gesinne te onderhou of om luukshede (insluitend dwelmmiddels) te kan koop, 'n goeie rede vir motorvoertuigkaping is. Honger word ook deur een respondent as 'n rede aangevoer, terwyl twee (16,7%) respondente daarop wys dat hulle werkloos was en nie geleenthede vir opleiding gehad het wat hulle vir die arbeidsmark sou bekwaam het nie. Twee ander respondente noem in aansluiting hierby dat hulle op geen ander manier 'n motorvoertuig sou kon besit nie: "I want things, but I am not equipped to get it". Aangesien 'n motorvoertuig sinoniem geraak het met sosiale en finansiële sukses (Menhennet, 1992:2) en as 'n statussimbool (veral deur vroue - "the ladies") beskou word, is die onvermoë om op 'n wettige wyse 'n motorvoertuig te bekom, deur die kapers as 'n geldige rede vir betrokkenheid by kappings aangevoer. Een respondent noem dat hy vir elke sosiale byeenkoms wat hy moes bywoon, 'n ander motorvoertuig gekoop het.

Afgesien van die roem en status wat deur kappings verkry is, word die verkeerdheid van die gedrag ook ontken deurdat die kapers hulleself as slagoffers van sosiale ongeregtigheid sien.

Dit is in ooreenstemming met Fattah (1976:124) se siening dat "the resentment over economic exploitation acts in many cases as means of auto-legitimation".

- **Finansiële voordeel**

Volgens Tabel 10 word die finansiële voordeel wat 'n misdaad soos motorvoertuigkaping inhou, deur 11 (91,7%) van die respondente in ag geneem. Navorsingsverwagting 2.10 word dus ondersteun.

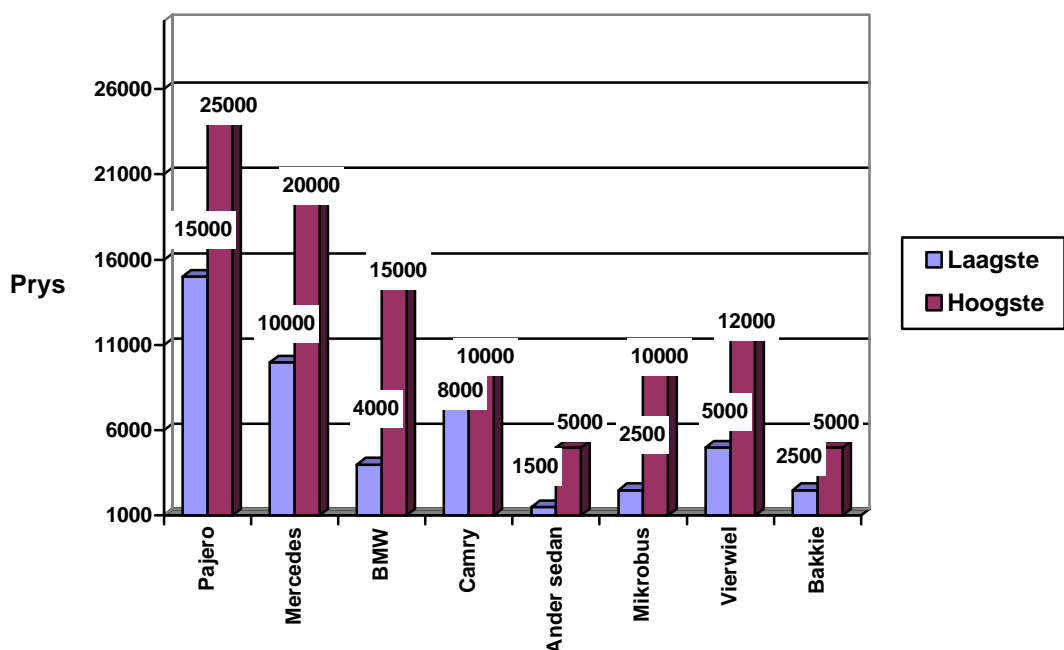
Afgesien van een respondent wat motorvoertuie vir eie gebruik gekoop het, meld die respondente deurgaans dat die geld wat met die verkoop van gekaapte motorvoertuie gemaak word, misdaadpleging fasiliteer. Die bevinding is in ooreenstemming met Cornish en Clarke (1987:940) se beklemtoning vanuit die rasonele-keuseperspektief dat die beloning wat met 'n spesifieke misdaad geassosieer word, een van die belangrikste fasiliteerders vir misdaadpleging is. Wright en Rossi (1986:143) se standpunt dat geld 'n belangrike aansporingsmeganisme vir die pleeg van misdaad en dikwels die hoofmotief van eiendomsmisdade is, word ook deur die bevinding gesteun.

Alhoewel faktore soos portuurgroepdruk, wraak, status, die gebruik van dwelmmiddels en die opwinding daaraan verbonde om 'n luukse motorvoertuig te toetsbestuur as redes vir hulle betrokkenheid by motorvoertuigkaping aangevoer word, identifiseer 11 (91,7%) geld as die sentrale rede vir hulle optrede. Een van die respondente wat voor sy betrokkenheid by motorvoertuigkapings as 'n verkoopsman gewerk het, het juis by kapings betrokke geraak nadat hy die salaris wat hy deur wettige werk verdien het, vergelyk het met dié van sy vriend wat by kapings betrokke was. Die geld wat hy met eerlike werk in 'n jaar verdien het, was nie naastenby soveel as wat sy vriend in 'n maand gemaak het nie.

Antwoorde op die vraag hoeveel verdien word met die verkoop van 'n gekaapte motorvoertuig, het gewissel van R800 tot R120 000. Die response op die vraag met betrekking tot die pryse wat vir verskillende tipes motorvoertuie betaal word, word in Figuur 2 uiteengesit.

Alhoewel Figuur 2 'n oorsig bied van die minimum en maksimum pryse wat betaal word vir gekaapte motorvoertuie, moet hierdie syfers met omsigtigheid benader word, aangesien verskillende faktore die som wat vir 'n spesifieke motorvoertuig betaal word, kan beïnvloed. 'n Motorvoertuig wat "hot" is (bv. 'n motorvoertuig waarvan die enjinnummer nog nie gewysig is nie en wat reeds op die SAPD se rekenaarstelsel as "gekoop" verskyn), kan 'n daling in prys teweegbring. In teenstelling hiermee kan 'n motorvoertuig waarvan die onderstelnummer

verander en wat by die verkeersdepartement gheregistreer is, vir tussen R30 000 en R80 000 verkoop word. Indien die motorvoertuig deur 'n kap-en-snywinkel opgesny en die motoronderdele afsonderlik verkoop word, kan meer as R20 000 verdien word. Die meeste respondente, naamlik nege (75,0%) dui egter aan dat laasgenoemde die verantwoordelikheid van die tussenganger is en dat hulle verkies het om die motorvoertuig so gou as moontlik ongeskonde te verkoop ten einde die risiko om met die motorvoertuig in hulle besit gevang te word, te verminder. Motorvoertuie wat aan vriende en/of kennisse verkoop word ('n praktyk wat ook as "privates" bekend staan), word gewoonlik vir R5 000 of minder verkoop.



Figuur 2. Pryse wat vir gekaapte motorvoertuie aangebied word.

Die tipe tussenganger met wie die kaper handel, bepaal gewoonlik die prys wat vir gekaapte motorvoertuie aangebied word. Indien die tussenganger 'n beginner is wat nog nie 'n kapitaalfonds opgebou het nie, word laer pryse vir motorvoertuie betaal en/of die kaper word "afbetaal" soos in die geval van huurkoop. Gevestigde tussengangers maak dit egter vir kapers moeilik om pryse te beding, aangesien hulle kan onderhandel vir die beste prys. Die feit dat hulle dikwels meer as een kaper (of "runners") het wat vir hulle werk, verseker dat hulle ook 'n sekere persentasie wins uit die transaksie maak. Die dringendheid van die bestelling kan egter daartoe lei dat die kaper vir 'n beter prys kan beding.

Die beskikbaarheid van motorvoertuie, kan ook pryse beïnvloed. Volgens die respondente is motorvoertuie wat algemeen beskikbaar is en gevolglik maklik geroof kan word, minder werd as

skaars motorvoertuie. Die grootte en luuksheid van die motorvoertuig beïnvloed ook die prys. 'n Toyota word byvoorbeeld nie as 'n luukse motorvoertuig beskou nie. Tog het een respondent opgemerk dat 'n Toyota Camry in 'n ander klas val. Pryse wat vir die verkoop van 'n Camry ontvang word, weerspieël dan ook die siening. Die bedrag wat vir BMW's ontvang word wissel na gelang van die grootte en krag van die motorvoertuig. 'n BMW 325 kan vir tussen R4 000 en R5 000 verkoop word, terwyl 'n BMW 535 of 'n BMW 745 'n kaper R15 000 in die sak kan bring. Volgens een van die respondente het hy meestal 'n vasgestelde bedrag (ongeveer die tipe motorvoertuig wat hy aan die koper gelewer het) ontvang. In sy geval het die bedrag by uitsondering R2 000 oorskry.

Uit die antwoorde van die respondente blyk dit dat individue wat direk aan kopers lewer en die middelman uitskakel, aansienlik meer per motorvoertuig verdien. Die respondent wat hom as 'n voornemende koper by motorhawens voorgedoen en in die kaap van nuwe ongeregisteerde motorvoertuie gespesialiseer het, het gereeld direk met kopers onderhandel. 'n Motorvoertuig met 'n markwaarde van R120 000 word volgens hom maklik vir R100 000 in die buiteland verkoop. Aangesien die rand swak is en die kopers in dollar betaal, was die finansiële voordeel wat kaping vir hierdie respondent ingehou het, groot. Die grootste bedrag wat hierdie respondent in een maand ontvang het, was R800 000. Teen hierdie agtergrond is dit te begryp waarom motorvoertuigkaping as 'n lonende loopbaanmoontlikheid beskou word (Clarke, 1997:26).

- **Respek en bewondering van vriende**

Tabel 10 toon ten slotte dat slegs vier (33,3%) respondente se besluit om 'n motorvoertuig te koop, deur die respek en bewondering van vriende beïnvloed is. Navorsingsverwagting 2.11 en 2.12 word dus nie gesteun nie.

Volgens agt (66,7%) respondente het die respek en bewondering van vriende nie 'n rol gespeel in hulle besluit om 'n motorvoertuig te koop nie. In hierdie verband benadruk een van die respondente dat hy nie almal vertrou nie en van die standpunt uitgaan dat hoe minder mense van sy aktiwiteite weet, hoe beter. Hierdie bevinding is strydig met dié van Kroese en Staring (1994:3) wat toon dat ekspressiewe belonings soos respek binne die portuurgroep en/of 'n gevoel van mag wat die misdadiger deur misdaadpleging verkry, as versterking of motivering vir sy optrede kan dien.

Ten spyte van die feit dat motorvoertuigkapers nie dieselfde aansien geniet as individue wat by transitoroofdogte betrokke is nie, verklaar die vier (33,3%) respondente wat wel koop om respek

en bewondering van vriende te kry, dat hulle as 'n *leginza* ("Big Shot") beskou word. Die rede hiervoor is dat hulle slagoffers direk gekonfronteer en van hulle motorvoertuie beroof het. Die bewondering van vroue, het egter ook 'n belangrike rol in hierdie individue se betrokkenheid by motorvoertuigkaping gespeel. Alhoewel vroue, familielede en vriende nie altyd kennis dra van die kapers se aktiwiteite nie en vrae oor hulle aktiwiteite dikwels afgemaak word as "men's stuff", meld een respondent dat hy graag met sy prestasies gespog het. Volgens hom is hy trots daarop dat hy die durf ("pluck") gehad het om iets te doen waarvoor sy vriende nie kans sien nie. In hierdie geval was vriende die primêre rede vir die respondent se betrokkenheid by motorvoertuigkappings.

- **Verdere aspekte met betrekking tot kostevoordeelanalise**

Samevattend dui die bevindings wat in Tabel 10 gerapporteer is daarop dat die meeste motorvoertuigkapers die positiewe aspekte (nl. die finansiële voordeel wat kaping inhou) asook die negatiewe aspekte (nl. besering, dood, arrestasie en gevangenisstraf) van misdadpleging oorweeg. Hierdie bevinding stem ooreen met die aannames van die rasionele-keuseperspektief wat postuleer dat misdaad die resultaat is van bewuste rasionele keuses en besluite waartydens die kostes, geleenthede en voordele daaraan verbonde, oorweeg word (Clarke, 1996:334). Volgens Cornish en Clarke (1987:933) kies 'n misdadiger om misdaad te pleeg indien die voordele die moeite of risiko daaraan verbonde oorskry. Aangesien Tabel 10 meer negatiewe (inhiberende) as positiewe (fasiliterende) aspekte verbonde aan motorvoertuigkaping uitlig, kan die vraag gestel word waarom hierdie inhiberende faktore of keuse-struktureringseienskappe respondente nie weerhou om by 'n motorvoertuigkaping betrokke te raak nie. Moontlike verklarings hier-voor geniet vervolgens aandag.

Alhoewel respondente die risiko om beseer, gedood en/of gearresteer te word in ag neem, word dit as 'n geringe moontlikheid beskou. In die verband konstateer een van die respondente dat "there is a risk in everything" en dat daar 'n 1 uit 20 kans is, dat enige van bogenoemde sal gebeur. Volgens Kroese en Staring (1994:4) is hierdie ongeërgde houding ten opsigte van straf veral kenmerkend van jong misdadigers. Vier (33,3%) van die respondente wat hierdie houding openbaar, was dan ook jonger as 24 jaar.

Daar word verder benadruk dat die finansiële voordeel dikwels swaarder weeg as al die inhiberende faktore saam. Ter illustrasie hiervan meld een van die respondente die volgende: "If you don't have money - you are nothing in the world". Hierdie siening is in ooreenstemming met Carroll en Weaver (1986:23) se navorsingsbevindings wat daarop dui dat hoewel die moontlikheid om gearresteer en gestraf te word nie noodwendig geïgnoreer word nie, die

ekonomiese voordele wat misdaad inhou, net van groter belang is. Volgens Conklin (1998:307) kan dit moontlik toegeskryf word aan die feit dat beloning onmiddellik realiseer, terwyl die koste meer onseker en in die toekoms geleë is. Die respondente bevestig dan ook dat die genot wat ervaar word wanneer die geld gespandeer word, fasiliterend op toekomstige misdaadpleging inwerk. Dit blyk verder dat die suksesvolle uitvoering van 'n kaping individue ook aanspoor om dieselfde misdaad weer te pleeg. Dit is in ooreenstemming met Gabor et al. (1987:122) se standpunt dat individue geneig is om gedrag wat positiewe gevolge inhou, te herhaal.

In teenstelling met die respondent wat aanvoer dat goeie beplanning sy risiko vir arrestasie en straf verminder het, erken 'n ander respondent dat hy sy vrese geneutraliseer het deur die wete dat hy gewapen is. Hierdie benaderings bevestig Cornish en Clarke (1987:940) asook Kroese en Staring (1994:4) se siening dat die hulpbronne wat die potensiële misdadiger tot sy beskikking het om misdaad te pleeg (bv. wapens, medewerkers asook 'n goeie mark vir gekaapte motorvoertuie), as aansporing vir sy optrede dien. Dit stem ook ooreen met Wright en Rossi (1986:5) se siening dat hulpbronne soos wapens die geantisipeerde voordele positief beïnvloed, terwyl die geantisipeerde koste verbonde aan misdaadpleging van minder belang geag word.

Ten slotte word daarop gewys dat die sukses van 'n kaping in 'n groot mate bepaal word deur die houding en ingesteldheid van die kaper. 'n Positiewe houding, wat impliseer dat daar slegs aan suksesse gedink word, terwyl alle negatiewe aspekte geïgnoreer word, is noodsaaklik vir 'n individu om 'n motorvoertuig suksesvol te roof.

6.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE UITVOERINGFASE

6.2.1 Navorsingsverwagtinge met betrekking tot teikenseleksie

6.2.1.1 Navorsingsverwagting 3.1 tot 3.18

Volgens hierdie navorsingsverwagting hou teikenseleksie verband met

- 3.1: die fabrikaat van die motorvoertuig
- 3.2: die model van die motorvoertuig
- 3.3: die kleur van die motorvoertuig
- 3.4: die waarde van die motorvoertuig
- 3.5: die aanvraag na die onderdele van die motorvoertuig

- 3.6: die afwesigheid van 'n teenkapingsmeganisme
- 3.7: die bestaan van 'n afsetgebied vir die motorvoertuig
- 3.8: die ouderdom van die slagoffer
- 3.9: die geslag van die slagoffer
- 3.10: die ras van die slagoffer
- 3.11: die voorkoms van die slagoffer
- 3.12: die wyse waarop die slagoffer bestuur
- 3.13: die aantal passasiers wat in die motorvoertuig is
- 3.14: die kaper se assessering van die gemak waarmee die bestuurder oorrumpel kan word
- 3.15: die kaper se assessering van die slagoffer se vermoë om weerstand te bied
- 3.16: die kaper se assessering van die moontlikheid dat die slagoffer 'n vuurwapen kan dra
- 3.17: die wapens wat tydens die kaping gebruik word
- 3.18: die aantal kapers wat aan die kaping deelneem.

Aangesien navorsingsverwagting 3.1 tot 3.18 op sowel die motorvoertuig as die motoris betrekking het, sal die bespreking van hierdie navorsingsverwagting in twee dele geskied.

6.2.1.1.1 Seleksie van 'n spesifieke motorvoertuig

Tabel 11 het betrekking op navorsingsverwagting 3.1 tot 3.7 en weerspieël die menings van respondente met betrekking tot die seleksie van 'n spesifieke motorvoertuig.

Tabel 11

Aspekte wat Tydens die Seleksie van 'n Spesifieke Motorvoertuig in ag geneem word

Veranderlike	Belangrik		Nie-belangrik	
	N	%	N	%
Fabrikaat	11	91,7	1	8,3
Model	11	91,7	1	8,3
Kleur	4	33,3	8	66,7
Waarde	11	91,7	1	8,3
Aanvraag na onderdele	5	41,7	7	58,3
Teenkapingsmeganisme	4	33,3	8	66,7
Bestaan van 'n afsetgebied	11	91,7	1	8,3

- **Fabrikaat van die motorvoertuig**

Volgens Tabel 11 hou teikenseleksie in 11 (91,7%) van die gevalle verband met die fabrikaat van die motorvoertuig wat gekaap word. Navorsingsverwagting 3.1 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding strook met die navorsing van Kgorani (n.d.:2) wat toon dat motorvoertuigkapers spesifieke voorkeure het met betrekking tot die fabrikaat van die motorvoertuie wat gekaap word. Volgens die respondente is dit veral nuwe luukse motorvoertuie soos Mercedes Benz'e, BMW's en Pajero's wat as gevolg van hulle hoë waarde gewilde teikens is. In ooreenstemming met aanduidings in die literatuur (Shurlok - The company profile, 1997:35) wat daarop dui dat Toyota, Nissan en Volkswagen ook gewild is, meld ses (50,0%) respondente dat hulle ook sedanmotors van hierdie fabrikate gekaap het. Een van die respondente benadruk egter dat ofskoon 'n mark vir Nissan bakkies bestaan, sedan-motors van die fabrikaat nie gewild is nie. Toyota's en Volkswagens daarenteen word deurgaans as "lovely cars" en "good cars" beskryf.

Verskeie redes word vir die selektering van laasgenoemde fabrikate aangevoer. In die eerste instansie word hierdie motorvoertuie gewoonlik op bestelling van vriende, familie-lede en kennisse gekaap. Aangesien Toyota's en Volkswagens as goeie en betroubare motorvoertuie beskou word, is die fabrikate in aanvraag. In die tweede instansie is die onderhoud van hierdie motorvoertuie goedkoop omdat onderdele maklik verkrygbaar is. In die derde instansie word sedanmotors van dié fabrikate ook vir hulle onderdele gekaap (Luxury model myth exposed, 1994:1). Vriende wat byvoorbeeld 'n ou model wil opbou of herstel en 'n "ratkas, enjin of nuwe deur vir sy motorvoertuig benodig", bestel dikwels hierdie onderdele van kapers. In hierdie gevalle word motorvoertuie bloot gekaap om byvoorbeeld 'n ratkas in die hande te kry. Vierdens dra die groter beskikbaarheid van goedkoper motorvoertuie en die feit dat daar 'n goeie afsetgebied vir hulle bestaan, ook by tot die kaping van Toyota's en Volkswagens.

Verskeie navorsers (Daphné, 1997:9; Mayhew et al., 1976:3; Vito & Holmes, 1994:79) bevestig dat die groter beskikbaarheid van eiendom soos motorvoertuie tot meer geleent-hede vir misdadpleging kan lei. Volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering kan die aantal motorvoertuie op verkeersroetes groter sigbaarheid meebring wat daartoe lei dat die motorvoertuie as "geskikte" teikens beskou word (Cohen & Felson, 1979:593). Die feit dat 11 (91,7%) van die respondente ook al ten minste by een geleentheid 'n BMW gekaap het en een respondent 'n BMW beskryf as "a free man's car – everyone is driving it", dui daarop dat die beskikbaarheid van hierdie motorvoertuie ook 'n rol kan speel in die hoë kapingsyfer daarvan.

Volgens een van die respondente het die nabyheid van fabriek waar motorvoertuie ge-monteer word, ook 'n invloed op die tipe fabrikaat wat in 'n spesifieke area gekaap word. Alhoewel hierdie respondent nie op sy stelling wou uitbrei nie, gee hy tog te kenne dat hy BMW's verkies het, omdat die monteeraanleg waar onderdele vir die gekaapte motorvoertuie verkry kon word, nabygeleë was. Hy vermeld ook dat inligting rakende die sekuriteit-stelsels wat in nuwe

motorvoertuie geïnstalleer word, direk van informante wat by fabrieke werksaam is, verkry kan word. Hy beweer verder dat hy na aanleiding hiervan die BMW se "coded key" sonder moeite kan "override".

Alhoewel die respondent wat 'n vasgestelde prys vir alle motorvoertuie gekry het, erken dat hy selde 'n spesifieke fabrikaat motorvoertuig gekaap het, bevestig 11 (91,7%) van die respondente dat hulle spesifieke fabrikate verkies het. Persoonlike smaak is deur een van die repondente as rede hiervoor aangevoer. Ter illustrasie hiervan voer hy aan dat hy 'n "Doc Mazda" vir homself wou hê en dat hy toe een gekaap het. Hy beweer verder dat bestellings in die geval van "privates" (m.a.w. die smaak van vriende), sy keuse van 'n teiken bepaal. Enige fabrikaat motorvoertuig kan dus as kwesbaar beskou word indien dit in die persoonlike smaak van 'n potensiële privaatkoper val. Hierdie bevinding bied 'n verklaring vir die kaping van minder gewilde motorvoertuie soos Uno's.

Die bestellings wat deur tussengangers geplaas word, is volgens 10 (83,3%) respondente die belangrikste faktor wat keuses met betrekking tot die fabrikaat van die motorvoertuig wat gekaap word, beïnvloed. Beskrywende terme word dikwels aan spesifieke motorvoertuie toegeken wanneer dit bestel word. Voorbeelde hiervan is die volgende:

- Toyota: "Japanese Porsche" of "China eyes" - verwysend na die ligte van die nuwe Toyota's.
- Toyota Camry: "Camry batch" - verwysend na die kenteken van die motorvoertuig.
- Pajero: "Baby Venture".
- BMW: "Matchbox" - verwysend na die ou vorm van die BMW's; "Dolphin" - verwysend na die nuwe vorm van die BMW 535; *Botsotso* - verwysend na die BMW 325i wat 'n "short boxer" vorm het; *Zinyo (le) Nkomo* - verwysend na die BMW 325is wat so sterk soos "the teeth of the cow" is.
- Twin Cam: "Twinkle twinkle little star" - verwysend na die dubbelkajuit.
- Mercedes Benz: "Envelope" - verwysend na die voorkant van die Mercedes Benz wat soos 'n koevert lyk.

Motorvoertuie word ook dikwels in terme van "last numbers" (bv. GTi, 325, 535) bestel. Alhoewel luukse sedanmotors asook "casuals" (Toyota's en Volkswagens) gewild is, maak een respondent die opmerking dat vierwielaangedrewe voertuie (4x4's) die nuwe neiging is. Vanweë die groot mark wat daar veral in Afrika-lande (bv. Zimbabwe) vir hierdie voertuie bestaan, gaan die kapings van hierdie voertuie in die naby toekoms na oordeel van die respondent, aansienlik toeneem.

- **Model van die motorvoertuig**

Uit Tabel 11 blyk dit dat die model van die motorvoertuig deur 11 (91,7%) van die respondente tydens teikenseleksie in ag geneem word. Navorsingsverwagting 3.2 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding strook met die navorsing van Mkhondo (1994:10) asook aannames in die media (Luxury model myth exposed, 1994:1) dat die model van 'n motorvoertuig, soos in die geval van die fabrikaat, ook deur kopers gespesifiseer word. Afgesien van die een respondent wat enige motorvoertuig gekoop het, bevestig al die ander respondente dat hulle nuwe modelle geteiken het. Op die vraag watter modelle as "nuut" beskou kan word, het 11 (91,7%) respondente aangedui dat ofskoon 1997-modelle nog as redelik nuut beskou kan word, hulle jonger modelle verkies het. Vanweë die feit dat die vorms van motorvoertuie gereeld verander, word nuwe modelle meestal bestel. (Die beskrywende terme wat in die vorige afdeling uiteengesit is, het dikwels ook betrekking op die vorm van die spesifieke motorvoertuig wat verlang word.)

Alhoewel nuwe modelle die hoogste geldwaarde het en deur die meeste respondente verkies word, word ouer modelle ook vir die verkryging van onderdele ook vir kapings geteiken. (Die aanvraag na onderdele en die mate waarin dit teikenseleksie beïnvloed, word op p. 229 bespreek.)

- **Kleur van die motorvoertuig**

Uit Tabel 11 blyk dit dat slegs vier (33,3%) van die respondente die kleur van 'n motorvoertuig tydens teikenseleksie in ag neem. Navorsingsverwagting 3.3 word dus nie ondersteun nie.

Hierdie bevinding is strydig met aannames in die media (Car thieves visited behind bars, 1997:5) dat kopers in die meeste gevalle 'n spesifieke kleur motorvoertuig bestel. In teenstelling met bogenoemde vier respondente wat meld dat kopers dikwels 'n spesifieke kleur motorvoertuig bestel en dat 'n verkeerde kleur gewoonlik 'n laer verkoopprijs tot gevolg het, beweer agt (66,7%) respondente dat die kleur van die motorvoertuig nie van belang is nie. Die primêre rede waarom kleur nie teikenseleksie beïnvloed nie, is omdat die tussen-ganger die kleur maklik kan verander indien die persoon aan wie hy die motorvoertuig gaan verkoop, 'n ander kleur verlang.

Ten spyte hiervan, gee een van die respondente te kenne dat hy selde 'n helderkleurige (bv. 'n geel) motorvoertuig gekaap het. Die rede hiervoor is dat dit maklik vanuit 'n helikopter raakgesien kan word en gevolglik die risiko vir arrestasie verhoog.

- **Waarde van die motorvoertuig**

Volgens Tabel 11 word die waarde van die motorvoertuig deur 11 (91,7%) van die respondente as belangrik beskou. Navorsingsverwagting 3.4 word dus ondersteun.

Afgesien van die respondent wat nie selektief in die keuse van motorvoertuie was nie, word die waarde van die motorvoertuig deur al die ander respondente tydens teikenseleksie in ag geneem. Dit ondersteun die siening dat motorvoertuigkaping hoofsaaklik vir ekonomiese gewin gepleeg word (Burke & O'Rear, 1993:21; Car thieves visited behind bars, 1997:5; Myerson, 1995:98). Hierdie bevinding is ook in ooreenstemming met die aanname van die roetine-aktiwiteitsbenadering, naamlik dat die finansiële waarde van 'n teiken, die begeerlikheid daarvan beïnvloed en daartoe bydra dat 'n teiken deur 'n misdadiger as "geskik" beskou word (Cohen & Cantor, 1980:143).

- **Aanvraag na onderdele**

Tabel 11 toon dat vyf (41,7%) respondente die aanvraag na onderdele tydens teiken-seleksie in ag neem. Navorsingsverwagting 3.5 word dus nie ondersteun nie.

Alhoewel Burke en O'Rear (1993:18) asook Snow (1995:149) daarop wys dat motorvoertuie dikwels met die oog op die verkryging van onderdele gekaap word, blyk dit uit die onderhawige studie dat die verkryging van onderdele, van sekondêre belang is. Hierdie bevinding is ook strydig met Huisamen (1994:21) se standpunt dat die groot aantal kap-en-snywinkels, waar gekaapte motorvoertuie in onderdele opgesny word, as 'n moontlike rede vir die toename in motorvoertuigkapings aangevoer kan word.

Aangesien die risiko vir arrestasie verhoog indien die motorvoertuig nie onmiddellik in sy geheel verkoop word nie, verkies die meeste kapers om nie tyd te mors deur dit eers in onderdele te laat opsny nie. In die verband noem drie (25,0%) respondente dat die opsny en verkoop van onderdele die werk van die tussenganger is. Die feit dat tussengangers nie by die ondersoek betrek is nie kan afleidings rakende die mate waarin motorvoertuie bestel word vir die doel om dit in onderdele op te sny, nie gemaak word nie. Verdere navorsing is in die verband nodig.

- **Teenwoordigheid van 'n teenkapingsmeganisme**

Tabel 11 toon dat vier (33,3%) respondente die teenwoordigheid van 'n teenkapingsmeganisme tydens teikenseleksie in ag neem. Navorsingsverwagting 3.6 word dus nie ondersteun nie.

Hierdie bevinding bied nie steun vir die aannames van die roetine-aktiwiteitsbenadering wat postuleer dat die teenwoordigheid van werklike of potensiële beskerming soos teenkapingsmeganismes, 'n belangrike aspek is wat deur misdadigers tydens misdaadpleging in ag geneem word nie (Cohen et al., 1981a:646). Hoewel al die respondente bevestig dat hulle deurentyd daarvan bewus is dat 'n motorvoertuig deur 'n satellietopsoring- en herwinning-stelsel of 'n ander teenkapingsmeganisme beskerm kan wees, het dit nie 'n effek op agt (66,7%) se teikenseleksie gehad nie. Die vier (33,3%) respondente wat wel die moontlikheid in ag neem, meld dat hulle tydens teikenseleksie motorvoertuie probeer identifiseer wat nie met die stelsels toegerus is nie. Die groep as geheel wys egter daarop dat dit nie altyd moontlik is om vooraf te bepaal of 'n spesifieke motorvoertuig deur 'n teenkapingsmeganisme beskerm word nie. Hulle aanvaar wel dat motoriste wat meer luukse motorvoertuie bestuur, oor die algemeen ook oor die fondse beskik om beskermingsmeganismes te laat installeer.

Die bedreiging wat teenkapingsmeganismes vir die respondente inhou, word op verskillende maniere geneutraliseer. In hierdie verband noem drie (25,0%) van die respondente dat hulle onmiddellik vir die slagoffer vra of sodanige stelsel geïnstalleer is. 'n Ander respondent maak van dreigemente en besering gebruik om die slagoffer te dwing om verskuilde skakelaars in die motorvoertuig aan hom uit te wys.

Volgens die respondente stel slagoffers wat leuens in verband met die aanwesigheid van teenkapingsmeganismes vertel, hulle lewens in gevaar. Een respondent benadruk dat indien 'n slagoffer wel valslik daarin slaag om hom te oortuig dat die motorvoertuig nie deur so 'n stelsel beskerm word nie, hy die slagoffer sal opspoor om wraak te neem.

Aangesien hulle in staat is om die stelsels te deaktiveer, word vrees vir die teenwoordigheid van 'n teenkapingsmeganisme deur ses (50,0%) van die respondente ontken. Ter ondersteuning hiervan meld een van hierdie respondente dat hulle altyd 'n elektriese in die ondersteuningsvoertuig gehad het wat 'n teenkapingsstelsel binne sekondes kan deaktiveer en/of die motorvoertuig aan die gang kan kry indien die petroltoevoer afgesny word. In

aansluiting hierby noem 'n ander respondent dat hy self in staat is om die stelsels te deaktiveer. Volgens hom is dit net 'n kwessie van tyd om so 'n stelsel in 'n motorvoertuig op te spoor.

Die respondente benadruk verder dat satellietopsporing- en -herwinningstelsels soos dié van Netstar en Tracker, geen bedreiging vir kapers inhou nie. In die verband meld twee (16,7%) respondente dat een van die maklikste oplossings is om die motoris saam te neem ten einde te voorkom dat hy of sy die stelsel onmiddellik aktiveer en/of die polisie kontak. Hierdie opmerking onderskryf die aanname van Nevin (1995:54) en Walsh (1993:8) dat sekuriteitstelsels die gevaar van gyselaarneming inhou.

Die bewering word ook deur een van die respondente gemaak dat hy kontakte by Tracker het. Volgens hom het hy gereeld en sonder moeite gereël dat 'n kontakpersoon by Tracker se mobiele eenheid hom op 'n spesifieke tyd en plek ontmoet. Hierdie persoon het dan onderneem om teen betaling van tussen R1 000 en R2 000 die stelsel te deaktiveer. Op hierdie wyse kon hy die motorvoertuig rustig na die ooreengekome bestemming neem.

'n Verdere aspek wat uit die navorsing na vore kom, is dat teenkapingsmeganismes soos die Blaster en die Hijack Livesave geen afskrikwaarde vir motorvoertuigkapers inhou nie. Volgens die respondente dra hierdie sekuriteitsmeganismes daartoe by dat al meer mense hulle lewens tydens kapings verloor, aangesien dit kapers noodsaak om motoriste op 'n afstand te skiet en dan van hulle motorvoertuie te roof.

- **Afsetgebied**

Volgens Tabel 11 word die bestaan van 'n afsetgebied deur 11 (91,7%) van die respondente tydens teikenseleksie in ag geneem. Navorsingsverwagting 3.7 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding strook met Beekman en Daly (1990:15) se standpunt dat daar voor misdaadpleging seker gemaak moet word dat daar 'n afsetgebied in terme van 'n direkte koper, 'n tussenganger, 'n kap-en-snywinkel en/of 'n sindikaat bestaan wat die motor-voertuig sal koop. Soos reeds gemeld, word motorvoertuie meestal op bestelling gekaap en speel die tipe, fabriek en model wat deur 'n kliënt aangevra word, 'n belangrike rol in teikenseleksie.

Hoewel een van die respondente al by meer as een geleentheid 'n motorvoertuig gekaap het sonder dat hy vooraf 'n koper daarvoor gehad het, beweer hy dat hy die mark goed ken en weet watter motorvoertuie in aanvraag is. Dit was dus nie vir hom 'n probleem om van die motorvoertuie ontslae te raak nie. Volgens hom bestaan daar 'n kommunikasie-netwerk tussen

tussengangers wat dit moontlik maak om altyd 'n afsetgebied vir 'n gekaapte motorvoertuig te kry. Ter illustrasie hiervan meld hy dat sy tussenganger al by geleentheid 'n ander tussenganger gekontak het om 'n koper vir 'n spesifieke motor-voertuig te kry.

Uit bostaande word afgelei dat daar 'n winsgewende mark en afsetgebied vir gesteelde en gekaapte motorvoertuie bestaan. Dit ondersteun dus ook Conradie (1994:7) en Snow (1995:147) se standpunt dat 'n goeie afsetgebied as motivering vir die pleeg van motorvoertuigkapings dien.

6.2.1.1.2 Seleksie van 'n spesifieke motoris

Teikenseleksie hou nie net verband met 'n spesifieke motorvoertuig nie, maar ook met sekere aspekte van die persoon wat die motorvoertuig bestuur. Hierdie aspekte word in Tabel 12 uiteengesit.

Tabel 12

Aspekte wat Tydens die Seleksie van 'n Spesifieke Motoris in ag geneem word

Veranderlike	Belangrik		Onbelangrik	
	N	%	N	%
Ouderdom	2	16,7	10	83,3
Geslag	6	50,0	6	50,0
Ras	7	58,3	5	41,7
Voorkoms	3	25,0	9	75,0
Wyse waarop motoris bestuur	2	16,7	10	83,3
Aantal passasiers	10	83,3	2	16,7
Gemak waarmee bestuurder oorrompel kan word	7	58,3	5	41,7
Motoris se vermoë om weerstand te bied	3	25,0	9	75,0
Motoris kan vuurwapen dra	3	25,0	9	75,0
Wapens	12	100,0	-	-
Aantal kapers	12	100,0	-	-

- **Ouderdom van die slagoffer**

Volgens Tabel 12 neem slegs twee (16,7%) respondente die ouderdom van die motoris tydens teikenseleksie in ag. Navorsingsverwagting 3.8 word dus nie gesteun nie.

Hierdie bevinding is strydig met die bevindings van Kgorani (n.d.:3), Louw (1998:60) en Meadows (1998:94) wat toon dat motoriste van 'n spesifieke ouderdom deur motorvoertuigkapers verkies word. Steun bestaan ook nie vir die aannames van die roetine-aktiwiteitsbenadering, naamlik dat ouderdom met die "geskiktheid" van 'n teiken verband hou nie (Cohen & Cantor, 1980:143). Die 10 (83,3%) respondente wat nie die ouderdom van die

individu in ag geneem het nie, is van mening dat die motorvoertuig al is wat van belang is en dat die ouderdom van die motoris nie teikenseleksie beïnvloed nie.

Die twee respondente wat wel motoriste van 'n spesifieke ouderdomsgroep verkies het, het albei ouer persone as meer geskikte teikens geïdentifiseer. Afgesien daarvan dat ouer individue (nl. die in hulle middeljare en ouer) minder geneig is om hulle teen viktimisasie te verset as jonger persone (Normandeau, 1968:201, 203, 356), is hierdie individue meestal ook in die posisie om die motorvoertuig te vervang.

Een van die respondente wat te kenne gee dat ouderdom nie teikenseleksie beïnvloed nie en dat hy motoriste van alle ouderdomme geteiken het, voer aan dat hy dit moeiliker gevind het om ouerige vroue te viktimiseer. Die rede wat hy hiervoor aanvoer, is dat hulle hom aan sy moeder laat dink het.

- **Geslag van die slagoffer**

Uit Tabel 12 blyk dit dat ses (50,0%) respondente die geslag van die motoris tydens teikenseleksie in ag neem. Navorsingsverwagting 3.9 word dus nie ondersteun nie.

Vanweë die feit dat net soveel respondente aandui dat hulle geslag in ag neem as dié wat dit nie in ag neem nie, kan Louw (1998:59) en Meadows (1998:95) se bevinding dat kapers selektief ten opsigte van geslag is, nie ondersteun word nie. 'n Aspek wat moontlik foutiewelik bydra tot die siening dat mans hoofsaaklik slagoffers is, is dat kombi's meestal by statistieke rakende motorvoertuigkaping ingesluit word. Indien in ag geneem word dat 'n groot aantal kombi's daaglik gekaap word en mans meestal die bestuurders is (bv. kombi's wat as taxi's gebruik word), kan afleidings met betrekking tot geslag misleidend wees. Aangesien die helfte van die respondente wel geslag in ag neem, is dit tog met die oog op verdere navorsing nodig om voorkeure in die verband uit te lig.

Uit die ses respondente verkies twee (16,7%) vroue, aangesien hulle minder geneig is om weerstand te bied. Vanweë die feit dat dit nie moeilik is om hulle te oorreed om die motorvoertuig te oorhandig nie, word vrouens as sagte teikens beskou. Die respondente se siening stem ooreen met MacDonald (1975:201) se bewering dat vroue in 'n mindere mate as mans weerstand teen viktimisasie bied. Die oorblywende vier (33,3%) respondente verkies mans. Alhoewel Myerson (1995:150) van mening is dat daar oor die algemeen meer mans as vroue op die pad is, meen Gabor et al. (1987:183) dat mans se lewenstyl hulle meer blootstel. Verder reageer hulle ook nie so emosioneel soos vroue op 'n kaping nie. Opmerkings wat

respondente in die verband maak, varieer van "They are strong. They don't talk too much", "He's going to understand what I'm saying" tot "I can use power. I can hurt the guy". Bogenoemde vier respondente is dit eens dat vroue dikwels so groot skrik dat hulle nie kan reageer wanneer eise aan hulle gestel word nie.

Dit blyk verder dat 'n gevoel van "mag" ook met die viktimisasie van mans gepaard gaan. Aangesien mans sterk en dikwels geneig is om weerstand teen viktimisasie te bied, gee die onderwerping van hulle 'n gevoel van oorwinning aan die kapers. Normandeau (1968:203) se standpunt dat dit makliker is om onmiddellik gewelddadig teenoor mans op te tree, word ook deur die bevindings van die ondersoek gesteun. In hierdie verband noem een respondent dat vroue weerloos is en dat hy sy mag sal misbruik indien hy vroue viktimiseer.

Nog 'n rede wat een van die respondente aanvoer, is dat mans gewoonlik luukse motorvoertuie bestuur, terwyl vroue in "alledaagse motorvoertuie" rondry. Gegewe dat luukse motorvoertuie meer in aanvraag is, kan die opmerking ook 'n verklaring bied vir die groter aantal mans as vroue wat van hulle motorvoertuie beroof word.

- **Ras van die slagoffer**

Tabel 12 toon dat sewe (58,3%) respondente ras as 'n belangrike faktor tydens teikenseleksie beskou. Navorsingsverwagting 3.10 word dus ondersteun.

Slegs een van hierdie sewe respondente gee te kenne dat hy verkies om swartes van hulle motorvoertuie te beroof. Die rede wat hy hiervoor aanvoer is dat hulle nie in dieselfde mate as blankes gewapen is nie. Die ander ses (50,0%) respondente verkies blanke persone. Redes soos "Black people suffer like us", "Black people don't have money", "The black man is like me" en "Whites are richer than blacks", ondersteun die siening dat motorvoertuigkapers blankes as "kultureel-legitieme slagoffers" beskou (Fattah, 1979: 206). Hierdie bevinding strook ook met Wilbanks (1985:122-123) se navorsing wat poneer dat swart rowers meer geneig is om wit persone te teiken, aangesien roof 'n ekonomiese misdadig is en blankes oor die algemeen finansiële beter daaraan toe is as persone van kleur.

Hierdie bevinding bied ook steun vir Fattah (1976:123) se sintesebenadering wat postuleer dat verantwoordelikheid dikwels ontken word deurdat die oortreder homself as 'n slagoffer van sosiale ongeregtigheid sien. Die moontlikheid dat wettige geleenthede nie tot 'n misdadiger se beskikking is om finansiële sukses te bereik nie, kan daartoe lei dat individue wat motorvoertuie besit, uit wraak geteiken word. Die respondent wat glo dat hy 'n "right of entitlement" het, voer

aan dat dit makliker is om 'n blanke persoon te skiet omdat die woede en haat wat uit die apartheidsverlede voortspruit, nog steeds in 'n groot mate by swart persone aanwesig is.

Die bewering word ook deur een van die respondente gemaak dat swart slagoffers dikwels na 'n kapingsvoorval 'n sangoma raadpleeg. Die *muti* wat by die sangoma gekry word, stel die slagoffer in staat om die kapers op te spoor en hulle dood te maak. Derhalwe verkies hy om motorvoertuie van blanke motoriste wat nie van hierdie tradisionele metode gebruik maak om hulle op hulle viktimizeerder te wreek nie, te kaap.

Van die vyf (41,7%) respondente wat rapporteer dat ras nie teikenseleksie beïnvloed het nie, meld een tog dat hy wel swart persone geteiken het wat maatskappyvoertuie bestuur. Die res (33,3%) van die respondente benadruk dat ras onbelangrik en die motorvoertuig al is wat van belang is. Hierdie standpunt word deur een van laasgenoemde respondente soos volg saamgevat: "Geld het nie broers nie".

Die aannames van Louw (1998:59) en Roodbol (1995:10), naamlik dat die meeste kapingslagoffers swart is, word nie deur die onderhawige studie gesteun nie. 'n Moontlike rede, soos in die geval van geslag, kan wees dat kombi's by statistiek oor motor-voertuigkaping ingesluit word. Gegewe dat die meeste kombi's deur swart persone bestuur word en dat 'n groot aantal kombi's gekaap word, kan die statistieke 'n teenstrydige beeld skep. Dit is dus nodig dat vergelykende studies onderneem word met betrekking tot sedanmotorvoertuie, kombi's en bakkies.

- **Voorkoms van die slagoffer**

Tabel 12 toon dat drie (25,0%) respondente die voorkoms van die motoris tydens teikenseleksie in ag neem. Navorsingsverwagting 3.11 word dus nie ondersteun nie.

Hierdie bevinding is strydig met Brewer (1994:39-40) asook Gabor et al. (1987:86) se standpunt dat die voorkoms van 'n potensiële slagoffer, vatbaarheid kan beïnvloed. Die nege (75,0%) respondente wat bevestig dat voorkoms (soos liggaamsbou, gesigs-uitdrukking en klere) geensins teikenseleksie beïnvloed het nie, skryf dit toe aan die feit dat hulle gewapen was. In die verband voer een respondent aan dat "'n Sterk man nie kan dans nie", terwyl 'n ander reageer met "Even a big man respects a gun". Eersgenoemde opmerking het betrekking op die feit dat groot mans dikwels lomp en stadig is. Vanweë die feit dat hulle nie altyd vinnig kan beweeg nie, hou hulle nie vir die kapers 'n bedreiging in nie.

Die drie (25,0%) respondente wat voorkoms as 'n belangrike faktor tydens teikenseleksie identifiseer, beweer dat die kleredrag van die motoris veral van belang is en dat hulle dikwels motoriste dopgehou het wanneer hulle hulle motorvoertuie genader het. Motoriste wat pakke dra, is gewoonlik besigheidsmanne. Afgesien daarvan dat hierdie individue se gedagtes (vanweë besige skedules) volgens die respondente selde by die bestuur van die motorvoertuig is, is die kans dat hulle weerstand sal bied ook skraal. Besigheidsmanne verkies nie geweld nie en dra volgens die respondente ook selde 'n vuurwapen. Individue in slenterdrag word egter anders benader, aangesien hulle gewoonlik gewapen is. Mans-persone wat hulle broeke hoog optrek, word as "sissies" beskou, terwyl individue wat met hulle linkervoet eerste loop, versigtig bejeën word omdat hulle moontlik een of ander militêre opleiding kon gehad het.

Ondanks hierdie interpretasies wat aan die voorkoms van motoriste geheg word, het dit volgens die respondente nie noodwendig daartoe gelei dat 'n ander motoris geselekteer word nie. Die voorkoms van 'n persoon bepaal hoofsaaklik of dit 'n "hard job" gaan wees en hoeveel geweld nodig sal wees om die kaping suksesvol uit te voer.

- **Wyse waarop die slagoffer bestuur**

Volgens Tabel 12 slaan slegs twee (16,7%) respondente ag op die wyse waarop die motoris bestuur. Navorsingsverwagting 3.12 word dus nie gesteun nie.

Die 10 (83,3%) respondente wat nie ag slaan op hoe die motoris bestuur nie, voer aan dat hierdie aspek nooit teikenseleksie beïnvloed het nie. Die aanname wat in die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping gemaak word, naamlik dat individue 'n kaping kan uitlok deur byvoorbeeld roekeloos te bestuur, word dus nie deur die bevinding gesteun nie.

Een van die twee respondente wat ag slaan op die wyse waarop die motoris bestuur, gee te kenne dat 'n dronk persoon makliker van sy motorvoertuig beroof word, terwyl die ander een beweer dat hy per geleentheid 'n motoris wat hom op 'n gevaarlike plek verbygesteek het, geteiken het. Hy meld ook grappenderwys dat die manier waarop vroue parkeer, dikwels misdadpleging fasiliteer. 'n Vrou wat parkeer, uitklim om te kyk of sy reguit geparkeer het en weer inklim om die motorvoertuig perfek te parkeer, skep die indruk dat sy nie regtig van haar omgewing bewus is nie en dat sy 'n "maklike teiken" sal wees.

- **Aantal passasiers in die motorvoertuig**

Tabel 12 toon dat 10 (83,3%) respondente ag slaan op die aantal passasiers wat in die motorvoertuig aanwesig is. Navorsingsverwagting 3.13 word dus ondersteun.

Volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering kan die teenwoordigheid of beskerming van meer as een volwasse individu, 'n belangrike rol speel by die nie-seleksie van 'n teiken (Cohen & Cantor, 1980:147). Hierdie aanname word deur die bevindings van die onderhawige ondersoek gesteun. Die respondente dui ook aan dat hulle meestal verkies dat daar nie meer as twee individue in die motorvoertuig moet wees nie. Volgens hulle kan 'n man en sy vrou, twee mans en selfs drie vroue maklik tydens 'n kaping beheer word. Vyf (41,7%) respondente benadruk dat 'n motorvoertuig met drie of meer persone, veral as hulle mans is, nie deur hulle geteiken sal word nie. Die rede hiervoor is dat die moontlikheid te groot is dat die passasiers met die voltooiing van die misdaad kan inmeng.

Die twee (16,7%) respondente wat aandui dat die aantal passasiers in die motorvoertuig geen verskil in teikenseleksie maak nie, verklaar dat hulle selfs vir 10 individue kans sien. Hulle standpunt is dat hulle in groepe van twee of meer saamwerk, dat daar gewoonlik 'n ondersteuningsvoertuig is en dat hulle in so 'n mate gewapen is dat 'n groot aantal persone nie hulle poging sal kan fruk nie. Hulle standpunt stem ooreen met Inciardi en Pottieger (1978:65) se bevinding dat "weapons may encourage offenders to brave attacks against more difficult targets".

Op die vraag of die teenwoordigheid van kinders in die motorvoertuig teikenseleksie sal beïnvloed, meld sewe (58,3%) van die respondente dat die teenwoordigheid van kinders nie werklik 'n rol speel nie. Hiervolgens word afgelei dat die aanwesigheid van kinders nie beskerming teen viktimisasie bied nie (Cohen & Cantor, 1980:147). Ondanks die siening dat kinders nie beskerming bied nie, merk drie (25,0%) respondente op dat hulle verkies om nie motorvoertuie met kinders in te teiken nie. Afgesien daarvan dat kinders maklik ontsenu word en geneig is om te huil of 'n geraas te maak, neem dit ook te veel tyd in beslag om die kinders uit die motorvoertuig te kry.

Een respondent voer ook aan dat dit teen sy beginsels is om 'n motorvoertuig met kinders daarin te kaap. In teenstelling hiermee wys 'n ander respondent daarop dat kinders gebruik kan word om ouers te dwing of te manipuleer om saam te werk. Die respondent noem ook dat hoewel hy al by geleentheid 'n kind saamgeneem het omdat daar nie genoeg tyd was om die kind af te laai nie, hy die kind nie beseer het nie. Volgens hom gebeur dit selde dat kinders beseer word. Hulle word gewoonlik op 'n plek afgelaai waar ander persone hulle sal vind. Hierdie bewering word ook deur 'n ander respondent bevestig.

- **Gemak waarmee die bestuurder oorrompel kan word**

Uit Tabel 12 blyk dit dat sewe (58,3%) respondente die gemak waarmee die bestuurder oorrompel kan word, tydens teikenseleksie in ag neem. Steun bestaan dus vir navorsingsverwagting 3.14.

Die gemak waarmee die kaper 'n potensiële slagoffer kan nader sonder om sy of haar aandag te trek, is volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering noodsaaklik ten einde die suksesvolle uitvoering van 'n misdaad soos motorvoertuigkaping te verseker (Cohen & Cantor, 1980:143). In ooreenstemming met Erasmus (1996b:12) se bevinding, bevestig sewe (58,3%) respondente dat hulle staatmaak op die element van verrassing. Die feit dat motoriste nie voortdurend op hulle omgewing ingestel is nie en nie verwag om die slagoffer van 'n motorvoertuigkaping te word nie, vergemaklik die kapers se taak aansienlik. Twee (16,7%) respondente meld ter bevestiging hiervan dat motoriste wat voortdurend rondkyk en die indruk wek dat hulle bedag is op dít wat rondom hulle gebeur, "probleme kan veroorsaak". Afgesien daarvan dat dit moeilik is om 'n motoris te teiken wat verwag dat iets kan gebeur, is die risiko vir besering groter. Dit word toegeskryf aan die feit dat hierdie motoriste gewoonlik paraat en bereid is om hulle eiendom ten alle koste te beskerm.

Die invloed van verskeie ander faktore wat "inertia" kan beïnvloed (vgl. afd. 2.3.2.2), naamlik oop deure of vensters, die dra van 'n sitplekgordel en/of motoriste wat met iets anders in 'n motorvoertuig besig is (bv. 'n radio, kind of selfoon), is ook ondersoek.

Ontleding van die inligting wat in die verband ingesamel is, toon dat oop deure en vensters nie teikenseleksie beïnvloed nie. Ter bevestiging hiervan merk van die respondente soos volg op: "A weapon opens any door", "Close or open I'm going to take it", "A window is not bullet-proof" en "He's going to open it". Alhoewel 'n oop deur of venster die kaping vergemaklik en die breek van 'n venster indien die slagoffer weier om dit oop te maak 'n lawaai maak, vind teikenseleksie hoegenaamd nie plaas op grond van die feit dat 'n motorvoertuig se venster oop en/of sy deur nie gesluit is nie. Een respondent wys selfs daarop dat 'n oop deur of venster 'n motoris se lewe kan spaar, aangesien toegang makliker verkry kan word.

Die aksie om 'n motorvoertuig se deur te sluit wanneer daar by 'n stopstraat of verkeerslig stilgehou word, kan ook 'n potensiële kaper motiveer om individue van hulle motorvoertuie te beroof. Blanke persone wat motorvoertuigdeure sluit wanneer hulle 'n swart persoon in die omgewing gewaar of wanneer dié hulle motorvoertuig nader, skep en versterk die stereotipe dat

swart persone misdadigers is. Die woede wat hierdie aksie uitlok, het volgens een respondent daartoe gelei dat hy die individu van sy motorvoertuig beroof het.

Slegs twee (16,7%) respondente teiken motoriste wat nie sitplekgordels dra nie. Die rede hiervoor is dat die losmaak van 'n sitplekgordel te veel tyd in beslag neem. Die oorblywende 10 (83,3%) respondente is egter van mening dat die dra van 'n sitplekgordel glad nie tydens teikenseleksie van belang is nie. Die losmaak daarvan tydens 'n kaping, kan egter 'n individu se risiko vir besering verhoog. (Hierdie aspek geniet in afd. 6.2.2.3 verder aandag.)

Op die vraag of motoriste wat met 'n radio, medepassasier (bv. 'n kind) of 'n selfoon in die motorvoertuig besig is, 'n groter risiko loop om van hulle motorvoertuie beroof te word, antwoord vier (33,3%) respondente bevestigend. Vanweë die feit dat hierdie motoriste ooglopend nie op dít wat rondom hulle gebeur konsentreer nie, kan hulle sonder moeite van hulle motorvoertuie beroof word. Een van die respondente sonder egter die gebruik van selfone uit as 'n rede waarom 'n teiken nie geselekteer word nie. Volgens hom kan die motoris moontlik met 'n individu in 'n motorvoertuig agter hom gesels. Uit vrees dat hierdie individu met die kaping kan inmeng, verkies hy om nie persone wat op selfone gesels, te teiken nie.

Hoewel die oorblywende agt (66,7%) respondente aanvoer dat bogenoemde individue maklik verras kan word, word hulle nie noodwendig vir 'n kaping uitgesonder nie. Teiken-seleksie word volgens hulle nie beïnvloed deur dít waarmee motoriste in die motorvoertuig besig is nie, maar wel die motorvoertuig wat op bestelling is.

- **Slagoffer se vermoë om weerstand te bied**

Volgens Tabel 12 is slegs drie (25,0%) respondente van mening dat die motoris se vermoë om weerstand te bied, teikenseleksie kan beïnvloed. Navorsingsverwagting 3.15 word dus nie ondersteun nie.

Hierdie bevinding is strydig met Kleck en DeLone (1993:57) asook Morrison en O'Donnell (1994:28) se navorsingsbevindings wat aantoon dat die misdadiger se antisipering van slagofferweerstand teikenseleksie kan beïnvloed. Alhoewel al die respondente daarvan bewus is dat 'n motoris weerstand kan bied (vgl. afd. 6.1.2), slaan slegs drie (25,0%) respondente ag op die motoris se voorkoms ten einde te bepaal of hy of sy in staat sal wees om weerstand te bied. Liggaamsbou, in teenstelling met wat algemeen aanvaar word, is nie werklik van belang nie. Die respondente let dan ook nie op fisieke vermoëns nie, maar skenk aandag aan die motoris se gesigsuitdrukking ten einde te bepaal of die motoris "cheeky" of "soft in nature" is.

Ten spyte daarvan dat die respondente voor misdadpleging probeer assesser of die motoris 'n maklike teiken gaan wees al dan nie, benadruk hulle dat die uitvoer van die kaping nie noodwendig op grond van hulle assessering laat vaar sal word nie. Hulle *modus operandi*, veral in terme van die element van verrassing, sal net aangepas word ten einde die individu so min moontlik geleentheid tot weerstand te bied.

- **Moontlikheid dat die slagoffer gewapen kan wees**

Tabel 12 toon dat die kaper se assessering van die moontlikheid dat die motoris 'n vuurwapen kan dra, nie teikenseleksie beïnvloed nie. Navorsingsverwagting 3.16 word dus nie ondersteun nie.

Nevin (1995:39) se aanname dat kapers ag slaan op die moontlikheid dat motoriste gewapen kan wees en dat dit hulle keuse van teikens kan beïnvloed, word nie deur hierdie bevinding gesteun nie. Alhoewel drie (25,0%) respondente te kenne gee dat hulle voor 'n kaping probeer vasstel of die motoris gewapen is deur na sy of haar kleredrag op te let (vgl. afd. 6.1.2), glo hulle soos die nege (75,0%) ander respondente dat 'n wapen hulle nie sal weerhou om 'n motorvoertuig, veral as dit op bestelling is, te kaap nie.

Een van die respondente wat verkies om motoriste in die parkeerareas van winkelsentrums van hulle motorvoertuie te beroof, verduidelik dat hy die motoris kans gee om sy of haar inkopies klaar te doen. Wanneer hierdie persoon uit die motorvoertuig klim en na die winkelsentrum loop, kan vasgestel word of 'n wapen gedra word. Indien dit wel die geval is, sal daar nie van die kappingsplan afgesien word nie. Die teiken sal slegs op 'n ander manier genader word. Die wyse waarop die risiko om deur die slagoffer geskiet te word deur kapers geneutraliseer word (deur bv. die motoris te deursoek), bied 'n verdere verklaring waarom teikenseleksie nie beïnvloed word wanneer die potensiële slagoffer gewapen is nie.

- **Wapens en aantal kapers**

Uit Tabel 12 blyk dit dat die wapens wat tydens die kaping gebruik word asook die aantal kapers wat aan die kaping deelneem, volgens al 12 (100,0%) die respondente, teiken-seleksie beïnvloed. Sowel navorsingsverwagting 3.17 as 3.18 word dus ondersteun.

Eersgenoemde bevinding strook met Conklin (1972:110), Cook (1983:49) asook Thio (1988:176) se bevindings wat daarop dui dat die gebruik van wapens, veral vuurwapens, aan

misdadigers 'n gevoel van veiligheid en mag gee. Een van die respondente wat na sy vuurwapen as *Malumulela* ("my saviour") verwys, bevestig dat kapers in 'n groot mate op hulle wapens tydens 'n kaping steun. 'n Ander respondent meld dat van sy medewerkers *muti* saam met wapens gebruik om hulle veiligheid en geluk tydens 'n kaping te verseker. Afgesien daarvan dat geglo word dat die wapen as gevolg van die *muti* effektiewer sal wees, word dele van bome geëet of sekere rome aan die gesig gesmeer ten einde te verseker dat die slagoffer kalm sal bly en die kaper nie gearresteer sal word nie. Alhoewel ander wapens ook tydens kappings gebruik word, benadruk al die respondente (100,0%) dat hulle dit nie sal waag om 'n individu van sy of haar motorvoertuig te beroof sonder ten minste een vuurwapen nie.

Die gevoel van mag wat die gebruik van 'n vuurwapen aan kapers bied, lei volgens die respondente daartoe dat hulle nie net sagte teikens soos motoriste wat alleen in 'n motorvoertuig op 'n verlate pad is, hoef te teiken nie. Een van die respondente som sy gevoelens wanneer hy 'n vuurwapen in sy hand hou soos volg op: "If I'm behind a gun, I'm afraid of nothing".

Dit blyk uit die response dat die besit van vuurwapens daartoe bydra dat kapers ook nie besorg hoef te wees oor die weerstand wat die bestuurder van die motorvoertuig en/of die passasiers kan bied nie. Die bedreiging wat die motoris en/of medepassasiers inhou in terme van hulle ouderdom, geslag, voorkoms en die moontlikheid dat hulle gewapen kan wees, word geneutraliseer deur die magsgevoel wat met die gebruik van vuurwapens gepaard gaan.

Die teenwoordigheid van twee of meer medewerkers beïnvloed ook teikenseleksie (Zimring & Zuehl, 1986:25). Dit blyk veral dat mensekrag in terme van die aantal medewerkers daartoe bydra dat motorvoertuie met 'n groot aantal passasiers geteiken kan word. Ter ondersteuning hiervan meld een van die respondente dat hy en sy medewerkers soms nege in totaal is en dat hulle vir enige motoris en enige aantal passasiers kans sien.

Volgens die respondente verkies hulle om in groepe saam te werk (vgl. afd. 6.1.1). In die verband noem agt (66,7%) dat hulle in groepe van twee, sewe (58,3%) dat hulle in groepe van drie en vier (33,3%) dat hulle in groepe van vier werk. Die bevinding strook met dié van Conradie (1994:2) en Hulme (1995:3) wat daarop wys dat kapers meestal met ander saamwerk.

Slegs vier (33,3%) respondente verklaar dat die aantal lede waaruit hulle groep bestaan, konstant bly. Die res meld dat die aantal persone wat aan 'n spesifieke kaping deelneem, varieer en dat die groepe nie noodwendig uit 'n vasgestelde aantal medewerkers bestaan nie.

Die aantal kapers wat aan die kaping deelneem, sluit ook nie altyd al die rolspelers in nie. Ter illustrasie hiervan meld vyf (41,7%) respondente dat die aktiewe deelnemers nie diegene in die ondersteuningsvoertuig insluit nie. Indien hierdie individue (gewoonlik twee of drie lede) bygetel word, is die groepe dikwels groter as waarvan die slagoffer meestal bewus is. Die sekuriteit wat veral laasgenoemde individue tydens 'n kaping bied, beïnvloed teikenseleksie in die sin dat die verlangde motorvoertuig sonder huiwering of inagneming van die insittendes, geroof kan word.

- **Verdere aspekte met betrekking tot teikenseleksie**

Alhoewel die bevindings wat in Tabel 11 en 12 vermeld word, die indruk kan wek dat die motorvoertuig en die motoris ewe belangrik tydens teikenseleksie is, blyk dit deurgaans dat die motorvoertuig van meer belang is. Die motorvoertuig wat op bestelling gekoop word, speel 'n groter rol as die eienskappe van die bestuurder en/of ander insittendes. Al 12 (100,0%) die respondente bevestig dan ook dat die motoris in die meeste gevalle bysaak is en dat hulle hoofsaaklik ag slaan op die fabrikaat, model en waarde van die geselekteerde motorvoertuig asook die bestaan van 'n afsetgebied. 'n Motorvoertuig waarvoor daar 'n koper is, sal selde gelaat word bloot op grond van die eienskappe van die motoris.

Die enigste twee veranderlikes wat daartoe kan lei dat 'n kaper nie 'n motorvoertuig sal koop wat op bestelling is nie, is die ras van die motoris en die aantal passasiers. Faktore soos ouderdom, geslag, voorkoms, die gemak waarmee die bestuurder oorrumpel kan word asook die motoris se vermoë om weerstand te bied of gewapen te wees, word slegs oorweeg ten einde te bepaal of dit 'n moeilike of maklike kaping gaan wees. Hierdie beoordeling beïnvloed dan ook net die wyse waarop die motoris genader word.

Barker et al. (1993:23) se aanname dat misdadigers meestal ideale slagoffers in gedagte het en selfs beskrywings van die kenmerke waarvoor hulle moet beskik kan gee, kan nie onvoorwaardelik op motorvoertuigkaping van toepassing gemaak word nie. Alhoewel motorvoertuigkaping nie onwillekeurig plaasvind nie (Cohen et al., 1981a:655; Meadows, 1998:95) en kapers tog selektief in die keuse van teikens is, vind teikenseleksie hoofsaaklik plaas op grond van die motorvoertuig wat die motoris bestuur.

6.2.1.2 Navorsingsverwagting 4.1 tot 4.5

Hierdie navorsingsverwagting postuleer dat die meeste motorvoertuigkapers aandag skenk aan

4.1: die verkeersvloei wanneer hulle 'n teiken selekteer

4.2: die afwesigheid van polisiebeamptes in die area wanneer hulle 'n teiken selekteer

4.3: die afwesigheid van verkeersbeamptes in die area wanneer hulle 'n teiken selekteer

4.4: die afwesigheid van omstanders in die area wanneer hulle 'n teiken selekteer

4.5: die bekendheid van die area.

Tabel 13 bied 'n uiteensetting van die situasionele faktore wat die respondente in ag neem wanneer hulle 'n teiken selekteer.

Tabel 13

Situasionele Faktore wat Tydens Motorvoertuigkaping in ag geneem word

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Verkeersvloei	9	75,0	3	25,0
Afwesigheid van polisiebeamptes	12	100,0	-	-
Afwesigheid van verkeersbeamptes	5	41,7	7	58,3
Afwesigheid van omstanders	2	16,7	10	83,3
Bekendheid met die area	11	91,7	1	8,3

- **Verkeersvloei**

Uit Tabel 13 blyk dit dat verkeersvloei deur nege (75,0%) respondente in ag geneem word wanneer hulle besluit om 'n individu van sy of haar motorvoertuig te beroof. Navorsingsverwagting 4.1 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding sluit aan by Gabor et al. (1987:60) se bevindings wat daarop dui dat faktore soos verkeersvloei deur die meeste rowers oorweeg word. Die antwoorde van die respondente dui deurlopend daarop dat kapers min verkeer verkies. Alhoewel spitsverkeer hulle nie noodwendig afskrik nie, noem hulle dat 'n konstante verkeersvloei verkieslik is, aangesien verkeersknope of oponthoud die sukses van die kaping kan benadeel. Ondanks hierdie siening blyk dit dat verkeersdrukte nie inhiberend op kaping inwerk nie, maar bloot as 'n lastigheid beskou word.

Die drie (25,0%) respondente wat nie verkeersvloei tydens misdadpleging in ag neem nie, bied uiteenlopende redes hiervoor aan. Die een respondent wat verkies om individue by winkelsentrums van hulle motorvoertuie te beroof, meen dat verkeersdrukte tot sy voordeel

strek. Volgens hom lei die voortdurende beweging daartoe dat die potensiële slagoffer asook die omstanders nie werklik ag slaan op dit wat rondom hulle gebeur nie. Slagoffers kan dus ongesiens genader word. Die tweede respondent meen dat kapers gewoonlik goeie bestuurders is, aangesien die meeste voorheen in die taxi-industrie was. Volgens hom kan niemand soos 'n taxi-bestuurder bestuur nie en het hy gereeld deur buitengewone vaardigheid met gekaapte motorvoertuie weggekrom. Die derde respondent beweer dat hy altyd gewapen is en dat die teenwoordigheid van 'n ondersteuningsvoertuig verseker dat enige inmenging geëlimineer kan word wanneer hy wel in spitsverkeer vasgevang word.

- **Afwesigheid van polisiebeamptes**

Volgens Tabel 13 word die afwesigheid van polisiebeamptes wanneer 'n motorvoertuig geroof word, deur al 12 (100,0%) die respondente as belangrik beskou. Navorsings-verwagting 4.2 word dus ondersteun.

Die bevinding strook met Gabor en Normandeau (1989:277) se siening dat rowers dikwels in areas opereer waar die teenwoordigheid van polisiebeamptes beperk is. Wat veral opval, is dat die respondente, ten spyte daarvan dat hulle self gewapen is en dus die bedreiging wat die polisie inhou kan neutraliseer, tog die afwesigheid van polisiebeamptes verkies. In hierdie verband voer een van die respondente aan dat korrekte tydsberekening een van die belangrikste determinante vir die suksesvolle uitvoer van 'n motorvoertuigkaping is en dat die teenwoordigheid van die polisie dit kan fnuik. 'n Ander respondent meld dat die pro-bleem gewoonlik oorkom word deur vooraf inligting rakende patrollietye van informante te bekom. Hierdie informante word tussen R1 000 en R2 000 per geleentheid betaal vir die inligting wat hulle verskaf. Hierdie verklarings strook met die roetine-aktiwiteitsbenadering wat postuleer dat die afwesigheid van beskerming 'n belangrike element is vir 'n misdaad om plaas te vind (Cohen & Felson, 1979:590). Die bevinding bied ook steun vir Cohen en Cantor (1980:144) se aanname dat die teenwoordigheid van polisiepatrollies 'n betekenis-volle invloed het op 'n misdadiger se besluit om 'n spesifieke misdaad op 'n gegewe tydstip en/of plek te pleeg.

Dit blyk ook uit die antwoorde van die respondente dat hulle vrees vir die polisie veral toeneem nadat die kaping plaasgevind het. Aangesien die risiko vir arrestasie verhoog wanneer die kaper in besit van die gekaapte motorvoertuig is, is hierdie vrees nie ongegrond nie. Die siening van die polisie as die hekwagte ("gate keepers") van die strafregs-plegingsstelsel (Lab, 1997:2), bied ook 'n verklaring vir die vrees wat die polisie by kapers ontlok.

- **Afwesigheid van verkeersbeamptes**

Tabel 13 toon dat vyf (41,7%) respondente die afwesigheid van verkeersbeamptes tydens misdaadpleging in ag neem. Navorsingsverwagting 4.3 word dus nie ondersteun nie.

Die bevinding is strydig met die aanname van die roetine-aktiwiteitsbenadering naamlik dat die teenwoordigheid van enige individu, beskerming tydens misdaadpleging kan bied (Cohen & Felson, 1979:591). Alhoewel bogenoemde vyf respondente verkies dat daar nie verkeersbeamptes in die onmiddellike nabyheid is wanneer hulle 'n motorvoertuig roof nie, gee hulle te kenne dat verkeersbeamptes nie dieselfde afskrikingswaarde as polisie-beamptes inhou nie. In die verband konstateer een van die respondente dat "Their job is to give speeding fines", terwyl 'n ander respondent meld dat hy al vier keer na 'n kaping deur verkeersbeamptes vir roekelose bestuur voorgekeer is. Die beamptes het nie die moontlikheid van 'n kaping oorweeg nie en slegs vir hom gevra om sy bestuurderslisensie te toon.

Aansluitend hierby meld 'n ander respondent dat verkeersbeamptes in dieselfde lig as sekuriteitspersoneel (bv. motorwagte) by winkelsentrums beskou word. Alhoewel laasgenoemde hoofsaaklik gebruik word om misdaadpleging by winkelsentrums te ontmoedig, is kapers daarvan bewus dat hierdie individue selde gewapen is. Gevolglik hou hulle geen bedreiging vir die kapers in nie. Ondanks die feit dat verkeersbeamptes gewapen en in radioverbinding met die polisie kan wees, word hulle net so min as sekuriteitspersoneel by winkelsentrums gevrees. Geen spesifieke rede word deur die respondente hiervoor aangebied nie. Verdere navorsing met betrekking tot die redes waarom verkeersbeamptes nie werklik 'n bedreiging vir motorvoertuigkapers inhou nie, behoort onderneem te word.

- **Afwesigheid van omstanders**

Volgens Tabel 13 neem slegs twee (16,7%) respondente die afwesigheid van omstanders tydens die pleeg van 'n motorvoertuigkaping in ag. Navorsingsverwagting 4.4 word dus nie ondersteun nie.

Hoewel omstanders 'n beskermingsrol tydens 'n motorvoertuigkaping kan vervul, meld slegs twee (16,7%) respondente dat hulle in die straat en woonbuurt rondkyk vir individue wat met die voltooiing van die kaping kan inmeng, alvorens hulle tot aksie oorgaan. Hierdie bevinding is strydig met die aanname van die roetine-aktiwiteitsbenadering wat postuleer dat die teenwoordigheid van ooggetuies 'n potensiële misdadiger kan laat besluit om nie die misdaad te pleeg nie (Cohen & Cantor, 1980:144).

Die 10 (83,3%) respondente wat ooggetuies nie as van belang ag nie, voer verskillende redes hiervoor aan. Een van die respondente noem dat die motorvoertuig wat hy wil roof al is waarop hy fokus en dat hy in elk geval so naby aan die slagoffer se motorvoertuig staan dat omstanders nie sy wapen kan sien nie. Twee (16,7%) ander respondente beweer dat hulle enige persoon wat probeer inmeng, sal skiet. Opmerkings soos "I'll solve them" en "I'll blow their head off" bevestig dat die bedreiging wat omstanders inhou geneutraliseer word deur die feit dat die kapers gewapen is.

Bogenoemde respondente glo ook dat omstanders selde by 'n misdadaatsituasie betrokke wil raak. Afgesien daarvan dat ander motoriste en voetgangers dikwels ingedagte is ("minding their own business") en nie oplet na wat rondom hulle gebeur nie, beweer die kapers dat individue selde hulle lewens vir 'n ander persoon in gevaar sal stel. Die wete dat hulle by uitgerekte hofprosedures betrokke kan raak, dien volgens die respondente as verdere demotivering vir ooggetuies om 'n kapingslagoffer te help. Al is daar 'n groot aantal omstanders teenwoordig, weet die kapers dat hierdie individue niks sal doen om die insident te voorkom nie. Myerson (1995:108) se aanname dat die publiek enige konfrontasie met misdadigers vrees en dus ook vermy, word deur die siening van die kapers ondersteun. Hierdie bevinding bied ook 'n verklaring vir kapers se gebrek aan huiwering om motorvoertuie in spitsverkeer en in die teenwoordigheid van ander individue, wat moontlik beskerming kan bied, te kaap.

Die spoed waarmee 'n kaping plaasvind, lei verder daartoe dat kapers ongesteurd 'n individu van sy of haar motorvoertuig kan beroof. Volgens een van die respondente vind 'n kaping so vinnig plaas dat die slagoffer hom nie maklik kan uitken nie. Die moontlikheid dat omstanders dus die gebeure sal waarneem en poog om dit te voorkom, is skraal.

- **Bekendheid van die area**

Tabel 13 toon dat 11 (91,7%) respondente aandag skenk aan bekendheid met die area wanneer hulle 'n teiken selekteer. Steun bestaan dus vir navorsingsverwagting 4.5.

Alhoewel hierdie respondente benadruk dat hulle nooit 'n motorvoertuig in hulle eie woongebiede sal kaap uit vrees dat hulle deur iemand herken en uitgeken kan word nie, is dit belangrik dat die omgewing waar die motorvoertuig gekaap word, nie vreemd is nie. Hierdie bevinding strook met dié van Barker et al. (1993:21), naamlik dat "familiarity with the area and the social environment are important factors in the choice of a target".

Uit die ondersoek blyk dit dat bekendheid met die area hoofsaaklik verband hou met die moontlikheid om na misdaadpleging vinnig weg te kom. Hoewel aspekte soos polisiepatrollering in ag geneem moet word, is kennis van afritte, doodloopstrate asook die kortste roete na die plek waar die gekaapte motorvoertuig gelaat moet word, noodsaaklik. Indien 'n kaper nie oor hierdie inligting beskik nie, bestaan die moontlikheid dat hy kan verdwaal en so die risiko vir arrestasie kan verhoog.

Slegs een respondant voer aan dat hy ry soos die paaie hom lei nadat hy 'n motorvoertuig gekaap het.

- **Verdere aspekte met betrekking tot situasionele faktore**

Opsommend beskou, blyk dit dat onmiddellike omgewingsfaktore misdaadpleging betekenisvol kan beïnvloed (LaFree & Birkbeck, 1991:75; Megargee, 1982:126). Alhoewel die teenwoordigheid van verkeersbeamptes, sekuriteitsbeamptes by winkelsentrums en omstanders nie 'n motorvoertuigkaper van sy planne sal laat afsien nie, blyk dit tog dat die aan- of afwesigheid van polisiebeamptes 'n belangrike situasionele faktor is wat tydens die pleeg van 'n motorvoertuigkaping in ag geneem word. Aangesien die polisie deur kapers gevrees word en hulle volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering as beskermers kan optree (Cohen & Felson, 1979:592), is sigbare polisiëring 'n belangrike aspek wat tydens die situasionele voorkoming van motorvoertuigkapings aandag moet geniet.

Navorsingsverwagting 4 wat postuleer dat teikenseleksie verband hou met die situasionele faktore wat tydens 'n spesifieke motorvoertuigkaping ter sprake is, kan dus gedeeltelik aanvaar word.

6.2.2 Navorsingsverwagtinge met betrekking tot die *modus operandi* van die kaper

6.2.2.1 Navorsingsverwagting 5.1 tot 5.4

Volgens hierdie navorsingsverwagting verkies die meeste motorvoertuigkapers

5.1: 'n spesifieke dag van die week om 'n motorvoertuig te kaap

5.2: 'n spesifieke tyd van die dag om 'n motorvoertuig te kaap

5.3: 'n spesifieke plek om 'n motorvoertuig te kaap

5.4: spesifieke omstandighede waaronder 'n motorvoertuig gekaap kan word.

5.5: om van medewerkers gebruik te maak

5.6: om 'n ander motorvoertuig tydens 'n kaping te gebruik.

Tabel 14 weerspieël die *modus operandi* wat respondente volg om 'n motorvoertuig te kaap.

Tabel 14

Keuse met betrekking tot die Modus Operandi wat deur Kapers gevolg word

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Spesifieke dag	7	58,3	5	41,7
Spesifieke tyd	8	66,7	4	33,3
Spesifieke plek	10	83,3	2	16,7
Spesifieke omstandighede	10	83,3	2	16,7
Medewerkers	11	91,7	1	8,3
Ander motorvoertuig	10	83,3	2	16,7

- **Dag van die week**

Volgens Tabel 14 verkies sewe (58,3%) respondente 'n spesifieke dag van die week om 'n motorvoertuig te kaap. Navorsingsverwagting 5.1 word dus ondersteun.

Volgens een van die respondente beskou hy Woensdae as 'n goeie dag, aangesien polisiepatrollies nie so aktief op Woensdae as op Maandae en Vrydae is nie. Hierteenoor beweer twee (16,7%) ander respondente dat Vrydae as 'n goeie dag vir kappings uitgesonder kan word. Albei hierdie respondente voer aan dat hulle altyd geld gedurende die naweek nodig het en daarom verkies om op Vrydae te "werk".

Vier (33,3%) respondente sonder weksdae oftewel Maandag tot Vrydag uit as geskikte dae om individue van hulle motorvoertuie te beroof. Die beskikbaarheid van motorvoertuie gedurende hierdie dae, dien as primêre motivering vir kappings gedurende die week. In ooreenstemming met die roetine-aktiwiteitsbenadering wat postuleer dat beskikbaarheid sigbaarheid en uiteindelik misdadpleging beïnvloed (Cohen & Felson, 1979:593), merk hulle op dat daar gedurende die week meer motorvoertuie op die pad is en dat dit maklik is om die motorvoertuig waarna gesoek word, te identifiseer. Afgesien daarvan dat te min motorvoertuie gedurende Saterdag en Sondag op die pad is om te teiken, staan die twee dae ook bekend as 'n "boy's holiday" waartydens die geld wat gedurende die week verdien is, gespandeer word.

Bogenoemde bevindings stem ooreen met Conradie (1994:3), Malan (1994:8) en Myerson (1995:100) se navorsing wat aantoon dat weksdae soos Woensdae en Vrydae veral gewilde dae vir motorvoertuigkaping is. Steun word ook gebied vir Louw (1998:64) se aanname dat weksdae gewild is omdat meer individue vanweë hulle beroepsaktiwiteite op hierdie dae van hulle motorvoertuie gebruik maak.

Vyf (41,7%) respondente rapporteer dat hulle nie 'n spesifieke dag verkies nie en op verskeie dae van die week motorvoertuie geroof het. Die rede wat hiervoor aangebied word, is dat die dag waarop bestellings vir spesifieke motorvoertuie geplaas word, die dag van die kaping kan bepaal. Alhoewel tussengangers gewoonlik twee tot drie dae toelaat om die verlangde motorvoertuig te koop, gebeur dit soms dat 'n koper dringend op soek is na 'n spesifieke motorvoertuig en sodoende die kaper verplig om die "bestelling" dadelik uit te voer ongeag die dag van die week. Hierdie bevinding verklaar dan ook waarom motorvoertuigkaping volgens die Crime Information Management Centre (1998:60) tydens naweke begin toeneem. In aansluiting hierby merk een van die respondente op dat die laaste dag van die maand (ongeg watter dag dit is) altyd 'n goeie dag is om individue van hulle motorvoertuie te beroof. Afgesien daarvan dat daar dan meer motoriste op die pad is, het hulle dikwels ook kontant in hulle besit wat op die koop toe geroof kan word.

- **Tyd van die dag**

Tabel 14 toon dat agt (66,7%) respondente 'n spesifieke tyd van die dag verkies om 'n motorvoertuig te koop. Navorsingsverwagting 5.2 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding strook met die aanname van Malan (1994:9), naamlik dat kapers spesifieke tye selekteer om individue van hulle motorvoertuie te beroof. Alhoewel vier (33,3%) respondente glo dat enige tyd 'n goeie tyd is en derhalwe motorvoertuie gekoop het wanneer die geleentheid hom voorgedoen het, blyk dit dat die meeste kapers spesifieke tye verkies vir die uitvoer van 'n kaping. Die respondent wat luukse motorvoertuie vir "toetsritte" geneem en dan geroof het, het tye verkies wanneer daar minder verkeer op die pad was. Laat oggend (09:00-12:00) asook agtermiddag (14:00-15:30) was vir hierdie respondent geleë omdat die tye binne besigheidsure geval het waartydens die swaar verkeer afgeloop het.

Oggend spitsverkeer (06:00-09:00), middag spitsverkeer (15:30-18:00) asook vroeg aand (18:00-21:00) word deur sewe (58,3%) respondente aangedui as die beste tye waarop motorvoertuigkaping uitgevoer kan word. Die aanname van Louw (1998:64), naamlik dat die meeste ekonomies aktiewe persone gedurende hierdie tye op pad werk toe is of na hulle

wonings terugkeer en dat daar gevolglik meer motorvoertuie gedurende die tye beskikbaar is, is deur al bogenoemde respondente bevestig. Ses (50,0%) van die respondente wat individue by hulle wonings van hulle motorvoertuie beroof het, het hierdie tye as geskik beskou omdat dit 'n gegewe is dat individue in die oggend hulle wonings moet verlaat om werk toe te gaan en in die na-middag van die werk daarheen moet terugkeer. Aangesien verkeer ook vanaf 18:00 begin afneem, is vroeg aand ook geskik omdat dit makliker is om motorvoertuie te kaap wanneer daar minder beweging is.

Twee (16,7%) van die respondente dui 09:00 tot 12:00 (laat oggend) as tweede keuse aan. Hoewel een van die twee respondente nie 'n rede vir sy keuse aanvoer nie, beweer die ander een dat polisie-aktiwiteite gedurende die tyd afneem en dat die risiko verbonde aan 'n kaping gevolglik kleiner is. Alhoewel sommige respondente meer as een tydgleuf aandui, blyk dit tog dat die kapers oor die algemeen spesifieke tye van die dag as meer geskik vir motorvoertuigkaping beskou.

- **Plek en omstandighede**

Tabel 14 toon dat 10 (83,3%) van die respondente 'n spesifieke plek en omstandighede verkies om individue van hulle motorvoertuie te beroof. Sowel navorsingsverwagting 5.3 as 5.4 word dus ondersteun. (Aangesien die plek en wyse waarop motorvoertuigkapings plaasvind, nou verwant is, word dit gesamentlik bespreek.)

Ondanks Marais (1989:48) se siening dat misdadigers by een *modus operandi* hou, blyk dit dat kapers meer as een plek verkies om motorvoertuie te roof. Verskeie respondente verklaar dan ook dat hulle verkies om die plekke waar 'n motorvoertuig gejaag kan word, af te wissel. Hierdie plekke asook die omstandighede waaronder individue van hulle motorvoertuie beroof word, geniet vervolgens aandag.

- (i) **Kaping by wonings**

Ses (50,0%) respondente meld dat hulle verkies om individue voor of in die opritte van hulle wonings te beroof. Bewerings in die media, naamlik dat individue veral geteiken word wanneer hulle by hulle wonings in- en/of uity (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) asook die inligting wat deur die slagoffers in die onderhawige studie verskaf is, word deur hierdie ses respondente bevestig. Aangesien inwoners veiliger in hulle residensiële woonarea voel en gevolglik hulle waaksaamheid verslap, is dit maklik om slagoffers te verras.

Indien motoriste nie moet uitklim om hekke of motorhuisdeure oop of toe te sluit nie, is hulle dikwels met ander aktiwiteite besig soos byvoorbeeld om die radio aan of af te skakel of sekuriteitsmeganismes soos rathefboomslette oop of toe te sluit, alvorens hulle die motorvoertuig aan- of afskakel. Pakkies word ook dikwels in of uit die motorvoertuig gelaai, wat aan kapers die geleentheid bied om hierdie individue onverhoeds te oorval en te beroof. Volgens een respondente is die meeste individue so gewoon daaraan om hekke oop of toe te sluit dat hulle dit later outomaties en ingedagte begin doen. Afgesien daarvan, is motoriste dikwels saans nog so gepreokkupeerd met dit wat gedurende die dag by die werk gebeur het dat hulle nie ag slaan op die omgewing nie. Hierbenewens is individue ook geneig om te ontspan as hulle hulle woning nader. Dit dra daartoe by dat hulle nie op viktimisasie ingestel is nie en dus maklik deur 'n kaper verras kan word. Die min verkeer en beweging in residensiële woonareas, gepaardgaande met 'n laer risiko vir uitkenning, besering en/of arrestasie, word ook deur drie (25,0%) respondente as 'n voordeel uitgelig.

Die omstandighede waaronder motorvoertuie by wonings gekaap word, varieer. Volgens een respondente nader hy die slagoffer eers vir inligting voordat hy 'n vuurwapen op hom of haar rig, terwyl vyf (41,7%) ander respondente onmiddellik optree deur die vuurwapen op die motoris te rig sonder dat daar met die motoris gepraat word. Twee (16,7%) respondente meld verder dat hulle gewoonlik 'n ent van die woning parkeer en dit dan te voet nader. Indien die motoris nie reeds buite is nie, word daar gewag totdat hy of sy uit die woning kom.

Die hekke voor 'n woning kan ook tot voordeel van kapers strek. In die geval van nie-elektroniese afstandbeheerde hekke, is die motoris kwesbaar omdat hy of sy uit die motorvoertuig moet klim om die hekke oop of toe te sluit. Die feit dat elektroniese afstandbeheerde hekke daartoe lei dat die motoris nie sy of haar motorvoertuig hoef te verlaat nie, skep 'n gevoel van veiligheid omdat die hekke outomaties agter hulle sluit. Hierdie gevoel is juis waarop kapers staatmaak omdat dit bydra tot 'n verslapping van waaksaamheid. 'n Aspek wat ook nie uit die oog verloor moet word nie, is dat die motoris moet wag totdat outomatiese hekke oop- of toegemaak word. Ofskoon kapers by die erf kan inglip net voordat die elektroniese hekke heeltemal sluit, meld twee (16,7%) respondente dat hulle meestal reeds binne die erf vir die motoris wag en hom verras wanneer hy of sy dit die minste verwag. Een van die respondente wys ook daarop dat motoriste se gewoonte om elke dag op dieselfde tyd die huis te verlaat of daarheen terug te keer, sake vir hulle vergemaklik.

(ii) Kaping by verkeersligte en stopstrate

In ooreenstemming met Myerson (1995:141), Snow (1995:80) en The AA Road Traffic Safety Foundation (1995:8) se navorsing wat daarop dui dat verkeersligte en stopstrate ook gewilde kapingsplekke is, meld ses (50,0%) respondente dat hulle verkies om motoriste by verkeersligte of stopstrate te kaap. Die keuse van hierdie plekke hou veral verband met die beskikbaarheid en sigbaarheid van motorvoertuie. Ter staving hiervan benadruk twee (16,7%) respondente dat hulle altyd die motorvoertuie wat op bestelling is by besige verkeersligte en stopstrate kry. Benewens die feit dat die verlangde motorvoertuie by hierdie punte verby beweeg, is motorvoertuigbestuurders verplig om by hierdie plekke stil te hou. Gehoorsaamheid van die verkeersreëls, bied volgens vier (33,3%) respondente die ideale geleentheid om slagoffers te oorrampel. Verkeersligte is veral gewild omdat motoriste gedwing word om vir 'n langer tydperk by 'n rooi verkeerslig as by 'n stopstraat stil te hou. Die groot aantal verkeersligte in stede veroorsaak dat motoriste dikwels outomaties stilhou en ingedagte is terwyl hulle wag dat die verkeerslig na groen verander. Een respondent benadruk dat besige plekke soos verkeersligte en stopstrate ook groter veiligheid aan kapers bied omdat die polisie nie sommer onwillekeurig op hulle sal skiet nie, aangesien onskuldige omstanders in die proses beseer kan word. Al hierdie faktore dra daartoe by dat kaping by verkeersligte en stopstrate as "a simple way to get a car" beskou word.

Alhoewel enige bestelde motorvoertuig wat by 'n verkeerslig stilhou gekaap kan word, is dit nie altyd die eerste een wat geteiken word nie. In hierdie verband noem twee (16,7%) respondente dat hulle altyd die tweede motorvoertuig by 'n rooi verkeerslig selekteer. Afgesien daarvan dat motorvoertuie wat eerste by 'n rooi verkeerslig stop vinniger kan wegtrek en sodoende die kaping in die wiele kan ry, is die kapers nie altyd seker van die slagoffer se optrede nie en kan die kaping langer neem as wat beplan is. Die paar sekondes wat dit die tweede motorvoertuig neem om in beweging te kom, is dus kosbaar vir die suksesvolle uitvoer van die taak.

Die *modus operandi* wat gebruik word om individue by verkeersligte en stopstrate van hulle motorvoertuie te beroof, varieer ook. In die meeste gevalle drentel kapers by die verkeerslig of stopstraat rond totdat 'n geskikte teiken geïdentifiseer word. Een respondent meld dat hy gewoonlik die indruk probeer wek dat hy staan en koerant lees, terwyl 'n ander respondent berig dat hy en sy medewerkers weerskante van die pad staan en voorgee dat hulle op iemand of vir openbare vervoer (bv. 'n taxi) wag. Na aanleiding van die vraag hoe lank hulle gewoonlik vir 'n geskikte teiken wag, blyk dit dat die tydperk selde langer as 30-45 minute is.

Alhoewel die meeste slagoffers aan die bestuurskant (en in die geval van medewerkers ook die passasierskant) genader en onmiddellik met 'n vuurwapen gedreig word, word daar ook van ander metodes gebruik gemaak. 'n Metode wat deur een van die respondente gevolg word, is

om aan die motoris se venster te klop en vir geld te vra. Sodra die motoris reageer, spring hy in die motorvoertuig.

(iii) Kaping by winkelsentrums

Winkelsentrums word deur vyf (41,7%) respondente as geskikte plekke vir die pleeg van motorvoertuigkapings beskou. Soos reeds gemeld, benut kapers die beweging by winkelsentrums tot hulle voordeel, aangesien hulle motoriste ongesiens kan dophou en nader. Benewens die feit dat vasgestel kan word of die slagoffer 'n vuurwapen dra, kan daar ook vasgestel word of die motorvoertuig 'n immobiliseerder het en hoe dit werk. Alhoewel sekuriteitswagte volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering as beskermers kan optree (Cohen & Cantor, 1980:144), blyk dit dat hierdie individue geen bedreiging vir die respondente inhou nie. Vanweë die feit dat die meeste sekuriteits- of motorwagte ongewapen is, is die moontlikheid dat hulle met 'n kaping sal inmeng, skraal (vgl. afd. 6.2.1.2).

Antwoorde op vrae na die omstandighede waaronder kapinge by winkelsentrums plaasgevind het, toon dat die meeste motoriste genader is terwyl hulle die winkelsentrums verlaat het. Die rede hiervoor is dat die meeste motoriste ingedagte en/of besig is om goedere in die motorvoertuig te laai. Dit dra daartoe by dat hulle maklik deur 'n kaper verras kan word. Alhoewel van die respondente wel slagoffers beroof het terwyl hulle in die geparkeerde motorvoertuie gesit of besig was om uit te klim, is die respondente dit eens dat hulle meestal verkies om te wag totdat die motoris na sy of haar motorvoertuig terugkeer.

(iv) Ander plekke en omstandighede

'n Ander metode wat deur drie (25,0%) respondente gebruik is, was om die motorvoertuig van die pad te dwing. Alhoewel mediaberigte (Ervare moordenaars jag nou motoriste, 1996:1; Hijackers strike five times on Rand, 1997:4) die indruk skep dat motoriste slegs op 'n verlate pad op hierdie wyse beroof word, is dit nie altyd die geval nie. In die verband noem een van die respondente dat hy en sy medewerkers gereeld motoriste op 'n hoofweg van die pad gedwing het. Ten einde te voorkom dat die slagoffer 'n vuurwapen kan uithaal of gebruik, is die spoed waarmee die kapers die gekaapte motorvoertuig nader sodra dit tot stilstand gedwing is, van groot belang. Die respondent meld verder dat een van hulle gewoonlik op die enjinkap gespring het ten einde die motoris te verwar en die risiko vir slagofferweerstand of ontvlugting te verminder.

Die respondent wat motorhandelaars genader en hom as 'n potensiële koper voorgedoen het, het die verkoopspersone met 'n vuurwapen tydens die “toetsrit” gedreig en summier afgelaai. Volgens hierdie respondent het hy dikwels gedurende die oggend 'n motorvoertuig in Pretoria gekaap, waarna hy Kaapstad toe gevlieg het om in die namiddag 'n ander motorvoertuig op dieselfde wyse daar te kaap.

'n Respondent wat hom as 'n ryloper voorgedoen het, het motoriste van hulle motorvoertuie beroof wanneer hulle stilgehou en vir hom 'n rit aangebied het. Twee (16,7%) respondente voer aan dat hulle motoriste op verskeie plekke (o.a. 'n kerk) en onder verskeie omstandighede van hulle motorvoertuie beroof het.

In teenstelling met Meadows (1998:94) se bewering dat kapers dikwels 'n botsing veroorsaak, dui agt (66,7%) respondente aan dat kopers nie in beskadigde motorvoertuie belangstel nie. Botsings word dus nie as 'n effektiewe metode beskou om 'n kaping uit te voer nie.

(v) Agtervolging van motoriste

Op die vraag of motoriste agtervolg word, bevestig nege (75,0%) respondente dat hulle dit al gedoen het. Volgens vier (33,3%) van hierdie respondente word motorvoertuie op bestelling dikwels op 'n ongeleë plek raakgesien. Die motoris word gewoonlik tot by sy of haar woning gevolg waar die motorvoertuig dan gekaap word. Drie (25,0%) ander respondente meld dat hulle gewoonlik motoriste gevolg het totdat 'n geleentheid vir kaping hom voorgedoen het. In aansluiting hierby konstateer twee (16,7%) respondente dat hulle dikwels inligting van vriende (soos koerantverkopers) ontvang het met betrekking tot die roete wat 'n motoris daagliks volg. Hierdie kennis stel hulle in staat om die persoon te agtervolg totdat 'n geleë oomblik vir die kaping aanbreek.

Motoriste word gewoonlik op 'n veilige afstand gevolg. Indien 'n motoris vir langer as 30 minute (maksimum 1 uur) agtervolg word sonder dat 'n geskikte geleentheid vir kaping voorkom, is dit nodig om die *modus operandi* te wysig. In hierdie gevalle word die motoris meestal van die pad gedwing. Hierdie bevinding bied ondersteuning vir Gabor et al. (1987:57) se verklaring dat tegnieke en werkswyses ooreenkomstig veranderende omstandighede aangepas word.

(vi) Deursoeking

'n Aspek wat beperkte aandag in die literatuur geniet, is dat die meeste motoriste onmiddellik nadat hulle deur die kapers genader is, vir wapens deursoek word. Indien dit nie plaasvind terwyl hulle nog agter die stuur van hulle motorvoertuie sit nie, word hulle beveel om op die grond te lê, waarna hulle deursoek word. Alhoewel geen vraag in die verband gestel is nie, meld sewe (58,3%) respondente die belang hiervan spontaan.

(vii) Gyselaarneming

Sewe (58,3%) respondente beweer dat hulle motoriste as gyselaars geneem het. Hoofsaaklik twee redes word hiervoor aangevoer. Enersyds word slagoffers ontvoer om teenkappingsmeganismes te ontkoppel of afsluitskakelaars aan te dui vir ingeval die petrol-toevoer afgesny word. Andersyds het gyselaarneming ten doel om te voorkom dat hulp onmiddellik ontbied kan word. Dit bevestig Myerson (1995:120) se aanname rakende die rede vir gyselaarneming. Die meevoering van die slagoffer verklein die risiko vir arrestasie en stel die kapers in staat om die misdaadtoneel te verlaat sonder om die snelheidsgrens te oorskry. Slagoffers wat by hulle wonings gekeer word, word dikwels 'n kilometer verder afgelaai ten einde te verseker dat hulle nie die polisie onmiddellik van hulle wonings kan kontak nie.

Alhoewel geen spesifieke vrae gestel is oor waar slagoffers afgelaai word nie, blyk dit dat die meeste kapers 'n afgeleë plek uitsoek. In die verband bevestig een van die respondente dat hy diegene wat hy gyselaar neem, altyd op 'n plek aflaai waar hulle vir 'n ruk gestrand sal wees.

(viii) Tyd wat dit neem om 'n kaping uit te voer

Reaksie op die vraag hoe lank dit neem om 'n motorvoertuig te kaap, wissel van "an inch of a second" tot tien minute. Laasgenoemde is veral ter sprake wanneer daar met die voltooiing van die misdaad ingemeng word (bv. wanneer die motoris weerstand teen die kaping bied).

• Medewerkers

Volgens Tabel 14 verkies kapers nie net 'n spesifieke dag, tyd, plek en omstandighede om 'n kaping uit te voer nie, maar ook om van medewerkers gebruik te maak. Aangesien 11 (91,7%) respondente aandui dat hulle 'n motorvoertuig selde alleen kaap, word navorsings-verwachting 5.5 ondersteun.

Hierdie bevinding is in ooreenstemming met dié van Burke en O'Rear (1993:18), Conradie (1994:2) en Hulme (1995:3) wat aantoon dat kaping 'n groepaktiwiteit is wat hoofsaaklik deur

manspersone uitgevoer word (vgl. afd. 6.1.1). Response soos "It's a men's game", "Women are faint hearted" en "Women can't hijack" is ontvang op navraag of vroue tydens kapings gebruik word.

Dit blyk verder dat die groepe oor die algemeen los en informeel gestruktureer is (vgl. Einstadter, 1995:69). Volgens agt (66,7%) respondente verander die struktuur net voor 'n kaping na 'n meer formele groep, aangesien sekere rolle aan groeplede toegeken word. Hierdie meer gestruktureerde groep word hoofsaaklik deur die toewysing van drie rolle gekenmerk. Die rolle wat vervul word behels die bestuurder ("driver"), die persoon wat die vuurwapen dra ("pointer", "gunman", "gunslinger", "shooter", "triggerman") en die visen-teerder ("searcher"). Eersgenoemde is die persoon wat die gekaapte motorvoertuig moet bestuur, terwyl die "pointer" se taak is om die wapen te rig en die dreigemente te opper. Hierdie persoon is ook verantwoordelik vir die veiligheid van die hele groep. Die visen-teerder se taak is om die motoris vir vuurwapens te deursoek. Met die uitsondering van een respondent wat aanvoer dat spesifieke persone spesifieke rolle vervul, dui die ander respondente aan dat rolle soms uitgeruil word, aangesien almal gewapen en in staat is om 'n motorvoertuig te bestuur. Indien slegs twee individue aan 'n motorvoertuigkaping deelneem, vervul een van hulle die rol van "pointer" en visenteerder, terwyl die ander een die motorvoertuig bestuur. Volgens een van die respondente verkies hy om nie die taak van "pointer" opgelê te word nie, aangesien dit beteken dat hy moet optree wanneer die slagoffer weerstand bied. In gevalle waar slagoffers geskiet word, vra die polisie gewoonlik tydens arrestasie wie die skietwerk gedoen het. Dit wil dus voorkom of die moontlike strafimplikasie eerder as die optrede teen die slagoffer, die kaper se afkeur aan die taak onderlê.

Twee (16,7%) respondente rapporteer dat hulle somtyds gestry het oor hoe die take verdeel moes word. 'n Implisiete reël, naamlik "whoever gets in first behind the wheel is the owner", is volgens een van hierdie respondente dikwels die oorsaak van struwelinge wat voor 'n kaping plaasvind. 'n Vierde rol, naamlik dié van brandwag ("watch man"), word ook dikwels deur persone in die ondersteuningsvoertuig vervul.

- **Ander motorvoertuig**

Op die vraag of ander motorvoertuie tydens kapings gebruik word, antwoord 10 (83,3%) respondente bevestigend. Navorsingsverwagting 5.6 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding bied ondersteuning vir mediaberigte (Hijackers at war with motorists, 1994:15; Rooftogte, kapings neem toe by wonings in Gauteng, 1996:6) wat daarop dui dat

ondersteuningsvoertuie dikwels tydens kapings gebruik word. In die meeste gevalle word daar van motorvoertuie wat wettig bekom is ("straight cars" of "clean cars") as ondersteuningsvoertuie gebruik gemaak. Hierdeur word verseker dat dit nie die polisie se aandag trek nie.

Volkswagen Golf's asook kombi's is veral gewilde ondersteuningsvoertuie. Aangesien laasgenoemde soos 'n taxi lyk, vermoed motoriste selde onraad wanneer 'n kombi agter hulle ry of in die omgewing is. 'n Verdere voordeel van 'n kombi is dat kapers ongesiens in teikengebiede afgelaai kan word. Ter illustrasie hiervan meld een van die respondente dat 'n vriend dikwels tot 12 van hulle met sy kombi na verskillende plekke in die stad geneem het ten einde motorvoertuie in dieselfde tydgleuf te kon kaap.

Alhoewel bostaande inligting daarop dui dat hierdie motorvoertuie meestal gebruik is om kapers na die misdad toneel te vervoer, voer vyf (41,7%) respondente aan dat die teenwoordigheid van die ondersteuningsvoertuie ook as bykomende sekuriteit tydens 'n kaping dien. Afgesien daarvan dat die insittendes gewapen is, waarsku hulle kapers gewoonlik wanneer aanduidings bestaan dat die kaping nie suksesvol sal verloop nie. Die kopligte van die motorvoertuig word in hierdie omstandighede vir waarskuwingsdoeleindes gebruik.

Op die vraag of sowel die bestuurder as die insittendes van die ondersteuningsvoertuig vir hulle aandeel in die kaping vergoed word, verduidelik 'n respondent dat hierdie rolle dikwels uitruilbaar is. As gevolg hiervan baat alle deelnemers finansieel by 'n kaping.

6.2.2.2 Navorsingsverwagting 6

In navorsingsverwagting 6 word gepostuleer dat die meeste kapers van verbale dreigemente gebruik maak wanneer hulle 'n motorvoertuig roof. Tabel 15 weerspieël die mate waarin kapers van verbale dreigemente tydens kapings gebruik maak.

Tabel 15
Gebruik van Verbale Dreigemente deur Kapers

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Verbale dreigemente	12	100,0	-	-

Uit Tabel 15 blyk dit dat al 12 (100,0%) die respondente verbale dreigemente gebruik ten einde die suksesvolle uitvoer van 'n motorvoertuigkaping te verseker. Navorsingsverwagting 6 word dus ondersteun.

Volgens die respondente gebruik hulle verbale dreigemente hoofsaaklik om hulle intensies oor te dra en te verseker dat die slagoffer gehoor gee aan hulle opdragte. Die bevinding ondersteun Meadows (1998:91) se siening, naamlik dat kapinge met verbale dreigemente van geweld gepaard gaan. Veral dreigemente soos "I'm going to blow your head off" "If you try anything I will kill you", "I will shoot you" en "I am going to kill you" word dikwels in samehang met bevelen soos "Get out", "Lie down", "Give me your keys", "Freeze", "Be quiet", "Shut up", "Listen", "Don't move", "Don't try anything", "Don't touch anything", "Don't try to be brave" en "Don't call the police" geuit. Dreigemente met die dood verseker gewoonlik dat slagoffers aan die bevel gehoor gee en dat die kaping sonder teenstand uitgevoer kan word. Spesifieke vrae met betrekking tot teenkapinge meganismes, vuurwapens en geld wat motoriste in hulle besit het, word ook op die stadium gestel. Indien slagoffers voor hulle wonings van hulle motorvoertuie beroof word, word daar ook navraag gedoen oor hoeveel persone tuis is.

Volgens een van die respondente het hy dit veral geniet om slagoffers te tart. Die strekking hiervan was dat hy motoriste gekonfronteer het met die woorde "Your car is under new management" en dit dan opgevolg het met dreigemente van besering en/of dreigemente om hulle om die lewe te bring.

Dit blyk verder dat die stemtoon en taal wat kapers gebruik om slagoffers te dreig, van groot belang is. 'n Harde stemtoon verhoog slagoffers se skrikrespons, terwyl vuil taal of vloekery gebruik word om die erns van die situasie oor te dra en slagoffers te intimideer. Aangesien die gebruik van kru woorde dikwels met aggressie geassosieer word en kapers gewoonlik die slagoffers wil oortuig dat enige teenstand met geweld beheer sal word, word slagoffers gevloek wanneer die kaping plaasvind.

In die verband merk een respondent op dat 'n groot aantal kapers ongeletterd en nie Engels goed magtig is nie. Hierdie kapers asook motoriste ken egter vloekwoorde wat algemeen gebruik word. Hulle is ook bekend met sleutelbegrippe soos "keys" en "kill", met die gevolg dat hierdie begrippe slagoffersamewerking sonder 'n omhaal van woorde verseker.

In samehang met die gebruik van verbale dreigemente, maak ses (50,0%) respondente ook gebruik van nie-verbale dreigemente soos om 'n vuurwapen te rig. Volgens hulle is dit 'n belangrike komponent van 'n motorvoertuigkaping. Alhoewel geen navorsingsverwagting in die verband gestel is nie, blyk dit uit die inligting wat van hierdie respondente bekom is, dat die toon van 'n vuurwapen dikwels 'n groter bedreiging as verbale uitinge inhou. (Die gebruik van vuurwapens word in afd. 6.2.2.3 bespreek.)

6.2.2.3 Navorsingsverwagting 7.1 tot 7.4

Inligting met betrekking tot vuurwapens en die gebruik van geweld (navorsingsverwagting 7.1 tot 7.4), word vervolgens afsonderlik bespreek.

- **Vuurwapens**

Navorsingsverwagting 7.1 postuleer dat die meeste kapers van 'n vuurwapen gebruik maak wanneer hulle 'n motorvoertuig roof. Tabel 16 bied 'n uiteensetting van die mate waarin kapers van 'n vuurwapen gebruik maak.

Tabel 16
Gebruik van Vuurwapens

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Vuurwapens	12	100,0	-	-

Uit Tabel 16 blyk dit dat al 12 (100,0%) die respondente van 'n vuurwapen tydens 'n kaping gebruik maak. Navorsingsverwagting 7.1 word dus ondersteun.

Alhoewel vyf (41,7%) respondente aandui dat hulle ook van messe tydens kaping gebruik maak, blyk dit dat ander wapens slegs addisioneel tot vuurwapens gebruik word. Die bevindings bied ondersteuning vir Inciardi en Pottieger (1978:62) se aanname dat vuurwapens as "tools of the trade" beskou kan word.

Die vraag waarom vuurwapens bo ander wapens soos messe verkies word, het verskeie response uitgelok. In ooreenstemming met Conklin (1972:110-112) se bevinding, dui die respondente aan dat 'n vuurwapen in die eerste instansie gebruik word om gesag af te dwing. Alhoewel die blote toon van 'n vuurwapen 'n groot bedreiging vir slagoffers inhou, meen ses (50,0%) respondente dat die oorhaal van 'n vuurwapen op die misdadertoneel, hulle intensies ondubbelsinnig aan die slagoffer oordra. Die geluid van 'n pistool wat oorgehaal word, dwing gesag af en bevestig die onewe magsverhouding wat tussen die kaper en slagoffer bestaan. Ter illustrasie van die wyse waarop die effek benut word, noem een van die respondente dat hoewel al die medewerkers se vuurwapens oorgehaal is, die "pointer" se vuurwapen nie oorgehaal is nie. Ten einde die erns van die situasie te beklemtoon ("To make good the threat" or "To show them we mean business") word die "pointer" se wapen in die teenwoordigheid van die slagoffer oorgehaal.

'n Vuurwapen word in die tweede instansie gebruik om die slagoffer in so 'n mate te intimideer dat dié nie weerstand sal bied nie. Die bevinding onderskryf ook Conklin (1972: 110-112) se aanname dat vuurwapens gebruik word om vrees by slagoffers in te boesem. Aangesien die motoris gewapen kan wees en sodoende met die suksesvolle uitvoer van die kaping kan inmeng, is al die respondente van mening dat niks anders as 'n vuurwapen 'n gewapende slagoffer in bedwang sal hou nie.

Vier (33,3%) respondente benadruk dan ook dat ofskoon die bloed wat met 'n steekwond gepaard gaan slagoffers kan laat skrik, dit nie naastenby dieselfde bedreiging as 'n vuurwapen inhou nie. In teenstelling met die insiklikheid wat 'n vuurwapen by slagoffers uitlok, is hulle meer geneig om weerstand te bied wanneer hulle met 'n mes gedreig word. Response soos "Everyone fears a gun" en dat gedrag vanaf 'n afstand met 'n vuurwapen beheer kan word, bevestig waarom die respondente glo dat 'n individu se vrees vir 'n vuurwapen uitgebuit kan word om 'n kaping suksesvol uit te voer.

Ses (50,0%) respondente verklaar ook dat 'n vuurwapen gebruik word om hulleself te beskerm en hulle veiligheid tydens 'n kaping te verseker. Hierdie bevinding is in ooreenstemming met Danto (1990:300) en Luckenbill (1980:367) se navorsing wat aantoon dat 'n vuurwapen beskerming bied, ontsnapping fasiliteer en die kans op arrestasie verminder. In die verband verwys een respondent na sy vuurwapen as sy "Safety protection in case of a roadblock or police chase".

Response soos "If you have a gun - you got everything" en "It's all about being in control - I have the world in my hands" verduidelik ook waarom respondente vir bykans enige teiken en selfs vir die polisie kans sien. Volgens een van die respondente het hy en sy medewerkers al R-5 gewere en vervalste polisie-identiteitskaarte gebruik om die polisie te fnuik en by padblokkades verby te kom.

Dit blyk verder dat kapers ook spesifieke vuurwapens verkies. Net soos in die geval van Conradie (1994:4) en Myerson (1995:101) se navorsing, voer al die respondente aan dat handwapens gewild is omdat hulle maklik hanteer en versteek kan word. In teenstelling met een respondent wat aanvoer dat hy 'n rewolwer tydens motorvoertuigkapings gebruik het, verkies al die ander respondente pistole. Hoewel pistole die gewildste vuurwapens is, blyk dit dat daar ook van R-1 en R-5 gewere gebruik gemaak word. Die gewildheid van pistole berus enersyds daarop dat die oorhaal van 'n pistool 'n kenmerkende geluid maak. Die geluid is dan ook perfek deur van die kapers nageboots en aan die navorser geïllustreer. Andersyds bied 'n

pistool die moontlikheid om baie rondtes af te vuur. R-1 en R-5 gewere word gewoonlik buite sig in ondersteuningsvoertuie vir addisionele beskerming saamge-neem.

Op die vraag hoe die vuurwapens bekom word, rapporteer sewe (58,3%) respondente dat hulle dit sonder moeite op die swartmark koop. Pryse vir pistole wissel van R200 tot R500 terwyl AK 47's asook R-1 en R-5 gewere teen R700 tot R1 000 verkoop. Volgens een van die respondente kan wapens maklik in "townships" en veral by hostelle bekom word. Die informele kommunikasienetwerk ("grape-vine"), waar vriende onderling die woord versprei dat 'n wapen gesoek word, help volgens 'n ander respondent om die verlangde wapens in die hande te kry.

Benewens gemelde bronne, noem twee (16,7%) respondente dat hulle al by geleentheid deur vriende van wapens voorsien is, terwyl familieledede 'n ander respondent behulpsaam was. Vyf (41,7%) respondente meld dat hulle wapens bekom het deur polisie- en sekuri-teitsbeamptes (bv. beamptes van Coin sekuriteit) van hulle vuurwapens te beroof. Nog 'n respondent voer aan dat hy 'n vuurwapen by 'n "comrade" op skool gekry het.

'n Verdere vier (33,3%) respondente rapporteer dat persone wat vuurwapens tydens inbrake gesteel het, die wapens aan hulle verkoop het. Morrison en O'Donnell (1994:49-50) se aanname dat georganiseerde misdaadsindikate en tussengangers kapers van vuurwapens kan voorsien, word ook deur twee (16,7%) respondente bevestig. Volgens hulle maak vuurwapens dikwels deel uit van hulle betaling vir die gekaapte motorvoertuig wat gelewer is.

Vyf (41,7%) respondente beweer dat vuurwapens ook bekom word tydens die uitvoer van kapings. Die wete dat 'n groot aantal blankes vuurwapens in hulle besit het, dra daartoe by dat slagoffers tydens kapings vir wapens gevisenteer word. Volgens een van die respondente vergemaklik hierdie motoriste hulle taak om vuurwapens in die hande te kry en dit in sirkulasie vir kapingsdoeleindes te plaas.

- **Geweld**

Die voorkoms van geweld tydens 'n motorvoertuigkaping, enkele aspekte wat die gebruik van geweld kan fasiliteer asook die vorme wat geweld kan aanneem, geniet vervolgens aandag.

(i) Slagoffer as struikelblok en die voorkoms van geweld

Navorsingsverwagting 7.2 berus op die aanname dat geweld meer voorkom wanneer die slagoffer as 'n struikelblok in die kaper se doelbereiking beskou word. Tabel 17 weerspieël die

mate waarin geweld tydens kapings gebruik word wanneer die slagoffer as 'n struikel-blok vir doelbereiking beskou word.

Tabel 17
Gebruik van Geweld wanneer Slagoffer as Struikelblok beskou word

Veranderlike	Struikelblok			
	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Geweld	11	91,7	-	-
Geen geweld	-	-	1	8,3

Uit Tabel 17 blyk dit dat al 11 (91,7%) die respondente wat van geweld tydens kapings gebruik maak, die slagoffer as 'n struikelblok in doelbereiking beskou. Steun bestaan dus vir navorsingsverwagting 7.2.

Die 11 (91,7%) respondente wat die gebruik van geweld voorstaan, glo dat die motorvoertuig op bestelling van deurslaggewende belang is en dat die slagoffer bysaak is. Ten opsigte van die slagoffers voer hulle aan dat "You must close your heart to pity" en "You must be prepare to kill if you want to do the job". Slagoffers word dus gedehumani-seer tot 'n objek wat uit die weggeruim kan word indien hy of sy die suksesvolle uitvoer van 'n kaping verhinder. Die houding onderskryf Fattah (1976:120-121) se sintesebenade-ring, naamlik dat ontkenning van die slagoffer viktimisasie vergemaklik.

Afgesien van die respondent wat luukse motorvoertuie tydens "toetsritte" gekaap het, voer die res van die respondente aan dat hulle "struikelblokke" met geweld verwyder en dat geweld oor die algemeen 'n belangrike komponent van 'n motorvoertuigkaping uitmaak. Die bevinding is in ooreenstemming met Pratt (1980:27) se siening dat roof sonder 'n element van geweld onmoontlik is.

(ii) Ouderdom van kapers en die voorkoms van geweld

Navorsingsverwagting 7.3 postuleer dat geweld meer voorkom wanneer die kaper jonger as 30 jaar is. Tabel 18 bied 'n uiteensetting van die mate waarin ouderdom met die gebruik van geweld verband hou.

Tabel 18
Ouderdom van Kapers en die Gebruik van Geweld

Veranderlike	Ouderdom			
	Jonger as 30 jaar		Ouer as 30 jaar	
	N	%	N	%
Geweld	10	83,3	1	8,3

Geen geweld	1	8,3	-	-
-------------	---	-----	---	---

Uit Tabel 18 blyk dit dat 10 (83,3%) van die respondente wat jonger as 30 jaar is, van geweld gebruik gemaak het. Navorsingsverwagting 7.3 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding strook met MacDonald (1975:138) se navorsing wat toon dat die ouderdom van rowers verband hou met die mate van geweld en besering wat tydens 'n rooftog voorkom. Dit is verder ook in ooreenstemming met Feeney (1986:64) en Thio (1988:175) se bevindings, naamlik dat jong rowers meer geneig is om geweld te gebruik en slagoffers te beseer as ouer rowers.

Dit dien egter gemeld te word dat die meeste kapers, in teenstelling met roof in die algemeen, tieners of jong volwassenes is (Meadows, 1998:95). Gevolglik is dit moeilik om te bepaal of ouderdom per se gewelddadigheid tydens 'n kaping beïnvloed en of daar nie ander veranderlikes is wat 'n groter rol in die voorkoms van geweld speel nie. 'n Vergelykende studie waarby ouer kapers met jonger kapers vergelyk word, kan moontlik meer lig hierop werp.

Alhoewel Gunn en Gristwood (1976:60-61) daarop wys dat ouer, meer professionele misdadigers minder gewelddadig is, beweer een respondent dat professionaliteit nie altyd met ouderdom of minder geweld gepaard gaan nie. Hy benadruk dat die aanname, naamlik dat professionele kapers minder gewelddadig is, 'n mite is. Volgens hom verskil die publiek en misdadigers se siening van professionaliteit in 'n groot mate. Dit lei daartoe dat wanopvattinge in die verband ontstaan. Professionaliteit in die publiek se oë verwys na "A situation where you try to do the job the cleanest way possible", terwyl dit in misdadiger-kringe te doen het met "Being feared" en "Being able to kill". Gunn en Gristwood (1976:60-61) se aanname dat ouer, meer professionele misdadigers minder gewelddadig is, behoort dus vanuit die misdadiger se perspektief beskou te word en met steekproewe van 'n wetenskaplik aanvaarbare grootte getoets te word.

(iii) Slagofferweerstand en die voorkoms van geweld

Volgens navorsingsverwagting 7.4 kom geweld meer voor wanneer die slagoffer weerstand teen viktimisasie bied. Tabel 19 weerspieël die mate waarin slagofferweerstand met geweld verband hou.

Tabel 19
Slagofferweerstand en die Gebruik van Geweld

Slagofferweerstand

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Geweld	12	100,0	-	-

Uit Tabel 19 blyk dit dat al 12 (100,0%) die respondente van mening is dat geweld deur slagofferweerstand gefasiliteer word en derhalwe bydra dat die potensiaal vir besering en die dood toeneem. Steun bestaan dus vir navorsingsverwagting 7.4.

Die bevinding stem ooreen met Burke en O'Rear (1993:18), Hulme (1995:3), Katz (1991:284), Kleck en DeLone (1993:57) asook Morrison en O'Donnell (1994:28) se bevindings wat daarop dui dat weiering om aan die oortreder se eise gehoor te gee, tot geweld kan lei. Optredes wat volgens die respondente 'n negatiewe reaksie by hulle uitlok, sluit die volgende in: "Resistance", "Stubbornness", "Sudden gestures", "No co-operation", "Refusal to give the keys", "Refusal to open the windows or doors" en "Hesitation to react". Op navraag of laasgenoemde aspek, naamlik die huiwering om te reageer, nie 'n normale skokreaksie van slagoffers is nie, voer die respondente aan dat hulle die verskil kan sien tussen iemand wat verlam is van skok en iemand wat doelbewus huiwer om tyd te wen. Optredes van slagoffers soos om met motorsleutels weg te hardloop, te skreeu, te vinnig uit 'n motorvoertuig te klim en/of te veel te praat, kan volgens die respondente tot geweld aanleiding gee.

Response soos "A co-operative victim don't get hurt" en "A fighting hero is a dead hero" bevestig dat kapers nie huiwer om 'n slagoffer te beseer indien hy of sy weerstand bied nie. Dit geld ook vir oneerlikheid. In die verband vertel een van die respondente dat hy 'n motoris wat beweer het dat hy nie 'n vuurwapen in sy besit gehad het nie, terwyl dit wel die geval was, vasgebind en ernstig aangerand het. Volgens die respondent het hy selfs op die motoris se kop gespring om sy misnoeë oor die leuen te kenne te gee.

Taal kan ook tot aggressie en uiteindelik geweld aanleiding gee. Ter ondersteuning hiervan noem twee (16,7%) respondente dat slagoffers wat Afrikaans praat, enersyds die verskil in ras beklemtoon en andersyds politieke verskille aksentueer. Afrikaans word nog steeds in sekere kringe met die apartheidsbeleid geassosieer en lok dus maklik negatiewe reaksies uit. Hieruit word afgelei dat slagoffers wat Afrikaans praat se risiko om ernstig tydens 'n kaping beseer te word, moontlik groter is as diegene wat Engels gebruik.

Rakende taalgebruik noem een van die respondente ook dat kapers dikwels ongeletterd is. Misverstande wat tussen slagoffers en kapers vanweë kommunikasieprobleme voorkom, kan dus tot geweld en besering lei.

Die sintesebenadering wat postuleer dat slagoffers se optrede dikwels deur oortreders as motivering vir hulle misdadige gedrag gebruik word (Fattah, 1976:108), word ook deur bostaande inligting bevestig. Alhoewel slegs twee (16,7%) respondente pertinent noem dat slagoffers dikwels die beserings verdien wat hulle tydens 'n kaping opdoen, gee al die respondente te kenne dat slagofferreaksie of -optrede as genoeg motivering vir die vertoon van gewelddadigheid dien.

(iv) Voorkoms van die motoris en geweld

Hoewel geen navorsingsverwagting in die verband gestel is nie, beweer drie (25,0%) respondente dat die voorkoms van die individu ook tot geweld kan lei. Een van die respondente voer aan dat 'n motoris wat "tough" lyk dikwels meer gewelddadig hanteer en selfs geskiet sal word om hom of haar onskadelik te stel. Die ander twee respondente voel dat die gesigsuitdrukking van 'n motoris wanneer hy of sy deur 'n kaper gekonfronteer word, tot die gebruik van meer geweld aanleiding kan gee. 'n Uitdrukking van veragting ("contempt") op 'n slagoffer se gesig kan volgens hulle ook geweld en beserings tot gevolg hê.

(v) Stres wat kapers ervaar en die voorkoms van geweld

'n Verdere aspek wat moontlik ook tot geweld aanleiding kan gee, is die stres wat kapers ervaar wanneer hulle 'n individu van sy of haar motorvoertuig beroof. Alhoewel navorsing in die verband beperk is en geen navorsingsverwagting hieroor gestel is nie, word die terugvoer van die respondente vermeld aangesien die studie verkennend van aard is en die inligting as hipotesegenererend vir verdere navorsing kan dien.

Sewe (58,3%) respondente voer aan dat hulle bang was terwyl die kapings uitgevoer is. Die besef dat die slagoffer kan reageer, dat die polisie hulle kan skiet of dat iemand byvoorbeeld uit 'n woning kan toekyk wanneer 'n motorvoertuig in 'n residensiële area gekaap word, lei daartoe dat kapers 'n slagoffer nie altyd vreesloos nader nie. Response soos "You are always on the edge", "You are in a situation that you can die" en "If I was not scared I wouldn't use a weapon", illustreer dat kapers nie altyd op hulle gemak is wanneer hulle 'n motoris nader nie. Die respondent wat motorvoertuie vir "toetsritte" geneem en dit alleen gekaap het, bevestig dat hy gedurende die tyd toe hy by die kapings betrokke was, baie gewig verloor het as gevolg van die spanning wat ervaar is.

Die twee (16,7%) respondente wat beweer dat hulle nie bang was nie, gee wel toe dat hulle voortdurend gespanne was omdat hulle beseft het dat hulle foute kan maak. 'n Faktor wat veral hiertoe bygedra het, was die onsekerheid of hulle voortdurend in beheer van die situasie sou kon bly. Indien in ag geneem word dat gewapende roofvoorvalle dinamiese gebeure is waar enige iets kan plaasvind (Morrison & O'Donnell, 1994:57) en dat die uiteinde van die situasie berus op twee rolspelers, naamlik 'n senuweeagtige kaper en 'n geskokte slagoffer, kan verstaan word waarom kapings dikwels met geweld gepaard gaan.

Vyf (41,7%) van die respondente voer aan dat hulle hoofsaaklik aan die motorvoertuig en die geld wat hulle daarvoor kon kry, gedink het. Hierdie motivering asook die moontlikheid dat die slagoffer 'n struikelblok in hulle pad kon wees, dra daartoe by dat slagoffers soms "onverklaarbaar" tydens 'n kaping beseer word.

Slegs drie (25,0%) respondente meen dat hulle glad nie tydens die kapings bang was nie. Ter onderdrukking van sodanige gevoelens, maak hulle van die volgende gebruik: "I tell myself that I am in charge of the situation", "I trust myself" en "I'm not scared - I have a weapon". Een van hierdie respondente beskryf kaping as gepaardgaande met 'n "adrenalin rush" en "a challenge between the victim and me". Hy verklaar ook dat die pleeg van kapings hom gelukkig maak en dat dit dikwels voel "as if someone has injected me". Al drie hierdie respondente vorm deel van die groep wat te kenne gee dat hulle nie sal huiwer om 'n slagoffer tydens 'n kaping om die lewe te bring nie. 'n Verband mag dus bestaan tussen dít waaraan kapers dink of die gevoelens wat hulle tydens 'n kaping ervaar en die geweld wat hulle gebruik om 'n individu van sy of haar motorvoertuig te beroof. Verdere navorsing is egter hieroor nodig.

(vi) Vorme van geweld

Die vorme wat geweld kan aanneem, varieer na gelang van die situasie. Die mees algemene gebruik van geweld is om die slagoffers gewelddadig uit hulle motorvoertuie te dwing. Benewens hierdie optrede, volg vyf (41,7%) respondente ook die gebruik om hulle slagoffers met die wapen teen die kop te slaan ten einde samewerking te verseker. Slag-offers word soms ook geskop en/of met messe gesteek. Die vier (33,3%) respondente wat van messe tydens motorvoertuigkapings gebruik gemaak het, erken dat hulle nie gehuiwer het om slagoffers te steek nie. Een van die respondente wat na die steekwonde as "soetgaatjies" verwys, meen dat sy optrede die slagoffers op die erns van die situasie bedag gemaak en hulle gedwing het om na hom te luister.

Tien (83,3%) respondente rapporteer dat hulle al op slagoffers geskiet het. Alhoewel hulle verkies om slagoffers in die dy te skiet omdat dit pynlik is en slagoffers op hierdie wyse geïmmobiliseer kan word, meld hulle dat hulle wel verskeie slagoffers in die bene, voete, bors, maag en middellyf geskiet het. Twee (16,7%) respondente wys daarop dat slag-offers selde in die kop geskiet word omdat die risiko te groot is dat die slagoffer kan sterf. Hoewel hulle te kenne gee dat hulle slagoffers nie noodwendig wil dood nie, maar slegs wil beseer, is dit nie omdat hulle die belang van lewe erken en morele waarde daaraan heg nie. Die belangrikste rede wat hulle aanvoer vir die spaar van lewens is dat dooie slagoffers nie immobiliseerders (soos "cut-off switches") kan uitwys nie.

'n Verdere rede waarom slagoffers nie summier in hulle motorvoertuie doodgeskiet word nie, is dat bestellers dikwels motorvoertuie terugstuur indien 'n motoris tydens die kaping gesterf het en/of die motorvoertuig beskadig of bebloed is. Hierdie vereistes lei daartoe dat sommige "runners" geweld vermy. (Laasgenoemde is bevestig deur 'n tussenganger met wie die navorser in die gevangenis 'n onderhoud gevoer het.) Ten spyte hiervan, blyk dit volgens mediaberigte (Car hijackers abduct and kill mother and daughter, 1995:2; Lyk gekry in bagasiebak ná kaping, 1998:8), dat al meer individue eers geskiet en dan van hulle motorvoertuie beroof word.

Vyf (41,7%) respondente getuig dat hulle al by geleentheid 'n motoris om die lewe gebring het. Ter regverdiging hiervan maak hulle die volgende opmerkings: "'n Dooie man kan nie praat nie", "It's not about killing - it's about eliminating witnesses" en "You get use to the killings". Twee (16,7%) van hierdie respondente wys daarop dat 'n vorige negatiewe ondervinding dikwels geweld tydens 'n volgende kaping fasiliteer. Indien 'n motoris byvoorbeeld tydens 'n vorige kaping weerstand gebied het of met die voltooiing van die misdaad probeer inmeng het, gebeur dit dikwels dat 'n kaper by 'n volgende geleentheid eers sal skiet en dan die motorvoertuig in besit sal neem. Volgens die respondente is slegs die eerste keer wanneer 'n slagoffer tydens 'n kaping gedood word, 'n "troubling experience". Afgesien daarvan dat dit elke keer makliker word om 'n slagoffer om die lewe te bring, besef die kapers ook dat hulle in elk geval in die moeilikheid is en dat hulle nie werklik iets kan verloor deur nog slagoffers te dood nie. Die volgende opmerking van een van die respondente bied 'n samevatting van hulle siening: "I've already started a thug life - I'm going to die a thug. I have nothing to loose".

Uit die inligting wat van die respondente ontvang is, blyk dit dat hulle nie huiwer om 'n vuurwapen tydens 'n motorvoertuigkaping af te vuur nie. In die verband voer een van die respondente aan dat ofskoon kapers nie in vuurwapenhantering opgelei is nie, hulle wel weet hoe om die sneller te trek. Hy wys ook daarop dat aangesien kapers meestal baie naby aan

die slagoffer staan, die moontlikheid om die teiken te mis, skraal is. Die feit dat hulle nie in vuurwapenhantering opgelei is nie, kan egter ook daartoe lei dat die slagoffer gedood word selfs al was dit nie die bedoeling nie. Hierdie bevindings is strydig met Beirne en Messerschmidt (1991:98), Conklin (1972:116), Curtis (1974:101, 114), Luckenbill (1980:362), MacDonald (1975:138) en Thio (1988:175) se bevindings, naamlik dat rowers wat gewapen is, minder geneig is om slagoffers te beseer. Die weerlê van hierdie navorsers se bevindings met betrekking tot die gebruik van geweld moet egter met omsigtigheid benader word. Die moontlikheid bestaan dat die respondent nie eerlik was nie. Die erkenning van 'n oortreder dat hy skuldig voel oor die beserings wat slagoffers tydens 'n kaping opgedoen het of 'n moord wat hy gepleeg het, kan tot etikettering in die gevangenis lei. Volgens een van die respondente is dit taboe vir 'n oortreder om teenoor ander gevangenes te erken dat hy simpatie met slagoffers het, aangesien dit daartoe kan lei dat hy as 'n "sissy" geëtiketteer word. Die moontlikheid bestaan dus dat die respondente se houding en response met betrekking tot die gebruik van geweld en beserings hierdeur beïnvloed is.

(vii) Geweld wanneer die motorvoertuig in besit geneem word

Alhoewel geen navorsingsverwagting met betrekking tot die wyse waarop die motorvoertuig in besit geneem word, gestel is nie, is dit tog nodig om na hierdie aspek te verwys. Die inligting werp verdere lig op die mate van geweld wat deur die respondente gebruik is om individue van hulle motorvoertuie te beroof.

Tien (83,3%) respondente dui aan dat hulle die motoris met geweld uit die motorvoertuig gedwing het. Afgesien daarvan dat motoriste deurgaans met dreigemente van besering en geweld gekonfronteer is, meld nege (75,0%) respondente dat hulle die slagoffers dikwels eers beseer en dan van hulle motorvoertuie beroof het.

Die aanname van Malan (1994:9), naamlik dat kapers nie sal huiwer om slagoffers te vermoor ten einde in hulle doel te slaag nie, word bevestig deur die vyf (41,7%) respondente wat rapporteer dat hulle al slagoffers gedood en dan die motorvoertuig in besit geneem het. Hierdie bevinding ondersteun Cook (1987:373-374) se navorsing wat aantoon dat moord nie altyd 'n byproduk van roof is nie. Volgens hom besit alle roofvoorvalle nie 'n "Russian roulette character" nie, aangesien moord dikwels 'n belangrike komponent van 'n roofvoorval uitmaak. Gesien teen hierdie agtergrond kan motorvoertuigkaping, alhoewel dit 'n vorm van diefstal is, nie uitsluitlik as 'n eiendoms-misdad beskou word nie. Kaping is 'n aggressiewe misdad waartydens geweld dikwels gebruik word om individue van hulle motorvoertuie te beroof.

6.3 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE AFHANDELINGFASE

6.3.1 Navorsingsverwagting 8

Navorsingsverwagting 8 postuleer dat die meeste kapers motorvoertuie koop met die oogmerk om dit te verkoop. Tabel 20 bied 'n uiteensetting van die mate waarin die re-spondente gekaapte motorvoertuie verkoop.

Tabel 20
Mate waarin Gekaapte Motorvoertuie Verkoop word

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Verkoop	11	91,7	1	8,3

Uit Tabel 20 blyk dit dat 11 (91,7%) respondente motorvoertuie koop met die oogmerk om dit te verkoop. Navorsingsverwagting 8 word dus ondersteun.

Hierdie bevinding is in ooreenstemming met Menhennet (1992:5) se siening dat motor-voertuie vir finansiële gewin gekaap word. In afdeling 6.1.2 is aangedui dat die beloning wat motorvoertuigkaping in terme van geld inhou, een van die belangrikste fasiliteerders vir hierdie misdaad is. Afgesien van vyf (41,7%) respondente wat rapporteer dat hulle al 'n motorvoertuig se registrasienommer en lisensiedisket op die voorruit verander het om dit vir eie gebruik aan te wend en/of die motorvoertuig of sy onderdele (bv. 'n ratkas) aan vriende te verkoop, bevestig 10 (83,3%) respondente dat hulle gekaapte motorvoertuie op 'n deur-lopende basis aan tussengangers en sindikaatlede verkoop het. Drie (25,0%) van hierdie respondente het ook al motorvoertuie direk aan skrootwerwe verkoop, terwyl vier (33,3%) respondente paneelkloppers asook kap-en-snywinkels van motorvoertuie voorsien het.

Alhoewel respondente huiwerig en ook behoedsaam was om te veel inligting oor wat presies met die gekaapte motorvoertuie gedoen word te verskaf, is daar tog waardevolle inligting in hierdie verband bekom.

Volgens die respondente ry hulle onmiddellik nadat die kaping plaasgevind het na 'n voorafbepaalde plek soos 'n sekuriteitskompleks, winkelsentrum, ondergrondse parkeerarea of 'n garage in 'n "township". Soms is dit eers nodig om 'n motorvoertuig wat "hot" is met 'n vals nommerplaat toe te rus en vir 'n beperkte tyd by 'n nabygeleë garage of parkeerarea te laat

totdat die verkeer afgeneem het. In die verband noem 'n respondent dat hy al by geleentheid 'n motorvoertuig op 'n spesifieke plek ge-"dump" het sonder om na die motorvoertuig terug te keer omdat dit te "hot" was. Wanneer 'n motorvoertuig volgens hom te "hot" is (m.a.w. indien te veel mense die kaping waargeneem het, die motorvoertuig te gou as gekoop aangemeld is en/of iemand in die proses gesterf het), is die risiko vir arrestasie groot en word die motorvoertuig dikwels onbeskadig op die eerste beste plek gelaat. 'n Ander respondent merk op dat hy gekeurde motorvoertuie gereeld by polisiestasies, lughawens en hospitale geparkeer het.

Aangesien betaling meestal op die plek waar die motorvoertuig gelaat word geskied, dra kapers nie noodwendig kennis van wat verder met die motorvoertuig gedoen word nie. Inligting waaroor respondente met betrekking tot die wysiging en herregistrasie van motorvoertuie beskik en bereid was om met die navorser te deel, dui daarop dat verskeie motorvoertuie hierdie proses deurloop alvorens hulle verkoop word. Vier (33,3%) respondente voer aan dat die herregistrasie van gekeurde motorvoertuie een van die maklikste wyses is om van 'n "hot car" ontslae te raak. Met die hulp van kontakte by verkeersdepartemente en die gebruik van vals identiteitsdokumente, word motorvoertuie vir tussen R1 000 en R2 500 op 'n ander naam gherregistreer. Mediaberigte (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) wat daarop dui dat wrakke dikwels aangekoop word om in besit van dokumente te kom, word deur twee (16,7%) respondente bevestig. Hulle het identiese motorvoertuie geroof en die VIN's van die wrakke op dié van die gekeurde motorvoertuie oorgeplaas. Die motorvoertuie is hierna as "opgebou" geregistreer.

Drie (25,0%) respondente voer aan dat hulle al self 'n motorvoertuig se identifiserende besonderhede verwyder het deur die VIN af te skuur en met 'n nuwe nommer te vervang. Die nuwe nommer, wat met behulp van 'n kontak by 'n verkeersdepartement verkry is, is met 'n spesiale instrument en 'n vyf pond hamer "ingeslaan". Twee (16,7%) van die respondente wat meestal verkies om professionele persone vir hierdie taak te gebruik, meld dat 'n motorvoertuig binne ses ure vir 'n bedrag van R6 000 "straight" gemaak kan word. Enjin- en onderstelnommers asook slotte word in die proses vervang, terwyl die registrasienommer op die vensters gewysig en die nodige dokumentasie bekom word. Hierdie motorvoertuie kan dan vir tot R30 000 verkoop word.

Vervalste polisieklaringsertifikate word ook vir 'n bedrag van tussen R500 en R2 000 deur kontakte in die polisie uitgereik. Die gekeurde motorvoertuie word in die meeste gevalle nie eers deur die beambte wat die dokumentasie uitreik, gesien nie. Hierdie bevinding strook met 'n mediaberig (Car theft racket exposed, 1994:1) wat daarop dui dat die uitreik van vals

klaringsertifikate dit vir motorvoertuigkapers maklik maak om motorvoertuie te herregistreer en weer te verkoop.

Afgesien daarvan dat informante in die SAPD inligting met betrekking tot padblokkades en patrolling deurgee, meld respondente dat die toegang wat sekere SAPD-lede tot die rekenaardatabasis van die polisie het, ook tot voordeel van kapers aangewend word. Twee (16,7%) respondente beweer dat hulle kontakte in die polisie het wat inligting oor gekaapte motorvoertuie van die rekenaar verwyder of dit sodanig wysig dat die motorvoertuie nie as "gekoop" op polisierekenaarskerms verskyn nie. Sodra die motorvoertuie buite die landsgrense is, word die inligting weer gekorrigeer. Hulp wat in die verband van medewerkers in die SAPD ontvang word, bied moontlik ook 'n verklaring waarom arrestasie en vervolging nie werklik 'n groot bedreiging vir kapers inhou nie (vgl. afd. 6.1.2).

Sewe (58,3%) respondente beweer dat die meeste van die motorvoertuie wat deur hulle gekaap is, hulle weg na ander lande gevind het. Van die lande wat hulle noem, sluit Zambië, Nigerië, Zimbabwe, Mosambiek en Kenia in. Eersgenoemde twee lande word deur verskeie respondente as die gewildste afsetgebiede geïdentifiseer. Vier (33,3%) van die respondente bevestig dat van die motorvoertuie vir dwelmiddels (veral Mandrax) geruil word, terwyl twee (16,7%) respondente ook van wapens melding maak.

Net soos in die literatuur (Cabinet Committee for Security and Intelligence Affairs, 1996: 10) bevestig hulle dat kontakte by grensposte 'n belangrike rol speel. Alhoewel media-berigte (Cops smash car theft syndicate, 1994:3; PWV car gang smashed: 25 held, 1994:4) daarop dui dat bedrae van tot R15 000 per maand van kapingsindikate ontvang word om die in- en uitvoer van gekaapte motorvoertuie te ignoreer, wil dit voorkom of doeane- en aksynsbeamptes se betrokkenheid hierby selfs nog meer lonend is. Bedrae van tot R6 000 per keer word volgens een respondent betaal om 'n motorvoertuig "ongesiens" deur 'n grenspos te kry.

Die respondent wat luukse motorvoertuie vir "toetsritte" geneem het, konstateer dat hy selde van 'n middelman gebruik gemaak het en direk aan kopers voorsien het. Hy het altyd gesorg dat 'n krat ("a container") reeds voor die kaping beskikbaar en gereed vir versending na 'n ander land is. Volgens hom het hy gereeld spesifieke motorvoertuie (bv. BMW 328's) in Suid-Afrika gekaap en dan na Australië verskeep. Van sy kontakte in Australië het weer 'n soortgelyke motorvoertuig daar gekaap en na Suid-Afrika verskeep. 'n Uitruiling vind dus plaas waarna die "nuwe" motorvoertuig sonder moeite in Suid-Afrika geregistreer en verkoop word. Volgens hierdie respondent het hy kontak gehad met verskeie nasionale en internasionale sindikate wat in motorvoertuigkaping spesialiseer. Alhoewel die respondent huiwerig was om

inligting in die verband te verstrek, het hy wel laat val dat daar in Pretoria alleen, vyf groot motorvoertuigkapingsindikate werksaam is.

6.4 ALGEMENE INLIGTING

Soos in hoofstuk 4 gemeld, sal inligting wat toevallig tydens die ondersoek aan die lig kom, ook geïnterpreteer word. Alhoewel die meeste inligting wat deur die respondente verskaf is, aan die hand van die navorsingsverwagtinge uiteengesit is, is daar tog twee verdere aspekte wat vir die studie van belang kan wees, naamlik redes vir die toename in motorvoertuigkaping asook wyses waarop 'n motorvoertuigkaping voorkom kan word. Hierdie twee aspekte word vervolgens bespreek.

6.4.1 Redes vir die toename in motorvoertuigkaping

In afdeling E van die onderhoudskedule is 'n vraag ingesluit met betrekking tot moontlike redes vir die toename in motorvoertuigkapings. Die aanname van Burke en O'Rear (1993:21) dat die ekonomiese voordeel wat 'n individu uit 'n misdaad soos motorvoertuigkaping kan haal, as primêre rede vir die toename in die misdaad aangevoer kan word, word deur die bevindings van die ondersoek gesteun. In die verband noem respondente "No jobs", "Lack of education", "Poverty", "Suffering" en "I need money" as redes waarom hulle by kapings betrokke raak.

Verder dui ses (50,0%) respondente aan dat motorvoertuigkaping 'n maklike en vinnige manier is om geld te maak, aangesien dit min beplanning en moeite vereis. Afgesien daarvan dat daar altyd motorvoertuie beskikbaar is, word die motorvoertuig ook met die sleutels gekaap wat bydra tot 'n beter verkoopswaarde. Twee (16,7%) respondente meld dan ook dat dit juis om laasgenoemde rede is dat hulle van motorvoertuigdiefstal na motorvoertuigkaping oorgeskakel het. Burke en O'Rear (1993:21), Malan (1994:8) asook Walsh (1993:7) se aanname dat kapings al meer bo motorvoertuigdiefstal verkies word omdat dit minder moeite verg, word deur hierdie bevinding ondersteun.

Ekpenyong (1989:31) se navorsing wat daarop dui dat die klem op materialisme 'n rol in die toename van motorvoertuigkapings kan speel, word deur vier (33,3%) respondente geverifieer. Volgens hulle het die behoefte om luukse motorvoertuie te bestuur, hulle besluit om motorvoertuie te kaap beïnvloed. Response soos "With a nice car you can get nice girls" en "My friends drive nice cars", bevestig dat 'n motorvoertuig in 'n groot mate sinoniem geraak het met sosiale en finansiële sukses. Menhennet (1992:2) se bevinding, naamlik dat "the car is the

most glamourised and seductively advertised of all consumer goods" word ook deur die bevindings van die ondersoek gesteun. In die verband benadruk twee (16,7%) respondente dat "I want to drive an expensive car, but I can't afford it" en "They keep on making expensive cars that we can't afford to buy". 'n Ander respondent wat hierdie siening onderskryf, wys daarop dat die media dikwels 'n behoefte skep wat nie altyd op 'n wettige wyse bevredig kan word nie.

Dit blyk ook dat die media die *modus operandi* van kapers beïnvloed en so tot die styging van motorvoertuigkapingsyfers kan bydra. Ter ondersteuning hiervan rapporteer twee (16,7%) respondente dat hulle nuwe wyses waarop individue van hulle motorvoertuie beroof kan word, danksy die media aangeleer het. Hulle noem ook dat mediaberigte en demonstrasies van kapingsmetodes potensiële kapers aanmoedig om by motorvoertuig-kapings betrokke te raak.

Drie (25,0%) respondente blameer die regering vir die toename in kapings. Volgens hulle het die African National Congress (ANC) nie sy belofte gestand gedoen dat alles na die verkiesing in 1994 gaan verander nie. Veral werkloosheid, wat 'n groot probleem bly, dra daartoe by dat al meer individue hulle tot misdaad wend ten einde in hulle daaglikse behoeftes te voorsien. Een van hierdie respondente het sy frustrasie in die verband soos volg uitgedruk: "The Government don't see for us They promise jobs No job's". Hierdie bevinding sluit aan by Gabor et al. (1987:10) se navorsing wat daarop dui dat "rising expectations ... may lead to an intensification of resentment. When the expanding hopes are unmet, the reservoir of resentment may boil over and violence may result out of frustration and despair".

Die toename in geweld tydens kapings word soos volg deur 'n respondent verklaar: "We grew up fighting with the police in 'n violent country We grew up fighting for our freedom. In 1994 the war came to an end. But our minds are still at war.". Volgens hom word die frustrasie wat jong swartmense vroeër tydens die apartheidsjare ervaar en op die staat gerig het, teenswoordig geprojekteer op en gekanaliseer in betrokkenheid by misdaad. Die bevinding bied steun vir die aanname wat in afdeling 3.1.1 gemaak is, naamlik dat die Suid-Afrikaanse apartheidsgeskiedenis 'n rede vir die toename in kapings kan wees en steeds as 'n verskoning daarvoor gebruik kan word.

Die bestaan van 'n winsgewende afsetgebied vir gesteelde en gekaapte motorvoertuie, dra volgens drie (25,0%) respondente ook by tot die toename in motorvoertuigkapings. Die sekerheid dat hulle wel finansieel beloon sal word wanneer hulle 'n individu van sy of haar motorvoertuig beroof, bied genoeg motivering om met die misdaad te volhard.

Die gemak waarmee vuurwapens bekom kan word, word ook deur twee (16,7%) respondente uitgelig as 'n rede vir die toename in die misdaad. Een van hierdie respondente verklaar dat al meer kapers vir teikenskietoefeninge ("target shooting") gaan. Dit beteken dat 'n slagoffer maklik geneutraliseer en selfs geëlimineer kan word vanweë die mag wat 'n vuurwapen aan hulle bied. Die wete dat hulle in staat is om die wapens te gebruik, help ook om die uitvoer van kapinge te vergemaklik.

Alhoewel geen respondent die oneffektiwiteit van die strafregspiegingsstelsel en korrupsie direk vermeld nie, blyk dit tog indirek dat hierdie twee faktore kapinge beïnvloed. In aansluiting by die Crime Information Management Centre (1996:27) se siening dat die ondoeltreffendheid van die strafregspiegingsstelsel en onvoldoende straftoemeting tot die toename in motorvoertuigkaping bydra, is ses (50,0%) respondente van mening dat hulle kans op arrestasie en strafoplegging skraal is (vgl. afd. 6.1.2). Die ontoereikendheid van hierdie stelsel word deurlopend bevestig deur die respondente se verwysings na kontakte binne die SAPD, by grensposte, lisensie-owerhede en selfs by die installeringspanne en tegnisiërs van opsporing- en herwinningstelsels soos Tracker. Syed en Bruce (1997:vt5-vt7) se aanname, naamlik dat korrupsie een van die belangrikste redes vir die suksesvolle kaping van soveel motorvoertuie is, word deur bostaande bevindings gesteun.

Volgens die Crime Information Management Centre (1996:27) neem versekeringsbedrog, waar motorvoertuigeienaars met misdadigers of lede van georganiseerde misdaadsindikate reël om 'n motorvoertuig te kaping, ook toe. Een van die respondente in die onderhawige studie bevestig dan ook dat hy by meer as een geleentheid 'n motorvoertuig in same-werking met die eienaar "gekap" het. Aangesien individue dikwels om versekeringsdoel-eindes van 'n motorvoertuig ontslae wil raak en/of ekstra kontant kan verdien deur hulle motorvoertuie vir kaping beskikbaar te stel, is al meer individue volgens die respondent geneë om hulle motorvoertuie te laat roof wanneer hulle wel met so 'n versoek gekon-fronteer of genader word. Hierdie bevinding bied steun vir die tipologie rakende slagoffer-aandadigheid wat daarop dui dat persone wat met 'n kaper reëlings tref om hulle motorvoertuie vir versekeringsdoeleindes te "kaping", as gevolg van hulle samewerking in 'n groot mate vir hulle viktimisasie verantwoordelik is. Geen spesifieke vrae is egter met betrekking tot versekeringsbedrog gevra nie. Derhalwe bestaan die moontlikheid dat meer respondente as waarvan die navorser bewus is, by praktyke van die aard betrokke kon gewees het. Verdere navorsing is in die verband nodig.

6.4.2 Voorkoming van 'n motorvoertuigkaping

Respondente is ook versoek om aan te dui watter voorkomingsmaatreëls hulle as motoriste sal aanwend om te verseker dat hulle motorvoertuie nie deur iemand anders gekaap word nie. Slegs twee (16,7%) respondente meld dat hulle die motorvoertuig se vensters sal sluit, verskillende tye sal tuis kom, te alle tye opletend sal wees en nie rylopers sal oplaai nie. Die ander 10 (83,3%) respondente gee deurgaans te kenne dat kapings te vinnig plaasvind en dat daar nie iets is wat 'n motoris kan doen om 'n kaping te voorkom nie. Hulle response lui hoofsaaklik soos volg: "There's no boss of the gun. I'll give the car.", "There is nothing you can do ... let go of the car", "I'm going to do exactly as they ask. I know they will shoot", "There is no way to prevent it", "I can't change what is on the hijacker's mind. I'll give my car" en "I will give my car. I know what it is all about. If I resist, my life is gone!".

Hierdie direkte aanhalings van die kundiges bevestig dat hulle weet dat kapers meestal so gedetermineerd is om die motorvoertuig in besit te neem, dat geen voorkomingsmaatreëls, of inmenging van enige aard 'n kaper gaan verhoed om sy einddoel te bereik en die motorvoertuig met geweld en/of dreigemente van geweld van die motoris te neem nie. Die moontlikheid bestaan egter ook dat die respondente, alhoewel hulle in die gevangenis is, op die wyse vrees by motoriste wil inboesem en sodoende toekomstige sukses wil verseker. Laasgenoemde is egter slegs 'n moontlikheid. Alle aanduidings is daar dat motoriste byna niks kan doen wat kapers sal weerhou om hulle van hulle motorvoertuie te beroof nie.

6.5 SLOTBESKOUIING

Die mate waarin motorvoertuigkapers 'n kaping beplan, faktore wat 'n individu se besluit om 'n motorvoertuig te roof beïnvloed asook situasionele faktore wat tot die seleksie van spesifieke persone as slagoffers vir motorvoertuigkaping bygedra het, is in die hoofstuk van nader toegelig. Die *modus operandi* wat motorvoertuigkapers tydens 'n kaping volg, het ten slotte aandag geniet.

7. ONTLEDING EN INTERPRETASIE VAN GEGEWENS RAKENDE KAPINGSLAGOFFERS

Inligting rakende slagoffervatbaarheid en -aandadigheid tydens 'n kaping, geniet vervolgens aandag. Hierdie inligting, wat deur middel van 'n posvraelys ingesamel is, is rekenaarmatig verwerk en word vervolgens aan die hand van die gestelde navorsingsverwagtinge en hipoteses bespreek.

Alhoewel gepoog is om sommige van die navorsingsverwagtinge as hipoteses te stel ten einde statistiese ontleding moontlik te maak, het die grootte van selle soms die gebruik van gesofistikeerde statistiese tegnieke beperk. Slegs in gevalle waar 'n betekenisvolle verband aangetoon moes word, is besluit om die hipoteses ten spyte van die beperking, statisties te toets. Waar dit nie moontlik was nie, is gebruik gemaak van beskrywende data wat in die onderskeie tabelle aangebied word.

7.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKING TOT SLAGOFFERVATBAARHEID

7.1.1 Navorsingsverwagting 9

Hierdie navorsingsverwagting lui dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping beïnvloed word deur hulle

9.1: ouderdom

9.2: geslag

9.3: ras

9.4: beroep.

- **Ouderdom**

Tabel 21 bied 'n uiteensetting van die ouderdom van die slagoffers wat aan die navorsing deelgeneem het.

Tabel 21
Ouderdom van die Slagoffers

Ouderdom	N	%
----------	---	---

29 en jonger	24	21,8
30-39	20	18,2
40-49	28	25,5
50 en ouer	38	34,5
Totaal	110	100,0

Uit Tabel 21 blyk dit dat 24 (21,8%) van die respondente 29 jaar en jonger was. Die ouderdomskategorieë 30-39 jaar en 40-49 jaar het onderskeidelik 20 (18,2%) en 28 (25,5%) respondente opgelewer, terwyl 38 (34,5%) respondente aangedui het dat hulle 50 jaar en ouer is. Alhoewel die laaste twee ouderdomskategorieë (40-49 jaar asook 50 jaar en ouer) 'n hoër viktimisasiëkoers toon, het nie een van die kategorieë meer as 50% van die slagoffers bevat nie. Navorsingsverwagting 9.1, naamlik dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping deur hulle ouderdom beïnvloed word, word dus nie deur die bevindings van die ondersoek gesteun nie.

Die bevinding dat die meeste respondente 50 jaar en ouer is, is strydig met dié van Kgorani (n.d.:3) en Meadows (1998:94) wat onderskeidelik aantoon dat individue ouer as 50 jaar minder as 18% van alle motorvoertuigkappingslagoffers uitmaak en dat individue ouer as 34 jaar 'n laer viktimisasiëkoers as jonger individue toon.

Ter verklaring van hierdie bevinding kan drie redes aangevoer word. In die eerste instansie bestaan die moontlikheid dat jonger individue minder besorg is oor die toename in kappings en nie altyd geneë is om aan navorsing deel te neem nie (Hagan, 1982:63). In die tweede instansie kan die hoër viktimisasiëkoers in die laaste twee ouderdomskategorieë verband hou met die inkomste van individue in hierdie ouderdomsgroepe. Aangesien persone ouer as 40 jaar dikwels finansiëel gevestig is, kan hulle luukse motorvoertuie bekostig. Die feit dat die motorvoertuie wat hulle besit en bestuur in aanvraag is, verhoog hulle kwesbaarheid vir motorvoertuigkappings. Derdens bestaan die moontlikheid dat hierdie individue vanweë hulle ouderdom, minder waaksaam en dus nie ingestel is op die moontlikheid van 'n kaping nie. Gevolglik kan hulle meer kwesbaar vir viktimisasië wees as jonger persone.

- **Geslag**

Tabel 22 het betrekking op die geslag van die slagoffers wat aan die navorsing deelgeneem het.

Tabel 22

Geslag van die Slagoffers

Geslag	N	%
--------	---	---

Manlik	59	53,6
Vroulik	51	46,4
Totaal	110	100,0

Uit Tabel 22 blyk dit dat 59 (53,6%) van die respondente manlik en 51 (46,4%) vroulik is. Alhoewel die verskil tussen die twee geslagte te klein is om statistiese verwerkings moontlik te maak, maak mans meer as 50% van die steekproef uit. Navorsingsverwagting 9.2 kan dus ondersteun word.

Hierdie bevinding is in ooreenstemming met Louw (1998:59-60) se aanname dat "males are more likely to be hijacked than anyone else, although there is little difference in risk between men and women". Dit sluit ook aan by die inligting wat van die kapers verkry is, naamlik dat hoewel geslag nie teikenseleksie beïnvloed nie, hulle wel mans meer geredelik as vroue teiken. Mans word verkies omdat hulle die sterkere geslag is, "weet waaroor dit gaan" en meer geneig is om luukse motorvoertuie te bestuur. Aangesien die tipe motor-voertuig wat deur die individu bestuur word, egter steeds die belangrikste faktor is wat tydens teikenseleksie oorweeg word (vgl. afd. 6.2.1.1) en die onderhawige studie daarop dui dat die verskil tussen die twee geslagte nie baie groot is nie, moet daar gewaak word om te aanvaar dat slegs manlike persone vatbaar vir 'n motorvoertuigkaping is.

- **Ras**

Tabel 23 weerspieël die ras van die slagoffers.

Tabel 23

Ras van die Slagoffers

Ras	N	%
Swart	9	8,2
Wit	100	90,9
Indiër	1	0,9
Totaal	110	100,0

Volgens Tabel 23 is 100 (90,9%) respondente blank. Slegs 10 (9,1%) anderskleuriges wat kapingslagoffers is, het aan die navorsing deelgeneem. Navorsingsverwagting 9.3 wat lui dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping deur hulle ras beïnvloed word, word dus deur die bevindings van die ondersoek gesteun.

Die gegewens is in ooreenstemming met die inligting wat van die kapers ontvang is, naamlik dat hulle oorwegend blanke motoriste verkies (vgl. afd. 6.2.1.1.2).

Alhoewel hierdie bevinding nie strook met Louw (1998:59) en Roodbol (1995:10) se navorsing wat aantoon dat slagoffers van motorvoertuigkaping meestal swart is nie, beteken dit nie noodwendig dat hierdie navorsers se bevindings weerlê word nie. 'n Moontlike rede vir die teenstrydige bevindings is dat slegs sedanvoertuie in die onder-hawige studie ter sprake was. Aangesien kombi's (taxi's) en ligte afleweringsvoertuie (wat in die meeste gevalle deur swart persone bestuur word) nie ingesluit is nie, kon dit tot die verskil aanleiding gegee het. In die meeste studies en statistieke rakende kapings word alle tipe voertuie (met die uitsondering van vragmotors), ingesluit en saam gegroep. Twaalf swart slagoffers wat via die polisiestasies in Atteridgeville, Hammanskraal, Soweto en Sushanguwe in kontak met die navorser gebring is, is van kombi's beroof en kon dus nie by die studie ingesluit word nie. Studies met groter steekproewe waartydens die kaping van verskillende tipes motorvoertuie vergelyk word, is derhalwe nodig.

- **Beroep**

Tabel 24 bied 'n uiteensetting van die beroepe wat die kapingslagoffers in die onderhawige ondersoek beoefen.

Tabel 24

Beroepstatus van die Slagoffers

Beroepstatus	N	%
Eie besigheid	9	8,2
Professioneel en semi-professioneel	35	31,8
Bestuur en uitvoerend	13	11,8
Tegniese en verwante werk	5	4,6
Klerklik, administratief en verkope	20	18,2
Huisvrou	9	8,2
Student	5	4,6
Afgetree	4	3,6
Werkloos	1	0,9
Ander (bv. Taxi-bestuurder)	9	8,2
Totaal	110	100,1

Nota. As gevolg van die desimale syfers, someer die persentasies nie tot 100% nie.

Indien die kategorieë in Tabel 24 saamgegroepeer word ten opsigte van aktief en nie-aktief in die arbeidsmark, blyk dit dat 91 (82,7%) van die respondente aktief in die arbeidsmark is, terwyl 19 (17,3%) huisvrouens, studente, afgetredenes of werkloos is. Op grond hier-van, kan navorsingsverwagting 9.4 wat postuleer dat motoriste se vatbaarheid deur hulle beroep beïnvloed word, ondersteun word.

Hierdie bevinding strook met Garofalo (1987:30) en Gottfredson (1984:37) se navorsing wat toon dat roetine-aktiwiteite soos die beoefen van 'n beroep, 'n individu se risiko vir persoonlike viktimisasie verhoog. Aangesien individue wat aktief in die arbeidsmark is meestal van motorvoertuie vir vervoer afhanklik is (Kgorani, n.d.:3), is hulle meer vatbaar vir motorvoertuigkapings. Hierdie aanname word bevestig deur die feit dat 56 (50,9%) van die respondente gekaap is terwyl hulle die motorvoertuig vir werkdoeleindes gebruik het.

Volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering, verhoog enige aktiwiteite wat buitenshuis plaasvind, die moontlikheid dat 'n geskikte teiken en 'n gemotiveerde oortreder, in die afwesigheid van beskerming op 'n gegewe tyd en plek ontmoet (Cohen & Land, 1987:49). Hierdie siening bied 'n verklaring vir die voorkoms van kapingslagoffers wat nie in die arbeidsmark staan nie. Aangesien hierdie individue motorvoertuie vir sosiale of ander noodsaaklike aktiwiteite (bv. inkopies, kinders skool toe neem) gebruik, loop hulle ook 'n risiko vir viktimisasie. Hierdie postulaat word bevestig deurdat 35 (31,8%) van die respondente rapporteer dat hulle die motorvoertuig vir hierdie doeleindes gebruik het toe dit gekaap is.

Aangesien kapings ook by wonings toeneem, is enige individu wat sy of haar woning met 'n motorvoertuig verlaat (of nader), kwesbaar vir 'n motorvoertuigkaping. In hierdie verband merk Clarke (1983:251) op dat "crime may be the price paid for some important freedoms".

7.1.2 Navorsingsverwagting 10

Navorsingsverwagting 10 postuleer dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuig-kaping beïnvloed word deur die fabrikaat motorvoertuig wat hulle bestuur.

Tabel 25 bied 'n uiteensetting van die fabrikaat motorvoertuie wat van die respondente gekaap is.

Tabel 25
Fabriakaat van die Motorvoertuie wat Gekaap is

Fabriakaat	N	%
BMW	24	21,8
Toyota	22	20,0
Volkswagen	15	13,6
Nissan	11	10,0
Honda	7	6,4
Mazda	7	6,4
Mercedez Benz	6	5,5
Ford	6	5,5
Hyundai	3	2,7
Fiat	2	1,8

Ander (bv. Audi, Peugeot)	7	6,4
Totaal	110	100,1

Nota. As gevolg van die desimale syfers, someer die persentasies nie tot 100% nie.

Volgens Tabel 25 is 24 (21,8%) respondente van 'n BMW beroof, 22 (20,0%) van 'n Toyota, 15 (13,6%) van 'n Volkswagen en 11 (10,0%) van 'n Nissan. Aangesien nie een van die kategorieë egter 'n respons van meer as 50% opgelewer het nie, kan navorsings-verwagting 10 nie ondersteun word nie.

Hierdie bevinding is strydig met Daphné (1997:9) en Mkhondo (1994:10) se siening dat die fabriek motorvoertuig wat die individu bestuur, sy of haar vatbaarheid vir 'n kaping kan verhoog. Dit strook ook nie met die gegewens wat van die kapers ontvang is, naamlik dat die fabriek van die motorvoertuig, teikenseleksie beïnvloed nie (vgl. afd. 6.2.1.1). Hierdie teenstrydigheid kan moontlik toegeskryf word aan die grootte van die onderhawige steek-proef.

Indien die gegewens in Tabel 25 geanaliseer word, blyk dit tog dat BMW's, Toyota's, Volkswagens en Nissans die meeste geteiken word. Die gewildheid van hierdie vier fabriek-kate strook wel met Huisamen (1997b:13) en Mkhondo (1994:10) se bevindings wat onderskeidelik daarop dui dat luukse motorvoertuie soos BMW's gewild is vanweë die pryse wat daarvoor betaal word en dat Toyota's, Volkswagens en Nissans vanweë hulle beskikbaarheid, meer gereeld geteiken word.

In die lig hiervan word verdere navorsing met groter steekproewe aanbeveel ten einde navorsers soos Kgorani (n.d.:2) se aanname dat kapers sekere voorkeure toon met betrekking tot die fabriek motorvoertuie wat gekaap word, te ondersoek.

7.1.3 Navorsingsverwagting 11

In navorsingsverwagting 11 word die aanname gemaak dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping beïnvloed word deur die waarde van die motorvoertuig wat hulle bestuur.

Die waarde van die motorvoertuie wat gekaap is, word vervolgens in Tabel 26 uiteengesit.

Tabel 26

Waarde van die Motorvoertuie wat Gekaap is

Waarde	N	%
Minder as R30 000	18	16,4
R30 001 – R50 000	26	23,6
R50 001 – R80 000	24	21,8

R80 001 – R110 000	12	10,9
R110 001 – R140 000	11	10,0
R140 001 – R170 000	6	5,5
R170 001 – R200 000	4	3,6
R200 001 – R250 000	6	5,5
R250 001 – R300 000	2	1,8
R300 001 – R500 000	-	-
Meer as R500 000	1	0,9
Totaal	110	100,0

Uit Tabel 26 blyk dit dat die prysklasse R30 001 tot R50 000 en R50 001 tot R80 000 die meeste respondente, naamlik 26 (23,6%) en 24 (21,8%) opgelewer het. Aangesien nie een van die kategorieë 'n respons van meer as 50% getoon het nie, kan daar nie aanvaar word dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping beïnvloed word deur die waarde van die motorvoertuig wat hulle bestuur nie. Navorsingsverwagting 11 kan dus nie ondersteun word nie.

Hierdie bevinding is strydig met Kgorani (n.d.:2) se aanname dat die waarde van 'n motorvoertuig teikenseleksie beïnvloed en 'n individu se vatbaarheid vir 'n kaping kan verhoog. Dit strook ook nie met die inligting wat van die kapers ontvang is, naamlik dat hulle die waarde van die motorvoertuig tydens teikenseleksie in ag neem nie (vgl. afd. 6.2.1.1.1). Soos in die geval van die fabrikaat van die motorvoertuig, kan dit wees dat die onderhawige steekproef te klein en sydig is om sinvolle afleidings in die verband te maak en word verdere navorsing met groter steekproewe aanbeveel.

Alhoewel navorsingsverwagting 11 nie ondersteun word nie, blyk dit tog dat goedkoper motorvoertuie (R140 000 en minder) 'n groter risiko vir kapings toon wanneer die motorvoertuie in hierdie prysklas vergelyk word met dié in die prysklas R140 001 en meer. Daphné (1997:9) se bevinding dat goedkoper motorvoertuie meer beskikbaar is en 'n beter afsetgebied as duurder motorvoertuie het, kan as moontlike rede hiervoor aangevoer word.

7.1.4 Navorsingsverwagting 12

Navorsingsverwagting 12 postuleer dat meer motorvoertuie sonder teenkapingsmeganismes gekaap word.

Tabel 27 bied 'n uiteensetting van die mate waarin die gekaapte motorvoertuie met teenkapingsmeganismes toegerus was.

Tabel 27

Teenwoordigheid van Teenkapingsmeganismes

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Teenkapingsmeganisme	27	24,5	83	75,5

Volgens Tabel 27 was daar geen teenkapingsmeganisme in 83 (75,5%) van die respondente se motorvoertuie geïnstalleer nie. Slegs 27 (24,5%) respondente se motor-voertuie was met die een of ander tipe beskermingsmeganisme toegerus. Van laasge-noemde respondente het nege (33,3%) 'n satellietopsporing- en herwinningstelsel in die motorvoertuig gehad, terwyl 11 (40,7%) 'n afstandsbegreerde immobiliseerder en sewe (25,9%) 'n alarm geïnstalleer het. Aangesien die meeste respondente se motorvoertuie nie met die stelsels toegerus was nie, kan aanvaar word dat meer motorvoertuie sonder teenkapingsmeganismes gekaap word. Navorsingsverwagting 12 word dus gesteun.

Die feit dat meer motorvoertuie sonder teenkapingsmeganismes gekaap is, strook met die aannames van die roetine-aktiwiteitsbenadering, naamlik dat tegnologiese hulpmiddels 'n beskermingsrol kan vervul (Cohen & Felson, 1979:591). Ten spyte daarvan dat die meeste gekaapte motorvoertuie nie met beskermingsmeganismes toegerus was nie, kan daar egter nie sonder meer aanvaar word dat die afwesigheid van teenkapingsmeganismes fasiliterend op misdadpleging inwerk of kwesbaarheid verhoog nie. In die lig daarvan dat die kapers wat aan die ondersoek deelgeneem het, bevestig dat dit nie altyd moontlik is om vooraf te bepaal of 'n motorvoertuig wel deur 'n sekuriteitstelsel beskerm word nie en dat hulle onmiddellik nadat hulle 'n slagoffer genader het, die slagoffer oor die teenwoordigheid van 'n teenkapingsmeganisme uitvra, moet die mate waarin die aan- of afwesigheid van 'n teenkapingsmeganisme slagoffervatbaarheid verhoog, in meer diepte ondersoek word.

7.1.5 Navorsingsverwagting 13

Navorsingsverwagting 13 postuleer dat meer motoriste wat nie op motorvoertuigkapings ingestel is nie, gekaap sal word as diegene wat wel daarop ingestel is.

Tabel 28 weerspieël die mate waarin die slagoffers op die risiko van motorvoertuigkapings ingestel was.

Tabel 28

Slagoffers se Ingesteldheid teenoor die Risiko vir Motorvoertuigkapings

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Ingestel op kaping	64	58,2	46	41,8

Volgens Tabel 28 was 64 (58,2%) van die respondente op die risiko van 'n motorvoertuigkaping ingestel. In teenstelling hiermee meld 46 (41,8%) dat hulle nie daarop ingestel was nie. Navorsingsverwagting 13 word dus nie deur die bevindings van die ondersoek gesteun nie.

Hierdie bevinding is strydig met Brewer (1994:112) en Myerson (1995:118) se siening dat 'n motoris se ingesteldheid op die omgewing sy of haar vatbaarheid vir 'n kaping kan beïnvloed. Dit strook ook nie met bewerings in die literatuur (Family safety, 1999:10; How to avoid being a hijack victim: Safety first, 1995:6; How to deal with car hijacking, 1996:28; How to prevent hijacking, 1996:24; Huisamen, 1997c:14; Jou motor of jou lewe, 1994:83; Snow, 1995:81) dat verhoogde waaksaamheid en 'n ingesteldheid op kappings, van die belangrikste wyses is waarop individue hulle kwesbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping kan verminder nie. Alhoewel die grootte van die onderhawige steek-proef bevindings in hierdie verband kon beïnvloed, stem dit tog ooreen met die inligting wat van die kapers ontvang is (vgl. afd. 6.4.2). Volgens hulle maak hulle staat op die verrassingselement en vuurwapens. Derhalwe is daar min wat 'n motoris kan doen om 'n motorvoertuigkaping te voorkom. In die lig van die teenstrydighede, word verdere navor-sing met groter steekproewe ook in die verband aanbeveel.

7.1.6 Navorsingsverwagting 14

Navorsingsverwagting 14 postuleer dat motoriste wat alleen in 'n motorvoertuig is, se risiko vir 'n motorvoertuigkaping groter is as diegene met passasiers.

Tabel 29 bied 'n uiteensetting van die aantal passasiers wat ten tye van die kappings in die motorvoertuie was.

Tabel 29

Aantal Passasiers in die Motorvoertuig

Verandelike	N	%
Alleen in motorvoertuig	74	69,2
1 passasier (2 persone in motorvoertuig)	24	22,4
2 passasiers (3 persone in motorvoertuig)	5	4,7
3 passasiers (4 persone in motorvoertuig)	2	1,9
4 passasiers (5 persone in motorvoertuig)	1	0,9
5 en meer passasiers (6 persone en meer in motorvoertuig)	1	0,9
Totaal	107	100,0

Nota. Die vraag is deur drie respondente oopgelaat.

Uit Tabel 29 blyk dit dat 74 (69,2%) van die respondente alleen in die motorvoertuig was ten tye van die kaping. Hierdie bevinding dui daarop dat motoriste se vatbaarheid vir 'n kaping wel

verband hou met die aan- of afwesigheid van passasiers. Navorsingsverwagting 14 word dus ondersteun.

Die bevinding bied steun vir die rasonele-keuseperspektief (Clarke, 1996:334) wat postuleer dat die teenwoordigheid van ander individue inhiberend op misdadpleging inwerk. Verder is dit ook in ooreenstemming met Cohen en Cantor (1980:147) se aanname dat die teenwoordigheid van meer as een volwassene in so 'n mate beskerming kan verhoog, dat hulle nie as teiken geselekteer word nie. Net soos in die geval van roof in die algemeen waar enkellopende individue as kwesbaarder vir viktimisasie as nie-enkellopendes gesien word, word kappingslagoffers ook in die lig beskou (Block, 1977:69; Conklin, 1972:89; Cook, 1976:175; Feeney & Weir, 1974:20; Langan, 1978:4).

Dit blyk verder dat 'n toename in die aantal passasiers die kans op kaping laat afneem. Volgens Tabel 29 is 24 (21,8%) respondente met een passasier in die motorvoertuig, vyf (4,7%) met twee passasiers, twee (1,9%) met drie passasiers en twee (1,9%) met meer as vier passasiers gekaap. Die bevinding stem ooreen met die inligting wat deur die kapers verskaf is, naamlik dat die kaping van meer as drie persone in 'n motorvoertuig te riskant is.

Die vyf (4,7%) respondente wat meld dat hulle drie persone in die motorvoertuig was, het onderskeidelik die volgende passasiers in die motorvoertuig ten tye van die kaping gehad:

- twee laerskoolkinders (een seun en een dogter)
- twee laerskoolkinders (twee dogters)
- twee jong volwassenes (albei vroulik)
- een tiener en een jong volwassene (albei vroulik)
- een baba seun en een middeljarige vrou.

Die bestuurder van laasgenoemde motorvoertuig was 'n man, terwyl al die ander vroue was.

Die twee vroulike respondente wat beweer dat hulle vier persone in die motorvoertuig ten tye van die kaping was, het onderskeidelik die volgende passasiers in die motorvoertuig gehad:

- een laerskoolmeisie, een tienerseun, een volwasse vrou
- drie tieners (een seun en twee meisies).

Die motorvoertuig waarin daar vyf persone teenwoordig was, het twee tienermeisies (tussen die ouderdom van 12-14 jaar), een adolessente dogter (tussen die ouderdom van 15-18 jaar) en

een middeljarige vrou ingesluit. Die bestuurder van die motorvoertuig was manlik. In die motorvoertuig waarin daar sewe passasiers was, was een 'n kleuter meisie, een 'n adolessente meisie, twee volwassenes (een manlik en een vroulik) en twee middeljarige persone (albei vroulik). Die bestuurder van die motorvoertuig was vroulik.

Uit bostaande blyk dit dat die meeste passasiers vroulik was. Met die uitsondering van een geval was al die manlike passasiers skoolgaande kinders en tieners. Die kapers se verkla-ring, naamlik dat die teenwoordigheid van meer as twee manlike passasiers die risiko vir mislukking verhoog omdat hulle beter beskerming kan bied, word deur bogenoemde bevindings gesteun.

In al die gevalle waar daar meer as twee passasiers in die motorvoertuig was, is vuurwapens gebruik om die motorvoertuig te kaap. Die feit dat motorvoertuie waarin tot sewe persone is steeds geselekteer word, bevestig dat die teenwoordigheid van vuurwapens kapers in staat stel om motorvoertuie met meer as twee passasiers te teiken.

7.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTEESES MET BETREKKING TOT SLAGOFFERAANDADIGHEID

7.2.1 Navorsingsverwagting 15

Navorsingsverwagting 15 lui dat die meeste slagoffers nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref ten opsigte van

- 15.1: die toemaak van vensters
- 15.2: die sluit van deure
- 15.3: die dra van sleutels buite sig
- 15.4: die dra van 'n sitplekgordel nie.

Tabel 30 bied 'n uiteensetting van die mate waarin slagoffers die nodige voor-komingsmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref. Vrae wat nie op die respondente van toepassing was nie en/of wat om een of ander rede oopgelaat is, is nie by die tabel ingesluit nie.

Tabel 30
Elementêre Voorkomingsmaatreëls wat deur Slagoffers getref is

Veranderlike	Ja		Nee		Totaal
	N	%	N	%	
Oop vensters	14	16,5	71	83,5	85
Ongesluite deure	30	36,6	52	63,4	82
Sleutels sigbaar in hand	14	12,7	96	87,3	110

Geen sitplekgordel	47	47,0	63	63,0	100
--------------------	----	------	----	------	-----

- **Oop deure en vensters**

Volgens Tabel 30 was 14 (16,5%) respondente se vensters ten tye van die kaping oop en 30 (36,6%) respondente se motordeure nie gesluit nie. Navorsingsverwagting 15.1 en 15.2 word dus nie ondersteun nie.

Die gegewens in Tabel 30 is strydig met aannames in die literatuur (Family safety, 1999:10; Snow, 1995:81) dat oop deure en vensters kwesbaarheid vir 'n motorvoertuig-kaping verhoog. Die bevindings is ook strydig met die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid wat postuleer dat individue nie altyd konvensionele voorkomingsmaatreëls teen kapings tref nie. Dit is egter in ooreenstemming met die gegewens wat van die kapers ontvang is, naamlik dat die sluit van deure en vensters nie kwesbaarheid verhoog en/of 'n motorvoertuigkaping kan voorkom nie.

Twee redes kan vir hierdie teenstrydighede aangevoer word. In die eerste instansie het 25 (22,7%) respondente die vraag met betrekking tot oop vensters oopgelaat, terwyl 28 (25,5%) respondente die vraag oor deure geïgnoreer het. Alhoewel die individue nie noodwendig in die motorvoertuig was nie, bestaan die moontlikheid dat respondente uit vrees vir slagofferblaming besluit het om nie die vrae te beantwoord nie of om antwoorde te verskaf wat hulle dink die navorser wil hê. Schnetler et al. (1989:152) wys in die verband daarop dat respondente dikwels geneig is om antwoorde te verstrek wat hulle goed aangepas, rasioneel en/of onskuldig laat voorkom. In die tweede instansie kon die grootte en sydigheid van die steekproef ook bevindings beïnvloed het. Verdere navorsing met groter steekproewe kan moontlik ander bevindings oplewer.

- **Dra van sleutels sigbaar in hand**

Uit Tabel 30 blyk dit dat al 14 (12,7%) die respondente wat ten tye van die kaping buite hulle motorvoertuie was en op wie die vraag dus betrekking gehad het, se sleutels sigbaar in hulle hand was. Navorsingsverwagting 15.3 word dus ondersteun.

Alhoewel al die motoriste wat hulle motorvoertuie genader het en toe gekaap is, aandui dat hulle sleutels sigbaar in hulle hande was, kan geen definitiewe afleidings met betrekking tot aandadigheid gemaak word nie. Enersyds wys voorkomingsmaatreëls daarop dat motoriste sleutels gereed moet hê wanneer hulle hulle motorvoertuie nader en dat hulle dit as 'n wapen tydens viktimisasie kan gebruik (Theron et al., 1998:41). Derhalwe kan die dra van sleutels in die hand nie noodwendig as aandadigheid beskou word nie. Andersyds kan die afstand wat die motoris van sy of haar motorvoertuig was, nie uit hulle antwoorde afgelei word nie. Die moontlikheid bestaan dus ook dat die individu dalk besig was om die motorvoertuig se deur oop te sluit. In hierdie geval is sigbaarheid van die sleutels onvermydelik en kan die individu nie as aanspreeklik beskou word nie. Hierdie aspek moet in meer diepte in verdere navorsing ondersoek word.

- **Geen sitplekgordel**

Tabel 30 toon dat 47 (47,0%) respondente nie 'n sitplekgordel tydens die kaping gedra het nie. Navorsingsverwagting 15.4 word dus nie ondersteun nie.

Hierdie bevinding is in stryd met die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid wat postuleer dat die weiering om 'n sitplekgordel te dra, fasiliterend op kappings kan inwerk. Soos in die geval van deure en vensters, het 10 (9,1%) respondente nie die vraag met betrekking tot die dra van 'n sitplekgordel beantwoord nie. Die moontlikheid bestaan dat die vraag geïgnoreer of selfs verkeerdelik ingevul is omdat dit 'n oortreding is om nie 'n sitplekgordel te dra nie. Sodoende kan respondente vermy om in 'n slegte lig voorgestel te word. 'n Ander moontlikheid is dat persone wat buite die motorvoertuig was, die vraag as irrelevant beskou en gevolglik uitgelaat het. Die grootte van die steekproef kon egter ook hierdie bevinding beïnvloed het. Verdere in-diepte navorsing waarby groter en meer verteenwoordigende groepe betrek word, word aanbeveel ten einde te bepaal in watter mate die dra van 'n sitplekgordel teikenseleksie beïnvloed en/of 'n kaping fasiliteer.

7.2.2 Hipotese 1

Hipotese 1 postuleer dat betekenisvol meer mans as vroue wat gekaap word, nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref ten opsigte van

- 1.1: die toemaak van vensters
- 1.2: die sluit van deure
- 1.3: die dra van sleutels buite sig

1.4: die dra van 'n sitplekgordel nie.

In Tabel 31 word die Chi-kwadraatwaardes wat vir die verskillende veranderlikes (oop vensters, ongesluite deure, sleutel sigbaar in hand en geen sitplekgordel) ten opsigte van geslag bereken is, weergegee.

Tabel 31

Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Geslag en die Tref van Elementêre Voorkomingsmaatreëls

Veranderlike	Manlik	Vroulik	Totaal	χ^2
Oop vensters	7	7	14	0,885
Ongesluite deure	16	14	30	0,964
Sleutels sigbaar in hand	8	6	14	0,212
Geen sitplekgordel	12	15	27	0,209

* $p < 0,05$

Uit Tabel 31 blyk dit dat nie een van die veranderlikes betekenisvolle verskille ten opsigte van geslag toon nie. Derhalwe word hipotese 1.1, 1.2, 1.3 en 1.4 nie ondersteun nie.

Hierdie bevindings is strydig met mediaberigte (Hijacking spreek, 1994:1; Man sy wysvinger kwyt na kaping, 1997:4) wat daarop dui dat mans meer nalatig as vroue is in die tref van die nodige voorkomingsmaatreëls. MacDonald (1975:224) se aanname dat mans veral geneig is om hulle vatbaarheid vir roof te verhoog deur nie die nodige voorsorgmaatreëls teen misdaad te tref nie, word dus ook nie deur die bevindings van die ondersoek gesteun nie.

Moontlike redes waarom daar nie betekenisvolle verskille ten opsigte van geslag voorkom nie, kan eerstens toegeskryf word aan die moontlikheid dat motoriste besef dat individue van beide geslagte kwesbaar vir 'n motorvoertuigkaping is en dus dieselfde voorsorgmaatreëls tref. Tweedens kan dit te wyte wees aan die grootte en sydigheid van die steekproef.

Geslagsverskille moet veral deur middel van groter steekproewe verder ondersoek word. Die moontlikheid dat rasseverskille ook met betrekking tot geslag kan voorkom, regverdig ook navorsing. Uit die literatuur (Louw, 1998:59; Roodbol, 1995:10) blyk dit dat veral swart mans die slagoffers van motorvoertuigkaping is. Die moontlikheid dat die aard van die steekproef 'n invloed gehad het, moet dus bestudeer word.

7.2.3 Hipotese 2

Hipotese 2 postuleer dat betekenisvol meer slagoffers jonger as 30 jaar as diegene wat 30 jaar en ouer is, nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref ten opsigte van

- 2.1: die toemaak van vensters
- 2.2: die sluit van deure
- 2.3: die dra van sleutels buite sig
- 2.4: die dra van 'n sitplekgordel nie.

Die Chi-kwadraatwaardes wat vir die verskillende veranderlikes (oop vensters, ongesluite deure, sleutels sigbaar in hand en geen sitplekgordel) ten opsigte van ouderdom bereken is, word in Tabel 32 weergegee.

Tabel 32

Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Ouderdom en die Tref van Elementêre Voorkomingsmaatreëls

Veranderlike	Jonger as 30	30 en ouer	Totaal	χ^2
Oop vensters	6	8	14	0,324
Ongesluite deure	7	23	30	0,866
Sleutels sigbaar in hand	6	8	14	0,365
Geen sitplekgordel	10	17	27	0,090

* $p < 0,05$

Volgens Tabel 32 kom daar geen betekenisvolle verskille voor tussen die twee ouderdomskategorieë ten opsigte van die tref van primêre voorkomingsmaatreëls nie. Hipotese 2.1, 2.2, 2.3 en 2.4 word dus ook nie deur die bevindings van die ondersoek gesteun nie.

Hierdie bevinding weerspreek die mediaberig (Hijacking spree, 1994:1) wat daarop dui dat jong slagoffers van roof dikwels nie met die nodige voorsorg optree of selfbeskerende gedrag openbaar om hulle eiendom te beskerm nie. 'n Rede hiervoor kan die grootte en sydigheid van die steekproef wees. In die eerste instansie moet die Chi-kwadraatwaardes, vanweë die grootte van die selgroepe, versigtig geïnterpreteer word en kan groter steek-proewe 'n verskil in waardes teweegbring.

Ten spyte daarvan dat die statistiese ontledings nie 'n betekenisvolle verskil aangetoon het nie, dui die rou getalle in die tweede instansie daarop dat ouer persone hulle in 'n groter mate as jonger persone aan nalatige optrede van hierdie aard skuldig gemaak het. Dit is dus steeds strydig met die aanduidings in die literatuur. Alhoewel 86 (78,2%) van die respondente wat aan die ondersoek deelgeneem het, 30 jaar en ouer is en die moontlikheid bestaan dat die

frekwensie respondente wat nalatige optrede getoon het, vanselfsprekend meer in hierdie kategorie sal voorkom, is verdere empiriese navorsing in die verband nodig.

7.2.4 Navorsingsverwagting 16

Volgens navorsingsverwagting 16 plaas die meeste slagoffers hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

- 16.1: langs die pad te stop om te rus, eet en/of 'n biologiese nood te verlig
- 16.2: passasiers en/of goedere op of af te laai
- 16.3: in 'n geparkeerde motorvoertuig te sit en wag
- 16.4: 'n ryloper op te laai
- 16.5: die motorvoertuig opsigtelik te nader en buite die motorvoertuig na die sleutel van die motorvoertuig te soek
- 16.6: 'n vaste roetine elke dag te volg.

Die inligting wat van die respondente in bogenoemde verband ontvang is, word in Tabel 33 saamgevat.

Tabel 33

Potensieel Gevaarlike Situasies waarin Slagoffers hulle Geplaas het

Veranderlike	N	%
Gestop om 'n spesifieke rede	3	2,7
Passasiers en/of goedere op- of afgelaai	6	5,5
In 'n geparkeerde motorvoertuig gewag	6	5,5
Ryloper opgelaai	-	-
Na sleutels gesoek	1	0,9
Vaste roetine gevolg	29	26,4

Volgens Tabel 33 het drie (2,7%) respondente gestop om 'n spesifieke rede, ses (5,5%) passasiers en/of goedere op- of afgelaai, ses (5,5%) in 'n geparkeerde motorvoertuig gewag, een (0,9%) opsigtelik na sleutels gesoek, terwyl 29 (26,4%) dieselfde roetine gevolg het. Aangesien nie een van die veranderlikes 'n respons van meer as 50% opgelewer het nie, kan navorsingsverwagting 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5 en 16.6 nie ondersteun word nie.

Normandeau (1968:288, 291) se aanname dat slagoffers van roof tot hulle eie viktimisasie bydra omdat hulle versoeking-geleentheid daarvoor skep asook McClintock en Gibson (1961:23) se siening dat hulle dikwels gevaarlike situasies skep wat tot hulle eie viktimisasie kan lei, blyk nie in die geval van motorvoertuigkaping waar te wees nie. Die aannames wat in die

saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens 'n motorvoertuigkaping gemaak word, word ook nie deur die bevindings gesteun nie. Daar kan dus afgelei word dat die meeste slagoffers wat by die onderhawige studie betrek is, nie op hierdie wyse tot die kaping van hulle motorvoertuie bygedra het nie.

Hierdie afleiding stem in 'n groot mate ooreen met die inligting wat van die kapers ontvang is. Afgesien van versekeringsbedrog waar slagoffers vrywillig hulle motorvoertuie vir kapings beskikbaar stel, is daar op geen stadium melding gemaak van die moontlikheid dat slagoffers tot hulle viktimisasie bydra of dat kapers potensiële slagoffers langs die pad vir 'n versoeking-geleentheid inwag nie.

7.2.5 Hipotese 3

Volgens hipotese 3 plaas betekenisvol meer mans as vroue hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

- 3.1: langs die pad te stop om te rus, eet en/of 'n biologiese nood te verlig
- 3.2: passasiers en/of goedere op of af te laai
- 3.3: in 'n geparkeerde motorvoertuig te sit en wag
- 3.4: 'n ryloper op te laai
- 3.5: die motorvoertuig opsigtelik te nader en buite die motorvoertuig na die sleutel van die motorvoertuig te soek
- 3.6: 'n vaste roetine elke dag te volg.

In Tabel 34 word die Chi-kwadraatwaardes wat vir die verskillende veranderlikes (gestop om 'n spesifieke rede, passasiers en/of goedere op- of afgelaai, in 'n geparkeerde motorvoertuig gewag, 'n ryloper opgelaai, na sleutels gesoek, 'n vaste roetine gevolg), ten opsigte van geslag bereken is, weergegee.

Tabel 34
Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Geslag en die Betreding van Potensieel Gevaarlike Situasies

Veranderlike	Manlik	Vroulik	Totaal	χ^2
Gestop om 'n spesifieke rede	2	1	3	0,185
Passasiers en/of goedere op- of afgelaai	2	4	6	0,305
In geparkeerde motorvoertuig gewag	2	4	6	0,305
Ryloper opgelaai	-	-	-	-
Na sleutels gesoek	-	1	1	0,290
Vaste roetine gevolg	13	16	29	0,145

* $p < 0,05$

Uit Tabel 34 blyk dit dat nie een van die veranderlikes betekenisvolle verskille ten opsigte van geslag toon nie. Hipotese 3 word dus nie ondersteun nie.

Aangesien die selgroepe met die uitsondering van een geval, naamlik die volg van 'n vaste roetine, so klein is dat statistiese ontledings bemoeilik word, en selfs die beskrywende statistiek nie gebruik kan word om definitiewe afleidings te maak nie, kan hierdie gegewens nie met bestaande literatuur vergelyk word nie. Vanweë die feit dat daar teenswoordig geen wetenskaplike navorsing in die verband gedoen is nie, word verdere navorsing met groter steekproewe aanbeveel.

7.2.6 Hipotese 4

Volgens hipotese 4 plaas betekenisvol meer slagoffers jonger as 30 jaar as diegene wat 30 jaar en ouer is, hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

- 4.1: langs die pad te stop om te rus, eet en/of 'n biologiese nood te verlig
- 4.2: passasiers en/of goedere op of af te laai
- 4.3: in 'n geparkeerde motorvoertuig te sit en wag
- 4.4: 'n ryloper op te laai
- 4.5: die motorvoertuig opsigtelik te nader en buite die motorvoertuig na die sleutel van die motorvoertuig te soek
- 4.6: 'n vaste roetine elke dag te volg.

Die Chi-kwadraatwaardes wat vir die verskillende veranderlikes (gestop om 'n spesifieke rede, passasiers en/of goedere op- of afgelaai, in 'n geparkeerde motorvoertuig gewag, 'n ryloper opgelaai, na sleutels gesoek, 'n vaste roetine gevolg), ten opsigte van ouderdom bereken is, word in Tabel 35 uiteengesit.

Tabel 35
Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Ouderdom en die Betreding van Potensieel Gevaarlike Situasies

Veranderlike	Jonger as 30	30 en ouer	Totaal	χ^2
Gestop om 'n spesifieke rede	1	2	3	0,137
Passasiers en/of goedere op- of afgelaai	1	5	6	0,745
In 'n geparkeerde motorvoertuig gewag	2	4	6	0,576
Ryloper opgelaai	-	-	-	-
Na sleutels gesoek	1	-	1	0,351
Vaste roetine gevolg	7	22	29	0,591

* $p < 0,05$

Volgens die Chi-kwadraattoets hou nie een van die veranderlikes betekenisvol verband met die ouderdom van die respondente nie. Hipotese 4 kan dus nie ondersteun word nie.

Aangesien al die selgroepe in Tabel 35, met die uitsondering van vaste roetines wat gevolg word, klein is en statistiese ontledings hierdeur bemoeilik word, kan geen afleidings in hierdie verband gemaak word nie. Alhoewel die beskrywende data daarop dui dat respondente ouer as 30 jaar hulleself meer dikwels in potensieel gevaarlike situasies geplaas het, moet dit in gedagte gehou word dat 86 (78,2%) van die respondente wat in die steekproef opgeneem is, ouer as 30 jaar is. Die moontlikheid bestaan dus dat hierdie aspek verantwoordelik kon wees vir die verskille tussen die twee ouderdomskategorieë.

Aangesien die bevindings van die ondersoek nie met die gegewens in mediaberigte vergelyk kan word nie en navorsing in die verband beperk is, word verdere navorsing met groter steekproewe ook in die verband aanbeveel.

7.2.7 Navorsingsverwagting 17

In navorsingsverwagting 17 word gepostuleer dat die meeste slagoffers roekeloos bestuur net voordat hulle motorvoertuie gekaap word.

Tabel 36 bied 'n uiteensetting van die mate waarin die slagoffers roekeloos voor die motorvoertuigkaping bestuur het.

Tabel 36

Mate waarin Slagoffers Roekeloos voor die Motorvoertuigkaping bestuur het

Veranderlike	Ja		Nee	
	J	%	N	%
Roekeloos bestuur	-	-	110	100,0%

Uit Tabel 36 blyk dit dat nie een van die 110 respondente roekeloos bestuur het net voordat die kaping plaasgevind het nie. Navorsingsverwagting 17 word dus nie ondersteun nie.

Hierdie bevinding is strydig met Kanekar, Pinto en Mazumdar (1985:634) se standpunt dat slagoffers van roof dikwels gedrag openbaar wat tot viktimisasie aanleiding gee. Steun bestaan ook nie vir die aanname van die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid wat roekelose bestuur as 'n vorm van aanspreeklikheid tydens 'n

motorvoertuigkaping identifiseer nie. Alhoewel die moontlikheid bestaan dat respondente slagofferblaming vrees en nie negatiewe gedragsaksies sal erken nie (Schnetler et al., 1989:152), strook bogenoemde bevinding met die inligting wat van die kapers ontvang is. Met die uitsondering van een kaper wat gemeld het dat hy motoriste sal kaap wat na hom staar of hulle deure ooglopend as gevolg van sy nabyheid sluit, het nie een van die kapers provokasie (soos uiteengesit in bogenoemde tipologie) as 'n rede vir teikenseleksie vermeld nie.

7.3 SLOTBESKOUIING

Faktore wat 'n individu se kwesbaarheid vir 'n kaping kan verhoog, is eerstens in die hoofstuk van nader toegelig. Gedrag wat moontlik 'n motorvoertuigkaping kon fasiliteer en daartoe kon bydra dat 'n individu aanspreeklik vir 'n motorvoertuigkaping gehou kan word, is ook verken. Enkele aanbevelings wat hiermee verband hou, geniet in Hoofstuk 8 verder aandag.

8. AANBEVELINGS EN SLOTBESKOUIING

Ondanks die erns van motorvoertuigkaping, bestaan daar min wetenskaplik gefundeerde navorsing oor hierdie fenomeen. In afdeling 1.3.2 is daarop gewys dat navorsing wat tot dusver in Suid-Afrika met betrekking tot die *modus operandi* van die oortreder onderneem is, hoofsaaklik gebaseer is op inligting wat van die slagoffer verkry is. Geen metodologies-verantwoordbare kriminologiestudie is ook onderneem om te bepaal of 'n kostevoordeel-analise deur die kaper uitgevoer word en/of sekere situasionele faktore misdadpleging kan beïnvloed nie.

Studies met betrekking tot slagoffervatbaarheid en -aandadigheid sentreer ook rondom misdade soos moord, verkragting en aanranding en is hoofsaaklik gebaseer op inligting wat uit amptelike databronne soos polisierekords bekom is. In die onderhawige studie is gepoog om motorvoertuigkaping vanuit die slagoffer en die misdadiger se perspektief te bestudeer en inligting rakende die *modus operandi* van kapers, slagoffervatbaarheid en -aandadigheid eerstehands van die betrokke rolspelers te verkry.

Gebaseer op die teoretiese onderbou en afgehandelde navorsing oor motorvoertuigkaping, is enkele navorsingsverwagtinge en hipoteses in Hoofstuk 4 geformuleer wat as riglyne vir die studie gedien het. Die inligting wat deur middel van onderhoude en posvraelyste ingesamel is, is in Hoofstuk 6 en 7 aan die hand van die navorsingsverwagtinge en hipoteses ontleed en beskryf.

Voortspruitend uit die bevindinge van hierdie ondersoek, word vervolgens aangetoon in welke mate daarin geslaag is om die doelwitte wat in Hoofstuk 1 gestel is, te bereik. Verbandhoudende temas vir verdere navorsing sal ook geïdentifiseer word.

Praktiese voorstelle en aanbevelings wat moontlik as rasionaal vir misdaadvoorkomingstrategieë kan dien en tot die bekamping van motorvoertuigkaping kan bydra, geniet ook in hierdie hoofstuk aandag.

8.1 GEVOLGTREKKINGS RAKENDE DOELWITBEREIKING

- **Doelwit 1**

Die eerste doelwit van hierdie ondersoek was om 'n tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping te formuleer. Aangesien geen viktimologie en/of kriminologieteorie geïdentifiseer kon word om as riglyn vir die formulering van hipoteses met betrekking tot slagofferaandadigheid te dien nie, is 'n tipologie gebaseer op die tipologieë van Mendelsohn, Fattah, Schafer en Karmen vir die doel in Hoofstuk 2 gekonstrueer. Hierdie tipologie, wat slagofferaandadigheid as kriterium het en uit vyf kategorieë, naamlik volkome onskuldige slagoffers, slagoffers wat in 'n groot mate onskuldig is, gedeeltelik onskuldige slagoffers, slagoffers wat in 'n groot mate vir hulle viktimisasie verantwoordelik is en volkome verantwoordelike slagoffers bestaan, is ook aan die hand van die vereistes wat vir tipologieë gestel word, beoordeel. Aangesien die tipologie aan die meeste vereistes vir 'n tipologie voldoen het, is dit in samehang met die afgehandelde navorsing oor motorvoertuigkappings, as riglyn vir die formulering van hipoteses en die opstel van die vraelys gedien. Doelwit 1 is dus verwesenlik.

- **Doelwit 2**

Die tweede doelwit was om vas te stel in watter mate kapers 'n motorvoertuigkaping beplan. Alhoewel motorvoertuigkapers nie almal dieselfde hoeveelheid tyd aan die beplanning van 'n kaping spandeer nie, word daar tog sekere besluite voor misdaadpleging geneem ten einde die risiko vir mislukking en arrestasie te minimaliseer.

Die inligting wat van die respondente ontvang is, dui daarop dat kapers vooraf op 'n spesifieke dag, tyd, plek en wyse besluit om 'n motorvoertuig te kaap. Dit blyk verder dat daar ook voor misdaadpleging op 'n spesifieke motorvoertuig besluit word. Besluite met betrekking tot die gebruik van wapens en medewerkers geniet ook tydens die beplanning-fase van die misdaad aandag. Ontvlugtingsroetes asook dit wat met die gekaapte motorvoertuig gedoen gaan word, maak volgens die respondente ook 'n belangrike deel uit van die beplanning wat 'n kaping voorafgaan. Aangesien dit uit die ondersoek geblyk het dat die meeste motorvoertuigkapers ten minste 'n sekere hoeveelheid tyd aan die beplanning van 'n motorvoertuigkaping spandeer, is daar ook in doelwit 2 geslaag.

- **Doelwit 3**

Hierdie doelwit is geformuleer ten einde vas te stel in watter mate kapers die voor- en nadele van misdaadpleging oorweeg. Op grond van Clarke (1996:335) se aanname dat die beklemtoning van kostevoordeelanalises wat voor en tydens misdaadpleging ter sprake is, bydra tot 'n beter begrip van kriminaliteit in die breë, is daar in die onderhawige studie 'n ondersoek geloods na die mate waarin motorvoertuigkapers die voor- en nadele van misdaadpleging in ag neem.

Die bevindings dui daarop dat die meeste motorvoertuigkapers die positiewe aspekte (nl. die finansiële voordeel wat kapings inhou) asook die negatiewe aspekte (nl. besering, dood, arrestasie en gevangenisstraf) van misdaadpleging oorweeg. Alhoewel kapings sowel negatiewe (inhiberende) as positiewe (fasiliterende) gevolge inhou, blyk dit dat die inhiberende faktore respondente nie daarvan weerhou het om by motorvoertuigkapings betrokke te raak nie. Redes hiervoor is onder andere dat die risiko om beseer, gedood en/of gearresteer te word as 'n geringe moontlikheid beskou word, terwyl beloning onmiddellik realiseer. Die finansiële voordeel weeg ook dikwels swaarder as al die inhiberende faktore saam. Faktore soos goeie beplanning en die hulpbronne wat die kaper tot sy beskikking het (nl. wapens, medewerkers asook 'n goeie mark vir gekaapte motorvoertuie), dien as aansporing vir die pleeg van die misdaad en lei verder daartoe dat die negatiewe gevolge wat 'n kaping kan inhou, geneutraliseer word.

Aangesien die bevindings daarop dui dat kapers wel die voor- en nadele van misdaadpleging teen mekaar opweeg, is daar ook daarin geslaag om doelwit 3 te verwesenlik.

- **Doelwit 4**

Die vierde doelwit was om te bepaal watter faktore teikenseleksie beïnvloed. Uit die ondersoek het dit geblyk dat motorvoertuigkaping nie onwillekeurig plaasvind nie en dat misdadigers meestal spesifieke teikens selekteer. Alhoewel die wanopvatting bestaan dat die motorvoertuig en die motoris ewe belangrik tydens teikenseleksie is, dui die inligting wat deur die respondente verstrekkend is, daarop dat die motorvoertuig op bestelling hoofsaaklik teikenseleksie beïnvloed. Al 12 (100,0%) die kaper-respondente het bevestig dat die motoris in die meeste gevalle bysaak is en dat aspekte soos ouderdom, geslag, voorkoms, die gemak waarmee die bestuurder oorrumpel kan word asook die motoris se vermoë om weerstand te bied of gewapen te wees, eers oorweeg word nadat die teiken geselekteer is. Slegs die wyse waarop die motoris genader moet word, word deur hierdie faktore beïnvloed. Die ras van die motoris asook die aantal

passasiers in die motorvoertuig blyk die enigste twee veranderlikes eie aan die motoris te wees wat daartoe kan lei dat 'n kaper nie 'n motorvoertuig wat op bestelling is, sal kaap nie. Blanke persone asook motorvoertuie met twee of minder insittendes, toon volgens die respondente wat by die ondersoek betrek is, die hoogste risiko vir motorvoertuigkaping.

Die fabrikaat, model en waarde van die motorvoertuig asook die bestaan van 'n afsetgebied, blyk die belangrikste faktore te wees wat tydens teikenseleksie in ag geneem word. Luukse en nuwe model motorvoertuie (1997 en jonger), soos BMW's, Mercedes Benz'e en Pajero's is as gevolg van hulle hoë waarde gewilde teikens en word meestal op bestelling en die betrokkenheid van of in opdrag van 'n tussenganger gekaap. Toyota- en Volkswagenprodukte wat as "good cars" beskryf word en min onderhoudskoste verg, word dikwels op bestelling van vriende in townships gekaap. Vanweë die groot mark wat daar in Afrika-lande vir vierwielaangedrewe voertuie (4x4's) bestaan, kan die kappings van hierdie motorvoertuie moontlik ook in die nabye toekoms toeneem.

Alhoewel motorvoertuigkapers selektief in die keuse van teikens is, geskied seleksie nie op grond van die individu wat die motorvoertuig bestuur nie, maar wel na aanleiding van die tipe motorvoertuig wat die motoris bestuur. Aangesien daarin geslaag is om te bepaal watter faktore teikenseleksie kan beïnvloed, is daar ook in doelwit 4 geslaag.

- **Doelwit 5**

Die vasstelling van situasionele faktore waaraan motorvoertuigkapers tydens teikenseleksie aandag skenk, is as die vyfde doelwit gestel. Opsommend beskou, blyk dit dat slegs enkele onmiddellike omgewingsfaktore misdaadpleging betekenisvol kan beïnvloed. Alhoewel die teenwoordigheid van verkeersbeamptes, private sekuriteitsbeamptes en omstanders nie 'n kaper sal inhibeer om 'n motorvoertuig te kaap nie, blyk dit wel dat die afwesigheid van beskerming in terme van polisiebeamptes, 'n belangrike situasionele faktor is wat tydens die pleeg van 'n motorvoertuigkaping deur kapers in ag geneem word. Doelwit 5 is dus ook verwesenlik.

- **Doelwit 6**

Doelwit 6 is geformuleer ten einde te bepaal watter *modus operandi* motorvoertuigkapers volg om van geselekteerde persone slagoffers te maak. Die bevindings van die ondersoek dui

daarop dat die meeste kapers 'n spesifieke dag, tyd, plek en omstandighede verkies om 'n motorvoertuig te kaap. Alhoewel weksdae, veral Woensdae tot Vrydae gewilde dae vir motorvoertuigkapings is, kan die beskikbaarheid van die motorvoertuie op bestelling, die dag waarop 'n motorvoertuig gekaap word beïnvloed en daartoe lei dat kapings selfs oor naweke plaasvind. Oggend spitsverkeer (6:00-09:00), middag spitsverkeer (15:30-18:00) asook vroeg aand (18:00-21:00) is deur die meeste respondente aangedui as die beste tye waarop kapings uitgevoer kan word.

Met betrekking tot die plek van kaping blyk dit dat verkeersligte en stopstrate die ideale geleentheid en plek bied om motoriste te oorrampel. Die ontleding van inligting toon verder dat kapings by wonings asook in die parkeerterreine van winkelsentrums ook uitgesonder word as geskikte plekke om kapings uit te voer.

Die gegewens dui verder daarop dat kapers nie net 'n spesifieke dag, tyd, plek en omstandighede selekteer om 'n kaping uit te voer nie, maar dat hulle ook verkies om van medewerkers gebruik te maak. Kaping is hoofsaaklik 'n groepaktiwiteit waarby meestal twee tot vier mense betrokke is. Spesifieke rolle word ook vooraf aan medewerkers toegeken. Hierdie rolle is uitruilbaar na gelang van situasionele vereistes. Ondersteunings-voertuie word ook in die meeste gevalle tydens kapings gebruik.

Die meeste kapers maak gebruik van verbale dreigemente wanneer hulle 'n motorvoertuig roof. Die stemtoon en taal wat kapers gebruik om slagoffers te dreig, blyk veral van groot belang te wees. Op grond van die bevindings word afgelei dat kapings selde sonder 'n vuurwapen uitgevoer word en dat kapers nie sal huiwer om die vuurwapen te gebruik nie. Beserings tydens kapings kom algemeen voor en hou verband met die mate waarin die slagoffer as 'n struikelblok in doelbereiking beskou word. Stres wat kapers tydens die kaping ervaar, vorige ervarings, die grootte van die groep wat die rooftog uitvoer, die ouderdom van die kaper(s) asook die mate waarin die slagoffer weerstand bied tydens viktimisasie, dra by tot die mate waarin beserings of selfs die dood van die slagoffer veroorsaak kan word. Motoriste word soms ook ontvoer om teenkapingsmeganismes te ontkoppel en/of om die aanmelding van die kaping te vertraag.

Vanweë die feit dat die misdaad vir finansiële gewin uitgevoer word, word die meeste gekaapte motorvoertuie in 'n meer bruikbare medium, naamlik kontant omgesit deur dit te verkoop.

Aangesien die beplanning-, uitvoering- en afhandelingfase as deel van die kaper se *modus operandi* in die onderhawige ondersoek aandag geniet het en daar bepaal kon word watter *modus operandi* die kapers in die onderhawige studie gevolg het om van geselekteerde persone slagoffers te maak, is daar ook in doelwit 6 geslaag.

- **Doelwit 7**

Die sewende doelwit van hierdie ondersoek was om te bepaal in watter mate slagoffers kwesbaar vir 'n motorvoertuigkaping is. Alhoewel enige individu wat 'n motorvoertuig bestuur die potensiaal het om 'n slagoffer van motorvoertuigroof te word, blyk dit dat ras, geslag en beroep die enigste drie demografiese faktore is wat vatbaarheid verhoog. Blanke manspersone asook diegene wat in die arbeidsmark staan en van hulle motorvoertuie vir vervoer na en van die werk afhanklik is, toon veral 'n hoë risiko vir motorvoertuigkaping.

Die teenwoordigheid van teenkapingsmeganismes kan kwesbaarheid vir 'n motorvoertuig-kaping verminder. Die fabrikaat asook die waarde van die motorvoertuig wat 'n motoris bestuur, verhoog volgens die inligting wat deur die slagoffer-respondente verstrekkend is, nie kwesbaarheid vir 'n kaping nie. Aangesien hierdie data verskil van dit wat van die kaper-respondente ontvang is, word verdere navorsing met groter steekproewe in hierdie verband aanbeveel.

Die bevindings dui ook daarop dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping nie geraak word deur die mate waarin hulle op motorvoertuigkapings ingestel is nie, terwyl die aantal passasiers in die motorvoertuig wel 'n rol speel. Die potensiaal vir motorvoertuig-kaping neem af namate die aantal passasiers en veral volwasse manlike persone in die motorvoertuig toeneem.

Aangesien daarin geslaag is om enkele kwesbaarheidsfaktore uit te lig, is daar dus ook in doelwit 7 geslaag.

- **Doelwit 8**

Met doelwit 8 is daar gepoog om slagofferoptredes wat tot 'n motorvoertuigkapinginsident kan bydra, te identifiseer. Op grond van die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid, is daar in die onderhawige ondersoek gefokus op die mate waarin slagoffers nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping getref het nie, die mate

waarin slagoffers hulleself in potensieel gevaarlike situasies geplaas het asook die mate waarin slagoffers net voor die kaping roekeloos bestuur het. (Aangesien motoriste wat met 'n kaper saamspan om hulle motorvoertuie vir versekeringsdoeleindes te "kaap" asook diegene wat die kaping van 'n motorvoertuig wat nie bestaan nie fabriseer, nie deel van die studie gevorm het nie, is die laaste twee kategorieë van die saamgestelde tipologie by die bespreking van slagofferaandadigheid uitgesluit. Die kategorieë is wel ingesluit ten einde 'n tipologie saam te stel wat volledig is en wye gebruik moontlik maak.)

Aspekte soos toe vensters en gesluite motorvoertuigdeure, die dra van sitplekgordels asook die opsigtelike dra van motorvoertuigsleutels in die hand, is vir doeleindes van die studie as noodsaaklike voorkomingsmaatreëls beskou. Alhoewel al die motoriste wat hulle motor-voertuie genader en toe gekaap is, aangedui het dat hulle sleutels sigbaar in hulle hande was, kon geen houdbare afleidings in hierdie verband gemaak word nie, aangesien die afstand wat die motoris van sy of haar motorvoertuig was, nie uit die gegewens van die ondersoek afgelei kon word nie. Afgesien hiervan, blyk dit dat respondente wel die nodige elementêre voorkomingsmaatreëls teen motorvoertuigkapings tref. Geen betekenisvolle verband kon ook ten opsigte van geslag asook ouderdom en die tref van elementêre voorkomingsmaatreëls gevind word nie.

Met betrekking tot die betreding van potensieel gevaarlike situasies, toon die bevindings dat slagoffers van kapings selde gevaarlike situasies skep wat tot hulle eie viktimisasie kan lei. Alhoewel enkele respondente om 'n spesifieke rede gestop het, passasiers en/of goedere op- of afgelaai het, in 'n geparkeerde motorvoertuig gewag het, 'n ryloper opgelaai het, opsigtelik na sleutels gesoek het en/of daaglik dieselfde roete gevolg het om roetine-aktiwiteite uit te voer, was hulle in die minderheid. Vanweë die feit dat slegs 'n klein aantal respondente bogenoemde gedrag vertoon het, kon geen betekenisvolle afleidings met betrekking tot die verband tussen geslag asook ouderdom en die betreding van potensieel gevaarlike situasies gemaak word nie.

Rakende direkte provokasie of die mate waarin slagoffers net voor die motorvoertuigkaping roekeloos bestuur, het dit geblyk dat hierdie faktore nie 'n rol gespeel het nie. Die respondente het dus nie op hierdie wyse tot hulle viktimisasie bygedra nie.

Opsommend beskou blyk dit dat slagoffers nie as aanspreeklik vir 'n motorvoertuigkaping beskou kan word nie, aangesien motoriste se gedragpatrone (nl. die tref van voorkomingsmaatreëls, die vermyding van potensieel gevaarlike gebiede en die bedagsame bestuur van 'n motorvoertuig), daarop dui dat hulle nie vir hulle eie viktimisasie verantwoordelik is nie.

Alhoewel geen slagofferoptredes wat tot 'n motorvoertuigkapinginsident kan bydra geïdentifiseer is nie en daar gevolglik nie in doelwit 8 geslaag is nie, moet die bevindings met omsigtigheid geïnterpreteer word, aangesien verskeie respondente vrae met betrekking tot aandadigheid onbeantwoord gelaat het. Die moontlikheid bestaan dus dat respondente slagofferblamering vrees (Schnetler et al., 1989:152) en gevolglik nie negatiewe gedrags-aksies uitlig nie.

Die steekproef is egter ook sydig in dié sin dat dit hoofsaaklik uit blanke persone bestaan wat in die ouderdomsgroep ouer as 30 jaar val. Die feit dat enkele respondente (alhoewel in die minderheid) nie die nodige elementêre voorkomingsmaatreëls teen kapings getref het nie en/of hulle in potensieel gevaarlike situasies geplaas het, bevestig egter dat die moontlikheid van aandadigheid nie uitgesluit is nie.

8.2 AANBEVELINGS

Enkele aanbevelings rakende toekomstige navorsing asook die bekamping van motorvoertuigkaping, geniet vervolgens aandag.

8.2.1 Aanbevelings rakende toekomstige navorsing

Aangesien hierdie studie verkennend en eksplorerend van aard is en die doel nie was om te veralgemeen nie, is verskeie temas vir toekomstige navorsing geïdentifiseer. Malinowski (aangehaal in Votey & Phillips, 1969:62) wat bevestig dat verkennende navorsing dikwels verdere navorsing stimuleer, getuig dat

very often, a problem seemed settled, everything fixed and clear, till researchers begin to write down their results And only then, do they see the enormous deficiencies, which would show them where lay new problems and lead them to new work.

Temas voortspruitend uit die onderhawige studie wat verdere navorsing regverdig, sluit die volgende in:

- **Tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping**

Volgens Galaway en Hudson (1981:21) kan geen tipologie perfek wees nie en is selfs die beste tipologie vatbaar vir kritiek. Die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagoffer-aandadigheid tydens motorvoertuigkapings, is met inagneming van bestaande tipologieë en literatuurbevindinge, gekonstrueer ten einde die navorsing te rig. Aangesien beskikbare literatuur met betrekking tot die wyses waarop slagoffers tot hulle eie viktimisasie kan bydra, steun op mediaberiggewing en daarom nie altyd empiries getoets is nie, bestaan die moontlikheid dat van die aannames in die literatuur en gevolglik die tipologie misleidend kan wees en op sienings kan berus wat deur die gemeenskap gehuldig word. Aanspraak kan dus nie gemaak word dat hierdie tipologie die enigste korrekte voorstelling van slagoffer-aandadigheid tydens motorvoertuigkaping is nie.

Alhoewel die bevindings in die onderhawige ondersoek daarop dui dat slagoffers nie vir 'n motorvoertuigkaping aanspreeklik gehou kan word en die gegewens nie die tipologie ondersteun nie, word daar aanbeveel dat die tipologie aan verdere toetsing onderwerp word. Die feit dat die steekproef van 110 slagoffers enersyds klein, sydig en nie verteenwoordigend van die totale slagofferpopulasie is nie, noodsaak dat die tipologie gebruik word by groter en meer verteenwoordigende steekproewe. Die feit dat die steekproef tog enkele individue opgelewer het wat nie die nodige voorsorgmaatreëls teen kapings getref het en/of hulleself in potensieel gevaarlike situasies geplaas het, dien as verdere rasionaal vir hierdie aanbeveling.

Dit word ook aanbeveel dat die tipologie uitgebrei, aangepas en verfyn word ten einde die toepassing daarvan op ander gewelds- en/of eiendomsmisdade soos transitoroof, bankroof en huisbraak moontlik te maak. Aangesien 'n tipologie die voorloper van teoriebou is (Mouton & Marais, 1988:145), kan die tipologie moontlik ook as basis dien vir die ontwikkeling van 'n viktimologieteorie wat slagofferaandadigheid kan verklaar.

- ***Modus operandi* van motorvoertuigkapers**

Daar word aanbeveel dat enige navorsing wat handel oor die *modus operandi* van motorvoertuigkapers, kapers self by die ondersoek betrek ten einde te verseker dat eerstehandse en ongefilterde inligting direk van die oortreders bekom word. Mites en stereotipes in die gemeenskap (wat dikwels gebaseer is op die kennis en ingesteldheid van misdaadondersoekers, slagoffers en mediaberiggewers), kan in 'n groot mate op hierdie wyse uit die weggeruim word. Aangesien kapers die kundiges is en met gesag oor kapings kan praat,

University of Pretoria etd - Davis, L (1999)
word aanbeveel dat die temas wat verdere navorsing regverdig en vervolgens geïdentifiseer gaan word, ook op hierdie wyse nagevors word.

Alhoewel die bevindings wat uit die onderhawige ondersoek voortspruit, daarop dui dat die finansiële voordeel wat kapings inhou, die primêre rede vir betrokkenheid by die misdade is, word verdere navorsing met groter steekproewe rakende motiewe, aansporings, inhibeerders, verdedigings- en beheermeganismes wat kapers kan motiveer of terughou om 'n motorvoertuig te roof, aanbeveel. Aangesien die gegewens in die onderhawige studie gebaseer is op inligting wat verkry is van kapers wat gearresteer en uiteindelik gevonnissen is, kan daar nie vasgestel word of diegene wat aan die studie deelgeneem het verteenwoordigend van die totale "kaperpopulasie" is en of kostevoordeelanalise deur alle kapers gedoen word nie. Navorsing met betrekking tot die persoonlikheidsprofiel van die motorvoertuigkaper kan ook in samewerking met 'n sielkundige ondersoek word ten einde te bepaal hoe dit besluitnemingsprosesse en koste-analise kan beïnvloed. Faktore (hetsy individueel of situasioneel) wat daartoe bydra dat vooraf besluitneming gewysig word, moet ook verdere intensiewe aandag geniet.

Groepsamewerking, groepstrukturering, rolverspreiding en leierskapvereistes tydens die uitvoer van 'n kaping asook die dinamika van groepgedrag, behoort ook meer indringend bestudeer te word. Vanweë die feit dat die meeste kapers wat by die studie betrek is in groepe van twee of meer saamgewerk het en ook aangedui het dat hulle nie huiwer om geweld te gebruik nie, suggereer 'n moontlike verband tussen geweld en die grootte van die groep wat 'n rooftog uitvoer. Op grond van Cook (1985:483) se aanname 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, regverdig verdere navorsing.

Navorsing oor die toename in geweld wat met kapings geassosieer word, is ook noodsaaklik. Myerson (1995:99) wat met hierdie aanname saamstem, wys daarop dat "research needs to close the gap between hijacking and violence associated with hijacking Only then will we be able to understand why the violence takes place!" Die verband tussen aspekte soos die toenemende mate waarin motoriste teenkapingsmeganismes soos die Blaster en Hijack Livesave installeer, die politieke situasie en kultuur van geweld in Suid-Afrika asook dít waaraan kapers dink en die mate waarin hulle gedesensiteer is ten opsigte van die skade wat slagoffers ly, moet veral aandag geniet. 'n Studie waar ouer en jonger kapers vergelyk word, kan meer lig

werp op die mate waarin ouderdom verband hou met die mate van geweld asook die aard en erns van beserings wat met 'n motorvoertuigkaping gepaard gaan.

Die rol wat die gebruik van alkohol en dwelmmiddels tydens die pleeg van 'n kaping speel, kan ook ondersoek word. Bennett en Wright (1984:152) asook Walsh (1986:41) wys daarop dat misdadigerbesluitneming deur die gebruik van afhanklikheidsvormende substansies soos alkohol en dwelmmiddels beïnvloed kan word. Die feit dat drie van die 12 respondente wat by die ondersoek betrek is, gerapporteer het dat die middels 'n deurslaggewende rol in terme van aanvanklike misdaadbetrokkenheid asook verdere misdaadpleging gespeel het (vgl. afd. 6.1.1), bevestig dat 'n moontlike verband tussen motorvoertuigkaping en die gebruik van alkohol en dwelmmiddels, nie uitgesluit is nie.

'n Studie waar kapingsvoorvalle wat met en sonder vuurwapens gepleeg is, vergelyk word, behoort ook onderneem te word. Hier is dit veral van belang om aandag te skenk aan die wyses waarop *modus operandi* kan verskil en in watter mate die suksesvolle uitvoer van die kaping deur die gebruik van vuurwapens beïnvloed word. Die bevindings van die onderhawige studie rakende die verband tussen die gebruik van vuurwapens en die toepassing van geweld kan op die wyse geverifieer word en daar kan bepaal word of kapings met ander wapens soos messe, minder suksesvol in terme van die roof van die motorvoertuig is as wanneer vuurwapens gebruik word. Uitgebreide studies om vas te stel op watter wyse vuurwapens bekom word en wyses waarop die sirkulasie en besit van onwettige vuurwapens in Suid-Afrika verminder of voorkom kan word, moet ook dringend aandag geniet.

Die feit dat die meeste kapers wat in die onderhawige steekproef ingesluit is, vir langer as twee jaar by kapings betrokke was en vyf van die respondente in die maksimum sekuriteitsafdeling by die Pretoria Sentraalgevangenis (C-Max) aangehou is, kan moontlik tot 'n eensydige beeld van die geweld waarmee kapings gepaard gaan, aanleiding gegee het. Laasgenoemde vyf respondente is nie net vanweë die aantal kapings waarby hulle betrokke was na C-Max oorgeplaas nie, maar ook vanweë die erns van hulle misdade in terme van die geweld en beserings wat toegedien is. Verdere navorsing waarby eerste oortreders, opportunistiese kapers (wat slegs kaap wanneer die geleentheid hom voordoen) en/of amateurs betrek en met "beroepskapers" vergelyk word, kan enersyds 'n ander beeld rakende die gewelddadigheid van kapings bied en andersyds ander plekke en omstandighede waaronder kapings voorkom, identifiseer. Aangesien 'n groot aantal kapingslagoffers nie fisiek tydens die kapings beseer word nie en mediaberigte (Ek kaap motors - leef soos koning, 1996:167; Jou motor of jou lewe,

1994:82; Man hijacked at "speedtrap", 1997:3; Man told to strip as fake cops steal car, 1996:1) ook ander plekke waar (bv. verlate paaie) en omstandighede waaronder 'n individu van sy of haar motorvoertuig beroof kan word (bv. waar klippe in die pad geplaas word) beklemtoon, word verdere vergelykende navorsing met groter steekproewe, aanbeveel.

Soos vroeër gemeld, kan die feit dat respondente in die gevangenis gewerf is en die vrees dat navorser die inligting teen hulle kan gebruik, bevindings (veral ten opsigte van dít wat met die gekaapte motorvoertuie gedoen word en die mate waarin hulle by sindikaat-aktiwiteite betrokke is), beïnvloed het. Ter illustrasie hiervan het een respondent, alhoewel hy die gevangenispersoneel verseker het dat hy aan die navorsing wil deelneem, aangedui dat hy eers sy "organisasie" buite wil kontak ten einde seker te maak dat hy wel 'n onderhoud aan navorser kan toestaan. In die lig hiervan en die besef dat kapers vanweë hulle betrokkenheid by uitgebreide sindikaatgroepe hulle lewens in gevaar stel of hulle toekomstige lidmaatskap in gedrang bring indien hulle sensitiewe inligting bekend maak, word aanbeveel dat kapers buite die gevangenis ook betrek word. Alhoewel inligting met betrekking tot sindikaat-aktiwiteite moeilik bekom word en dit moeilik is om kapers wat nie gevonnisd is nie by navorsing van hierdie aard te betrek, kan oorweeg word om polisie-informante asook kapers op parool of diegene wat klaar 'n vonnis uitgedien het, te betrek. Inligting wat van kapers in die gevangenis verkry word, kan dan vergelyk word met dié van individue buite die gevangenis.

Aangesien goeie afsetgebiede of die bestaan van 'n winsgewende mark vir gekaapte motorvoertuie as verdere motivering vir die pleeg van kapings dien (Conradie, 1994:7; Snow, 1995:147), moet navorsing waarby gevonnisd tussengangers ("buyers") betrek word, ook oorweeg word. Die feit dat hierdie individue verantwoordelik is vir die lewering van die gekaapte motorvoertuig aan die koper en self die nodige wysigings aan die motor-voertuig aanbring, kan hulle verdere lig werp op wat met die gekaapte motorvoertuie gedoen word. Bevestiging kan ook op die wyse verkry word of die aanvraag na onderdele werklik een van die belangrikste redes vir die toename in motorvoertuigkapings is.

Vanweë die feit dat die kapers wat aan die onderhawige studie deelgeneem het berig dat die korrupsie van onder andere polisie- en doeanebeamptes, individue wat in lisensiekantore werksaam is asook tegnisi wat opsporingstelsels installeer, 'n belangrike rol in die suksesvolle uitvoer van 'n kaping speel, behoort die verband tussen motorvoertuigkaping en korrupsie ook ondersoek te word.

- **Slagoffervatbaarheid en -aandadigheid tydens 'n motorvoertuigkaping**

Verifiëring van die navorsingsbevindinge met betrekking tot slagoffervatbaarheid en slagofferaandadigheid tydens 'n motorvoertuigkaping, word aanbeveel. Aangesien die steekproef van 110 respondente nie as groot of verteenwoordigend van die slagoffer-populasie beskou kan word nie en die moontlikheid bestaan dat die steekproef sydig is in terme van die ras van die respondente wat by die ondersoek betrek is (vgl. afd. 5.3.1.2.3), word aanbeveel dat die bevindings op nasionale vlak en met meer verteenwoordigende steekproewe onderneem word. Dit is egter noodsaaklik dat toekomstige navorsers 'n duidelike onderskeid moet tref tussen die kaping van sedanmotors, kombi's en/of bakkies. Indien instansies soos die Misdaadinligtinganalisesentrum wat met die insameling en vertolking van data rakende kapings gemoeid is, die kaping van sedanmotors afsonderlik noteer en klassifiseer, kan nuwe inligting met betrekking tot die profiel van slagoffers na vore kom. Sodanige inligting sal die verifiëring van bevindings en aannames soos dié wat in die onderhawige studie gemaak is, vergemaklik. Die mate waarin motoriste van 'n spesi-fieke ras, geslag en ouderdom geviktimizeer word, kan byvoorbeeld lig werp op demogra-fiese faktore wat 'n individu se vatbaarheid vir die kaping van 'n sedanmotor verhoog.

Dit is ook belangrik dat groter groepe slagoffers by navorsing met betrekking tot slagoffervatbaarheid en -aandadigheid tydens 'n kaping betrek word ten einde statistiese ontledings moontlik te maak. Vanweë die feit dat selgroepe dikwels te klein was om enige sinvolle afleidings te maak en die bevindings in die onderhawige studie hoofsaaklik 'n uitvloeisel van beskrywende data is, is dit derhalwe noodsaaklik dat toekomstige navorsers steekproewe op sodanige wyse sal trek dat statistiese ontledings moontlik is.

Aangesien die meeste voorkomingsmaatreëls rakende motorvoertuigkaping op die verhoging van waaksaamheid fokus, moet verdere navorsing veral gerig word op die verband tussen waaksaamheid en 'n individu se risiko vir 'n motorvoertuigkaping. Alhoewel die meeste respondente in die onderhawige studie getuig het dat hulle ingestel was op die risiko van 'n motorvoertuigkaping, suggereer die media (How to deal with car hijacking, 1996:28; How to prevent hijacking, 1996:24) en maatskappye wat teenkapingseminare aanbied, 'n moontlike verband tussen die twee veranderlikes. Aangesien empiries gefundeerde navorsing met betrekking tot waaksaamheid beperk is en verskeie wanopvattinge met betrekking tot slagoffers se ingesteldheid ten opsigte van 'n kaping bestaan, word in-diepte navorsing in hierdie verband

aanbeveel. Dit is veral nodig om aandag te skenk aan die aard van die waaksaamheid wat van belang is. [University of Pretoria etd - Davis, L \(1999\)](#)

Studies wat die voor- en nadele wat die installing van teenkapingsmeganismes vir motoriste inhou ondersoek, moet ook onderneem word. Alhoewel satellietopspring- en herwinningstelsels die terugvind van die motoris se motorvoertuig kan verseker, hou die toenemende mate waarin motoriste teenkapingsmeganismes van hierdie aard installeer, die gevaar van gyselaarneming tydens 'n kaping in. Die verlenging van kontak tussen die slagoffer en die kaper verhoog ook die risiko vir geweld en beserings. Die feit dat die installing van teenkapingsmeganismes soos die Blaster en Hijack Livesave (wat 'n potensiële kaper onderskeidelik met vlamme en pepergas probeer afweer), volgens die kaper-respondente in die onderhawige studie daartoe lei dat al meer motoriste eers geskiet en dan van hulle motorvoertuie beroof word, plaas verdere vraagtekens met betrekking tot die mate waarin die stelsels kwesbaarheid verminder. Norrie (1986:228) meld in aansluiting hierby dat "the community have over the years developed situational technology to discourage thieves and robbers. In the process they have only succeeded in encouraging more professional and more violent forms of the art".

Afgesien daarvan dat die tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid aan verdere toetsing onderwerp behoort te word, is verdere navorsing rakende die wyses waarop slagoffers tot 'n motorvoertuigkaping bydra noodsaaklik, ten einde slagoffers van potensiële gevaarlike optredes en situasies bewus te maak en sodoende geleenthede vir motorvoertuigkaping te verminder. In afdeling 7.2 is aangetoon dat vrae met betrekking tot slagofferaandadigheid, in vergelyking met ander vrae wat by die vraelys ingesluit was, in 'n groter mate deur die respondente oopgelaat is. Die moontlikheid bestaan dus dat slagoffers uit vrees vir slagofferblaming besluit het om vrae oor aandadigheid te ignoreer. Ten einde toekomstige probleme in die verband uit te skakel, word aanbeveel dat navorsers wat beplan om soortgelyke ondersoeke te loods, slagoffers in dekbriewe verseker dat die oog-merk nie is om te bepaal wie vir die kaping verantwoordelik is nie, maar om geleenthede vir kapings te verminder deur potensiële slagoffers van hierdie risiko's bewus te maak. Onderhoudvoering kan ook in die plek van posvraelyste as meetinstrument gebruik word ten einde probleme rondom onbeantwoorde vrae uit te skakel.

Intensiewe navorsing met betrekking tot die mate waarin motorvoertuigeienaars misdadigers of lede van georganiseerde misdaadsindikate betaal om hulle motorvoertuie te kaap, word ook

aanbeveel. Soos gemeld in afdeling 6.2.2.3 het navorsers die geleentheid gehad om met 'n tussenganger 'n onderhoud te voer. Die respondent het bevestig dat 'n groot aantal van die motorvoertuie wat hy ontvang en verkoop het, met die toestemming van eienaars gekaap is. Versekeringsbedrag in die geval van motorvoertuigkaping is 'n aspek waarvoor baie gespekuleer, maar min wetenskaplike navorsing gedoen is. Alhoewel inligting rakende individuele betrokkenheid by versekeringsbedrag en die fabrisering van kapinge (vgl. die laaste twee kategorieë van die saamgestelde tipologie rakende slagoffer-aandadigheid), moeilik bekombaar is, kan navorsing waarby die SAPD en versekerings-maatskappye betrek word, meer lig op die aard, omvang en voorkoming van die verskynsel werp.

Die wyse waarop slagoffers tydens 'n kaping optree asook die rol van slagofferweerstand, behoort ook ondersoek te word. Die mate waarin slagofferweerstand verband hou met die teenwoordigheid van medepassasiers in die motorvoertuig, die toon van 'n vuurwapen en dit waaraan slagoffers tydens die kaping dink (bv. die motorvoertuig of die dood), regverdig ook in-diepte navorsing.

8.2.2 Aanbevelings rakende die bekamping van motorvoertuigkaping

Alhoewel daar geen kitsoplossing vir 'n prioriteitsmisdad soos motorvoertuigkaping bestaan nie en die oogmerk van die onderhawige studie nie was om oplossings vir die probleem te vind nie, maar om kennis met betrekking tot verskeie dimensies van die kapingverskynsel uit te brei, kan daar tog voortspruitend uit die navorsing sekere aanbevelings rakende die bekamping van motorvoertuigkaping gemaak word. Hierdie aanbevelings geniet vervolgens aandag.

Aangesien motorvoertuigkaping 'n gewelddadige misdaad is en dit vanweë die Suid-Afrikaanse geskiedenis van apartheid, die land se unieke sosio-ekonomiese omstandighede en die kultuur van geweld wat onder inwoners heers, nie alleen deur aggressiewe polisiëring en strenger optrede deur die strafregplegingsstelsel voorkom kan word nie, word aanbeveel dat die misdaad multidisiplinêr aangespreek word. Wetstoepassingsagente (insluitend SAPD-lede op grondvlak), staatsdepartemente (bv. Korrektiewe Dienste asook Veiligheid en Sekuriteit), versekeringsmaatskappye, motorvoertuigvervaardigers, verkeersafdelings, in-stansies soos die Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing (RGN), die National Research Foundation (NRF), die Wetenskaplike en Nywerheidsnavorsingsraad (WNNR), universiteite en besigheidsgroepe (bv. Business Against Crime) asook buitelandse polisie-organisasies, behoort op 'n gekoördineerde wyse gereeld te skakel, samesprekings te voer en gesamentlik navorsing met betrekking tot die

aard, omvang en voorkoming van motorvoertuigkapings te doen. Benewens hierdie multidissiplinêre samewerking, behoort elke motoris ook verantwoordelikheid vir sy of haar eie veiligheid te neem. Gabor et al. (1987:197) poneer in hierdie verband dat “a concerted effort is our best bet in meeting out a significant and enduring if not fatal blow to armed robbery”. Slegs indien elke landsburger die gevaar van motorvoertuigkapings besef en bogenoemde instansies in ‘n groter mate saamwerk, kan kapingsyfers in Suid-Afrika beïnvloed word.

Aangesien multidissiplinêre samewerking ‘n langtermyn doelstelling is, sal gepoog word om die aanbevelings prakties en gerig te hou op wat teenswoordig haalbaar is. Op grond van die aannames van die rasonele-keuseperspektief (Clarke, 1996:335), word aanbevelings met betrekking tot situasionele misdaadvoorkoming gemaak en sal aanbevelings sentreer rondom wyses waarop die fisieke geleentheid vir misdaadpleging verminder kan word en die kans op arrestasie en skuldigbevinding verhoog kan word. Meer effektiewe wets-toepassing en strengere wetgewing sal eerstens aandag geniet, waarna die verantwoordelikheid van motoriste om hulle risiko’s vir motorvoertuigkapings te verminder, ook kortliks onder die loep geneem sal word.

8.2.2.1 Meer effektiewe wetstoepassing

Aangesien die polisie deur die meeste kapers gevrees word (vgl. afd. 6.2.1.2) en hulle volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering as beskermers kan optree (Cohen & Felson, 1979:592), is sigbare polisiëring ‘n belangrike aspek wat tydens situasionele misdaadvoorkoming in ag geneem behoort te word. Aangesien die waarde van patrolling deur navorsers soos Pratt (1980:169) beklemtoon word en intensiewe patrolling deur die SAPS Reaction Field Team in die Noord-Oostelike voorstede van Johannesburg gedurende die einde van 1998 en begin van 1999 ‘n duidelike afname in motorvoertuigkapings getoon het (Dr. de Kock, Hoof: Misdaadinligtinganalisesentrum, persoonlike mededeling, 19 April 1999; Prosecution task force on car hijacking, 1999:2), word aanbeveel dat meer patrollie-beamptes in hoë risiko-areas ontplooi word. Deur die indruk van alomteenwoordigheid te skep, kan geleentheid vir kapings andersyds verminder word, terwyl die kans op arrestasie andersyds verhoog word. Aangesien sigbare polisiëring ook in die Witskrif oor Veiligheid en Sekuriteit (Department of Safety and Security, 1998b:17) beklemtoon word, is dit noodsaaklik dat die waarde van sigbare polisiëring nie onderskat moet word nie en dat die polisie ten spyte van ‘n mensekragprobleem, bestaande uit patrollie-beamptes gedurende gewilde kapingstye en op gewilde plekke (insluitende residensiële woonareas) ontplooi. Alhoewel die moontlikheid van verplasing nie uitgesluit is nie en daar oor die aspek gespekuleer word, is kwantitatiewe empiriese navorsing met betrekking tot wyses

waarop verplasing voorkom kan word, beperk. Ofskoon verdere navorsing in die verband nodig is, bestaan die moontlikheid dat vennootskappe tussen die SAPD (veral die hoofwegpatrolie), maatskappye wat opsporing- en herwinningstelsels installeer, private sekuriteitsmaatskappye (soos Bex Force) en selfs plaaslike buurtwagstelsels, die probleem van verplasing deur samewerking kan elimineer of verminder.

Padblokkades in toegangsroetes na snelweë, veral in gebiede waar kapings ernstige afmetings aanneem, behoort ook oorweeg te word. Dit is egter noodsaaklik dat inligting oor beplande padblokkades geheim gehou word en dat individue wat tydens padblokkades diens doen, in staat sal wees om verdagte motorvoertuie (bv. waar onderstelnommers gewysig is) uit te ken. Hierdie persone asook patrolie- en veral verkeersbeamptes moet opgelei word om op die uitkyk te wees vir motoriste wat lyk of hulle nie bekend is met die werking van die motorvoertuig nie of motoriste wat roekeloos, vinnig en/of sonder ligte bestuur.

Die inspeksie van goedere, motorvoertuie en dokumente by grensposte moet opgeskerp word. Verder kan korrupsie deur beter supervisie en/of selfs poligraaftoetse verminder word. Alhoewel die vermindering van geleenthede vir korrupsie as polisieprioriteit vir 1999/2000 gestel is (Department of Safety and Security, 1998a:17), is strenger optrede teenoor diegene wat wel by korrupsie betrokke raak, ook noodsaaklik.

Vanweë die sukses wat bereik is met grootskaalse misdaadvoorkomingsoperasies waarby spesialiseenhede betrek word (vgl. afd. 3.5.2), kan hierdie operasies ook meer geloods word. Suksesvolle projekte soos Operasie Kilo, Operasie Welz en Operation V4 kan as voorbeeld vir die beplanning van sulke operasies dien. Aangesien statistieke daarop dui dat kapingsyfers toeneem (vgl. afd. 3.1), is dit belangrik dat daar met projekte of aksies wat positiewe resultate lewer, volgehou word.

Die Misdaadadministrasiestelsel (MAS) van die SAPD kan ook verbeter word. Ongeveer dieselfde tyd wat die patrolie-eenhede in die Noord-Oostelike voorstede van Johannesburg ontplooi is (einde 1998 en begin 1999), is 'n motorvoertuigkapingvraelys ontwikkel wat na elke kaping voltooi moet word ten einde beter inligting met betrekking tot motorvoertuig-kapings in te samel en ondersoekbeamptes in staat te stel om die misdaad beter te ontleed (Bylae IX). Hierdie vraelys sluit onder meer aspekte in soos die tyd, plek, weerstoestand en omstandighede van die kaping; die rigting waarin verdagtes gevlug het; besonderhede van die motorvoertuig (ook spesifieke uitkenningsmerke); inligting oor versekering, teenka-

University of Pretoria etd - Davis, L (1999)

pingsmeganismes, die slagoffer (adres, ras, geslag, beserings), die verdagte(s) (ouderdom, taalgebruik, tipe vuurwapen gebruik) asook inligting oor die persoon wat die dossier geopen en die saak ondersoek het. 'n Opvolgverslag, wat handel oor die status van die saak in terme van die arrestasie van oortreders en vuurwapens wat gekonfiskeer is, maak ook deel van die ondersoek uit en kan aan die SAPD 'n goeie beeld bied van die suksesse wat in terme van die opspoor en arrestasie van oortreders bereik word. Alhoewel daar probleme ondervind word met polisiebeamptes wat nie gemotiveer is om die vraelys in te vul nie en noodsaaklike vrae dikwels ooplaat, word sukses tog behaal in terme van die bepaling van tendense soos die spesifieke *modus operandi* wat die kapers in die area volg om individue van hulle motorvoertuie te beroof.

In die lig hiervan word aanbeveel dat die projek na ander polisiestasies in Suid-Afrika uitgebrei word en dat soortgelyke vraelyste selfs vir ander misdade ontwikkel word. Dit is egter noodsaaklik dat polisiebeamptes tydens opleiding of wanneer die projek geïmplementeer word, op die waarde van volledige verslae gewys word. Die wyse waarop dit voorkomingsaksies kan rig en die werkklas op die langtermyn kan verlig deurdat pro-aktief gewerk word, moet benadruk word. Vrywillige slagofferbystandwerkers soos dié wat by Inter Trauma Nexus ('n slagofferondersteuningsdiens in Pretoria) werksaam is en reeds op 'n vrywillige basis by polisiestasies beskikbaar is om krisisondersteuning aan slagoffers te bied, kan byvoorbeeld benut word om die nodige inligting van slagoffers te verkry indien die werkklas van polisiebeamptes te groot is.

Alhoewel die belang van vennootskappe tussen die SAPD en privaatinstansies alreeds beklemtoon is, word daar ten slotte aanbeveel dat plaaslike radiostasies nie uitgesluit word nie. Radioprogramme soos die Cell Watch-program in Gauteng (vgl. afd. 1.3.1), moet na ander provinsies uitgebrei word en meer radiostasies moet by sulke projekte betrokke raak.

In 'n kwartaalverslag van die Crime Information Management Centre (1997b:27) word daar melding gemaak van 'n "hijacking hotline" wat tot die opsporing van verdagtes kan bydra. Vanweë die feit dat daar letterlik meer oë beskikbaar is om 'n gekaapte motorvoertuig te identifiseer, kan dit enersyds as afskrikking dien en andersyds arrestasiesyfers verhoog. Ter illustrasie hiervan kan verwys word na 'n bekende radio omroeper (Derick Gardener) van *Jakaranda 94.2* wie se gekaapte BMW binne 'n kort tydjie teruggevind is nadat die besonderhede van die motorvoertuig aan luisteraars bekend gemaak is.

8.2.2.2 Strenger wetgewing

Volgens Steenkamp (1997:1) toon misdaadstatistiek die afgelope paar jaar dat 'n geringe aantal oortreders gearresteer en gevonniss word en dat die strafregspiegingssteeem nie daarin slaag om misdaad te voorkom nie (vgl. ook afd. 3.1.1). Hierdie aanname word ook bevestig deur die bevindings van die onderhawige ondersoek. Alhoewel kapers die risiko van arrestasie en die moontlikheid om gevangenisstraf opgelê te word erken, beskou hulle dit as 'n geringe moontlikheid.

In die lig hiervan word aanbeveel dat strengere wetgewing soos swaar verpligte minimum vonnisse vir kapers wat motoriste tydens 'n kaping dood en/of in besit van 'n onwettige vuurwapen is, oorweeg word. Alhoewel die besit van 'n onwettige vuurwapen nie noodwendig die enigste oorsaak van kaping is nie, verhoog dit tog die effektiwiteit van die oortreder en kan dit tot beserings en die dood van motoriste lei.

Strenger borg- en paroolvoorwaardes (veral gesien in die lig daarvan dat kapers dikwels dieselfde dag weer 'n motorvoertuig kaap); strengere optrede teenoor individue betrokke by korrupsie, handelaars in tweedehandse motoronderdele, eienaars en bestuurders van kap-en-snywinkels asook tussengangers en/of diegene wat in besit van 'n gekaapte motorvoertuig is, moet ook deur wetgewers toegepas word. Aangesien die ideaal sal wees om kapers se mark 'n knou te gee, moet wetgewing veral fokus op tussengangers en ontvangers van gekaapte motorvoertuie. Indien al meer kopers vasgetrek kan word, sal die mark kleiner word, afsetgebiede verminder en kapinge moontlik afneem.

Alhoewel verskeie beroepe al op die regering gedoen is om wetgewing op te skerp en die funksionering van die strafregspiegingssteeem te verbeter, blyk dit asof misdadigers steeds "openlik lag" vir die impotensie van die strafregspiegingssteeem. Navorsers beveel dus aan dat die Spesiale Ondersoekeenheid (Special Investigation Unit) wat gedurende Februarie 1999 na samesprekings tussen die polisie, die Kantoor van Openbare Vervolging, die Gautengse Wetgewer, die gemeenskap en Business Against Crime in Gauteng gestig is om die spoedige afhandeling van kapinge sake en vonnisoplegging te verseker (Eenheid wil kapers goed vasvat, 1999:4; Elite unit to fight hijacking in Gauteng, 1999:1; Motor-misdaad, 1999:21), ook na ander provinsies uitgebrei word. Aangesien alle kapinge voorvalle direk na die eenheid (wat uit 'n multidissiplinêre span van polisiebeamptes, intelligensiebeamptes, advokate en aanklaers bestaan) verwys word en nie op stasievlak hanteer word nie, kan vertraginge in 'n groot mate uitgeskakel word. Alhoewel die eenheid hulle nie beywer vir strengere strawwe ten opsigte van

motorvoertuigkapers nie, kan spoedige en effektiewe vonnisoplegging (wat ook die sekerheid van straf impliseer), moontlik as afskrikking vir potensiële kapers dien. Ten einde laasgenoemde te verseker, is dit noodsaaklik dat die suksesse wat op hierdie wyse behaal word, ook aan die publiek (en gevolglik ook aan potensiële kapers) via die media bekend gemaak word.

Daar word ten slotte aanbeveel dat die publiek by bogenoemde proses betrek word. Afgesien daarvan dat volledige inligting vanaf ondersoekbeamptes (bv. volledig voltooide kapingvraelyste, Bylae IX) die proses kan bespoedig, kan substansiële belonings vir individue wat help om kapers, ontvangers van gekaapte motorvoertuie en/of gekaapte motorvoertuie op te spoor, die taak van die eenheid vergemaklik.

8.2.2.3 Verantwoordelikheid van motoriste

Die bekamping van motorvoertuigkaping berus nie net by wetstoepassingsagente en die strafregspiegingsstelsel nie, maar is ook die verantwoordelikheid van elke individu wat 'n motorvoertuig besit of bestuur. Die volgende aanbevelings met betrekking tot die wyses waarop individue hulle risiko vir 'n motorvoertuigkaping asook die risiko vir besering en/of die dood kan verminder indien hulle wel gekaap word, word op grond van die bevindings van die ondersoek gemaak:

8.2.2.3.1 Verminder risiko vir motorvoertuigkaping

Alhoewel kapers gedetermineerd is om 'n geselekteerde motorvoertuig in besit te neem en byna enige iets sal doen om dit reg te kry, kan motoriste deur ingelig te wees, verantwoordelikheid vir hulleself en hulle eiendom te aanvaar, elementêre voorsorgmaatreëls te tref en hulle kwesbaarheid te besef, hulle risiko vir 'n kaping aansienlik verminder.

- **Wees ingelig**

Alhoewel die meeste Suid-Afrikaners kennis dra van die erns van motorvoertuigkaping, blyk dit tog uit die gegewens wat van die slagoffer-respondente ontvang is, dat daar 'n behoefte aan meer inligting oor die fenomeen bestaan. Afgesien hiervan, toon Sheley (1979:129) se navorsing dat "increased public education about potential robbery situations might effect a change in robbery rates". Erasmus (1996a:17), Hulme (1995:6), Nel (1996:18) asook The

Nedcor Project on Crime, Violence and Investment (1996:4) se bevindings beklemtoon in aansluiting hierby dat opvoeding en gemeenskapbewusmaking van groot belang is en dat dit tot die voorkoming van kapings kan bydra.

In die lig hiervan word aanbeveel dat die publiek ingelig, opgevoed en aangemoedig moet word om veilige motorvoertuigbestuurgewoontes aan te leer en so ver moontlik voorkomend op te tree. Seminare, werkwinkels, video's, kompetisies asook die media kan aangewend word om motoriste in te lig met betrekking tot hoë risikotye, plekke waar die risiko vir 'n kaping hoog is, die gevare verbonde aan kapings, faktore wat tot kwesbaarheid bydra asook wyses waarop motoriste geleentheid vir kapings bied en so tot die verskynsel bydra.

Die media (televisie, radiostasies en koerante) kan veral 'n waardevolle bydrae lewer om die besonderhede van gekaapte motorvoertuie en/of verdagte persone aan die publiek bekend te maak. Moontlike voorkomingsmaatreëls kan byvoorbeeld in plaaslike koerante soos die *Rekord* en *Pretoria News* (in Pretoria) en nuusbriewe van gemeenskapspolisieforums gepubliseer word, ten einde inwoners bewus te maak van wyses waarop kapings-geleentheid verminder kan word. Dit is egter belangrik dat inligting wat op hierdie wyse bekendgemaak word, wetenskaplik gefundeer is. Aanbevelings in pamflette soos om weerstand te probeer bied en die motorvoertuig as wapen te gebruik (Master Drive, 1996:8), is gevaarlik en kan selfs die lewe van motoriste kos.

Suksesse wat met die voorkoming van motorvoertuigkapings behaal word, moet ook bekendgemaak word ten einde vrees te verminder en vertroue in die SAPD en die strafregspiegingsstelsel te verhoog. Daar word verder aanbeveel dat inligting met betrekking tot die *modus operandi* van misdadigers met omsigtigheid deur die media hanteer moet word. Afgesien daarvan dat een van die kapers wat aan die ondersoek deelgeneem het, erken het dat hy nuwe wyses om motoriste onverhoeds te betrap deur mediaberigte aangeleer het, wys Cornish en Clarke (1987:944) daarop dat

the more dramatic the event - such as hijacking, bank robbery - the more vivid, detailed and widespread the coverage and the more often, at the time of the event and subsequently at committal and trial, the details are repeated. Under these circumstances, the likelihood of "copy-cat" offences may be enhanced.

Alhoewel slagoffers dus ingelig moet word oor wyses waarop risiko's verminder kan word, deur byvoorbeeld waaksaam by stopstrate, verkeersligte, residensiële woonareas en winkel-sentrums

University of Pretoria etd. - Davis, L (1999)
te wees, moet onnodige detail oor die kapings uitgelaat word. Walsh (1993:11) wat bogenoemde onderskryf, poneer in die verband die volgende: "Carjacking appears to be a relatively easy crime, especially when the media presents a 'how-to' then further explain how the victim may or should react".

Veiligheidswenke soos byvoorbeeld Against Crime Together (ACT) wat op M-Net uitgesaai word, moet meer gereeld gebeeldsind word, terwyl aktualiteitsprogramme op televisie (Bv. Carte Blanche) nie net op die pleeg van prioriteitsmisdade moet fokus nie, maar ook meer gereeld aandag moet skenk aan suksesverhale met betrekking tot die oplossing en/of voorkoming daarvan. Op hierdie wyse kan die gemeenskap se apatie en onverskilligheid teenoor misdaad verminder word, terwyl mites dat misdaad (bv. kapings) uitsluitlik 'n polisieprobleem en buite beheer is, uit die weggeruim word.

Die elektroniese media kan ook met vrug benut word om motoriste in te lig met betrekking tot die aard en omvang van motorvoertuigkapings. Ter illustrasie hiervan kan gemeld word dat Eskom deur middel van e-pos, sy werknemers gedurende 1998 op die gevare van kapings gewys het. Hoë risiko-areas, tye, plekke asook motorvoertuie wat 'n hoë risiko vir kapings inhou, is op hierdie wyse aan werknemers bekend gemaak (Karen Verwey, Konsultant Eskom, persoonlike mededeling, 10 November 1998).

Nuusbriewe kan ook deur die Misdaadinligtinganalisesentrum in samewerking met privaat-instansies soos Business Against Crime (wat bv. projekte van die aard kan borg), versprei word. Conradie (1994:9) wat hierdie aksie voorstaan, wys daarop dat stadsrade dit selfs kan oorweeg om sulke nuusbriewe by elektrisiteitsrekeninge in te voeg.

Die rol van plaaslike polisiestasies in terme van die bekendmaking van misdaadpatrone in die omliggende gebiede, moet ook nie negeer word nie. Gemeenskapspolisieforums, wat in 'n groot mate konsultasie of die uitruil van inligting tussen die polisie en die gemeenskap ten doel het (Van Rooyen, 1994:44), bied die ideale geleentheid om die publiek van kapingsrisiko's bewus te maak.

Privaatmaatskappye of groot besighede kan dit ook oorweeg om personeellede wat besigheidsvoertuie of maatskappymotors bestuur, op 'n teenkapingskursus te stuur. Maatskappye wat hierdie kursusse aanbied, moet egter seker maak dat die inligting wat aan kursusgangers voorgehou word, op empiriese navorsing berus. Aanbevelings soos om 'n

wapen te dra en/of gewelddadige of defensiewe gedrag tydens 'n kapingsituasie te toon, kan 'n motoris se lewe kos. Aangesien elke kapingsituasie uniek is, kan voorafberaamde planne om 'n kaper te probeer uitoorlê, gevaarlik wees. Een van die slagoffers wat aan die ondersoek deelgeneem en so 'n kursus bygewoon het, het in die verband die volgende opmerking gemaak: "I thought I'm going to react this way and I'm going to do this When it happens to you - it's a complete different story".

Misdaadvoorkoming kan ook aandag op skool- en universiteitsvlak geniet, ten einde mites te bekamp en jeugdiges se ingesteldheid ten opsigte van prioriteitsmisdade soos kapings te verander. By die hersiening van die kurrikula vir voorgraadse kriminologielesings, kan aspekte soos die *modus operandi* van kapers by fundamentele kursusse ingesluit word, terwyl slagoffervatbaarheid en -aandadigheid ten opsigte van motorvoertuigkapings, by viktimologiekursusse geïnkorporeer kan word.

- **Aanvaar verantwoordelikheid**

Die beklemtoning van kennis asook die aanvaarding van verantwoordelikheid ten opsigte van die eie veiligheid, word deur Schneider (1982:16) soos volg saamgevat:

In a liberal society, every citizen is admittedly free to expose himself in a high risk of victimization. Moreover, he will sometimes scarcely be able to evade that risk without isolating himself from society. However, victimology ought to call on his attention the danger he gets himself into, so that he may take precautions and be better equipped to cope with such dangers.

Schmieg (1966:26-27) beklemtoon in aansluiting hierby die volgende: "Until public attitudes are influenced to make the custodian more conscious of his responsibility for the security of his vehicle and its contents, not too much can be done to prevent this crime". Alhoewel individue daagliks van hulle motorvoertuie vir vervoer afhanklik is en dit dikwels onmoontlik is om lewenstyle te verander of aan te pas sonder om van hulle vryhede prys te gee, onderstreep bogenoemde twee aanhalings die verantwoordelikheid van motoriste om by die voorkoming van hierdie tipe misdade betrokke te raak.

Ondanks die feit dat die bevindings in die onderhawige studie daarop dui dat omstanderbetrokkenheid gevaarlik is, is daar verskeie ander wyses waarop gemeen-skapslede by die bekamping van motorvoertuigkapings betrokke kan raak. Deur bedag te wees op verdagte persone, motorvoertuie, omstandighede en/of individue wat byvoorbeeld roekeloos bestuur en

dit by die polisie aan te meld, is een wyse waarop gemeenskapslede betrokke kan raak. Buurtwagstelsels in residensiële areas (ook gedurende die dag) kan ook benut word om waarneming en beskerming in woonareas te verhoog.

- **Tref elementêre voorkomingsmaatreëls**

Indien in ag geneem word dat die verrassingselement die kaper se belangrikste wapen is, is dit noodaklik dat motoriste voortdurend waaksaam moet wees. Veral indien dieselfde roete daaglik gevolg word, moet individue bewus bly van wat om hulle aangaan. Myerson (1995:120) wys daarop dat die motoris se belangrikste wapens, naamlik truspieëltjies selde gebruik word. 'n Aanhaling op 'n pamflet van Master Drive (1996:2) onderskryf boge-noemde deur te beklemtoon dat "awareness is not foolproof - you could still be hijacked, but an ounce of prevention is worthy a pound of cure".

Die toename van motorvoertuigkapings in residensiële woonareas noodsaak individue om veral nie hulle waaksaamheid hier te verslap nie. Inwoners moet bekend wees met hulle omgewing en sensitief wees vir enige iets wat buitengewoon of vreemd is. 'n Goeie verhouding met bure kan ook tot die bekamping van kapings bydra. Alhoewel bure verkieslik nie fisiek moet inmeng wanneer 'n kaping besig is om plaas te vind nie, kan hulle die polisie kontak en inligting met betrekking tot verdagte persone asook ondersteuningsvoertuie verskaf.

Dit is verder belangrik dat motoriste hulle instink vertrou. Brewer (1994:71) wys daarop dat situasies wat onveilig of vreemd lyk, in die meeste gevalle wel is. Hierdie aanbeveling word ook gebaseer op die bevinding dat 26 (23,6%) van die slagoffers wat aan die ondersoek deelgeneem het, in retrospek onthou dat daar wel waarskuwingstekens aanwesig was wat hulle op die gevaar bedag kon maak het.

Hoë risiko-areas asook situasies waar individue gedwing kan word om stil te hou, moet vermy word. Motoriste moet kennis neem van hoë risikoplekke soos winkelsentrums en daarop ingestel wees om juis hier, hulle waaksaamheid te verskerp.

Alhoewel die bevindings van die onderhawige studie daarop dui dat oop deure en vensters nie teikenseleksie beïnvloed nie, wys Lamborn (1968:758) daarop dat "although not all criminals act rationally, certainly the reasonable criminal upon contemplation, chooses the weaker of two

University of Pretoria etd - Davis, L (1999)
otherwise equal victims". Hierdie aanname dien as genoegsame motivering om steeds op bogenoemde wyse kwesbaarheid te probeer verminder.

- **Besef kwesbaarheid**

Ten spyte daarvan dat die publiek via die media konstant herinner word aan die toename in motorvoertuigkapings, word hulle steeds onverhoeds betrap wanneer hulle deur 'n kaper gekonfronteer word (Reid, 1997:25). Hierdie verskynsel kan moontlik toegeskryf word aan die feit dat slagoffers dikwels glo dat persoonlike viktimisasie nie moontlik is nie (Janoff-Bulman & Frieze, 1983:4). Deur weg te doen met hierdie illusie van onkwesbaarheid en daarop ingestel te wees dat kaping op enige tyd of plek kan plaasvind, kan risiko's en geleenthede vir kapings verminder word. Myerson (1995:103) wat bogenoemde onder-skrif, beklemtoon die volgende: "There is no district, suburb, road or area that can be declared safe. No type of vehicle can be classed as untouchable and no type of electronic security system can be said to be foolproof".

8.2.2.3.2 Verminder risiko vir besering en/of dood

Alhoewel daar algemeen aanvaar word dat 'n motoris se lewe in die hande van 'n kaper is wanneer hy of sy aan 'n motorvoertuigkaping blootgestel word, word die uitkoms van die kaping tog op 'n manier deur slagofferoptrede bepaal. Aangesien kapers dikwels niks het om te verloor nie, lê die verantwoordelikheid by slagoffers om die risiko vir besering en/of die dood te probeer verminder. Myerson (1995:110) konstateer in die verband dat "how the victim behaves, reacts and co-operates during the hijacking can dictate whether murder is committed or not". Vanweë die feit dat empiriese navorsing met betrekking tot slagoffer-optrede beperk is en die onderhawige studie getoon het dat enige "verkeerde" optrede van die slagoffer sy of haar risiko vir besering en dood kan verhoog, word daar vervolgens enkele aanbevelings gemaak ten opsigte van stappe wat geneem kan word om beserings te minimaliseer.

Individue moet te alle tye kalm bly, helder probeer dink en nie blindelings optree nie. Die motoris se brein is op hierdie stadium die belangrikste en dikwels enigste hulpmiddel om die situasie te oorleef. Een van die belangrikste aspekte wat motoriste tydens 'n kapingsituasie moet onthou, is om hulle hande te alle tye op die stuurwiel van die motorvoertuig te hou. Indien 'n sitplekgordel gedra word moet motoriste dit nooit uit hulle eie losmaak nie, aangesien kapers sensitief vir liggaamstaal is en skielike bewegings geweld kan fasiliteer. Wanneer die kaper(s) geen poging aanwend om self die sitplekgordel los te maak nie en geen bevel in die verband

gemaak word nie, kan die kaper(s) gevra word of die sitplek-gordel losgemaak kan word. Motoriste moet ook daarteen waak om te veel te praat. Die kapers wat by die onderhawige studie betrek is, het bogenoemde bevestig en daarop gewys dat slegs twee versoeke tydens 'n kaping toelaatbaar is. Eerstens kan gevra word of die sitplekgordel losgemaak kan word en tweedens kan gevra word of kinders (wat moontlik agter in die motorvoertuig is), verwyder kan word. Indien toestemming in laasgenoemde geval geweier word, moet motoriste probeer kalm bly, hulle emosies beheer en aan kapers die geleentheid gee om self die kinders uit die motorvoertuig te laat. Indien daar met die kinders weggeroep word, moet besef word dat kapers selde 'n kind sal beseer (vgl. afd. 6.2.1.1). Versoeke om 'n aktetas, handsak en/of enige iets anders soos dokumente te verwyder, is gevaarlik en kan die indruk skep dat dit ook vir die kapers waardevol kan wees. Vanselfsprekend sal sodanige versoeke geweier word.

Motoriste moet ook daarop let om nie te vinnig te praat nie en indien hulle Afrikaans-sprekend is, die gebruik van hulle moedertaal te vermy. Aangesien dit soms gebeur dat kapers ongeletterd is en nie eens Engels magtig is nie, moet motoriste probeer kalm bly en so ver moontlik probeer om uit die kapers se liggaamstaal af te lei wat hulle verwag. Motoriste moet ten spyte van die angstigheid wat 'n kapingsituasie ontlok, ook probeer om in gedagte te hou dat kru taalgebruik en vuurwapens "tools of the trade" is.

Oogkontak asook leuens oor die teenwoordigheid van teenkapingsmeganismes en vuur-wapens in die motorvoertuig, moet vermy word. Motoriste moet ook ingestel wees op hulle eie gesigsuitdrukkings. Enige tekens van teësin of afkeur kan verdere aggressie by kapers ontlok.

Motoriste moet so lank moontlik hulle hande op die stuurwiel hou sonder om die indruk te wek dat hulle vir tyd speel en verkieslik hulle linkerhand gebruik om die motorvoertuig se deur oop te sluit. Die motoris se knie kan gebruik word om die deur oop te stoot.

Alhoewel Ziegenhagen en Brosnan (1985:677) beweer dat weerstand meer effektief is om roof te voorkom as wat uit polisierekords afgelei kan word, is empiriese navorsing met betrekking tot die verband tussen motorvoertuigkapings en weerstand beperk. In die lig hiervan, en gebaseer op Block en Skogan (1986:245), Conklin (1972:331) asook Morrison en O'Donnell (1994:28) se bevindings dat weerstand onder alle omstandighede vermy moet word, word aanbeveel dat slagoffers enige aggressiewe, beledigende of vernederende opmerkings, argumentering en die verwerping van eise moet vermy.

Fisieke aanval van die kaper of enige aksies soos om byvoorbeeld te poog om die kaper met die motorvoertuigdeur onverhoeds om te stamp, kan 'n motoris se risiko vir besering verhoog. Huisamen (1997c:14) asook Walsh (1993:9) onderskryf bogenoemde en poneer onderskeidelik die volgende: "We need good witnesses. Not dead victims" en " It is cheaper and much easier to replace a car than a life". Hierdie aanhalings asook die feit dat die kapers wat aan die onderhawige studie deelgeneem het, erken dat hulle verwag dat motoriste gewapen sal wees, dui ook op die gevaar daaraan verbonde om kapers te probeer skiet.

Motoriste moet ook poog om onopsigtelik so veel as moontlik waar te neem en die misdaad so spoedig moontlik by die polisie aan te meld (Erasmus, 1996a:6; Hijacking!, 1996:12).

8.2.2.4 Ander voorkomingsmaatreëls

Enkele ander maatreëls wat moontlik tot die bekamping van motorvoertuigkaping kan bydra, sluit die volgende in:

- **Gerekenariseerde motorvoertuigstelsels by tolhekke**

Aangesien hoofweë en tolhekke daagliks deur motoriste (en kapers - vgl. afd. 6.1.1) gebruik word, word Du Plessis (1992:187) se aanbeveling dat rekenaars (wat onder beheer van die SAPD is) daar geïnstalleer word om gekaapte motorvoertuie te identifiseer, gesteun. Met behulp van hierdie stelsels kan elke motorvoertuig wat deur die tolhek beweeg se registrasienommer, kleur en fabriek getoets word ten einde vas te stel of dit gekaap is.

- **Programmering van verkeersligte**

Alhoewel aanbevelings om verkeersligte so te programmeer dat dit snags na 'n flitsende geel lig oorskakel in verskeie bronne (Crime Information Management Centre, 1997b:27; Rules for review, 1996:16; The AA Road Traffic Safety Foundation, 1995:12) aangetref word, is hernude vermelding hiervan noodsaaklik. Aangesien 'n groot aantal kappings by verkeersligte plaasvind omdat motoriste wetlik gedwing word om hier te stop, kan dit selfs oorweeg word om verkeersligte ook op tye wanneer spitsverkeer afneem, op hierdie wyse te programmeer. Verder word aanbeveel dat drukgroepe vanuit die gemeenskap gevorm word om verkeersdepartemente en plaaslike owerhede aan te moedig om ernstig aandag hieraan te skenk.

- **Kapingspadtekens** [University of Pretoria etd - Davis, L \(1999\)](#)

Padtekens wat motoriste waarsku dat hulle 'n gebied met 'n hoë kapingsrisiko betree (Bylae X), moet so ver moontlik in hoë risiko areas geplaas word ten einde motoriste van hierdie gevaar bewus te maak. Soortgelyke kennisgewings kan selfs op parkeermeters en groot advertensieborde aangebring word.

- **Navorsingstaakgroepe**

Ten slotte word aanbeveel dat die Ministerie vir Veiligheid en Sekuriteit taakgroepe bestaande uit verskeie rolspelers (soos navorsers by privaatinstansies, Universiteite en Technikons) aanwys om op 'n gereelde basis met "kundiges" in gevangenisse onderhoude te voer. Navorsing waarby oortreders direk betrek word en eerstehandse kennis oor die *modus operandi* van oortreders ingewin word, is noodsaaklik indien prioriteitsmisdade soos motorvoertuigkapings voorkom wil word.

8.3 SLOTBESKOUIING

By wyse van in-diepte onderhoude met motorvoertuigkapers in die gevangenis, is inligting met betrekking tot beplanning, kostevoordeelanalises en besluite wat motorvoertuigkapers voor 'n kaping neem, ingesamel. Die kaper se persepsie van geskikte misdadageleenthede en sy rasionaal agter die keuse van 'n spesifieke teiken, is ook onder die loep geneem, terwyl die *modus operandi* wat deur kapers gevolg word, van nader toegelig is. Inligting met betrekking tot aspekte wat slagoffervatbaarheid verhoog en wyses waarop motoriste 'n motorvoertuigkaping kan fasiliteer, is met behulp van posvraelyste ingesamel en ontleed.

Op grond van die bevindings is aanbeveel dat die ontwikkeling van 'n teorie om slagofferaandadigheid te verklaar, oorweeg behoort te word; dat meer empiriese navorsing met groter steekproewe gedoen moet word ten einde die bevindings van die onderhawige ondersoek te verifieer; en dat groter bewustheid met betrekking tot die gevaar van kapings by motoriste gekweek moet word. Enkele ander voorstelle soos die installering van gereke-nariseerde motorvoertuigstelsels by tolhekke, die programmering van verkeersligte, die aanbring van kapingspadtekens in hoë risiko-areas asook die vestiging van navorsings-taakgroepe, is ten slotte gemaak met die hoop dat dit tot die vermindering van kapings-geleenthede sal bydra.

Ter afsluiting word die vertrouwe uitgespreek dat hierdie navorsing asook die aanbevelings wat gemaak is, wetenskaplike kennis met betrekking tot motorvoertuigkapings sal verbreed, verdere navorsing oor die fenomeen sal stimuleer en daartoe sal lei dat motorvoertuigkaping werklik die prioriteitstatus van die SAPD, die strafregplegingsstelsel, die privaatsektor en die gemeenskap ontvang wat 'n prioriteitsmisdad verdien.

VERWYSINGS

- Achord, B. (1974). Detection and identification of stolen vehicles. *Texas Police Journal*, **22**(9): 1-21.
- A flashing blue light is not enough proof - Motorists beware. (1995, April 6). *Daily News*: 12.
- Agnew, R. (1994). The techniques of neutralization and violence. *Criminology*, **32**: 555-578.
- Akers, R.L. (1977). *Deviant behavior: A social learning approach* (2nd ed.). Belmont, CA: Wadsworth.
- Akers, R.L. (1990). Rational choice deterrence and social learning theory in victimology: The path not taken. *Journal of Criminal Law and Criminology*, **81**: 653-676.
- Alarming developments. (1995, May). *Home Mechanics*: 30.
- Allodi, F.A. (1994). Post-traumatic stress disorder in hostages and victims of torture. *Psychiatric Clinics of North America*, **17**(2): 279-288.
- Alreck, P.L. & Settle, R.B. (1995). *The survey research handbook* (2nd ed.). London: Irwin.
- Another 8 hijack suspects go free as cops ignore evidence. (1997, March 30). *The Sunday Times, City Metro*: 1.
- A perspective on organised crime in South Africa*. (1994). Centre for the Analysis and Interpretation of Crime Information, Pretoria.
- Arkava, M.L. & Lane, T.A. (1983). *Beginning social work research*. Toronto: Allyn & Bacon.
- Are crime and violence unstoppable? (1995, July-August). *Infospec*, **4**(3): 1-3.
- Asma-vrou dankbaar sy leef ná haar ure van hel in katebak. (1997, Februarie 23). *Rapport*: 3.
- A supplement to the Oxford English Dictionary* (vol. 11). (1976). Oxford: Clarendon.
- Atkinson, J.W. & Birch, D. (1970). *The dynamics of action*. New York: Wiley.
- Austen, R.A. (1986). Social bandits and other heroic criminals: Western models of resistance and their relevance for Africa. In D. Crummy (Ed.), *Banditry, rebellion and social protest in Africa* (pp. 89-108). London: James Currey.
- A warning to car thieves. (1995, November). *Security Focus*: 27.
- Baie motors met eienaars se wete gesteel. (1998, Maart 2). *Beeld*: 9.
- Bailey, K.D. (1987). *Methods of social research* (3rd ed.). New York: Free Press.
- Bankman in koeëlreën doodgeskiet. (1999, Maart 1). *Beeld*: 1.

- Bard, M. & Sangrey, D. (1986). *The crime victim's book* (2nd ed.). Secaucus, NJ: Citadel.
- Barkan, S.E. (1997). *Criminology: A sociological understanding*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
- Barkas, J.L. (1978). *Victims*. New York: Charles Scribner's.
- Barker, M., Geraghty, J., Webb, B. & Key, T. (1993). *The prevention of street robbery*. Home Office Crime Prevention Unit Paper no. 44. Police research group. Crime prevention series, paper 44. London: Home Office Police Research group.
- Bartollas, C. (1997). *Juvenile delinquency* (4th ed.). London: Allyn & Bacon.
- Becker, G.S. (1968). Crime and punishment: An economic approach. *Journal of Political Economy*, **76**(2): 169-217.
- Beekman, M.E. & Daly, M.R. (1990, September). Motor vehicle theft investigations: Emerging international trends. *FBI Law Enforcement Bulletin*, **59**: 14-17.
- Beirne, P. & Messerschmidt, J. (1991). *Criminology*. New York: Harcourt Brace Jovanovich.
- Bennett, T. (1986). A decision-making approach to opium addiction. In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending* (pp. 83-102). New York: Springer-Verlag.
- Bennett, T. & Wright, R. (1984). *Burglars on burglary*. Hants: Gower.
- Berger, R.M. & Patchner, M.A. (1988). *Planning for research: A guide for the helping professions*. Newbury Park, CA: Sage.
- Bethal-boer red dogter se lewe toe kapers losbrand, sterf later. (1998, Mei 25). *Beeld*: 1.
- Beware vehicle theft syndicates. (1994, October 8-9). *The Weekend Star*: 3.
- Bezuidenhout, C. (1994). 'n Kriminologiese ondersoek na die houdings van homoseksuele slagoffers en nie-slagoffers van anti-gay haatmisdade teenoor die Suid-Afrikaanse Polisie en regstelsel. Ongepubliseerde MA-verhandeling, Universiteit van Pretoria.
- Biles, D. (1974, June). The victims of car stealing. *Australian and New Zealand Journal of Criminology*, **7**(2): 99-109.
- Biles, D. (1987, May 21). *Car theft: Putting on the brakes*. Proceedings of seminar on car theft. National Roads & Motorists Association, Australia.
- Billingsley, P. (1988). *Bandits in Republican China*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Block, R. (1977). *Violent crime: Environment, interaction and death*. Lexington: Lexington Books.
- Block, R. (1989). Victim-offender dynamics in stranger-to-stranger violence: Robbery and rape. In E.A. Fattah (Ed.), *The plight of crime victims in modern society* (pp. 231-251). New York: St. Martin's.
- Block, R. & Skogan, W.G. (1986). Resistance and nonfatal outcomes in stranger-to-stranger

predatory crime. *Violence and victims*, **4**: 241-253.

Bloed vloeï gou in die nuwe jaar. (1998, Januarie 11). *Rapport*: 7.

BMW-kapers slaan toe in Waterkloofrif. (1999, Februarie 24). *Beeld*: 1.

BMW shows its bite at least matches its bark. (1996, February 27). *Business Day*: 13.

Bosman, D.B., Van der Merwe, I.W. & Hiemstra, L.W. (1977). *Tweetalige Woordeboek* (7de uitg.). Kaapstad: Tafelberg.

BPAC working group. (1996, November 20). *The regular verification of vehicle particulars*. NaTIS, Pretoria.

Brand, F.J.J. (1988). *'n Kriminalistiese ondersoek na die beheer oor motordiefstal*. Ongepubliseerde MA-verhandeling, Potchefstroomse Universiteit vir Christelike Hoër Onderwys.

Brantingham, P.J. & Brantingham P.L. (1975). The spatial patterning of burglary. *Howard Journal of Penology and Crime Prevention*, **14**: 11-24.

Brewer, J.D. (1994). *The danger from strangers: Confronting the threat of assault*. London: Plenum.

Brickell, D. & Cole, L.S. (1975). *Vehicle theft investigation*. Santa Cruz, CA: Davis.

Brill, H. (1982). Auto theft and the role of big business. *Crime and Social Justice*, **18**: 62-68.

Burke, T.W. & O'Rear, C.E. (1993). Armed carjacking: A violent problem in need of a solution. *The Police Chief*, **60**(1): 18-24.

Business Against Crime show their mettle (1997). *Servamus*, **90**(7): 9.

Business ready to fight back. (1996, April 11-17). *Finance Week*: 7.

Cabinet Committee for Security and Intelligence Affairs. (1996). *The theft and hijacking of vehicles and freight*. Department of Safety and Security.

Callahan, L.F. (1983). Taking the profit out of vehicle theft. *The Police Chief*, **50**: 8.

Cao, L. & Maume, D.J. (1993). Urbanization, inequality, lifestyles and robbery: A comprehensive model. *Sociological Focus*, **26**(1): 11-26.

Car hijackers abduct and kill mother and daughter. (1995, December 13). *Business Day*: 2.

Car hijackers rampant in PWV. (1994, August 20-21). *The Weekend Star*: 6.

Car hijackings soar in city. (1994, June 7). *The Pretoria News*: 3.

Car hijackings still plague Gauteng region. (1995, Mei 10). *Sowetan*: 3.

Carroll, J.S. (1978). A psychological approach to deterrence: The evaluation of crime opportunities. *Journal of Personality and Social Psychology*, **36**(12): 1512-1520.

- Carroll, J.S. & Weaver, F. (1986). Shoplifters perceptions of crime opportunities: A process-tracing study. In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending* (pp. 10-38). New York: Springer-Verlag.
- Car theft racket exposed. (1994, August 19). *Sowetan*: 1, 8.
- Car theft syndicates make a killing in a booming industry. (1996, September 29). *The Sunday Times*: 5.
- Car theft the "scourge" of our society. (1994, September 26). *Daily News*: 8.
- Car thieves visited behind bars. (1997, April). *Cover*, **9**(11): 5.
- Cheary, M. (1996, March 6). Crime is big business in South Africa. *Reuters*: 3.
- Chief Directorate: Road Traffic. (1997, June 18). *National Traffic Information System (NaTIS): Procedure for the enforcement of uniqueness on vehicle identification numbers*. Pretoria: Author.
- Chilton, R. (1991). Urban crime trends and criminological theory. *Criminal Justice Research Bulletin*, **6**(3): 1-10.
- City man hijacked, shot, left for dead. (1996, June 8). *The Pretoria News Weekend*: 1.
- Clarke, C. (1997, September). Sny spoor om misdaad hok te slaan. *Die Motoris*: 26-28.
- Clarke, R.V. (1983). Situational crime prevention: It's theoretical basis and practical scope. In M. Tonry & N. Morris (Eds.), *Crime and justice: An annual review of research* (Vol. 4, pp. 225-256). Chicago: University of Chicago Press.
- Clarke, R.V. (1996). Situational crime prevention: Theory and practice. In J. Muncie, E. McLaughlin & M. Langan (Eds.), *Criminological perspectives* (pp. 332-342). London: Sage.
- Clarke, R.V. & Cornish, D.B. (1985). Modelling offenders' decisions: A framework for research and policy. In M. Tonry & N. Morris (Eds.), *Crime and justice: An annual review of research* (Vol. 6, pp. 147-185). Chicago: University of Chicago Press.
- Claster, D. & David D.S. (1977). The resisting victim: Extending the concept of victim responsibility. *Victimology*, **2**: 109-117.
- Claster, D & David, D.S. (1981). The resisting victim. In B. Galaway & J. Hudson (Eds.), *Perspectives on crime victims* (pp. 183-188). London: C.V. Mosby.
- Clutterbuck, R. (1987). *Kidnap, hijack and extortion: The response*. London: Macmillan.
- Cohen, L.E. & Cantor, D. (1980). The determinants of larceny: An empirical and theoretical study. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, **17**(2): 140-159.
- Cohen, L.E. & Cantor, D. (1981). Residential burglary in the US: Lifestyle and demographic factors associated with the probability of victimisation. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, **18**(1): 113-127.

- Cohen, L.E., Cantor, D. & Kleugel, J.R. (1981a). Robbery victimisation in the US: An analysis of a non-random event. *Social-Science-Quarterly*, **62**(4): 644-657.
- Cohen, L.E. & Felson, M. (1979, August). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review*, **44**: 588-608.
- Cohen, L.E., Kleugel, J.R. & Land, K.C. (1981b). Social inequality and predatory criminal victimisation: A formal theory. *American Sociological Review*, **46**: 505-524.
- Cohen, L.E. & Land, K.C. (1987). Sociological positivism and the explanation of criminality. In M.R. Gottfredson & T. Hirschi (Eds.), *Positive criminology* (pp. 43-55). London: Sage.
- Cole, J. (1987). *Die vrou as slagoffer van verkragting*. Ongepubliseerde MA-verhandeling, Universiteit van Pretoria.
- Conklin, J.E. (1972). *Robbery and the criminal justice system*. New York: J.B. Lippincott.
- Conklin, J.E. (1998). *Criminology* (6th ed.). London: Allyn & Bacon.
- Conner, T.W. (1987, July). Arizona's approach to suppressing vehicle theft activity. *The Police Chief*, **54**: 35-36.
- Conradie, H. 1994. *Voertuigrooftogte aan die Witwatersrand*. Universiteit van Suid-Afrika, Pretoria.
- Cook, P.J. (1976). A strategic choice analysis of robbery. In W. Skogan (Ed.), *Sample surveys of the victims of crimes* (pp. 173-187). Cambridge, MA: Ballinger.
- Cook, P.J. (1983). The influence of gun availability on violent crime patterns. In M. Tonry & N. Morris (Eds.), *Crime and justice: An annual review of research* (Vol. 4, 49-89). Chicago: University of Chicago Press.
- Cook, P.J. (1985). Is robbery becoming more violent?: An analysis of robbery-murder trends since 1968. *Journal of Criminal Law and Criminology*, **76**(2): 480-489.
- Cook, P.J. (1987). Robbery violence. *Journal of Criminal Law and Criminology*, **78**(2): 357-376.
- Cook, P.J., Molliconi, S. & Cole, T.B. (1995). Regulating gun markets. *Journal of Criminal Law & Criminology*, **86**(1): 59-69.
- Cops on collusion course. (1996, August 16). *Financial Mail*: 47.
- Cops smash car theft syndicate. (1994, August 8). *The Pretoria News*: 3.
- Cornish, D.B. & Clarke, R.V. (1986). *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending*. New York: Springer-Verlag.
- Cornish, D.B. & Clarke, R.V. (1987). Understanding crime displacement: An application of rational choice theory. *Criminology*, **25**(4): 933-948.
- Counselling an invaluable aid for hijack victims. (1996, July 31). *The Pretoria News*: 16.

- Cowley, B. (1997). *Manual on post-traumatic stress disorder*. Unpublished document: 1-20.
- Crackdown on hijacking now a national priority. (1995, December 2). *The Pretoria News*: 1.
- Crime Information Management Centre. (1996). *The incidence of serious crime: Quarterly Report 2/96*. South African Police Service, Pretoria.
- Crime Information Management Centre. (1997a). *Vehicle theft and hijacking*. South African Police Service, Pretoria.
- Crime Information Management Centre. (1997b). *The incidence of serious crime: Quarterly Report 3/97*. South African Police Service, Pretoria.
- Crime Information Management Centre. (1998). *The incidence of serious crime: Quarterly Report 3/98*. South African Police Service, Pretoria.
- Criminals on rampage in Jo'burg. (1997, May 4). *The Sunday Times Metro*: 1
- Crummey, D. (1986). *Banditry, rebellion and social protest in Africa*. London: James Currey.
- Curren, D.J. & Renzetti, C.M. (1994). *Theories of crime*. London: Allyn & Bacon.
- Curtis, L.A. (1974). *Criminal violence: National patterns and behavior*. Lexington: Lexington Books.
- Curtis, L.A. (1975). *Violence, race and culture*. Lexington: Lexington Books.
- Dailey, J.T. & Pickrel, E.W. (1975, February). Some psychological contributions to defenses against hijackers. *American Psychologist*, **30**(2): 161-165.
- Danto, B.L. (1990). Stress experienced by robbery victims, hostages, kidnapping victims, and prisoners of war. In J.D. Noshpitz & R.D. Coddington (Eds.), *Stressors and the adjustment disorders* (pp. 294-314). New York: Wiley.
- Daphné, L. (1997, Autumn). Developing a co-ordinated plan to combat car theft. *Motoring Directions*, **3**(1): 7-11.
- Datatrack in SA. (1996, June). *Cover*, **9**(1): 53.
- Datatrack vehicle tracking established in South Africa (1995, November). *Security Focus*: 22.
- Denno, D.W. (1986). Victim, offender and situational characteristics of violent crime. *Journal of Criminal Law & Criminology*, **77**(4): 1142-2258.
- Departement van Vervoer. (1993, Februarie 2). *Prosedurehandleiding vir die registrasie en lisensiering van motorvoertuie*. Pretoria: Hoofdirekoraat, Padverkeer.
- Department of Safety and Security. (1996). *Annual plan of the South African Police Service 1996-1997*. Pretoria: Author.
- Department of Safety and Security. (1998a). *Policing priorities and objectives for 1999/2000*. Pretoria: Author.

- Department of Safety and Security. (1998b, September). *White paper on Safety and Security: "In service of safety" (1999-2004)*. Johannesburg: Author.
- Department of Transport. (1991, July). *The supply, development and maintenance of the National Traffic Information System* (Vol. 2c, Contract no P5023 SA) Pretoria: Author.
- Detective held after WTVI car hijack. (1994, August 6). *The Citizen*: 4.
- De Vaus, D.A. (1986). *Surveys in social research*. London: George Allen & Unwin.
- Dié agt soorte ernstige misdaad neem af in Suid-Afrika. (1998, April 2). *Beeld*: 5.
- Dié motorbedrog strek dalk wyer as net Pretoria. (1994, September 6). *Beeld*: 8.
- Die selfoon help misdaad hokslaan. (1997, Oktober 17). *Finansies & Tegniek*: 58.
- Doerner, W.G. & Lab, S.P. (1995). *Victimology*. Cincinnati, OH: Anderson.
- Drapkin, I. & Viano, E. (1974). *Victimology*. Lexington, MA: Lexington Books.
- Drie miljoen rand se motors glo gesteel. (1994, September 1). *Beeld*: 9.
- Dunn, C.S. (1976). *Patterns of robbery characteristics and their occurrence among social areas*. Albany, NY: Criminal Justice Research Centre.
- Du Plessis, W.J. (1992). *'n Misdaadvoorkomingsmodel vir motorvoertuigdiefstal*. Ongepubliseerde MA-verhandeling, Universiteit van Suid-Afrika, Pretoria.
- Dussich, J.P.J. & Eichman, C.J. (1976). The elderly victim: Vulnerability to the criminal act. In J. Goldsmith & S. Goldsmith (Eds.), *Crime and the elderly* (pp. 91-98). Lexington, MA: D.C. Heath.
- Edelman, B. (1980, September). Auto theft: For police the joyride is over. *Police Magazine*, **4**: 17-21.
- Eenheid wil kapers goed vasvat. (1999, Maart 11). *Beeld*: 4.
- Een honderd en drie kapings per 100 000 Gautengers. (1997, Mei 20). *Beeld*: 4.
- Ehlers, D.M.M. (1987). *Die gebruik van statistiese tegnieke vir die ontleding van gegewens in maatskaplike werk-navorsing*. Ongepubliseerde MA-verhandeling, Universiteit van Pretoria.
- Eight Jo'burg hijacks. (1997, May 6). *The Citizen*: 4.
- Einstadter, W.J. (1995). The social organisation of armed robbery. In D. Hobbs (Ed.), *Professional criminals* (pp. 69-88). Sydney: Dartmouth.
- Ek kaap motors - leef soos koning. (1996, November 21). *Huisgenoot*: 166-167.
- Ekpenyong, S. (1989). Social inequalities, collusion and armed robbery in Nigerian cities. *British Journal of Criminology*, **29**: 21-34.

- Elias, R. (1986). *The politics of victimisation: Victims, victimology, and human rights*. New York: Oxford University Press.
- Elite unit to fight hijacking in Gauteng. (1999, February 11). *The Star*: 1.
- Engelbrecht, S. (1995, Oktober). Roof van voertuie. *Servamus*, **89**(10): 24.
- Erasmus, L. (1996a, October). *The hijacking of motor vehicles and trucks*. Crime Information Management Centre, Pretoria.
- Erasmus, L. (1996b). *Carjacking*. Gedupliseerde dokument: 1-16.
- Ervare moordenaars jag nou motoriste. (1996, Augustus 29). *Beeld*: 1.
- Esterhuyse, W. (1997, Julie 11). Soldate nodig teen misdaadvlaag. *Finansies & Tegnies*: 18.
- Ethridge, P.A. & Gonzalez, R. (1996, January). Combating vehicle theft along the Texas border. *FBI Law Enforcement Bulletin*, **65**: 10-13.
- Family safety. (1999, January). *Your Family*: 9-10.
- Father shot near Vaal. (1997, August 5). *The Citizen*: 4.
- Fattah, E.A. (1976). The use of the victim as an agent of self-legitimation: Toward a dynamic explanation of criminal behavior. In E. Viano (Ed.), *Victims and society* (pp. 105-129). Washington, DC: Visage.
- Fattah, E.A. (1979). Some recent theoretical developments in victimology. *Victimology: An International Journal*, **4**(2): 198-213.
- Fattah, E.A. (1992). *Towards a critical victimology*. London: Macmillan.
- Feather, N.T. (1982). *Expectations and actions: Expectancy-value models in psychology*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Feeney, F. (1986). Robbers as decision-makers. In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending* (pp. 53-71). New York: Springer-Verlag.
- Feeney, F. & Weir, A. (1974). *The prevention and control of robbery*. Davis, CA: The Centre on administration of Criminal Justice, University of California.
- Felson, M. (1987). Routine activities and crime prevention in the developing metropolis. *Criminology*, **25**(4): 911-932.
- Felson, M. & Cohen, L.E. (1980). Human ecology and crime: A routine activity approach. *Human Ecology*, **4**: 389-406.
- Fink, A. & Kosecoff, J. (1985). *How to conduct surveys: A step-by-step guide*. London: Sage.
- Five policemen held over hijackings. (1994, May 19). *The Star*: 3.
- Fowler, F.J. (1988). *Survey research methods*. London: Sage.

- Franklin, C.W. & Franklin, A.P. (1976). Victimology revisited: A critique and suggestions for future direction. *Criminology*, **14**: 177-214.
- Funk, S. & Wagnalls, P. (1994). *Hijacking*. Unpublished document:1-2.
- Gabor, T., Baril, M., Cusson, M., Elié, D., Le Blanc, M. & Normandeau, A. (1987). *Armed robbery: Cops, robbers and victims*. Springfield, IL: Charles C. Thomas.
- Gabor, T. & Normandeau, A. (1989). Armed robbery: Highlights of a Canadian study. *Canadian Police College Journal*, **13**(4): 273-282.
- Galaway, B. & Hudson, J. (1981). *Perspectives on crime victims*. London: C.V. Mosby.
- Garofalo, J. (1987). Reassessing the lifestyle model of criminal victimisation. In M.R. Gottfredson & T. Hirschi (Eds.), *Positive Criminology* (pp. 23-42). London: Sage.
- Gauteng hijackings increase. (1995, December 3). *The Sunday Times Metro*: 1.
- Gauteng is hijack centre. (1995, December 12). *The Star*: 1, 2.
- Gauteng remains SA's hijacking capital. (1995, December 13). *The Pretoria News*: 5.
- Gewapende mans kaap motor, minibus in Pretoria. (1998, November 6). *Beeld*: 7.
- Gibbons, D.C. (1971). Observations on the study of crime causation. *American Journal of Sociology*, **77**: 262-278.
- Gibran, K. (1963). *The prophet*. London: Heinemann.
- Glaser, D. (1977). The compatibility of free will and determinism in criminology: Comments on an alleged problem. *Journal of Criminal Law and Criminology*, **67**: 486-490.
- Glick, L. (1995). *Criminology*. Boston: Allyn & Bacon.
- Global Insurance Company. (n.d.). *Trauma assist*. (Advertisement brochure).
- Goldkamp, J.S. (1987). Rational choice and determinism. In M.R. Gottfredson & T. Hirschi (Eds.), *Positive criminology* (pp. 125-137). London: Sage.
- Gottfredson, M.R. (1984). *Victims of crime: The dimensions of risk* (Home Office Research Study no. 18). London: Her Majesty's Stationary Office.
- Gottfredson, M.R. & Hirschi, T. (1987). *Positive criminology*. London: Sage.
- Gould, L.C. (1969). The changing structure of property crime in an affluent society. *Social Forces*, **48**: 50-59.
- Greeff, V.J. (1997). South African neighbourhood watch. *Servamus*, **90**(6): 38.
- Grobbelaar, T. (1986). Slagofferviktimisasie. In C.H. Cilliers (Red.), *Viktimologie* (pp. 46-65). Pretoria: HAUM.

- Gunn, J.S & Gristwood, J. (1976, January). Twenty-seven robbers. *British Journal of Criminology*, **16**(1): 56-62.
- Gunn, J.S. & Levy, B. (1980). *A word history of bushranging*. Sydney: University of Sydney, Australian Language Research Centre.
- Hagan, J. (1982). *Research methods in criminal justice and criminology*. New York: MacMillan.
- Harris, P.M. & Clarke, R.V. (1991). Car chopping, parts marking and the Motor Vehicle Theft Enforcement Act of 1984. *Sociology and Social Research*, **75**(4): 228-233.
- Heiman, G.W. (1996). *Basic statistics for the behavioral sciences* (2nd ed.). Boston: Houghton Mifflin.
- Heyink, J.W. & Tiemstra, T.J. (1993). The function of qualitative research. *Social Indicators Research*, **29**(3): 291-305.
- Hiemstra, V.G. & Gonin, H.L. (1992). *Drietalige regswoordeboek: Latyn-Afrikaans-Engels*. Kaapstad: Juta.
- Hierdie week se kapingsdramas skok die land. (1997, Junie 15). *Rapport*: 1-2.
- Hijackers at war with motorists. (1994, February 25). *Sowetan*: 15.
- Hijackers hit ten motorists in two days. (1995, November 10). *The Pretoria News*: 5.
- Hijackers holding investment in SA to ransom. (1996, September 22). *The Sunday Times*: 1.
- Hijackers strike five times on Rand. (1997, June 6). *The Citizen*: 4.
- Hijacking! (1996, June). *Cover*: 12.
- Hijacking should be demystified (1995, December 21). *The Star*: 18.
- Hijacking spree. (1994, February 25). *Sowetan*: 1.
- Hijackings reach horrifying level. (1994, July 18). *Sowetan*: 11.
- Hijackings soar in North-East. (1997, April 30). *The Star*: 3.
- Hijack squad in chaos. (1998, April 12). *The Sunday Times*: 1.
- Hijack victims found murdered near Soweto. (1995, December 13). *Business Day*: 1.
- Hindelang, M.J., Gottfredson, M.R. & Garofalo, J. (1978). *Victims of personal crime: An empirical foundation for a theory of personal victimisation*. Cambridge, MA: Ballinger.
- Hipertegniese opspoor- en terugvindstelsels vir voertuie. (1999, Junie). *Die Motoris*: 68.
- Hirschi, T. (1969). *Causes of delinquency*. Berkeley: University of California Press.
- Hirschi, T. (1986). On the compatibility of rational choice and social control theories of crime. In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives*

- on offending* (pp. 105-118). New York: Springer-Verlag.
- Hobsbawm, E. (1981). *Bandits* (3rd ed.). New York: Pantheon Books.
- Hollin, W.E. (1974). *Frontier violence: Another look*. London: Oxford University Press.
- Holzman, H.R. (1982, April). The rationalistic opportunity perspective on criminal behavior: Toward a reformulation of the theoretical basis for the notion of property crime as work. *Crime & Delinquency*, **2**: 233-246.
- Horgan, J.J. (1979). *Criminal investigation* (2nd ed.). New York: McGraw-Hill.
- Hough, M. (1986). Victims of violent crime: Findings from the British Crime Survey. In E.A. Fattah (Ed.), *From crime policy to victim policy: Reorienting the justice system* (pp. 117-132). London: Macmillan.
- How to avoid being a hijack victim: Safety first. (1995, October 30). *The Pretoria News*: 6.
- How to deal with car hijacking. (1996, Winter). *Robot*: 28.
- How to prevent hijacking. (1996, February 22). *The Citizen*: 24.
- Huisamen, M. (1994). The day the stealing started. *Servamus*, **87**(8): 20-21.
- Huisamen, M. (1996a). Road 2 recovery. *Servamus*, **89**(12): 16-17.
- Huisamen, M. (1996b). Soweto Highway Patrol. *Servamus*, **89**(6): 14-16.
- Huisamen, M. (1997a). Trans national crime prevention. *Servamus*: **90**(5): 16.
- Huisamen, M. (1997b). Those who dare to tread. *Servamus*, **90**(9): 10-13.
- Huisamen, M. (1997c). Hijacking alert: Guidelines on Survival. *Servamus*, **90**(10):14.
- Hulme, A. (1995). *Roof van passasiersvoertuie*. Gedupliseerde dokument: 1-7.
- Hurley, J.T. (1995, June). Violent crime hits home: Home invasion robbery. *FBI Law Enforcement Bulletin*, **64**: 9-13.
- Huysamen, G.K. (1976). *Inferensiële statistiek en navorsingsontwerp*. Pretoria: Academica.
- Hy wil weer lewe, maar nou's daar mure om hom. (1997, April 27). *Rapport*: 8-9.
- Inciardi, J.A. & Pottieger, A.E. (1978). *Violent crime: Historical and contemporary issues*. Beverly Hills, CA: Sage.
- Inter-departmental strategy team consisting of the Departments of Correctional Services, Defence, Intelligence, Justice, Safety and Security and Welfare. (1996, May). *National Crime Prevention Strategy*. Johannesburg: Secretariat for Safety and Security.
- Janoff-Bulman, R. & Frieze, I. H. (1983). A theoretical perspective for understanding reactions to victimisation. *Journal of Social Issues*, **39**(2): 1-17.

- Johnson, E. & Payne, J. (1986). The decision to commit a crime: An information-processing analysis. In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending* (pp. 170-185). New York: Springer-Verlag.
- Johnston, D. (1997). *Advanced driver training and anti-hijack notes*. Unpublished document: 1-20.
- Jong ma koelbloedig voor haar man en kinders vermoor. (1998, Desember 11). *Beeld*: 4.
- Jou motor of jou lewe. (1994, November 23). *Sarie*: 82-83.
- Kanadese toeriste moet dan liefs bangbroek speel. (1997, Februarie 27). *Beeld*: 7.
- Kanekar, S., Pinto, N.J.P. & Mazumdar, D. (1985). Casual and moral responsibility of victims of rape and robbery. *Journal of Applied Social Psychology*, **15**(7): 622-637.
- Kapenaar slaan kapers se voete onder hulle uit. (1999, Mei 3). *Beeld*: 11.
- Kaper dwing vrou om motor te bestuur. (1998, September 8). *Beeld*: 6.
- Kapers gooi kind deur venster om motor te kry. (1998, Februarie 26). *Beeld*: 7.
- Kapers gooi man uit bakkie. (1998, Maart 2). *Beeld*: 6.
- Kapers moor sakeman sinloos na hul rooftog. (1998, Januarie 7). *Beeld*: 4.
- Kapers skiet drie in mafia-styl voor huis. (1996, November 5). *Beeld*: 1.
- Kapers skiet man voor sy dogter dood. (1999, Maart 19). *Beeld*: 2.
- Kapers skiet polisielid dood. (1998, Mei 8). *Beeld*: 8.
- Kaping van motors neem kwaai toe. (1998, Januarie 18). *Rapport*: 10.
- Kapingslagoffer lê 6 dae vasgebind langs hoofpad. (1997, Julie 11). *Beeld*: 4.
- Karmen, A. (1990). *Crime victims: An introduction to victimology* (2nd ed.). Belmont, CA: Wadsworth.
- Katz, J. (1991). The motivation of the persistent robber. In M. Tonry (Ed.), *Crime and justice: A review of research* (Vol. 14, pp. 277-306). Chicago: University of Chicago Press.
- Kazdin, A.E. (1978). Methodological and interpretative problems of single case experimental designs. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, **46**: 629-642.
- Kempf, K. (1986). Offence specialization: Does it exist? In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending* (pp. 186-201). New York: Springer-Verlag.
- Kennedy, L.W. & Baron, S.W. (1993, February). Routine activities and a subculture of violence: A study of violence on the street. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, **30**(1):

88-112.

- Kennedy, L.W. & Forde, D.R. (1990, July). Risky life styles and dangerous results: Routine activities and exposure to crime. *Sociology & Social Research*, **74**(4): 208-211.
- Kennedy, L.W. & Silverman, R.A. (1988, December). *The elderly victim of homicide: Limitations of the routine activities approach*. Centre for Criminological Research, Department of Sociology, University of Alberta. (Discussion paper 19).
- Kerlinger, F.N. (1970). *Foundations of behavioral research*. London: Holt, Rinehart & Winston.
- Kgorani, S.A. (n.d.). *Carjacking*. Unpublished document: 1-22.
- Kleck, G. (1991). *Point blank: Guns and violence in America*. New York: Aldine de Gruyter.
- Kleck, G. & DeLone, M.A. (1993). Victim resistance and offender weapon effects in robbery. *Journal of Quantitative Criminology*, **9**(1): 55-81.
- Kommer oor toename in kapings en huisbrake in SA. (1999, Februarie 23). *Beeld*: 9.
- Kommissaris van Polisie. (1993). *Jaarverslag van die Kommissaris van die Suid-Afrikaanse Polisie: 1 Januarie 1993 tot 31 Desember 1993*. Kaapstad: CTP Boekdrukkers.
- Kraus, J. (1979). Trends in violent crime and public concern. *Australian Journal of Forensic Sciences*, **11**(4): 192-209.
- Kroese, G.J. & Staring, R.H. (1994). Commercial robbers and decision making. *Dutch Penal Law and Policy*, **10**: 1-7.
- Kruglanski, A.W. & Klar, Y. (1985). Knowing what to do: On the epistemology of actions. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action control: From cognition to behavior* (pp. 41-60). New York: Springer-Verlag.
- Kube, E. (1988). Preventing bank robbery: Lessons from interviewing robbers. *Journal of Security Administration*, **11**(2): 78-83.
- Lab, S. (1997). *Crime prevention: Approaches, practices and evaluations* (3rd ed.). Cincinnati, OH: Anderson.
- LaFree, G. & Birkbeck, C. (1991). The neglected situation: A cross-national study of the situational characteristics of crime. *Criminology*, **29**(1): 75-80.
- Lamborn, L. (1968). Toward a victim orientation in criminal theory. *Rutgers Law Review*, **22**: 733-768.
- Lamborn, L. (1981a). The vulnerability of the victim. In B. Galaway & J. Hudson (Eds.), *Perspectives on crime victims* (pp. 115-117). London: C.V. Mosby.
- Lamborn, L. (1981b). The culpability of the victim. In B. Galaway & J. Hudson (Eds.), *Perspectives on crime victims* (pp. 160-177). London: C.V. Mosby.
- Landau, S.F. & Fridman, D. (1993, May). The seasonality of violent crime: The case of robbery and homicide in Israel. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, **30**: 163-191.

- Langan, P.A. (1978). *The measurement of robbery in Baltimore: A study of citizen discretion in the reporting of non-commercial predatory robbery to the Baltimore City Police Department*. Unpublished doctoral dissertation, University of Maryland.
- Lattimore, P. & Witte, A. (1986). Models of decision making under uncertainty: The criminal choice. In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending* (pp. 129-155). New York: Springer-Verlag.
- Lee, B.N.W. & Rikoski, G.P. (1984, June). *Vehicle theft prevention strategies*. U.S. Department of Justice, National Institute of Justice. (Contract no J-LEAA-013-78).
- Leonard, V.A. (1971). *Criminal investigation and identification*. Springfield, IL: Charles C. Thomas.
- Letkemann, P. (1982). The skilled bank robber. In L.D. Savitz & N. Johnston (Eds.), *Contemporary criminology* (pp. 219-228). Englewood Cliffs, NJ: Wiley.
- Light, D., Keller, S. & Calhoun, C. (1989). *Sociology* (5th ed.). New York: Alfred A. Knopf.
- Live to drive another day. (1996, July 31). *The Pretoria News*: 16.
- Lofland, J. & Lofland, L.H. (1984). *Analysing social settings* (2nd ed.). Belmont, CA: Wadsworth.
- Louw, A. (1998, August). *Crime in Pretoria: Results of a city victim survey*. Johannesburg: Greater Pretoria Metropolitan Council.
- Louw, D.A. (1989). *Suid-Afrikaanse handboek van abnormale gedrag*. Johannesburg: Southern.
- Louw, D.A., Van Heerden, T.J. & Smith, P.R. (1978). *Kriminologiewoordeboek*. Durban: Butterworths.
- Louw, J. (1997). *The face car thieves fear*. Unpublished document: 1-2.
- Luckenbill, D.F. (1980). Patterns of force in robbery. *Deviant behavior*, **1**(3): 361-378.
- Lurigio, A.J. & Resick, P.A. (1990). Healing the psychological wounds of criminal victimisation. In A.J. Lurigio, W.G. Skogan & R.C. Davis (Eds.). *Victims of crime: Problems, policies and programs* (pp. 50-68). London: Sage.
- Lurigio, A.J., Skogan, W.G. & Davis, R.C. (1990). *Victims of crime: Problems, policies, and programs*. London: Sage.
- Luxury model myth exposed. (1994, June 15). *The Star*: 1.
- Lyk gekry in bagasiebak ná kaping. (1998, Junie 15). *Beeld*: 8.
- Lyman, M.D. & Potter, G.W. (1997). *Organised crime*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
- Lynch, J.P. (1987). Routine activity and victimisation at work. *Journal of Quantitative Criminology*, **3**(4): 283-300.
- Ma laat vaar hoop vir Suid-Afrika, emigreer ná moord op pa. (1996, Junie 25). *Beeld*: 4.

- MacDonald, J.M. (1975). *Armed robbery: Offenders and their victims*. Springfield, IL: Charles C. Thomas.
- MacDonald, E. (1991). *Shoot the women first*. London: Arrow Books.
- Malan, D. (1994, April 15). Jou motor of jou lewe. *Keur*: 8-9.
- Man alleen slaan dié span slag met gesteelde karre. (1996, Junie 23). *Rapport*: 6.
- Man deur kapers geskiet, sterf in dogter se arms. (1997, Junie 14). *Naweek-Beeld*: 4.
- Man hijacked at "speedtrap". (1997, May 25). *The Sunday Times Metro*: 3.
- Man robbed of car at gunpoint in JHB suburb. (1998, November 10). *The Citizen*: 4.
- Man sy wysvinger kwyt na kaping. (1997, April 21). *Beeld*: 4.
- Man told to strip as fake cops steal car. (1996, January 18). *The Pretoria News*: 1.
- Man vier keer geskiet in kaping in Pretoria. (1999, Februarie 21). *Rapport*: 8.
- Marais, C.W. (1989). Die waarde van *modus operandi*-inligting by die ondersoek van sekere misdade. *Acta Criminologica: Suider-Afrikaanse Tydskrif vir Kriminologie*, **2**(2): 46-49.
- Marais, E.A. (1997, Maart). 'n Psigo-dinamiese beskrywing van post-traumatiese stresversteuring by lede van die SAPD. *Servamus*: vt13-vt16.
- Marais, C.W. & Van Rooyen, H.J.N. (1990). *Misdaadondersoek*. Silverton: Promedia.
- Maree, A. (1995). *Die modus operandi van die bankrower: 'n Kriminologiese introspeksie*. Ongepubliseerde proefskrif, Universiteit van Suid-Afrika, Pretoria.
- Master Drive. (1996). *Anti-hijack*. (Advertisement brochure).
- Matza, D. (1964). *Delinquency and drift*. New York: Wiley.
- Matza, D. & Sykes, G.M. (1961). Juvenile delinquency and subterranean values. *American Sociological Review*, **26**: 712-719.
- Maume, D.J. (1989). Inequality and metropolitan rape rates: A routine activities approach. *Justice Quarterly*, **6**: 513-528.
- Maxfield, M.G. (1987). Life style and routine activity theories of crime: Empirical studies of victimisation, delinquency and offender decision making. *Journal of Quantitative Criminology*, **3**: 275-282.
- Mayhew, P.M., Clarke, R.V., Sturman, A. & Hough, J.M. (1976). *Crime as opportunity*. (Home Office Research Study no. 34). London: Her Majesty's Stationary Office.
- McCaghy, C. (1980). *Crime in American society*. New York: Macmillan.
- McCaghy, C. (1985). *Deviant behavior. Crime, conflict and interest groups* (2nd ed.) New York:

MacMillan.

McCaghy, C.H., Giordano, P.C. & Henson, T.K. (1977, November). Auto theft offender and offence characteristics. *Criminology*, **15**(3): 367-385.

McClintock, F.H. & Gibson, E. (1961). *Robbery in London*. New York: Macmillan.

McGrath, R.D. (1984). *Gun fighters, highwaymen and vigilantes: Violence on the frontier*. London: University of California Press.

McGraw-Hill Encyclopaedia of Science and Technology (Vol. 1, ABA-AZU). (1996). New York: McGraw-Hill.

McKinney, J.C. (1966). *Constructive typology and social theory*. New York: Appleton-Century-Crafts.

McKinnon, D. (1991). Everything you need to know before you're hijacked. *Journal of Security Administration*, **14**(2): 94-95.

McPheters, L.R., Mann, R. & Schlagenhaut, D. (1984, October). Economic response to a crime deterrence program: Mandatory sentencing for robbery with a firearm. *Economic Inquiry*, **22**: 550-570.

Meadows, R.J. (1998). *Understanding violence and victimisation*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.

Meek, S. (1998). *Nedcor ISS Crime Index* (Vol 2(5)). Halfway House: Institute for Security Studies.

Megargee, E.I. (1982). Robbery. In M.E. Wolfgang & N.A. Weiner (Eds.), *Criminal violence* (pp. 81-170). London: Sage.

Menhennet, L. (1992). *Car crime: An accelerating problem. The search for a realistic response to auto-related offending*. Northumbria: NAPO. (A report of the 1992 NAPO Northumbria Branch Conference in Otterburn).

Messner, S.F. & South, S.J. (1986). Economic deprivation, opportunity structure and robbery victimisation. *Social Forces*, **64**: 975-991.

Messner, S.F. & Tardiff, K. (1985). The social ecology of urban homicide: An application of the routine activities approach. *Criminology*, **23**(2): 241-267.

Miethe, T.D., Stafford, M.C. & Long, J.S. (1987). Social differentiation in criminal victimisation: A test of routine activities/lifestyle theories. *American Sociological Review*, **52**: 184-194.

Miga, D.T. (1995, February). The pro car security system. *Electronics Now*: 35-37.

Millon, T. & Disenhaus, H.I. (1972). *Research methods in psychopathology*. New York: Wiley.

Min motorkapers word aangekeer en aangekla. (1995, Desember 14). *Beeld*: 12.

Misdaad: SA in staat van beleg. (1998, Junie 12). *Beeld*: 13.

- Misdaadinligting, -ontleding en -vertolkingsentrum. (1994). *Misdaad en veiligheidsoorsig*. Pretoria: Suid-Afrikaanse Polisie diens.
- Mkhondo, R. (1994). Focus on crime. *Reuters*: 10.
- Moolman, C.J. (1984). *Die misdaadslagoffer*. Ongepubliseerde doktorske proefskrif, Universiteit van Suid-Afrika, Pretoria.
- More police for hijack hot spots. (1995, October 30). *The Pretoria News*: 6.
- Morrison, S. & O'Donnell, I. (1994). *Armed robbery: A study in London*. Oxford: Centre for Criminological research, University of Oxford.
- Motorkaper loop hom vas teen muur én die gereg. (1998, Julie 3). *Beeld*: 8.
- Motorkaper tot 63 jaar tronkstraf gevonniss. (1998, April 8). *Beeld*: 13.
- Motorkapers het sakeleier vermoor. (1999, Februarie 4). *Beeld*: 2.
- Motorkapers ontsien niks en niemand nie. (1995, Oktober 29). *Rapport*: 3.
- Motormisdaad. (1999, Junie). *Die Motoris*: 20-25.
- Motors so veiliger met Britse se opsporingstelsel. (1996, Junie 2). *Sake-Rapport*: 5.
- Mouton, J. & Marais, H.C. (1988). *Metodologie van die geesteswetenskappe: Basiese begrippe*. Pretoria: RGN.
- Multi-million rand car scam. (1994, September 6). *The Citizen*: 1, 2.
- Mum, community angered by killers. (1995, Desember 14). *Sowetan*: 2.
- Myerson, L. (1995). *Hijackings, burglaries and serious crimes*. Sandton: LAD Publications.
- Na elke kaping emigreer tien. (1997, Mei 9). *Beeld*: 6.
- Nagin, D. & Paternoster, R. (1993). Enduring individual differences and rational choice theories of crime. *Law and Society Review*, **27**: 467-496.
- Nalatige optrede bring baie misdaad. (1996, Junie 15). *Naweek-Beeld*: 11.
- Nasionale Padverkeerswet* (Wet no. 93 van 1996). *Staatskoerant van die Republiek van Suid-Afrika*, **377** (17603): 13-14.
- Nel, J.A. (1996). *The SAPS victim support programme initiative: The way forward*. Unpublished document:1-18.
- Nevin, T. (1995, June 27 - July 3). Highway robbery: Putting the brakes on SA's multi-million rand crime wall. *Finance Week*: 37-56.
- New initiative to stem vehicle theft. (1996, July). *Servamus*: 62-63.
- New Tracker rides in. (1996, November). *Cover*, **9**: 14.

- Nine drivers hijacked each day in KwaZulu-Natal. (1996, July 25). *The Pretoria News*: 13.
- Nog 'n week waarin die land hom bleek gebloei het. (1998, Mei 24). *Rapport*: 1.
- Normandeau, A. (1968). *Trends and patterns in crimes of robbery*. Published dissertation in Criminology, Department of Sociology, University of Pennsylvania.
- Normandeau, A. (1981). Armed robbery in Montreal, and it's victims. *Victimology: An International Journal*, **6**: 306-317.
- Norrie, A. (1986). Practical reasoning and criminal responsibility: A jurisprudential approach. In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending* (pp. 217-230). New York: Springer-Verlag.
- Nou's dit oorlog, sê direkteur ná kaping. (1996, Junie 13). *Beeld*: 1.
- 'n Satelliet wat motordiewe vang. (1997, Februarie 2). *Huisgenoot*: 121.
- Nuwe benadering met die voorkoming van kapings. (1999, Januarie 17). *Rapport*: 13.
- Odendaal, G. (1994, Maart). Nou waar's my duur kar? *Insig*: 17.
- Odendal, F.F., Schoonees, P.C., Swanepoel, C.J., Du Toit, S.J. & Booysen, C.M. (1994). *Verklarende Handwoordeboek van die Afrikaanse Taal* (3de uitg.). Kaapstad: Perskor.
- On the right track? (1996, June). *Cover*, **9**(1): 9-10.
- Ondersoek kom na bewerings oor polisieledede en misdaad. (1999, Maart 22). *Beeld*: 2.
- One fast blast for hijackers. (1999, March 19). *Witbank News*: 22.
- Pa sterf ná kapingskote. (1998, Mei 24). *Rapport*: 2.
- Paper trail led to arrest of 5 policemen. (1994, June 22). *The Citizen*: 8.
- Peper die kapers – met pepergas. (1999, Januarie 17). *Huisgenoot*: 10-11.
- Pettitway, L.E. (1979). *A geographical description of robbery and burglary offence location in Milwaukee County*. Unpublished dissertation, University of Wisconsin.
- Phillips, B. (1985). *Sociological research methods: An introduction*. Homewood, IL: Dorsey.
- Plug, C., Meyer, W.F., Louw, D.A. & Gouws, L.A. (1986). *Psigologiewoordeboek* (2de uitg.). Johannesburg: McGraw-Hill.
- Police put hijackings under the microscope. (1996, January 24). *The Sunday Independent*: 5.
- Polisie lê beslag op R2 miljoen se voertuie. (1998, April 27). *Beeld*: 10.
- Polisie se blitsvuis wen die stryd. (1997, Oktober 17). *Finansies & Tegniek*: 54-55.
- Pratt, M. (1980). *Mugging as a social problem*. London: Routledge & Kegan Paul.

- Pretorius, R. (1982). *Die bejaarde as slagoffer van misdaad*. Ongepubliseerde MA-verhandeling, Universiteit van Pretoria.
- Pretorius, R. (1986). Die slagoffer-oortrederssisteem van verhoudinge in misdaad. In C.H. Cilliers (Red.), *Viktimologie* (pp. 27-45). Pretoria: HAUM.
- Pretorius, R. & Theron, A. (1999). *Metodologie kernaantekeninge*. Pretoria: Universiteit van Pretoria.
- Prosecution task force on car hijacking. (1999, March). *National prosecuting authority anti-hijacking initiative*: 1-6.
- PWV car gang smashed: 25 held. (1994, August 8). *The Citizen*: 4.
- Raynor, J.O. (1978). Future orientation in achievement motivation: A more general theory of achievement motivation. In J.W. Atkinson & J.O. Raynor (Eds.), *Personality, motivation, and achievement* (pp. 71-115). New York: Wiley.
- Reid, S. (1997). *The victims of car hijacking: A phenomenological study*. Unpublished MA dissertation, University of Pretoria.
- Reid, W.J. & Smith, A.D. (1981). *Research in social work*. New York: Columbia University Press.
- Roberts, A.R. (1990). *Helping crime victims: Research, policy and practice*. London: Sage.
- Roodbol, J. (1995, June 8). *Vehicle hijacking in South Africa: Are there practical solutions?* Paper read at the ISSUP/SASA Conference: Security 95, Johannesburg.
- Roofotgte, kapings neem toe by wonings in Gauteng. (1996, Junie 29). *Naweek-Beeld*: 6.
- Rosenbaum, D.P. (1988). Community crime prevention: A review and synthesis of the literature. *Justice Quarterly*, **5**: 323-395.
- Roumasset, J. & Hadreas, J. (1977). Addicts, fences, and the market for stolen goods. *Public Finance Quarterly*, **5**(2): 247-272.
- Rozzi, S.J. & Mueller, R. (1980). Automobile theft: An increasing approach. *FBI Law Enforcement Bulletin*, **49**(1): 9-13.
- Ruback, R.B. (1994). Advice to crime victims: Effects of crime, victim and advisor factors. *Criminal Justice and Behavior*, **21**(4): 423-442.
- Rubin, A. & Babbie, E. (1989). *Research methods for social work*. Belmont, CA: Wadsworth.
- Rules for review. (1996, July 31). *The Pretoria News*: 16.
- Runcie, J.F. (1980). *Experiencing social research*. Homewood, IL: Dorsey.
- Salway, L. (1983). *The pepper press book of bandits*. Chichester: R .J. Acford.

- Santam se eise vir kapings en motordiefstal neem toe. (1998, April 7). *Sake-Beeld*: 2.
- Schafer, S. (1977). *Victimology: The victim and his criminal*. Reston, VA: Reston.
- Schafer, S. (1981). The beginning of victimology. In B. Galaway & J. Hudson (Eds.), *Perspectives on crime victims* (pp. 15-26). London: C.V. Mosby.
- Schmallegger, F. (1996). *Criminology today*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Schmieg, A.L. (1966, November). Auto theft: Every minute every day. *The Police Chief*, **32**: 26-32.
- Schneider, H.J. (1982). *The victim in international perspective*. Berlin: Walter de Gruyter.
- Schnetler, J., Stoker, D.J., Dixon, B.J., Herbst, D. & Geldenhuys, E. (1989). *Opname-metodes en –praktyk*. Pretoria: RGN.
- Seale, C. (1998). *Researching society and culture*. London: Sage.
- Seale, C. & Filmer, P. (1998). Doing social surveys. In C. Seale (Ed.), *Researching society and culture* (pp. 125-145). London: Sage.
- Seale, C. & Kelly, M. (1998). Coding and analysing data. In C. Seale (Ed.), *Researching society and culture* (pp. 146-163). London: Sage.
- Second time round no easier. (1995, May 12). *The Star*: 12.
- Seven hundred and forty-eight cars a month hijacked on Rand. (1994, June 22). *The Citizen*: 17.
- Sheley, J.F. (1975). *An empirical assessment of neutralization in control theories of deviance*. Unpublished doctoral dissertation, University of Massachusetts, Boston. (Produced by Microfilmxerography.)
- Sheley, J.F. (1979). *Understanding crime: Concepts, issues, decisions*. Belmont, CA: Wadsworth.
- Sherman, L.W., Gartin, P.R. & Buerger, M.E. (1989). Hot spots of predatory crime: Routine activities and the criminology of place. *Criminology*, **27**(1): 27-55.
- Shock: PWV hijack figures. (1994, June 27). *Sowetan*: 3.
- Shurlok - The company profile. (1997, September). *Die Motoris*: 31-36.
- Silverman, D. (1998). Research and social theory. In C. Seale (Ed.), *Researching society and culture* (pp. 97-122). London: Sage.
- Simon, J. (1996, April). If you're hijacked. *Reader's Digest*: 37-42.
- Sindikaat wat luukse motors steel in Pretoria vasgetrek. (1994, Augustus 29). *Beeld*: 4.
- Singleton, R., Straits, B.C., Straits, M.M. & McAllester, R.J. (1988). *Approaches to social*

research. New York: Oxford University Press.

Skogan, W.G. & Maxfield, M.G. (1981). *Coping with crime: Individual and neighborhood reactions*. Beverly Hills, CA: Sage.

Smit, G.J. (1983). *Navorsingsmetodes in die gedragswetenskappe*. Pretoria: HAUM.

Snow, R.L. (1995). *Protecting your life, home and property: A cop shows you how*. New York: Plenum.

Snyman, C.R. (1992). *Strafreg* (3de uitg.). Durban: Butterworths.

Snyman, H.F. (1986). *Die slagoffer van ernstige aanranding in die Victoria-Oos gebied: 'n Viktimologiese ondersoek*. Ongepubliseerde MA-verhandeling, Universiteit van Pretoria.

So help RAU slagoffers van kapings. (1996, Januarie 23). *Beeld*: 11.

South African Standard. (1992). *Road vehicles - Vehicle identification number (VIN)-location and attachment*. Council of the South African Bureau of Standards, Pretoria. (SABS ISO 4030)

Sparks, R.F. (1982). *Research on victims of crime*. Washington, DC: Government Printing Office.

Stability needed in crime reduction. (1997, May 9). *The Citizen*: 4.

Steenkamp, D.G. (1997). *Motor vehicle theft in the Cape Peninsula and Boland - A comparative study*. Research article, Department of Criminal Justice, University of Zululand, Kwa-Dlangezwa.

Steffensmeier, D.J. (1986). *The fence: In the shadow of two worlds*. Totowa, NJ: Rowman & Littlefield.

Stein, N. (1977). *Highwaymen and brigands*. London: MacDonald Educational.

Strijdom, H.G. & Schurink, W.J. (1992). The theoretical perspectives in victimology with brief reference to contributions from a micro-antipositivistic and macropositivistic approach. In W.J. Schurink, I. Snyman & W.F. Kruger (Eds.), *Victimisation: Nature and trends* (pp. 37-59). Pretoria: HSRC.

Swarts, M. (1996, October). Focus on the death penalty. *In Focus Forum*: 1.

Syed, T. & Bruce, D. (1997, November). Inside and outside the boundaries of police corruption. *Servamus*: vt2-vt9.

Sykes, G.M. & Cullen, F.T. (1992). *Criminology* (2nd ed.). New York: Harcourt Brace Jovanovich.

Sykes, G.M. & Matza, D. (1957). Techniques of neutralization: A theory of delinquency. *American Sociological Review*, **22**: 664-670.

Sykes, G.M. & Matza, D. (1996). Techniques of neutralization. In J. Muncie, E. McLaughlin & M. Langan (Eds.), *Criminological perspectives* (pp. 206-213). London: Sage.

- Taylor, C. (1996, June). Combating South Africa's crime wave. *Security Focus*: 19.
- Taylor, J.J. & Bogdan, R. (1984). *Introduction to qualitative research methods: The search for meanings* (2nd ed.). New York: Wiley.
- The AA Road Traffic Safety Foundation. (1995, August). *Car crime campaign: A survey of motorist's experiences as victims of car crime*. Automobile Association of South Africa: 1-16.
- The Concise Oxford Dictionary* (6th ed., Vol. 13). (1982). Oxford: Clarendon.
- The Nedcor Project on Crime, Violence and Investment*. (1995, December). Stop crime: 1-11.
- The Nedcor Project on Crime, Violence and Investment*. (1996, June). Final report: 1-82.
- The Oxford English Dictionary* (2nd ed., Vol xvii). (1989a). Oxford: Clarendon.
- The Oxford English Dictionary* (2nd ed., Vol xiv). (1989b). Oxford: Clarendon.
- The Oxford Illustrated Dictionary*. (1975). Oxford: Clarendon.
- Theron, A. (1999). *Tipologie van die gyselaarnemer en gyselaaroorlewing*. Ongepubliseerde dokument:1-11.
- Theron, A., Bezuidenhout, C., Davis, L., Klopper, H.F., Nomoyi, N.C., Pretorius, R., Van den Berg, D., Van Oosten, F.F.W. & Victor, M.J. (1998). *Viktimologie*. Departement Verpleegkunde, Fakulteit Geneeskunde, Universiteit van Pretoria.
- They were almost stopped before. (1984, December). *The Economist*, **293**: 50.
- Thio, A. (1988). *Deviant behavior*. (3rd ed.). New York: Harper Collins.
- Thompson, J. (1991, January - March). Kuwait Airways hijack: Psychological consequences for survivors. *Stress Medicine*, **7**: 3-9.
- Three hijack killings in 10 days. (1996, July 29). *The Pretoria News*: 4.
- Tibbetts, S.G. (1997, June). Shame and rational choice in offending decisions. *Criminal Justice and Behavior*, **24**(2): 234-255.
- Tien lede van motordiefstalsindikaat in hegtenis geneem. (1998, Maart 11). *Beeld*: 6.
- Timrots, A.D. & Rand, M. (1987). *Violent crime by strangers and nonstrangers*. Washington, DC: U.S. Department of Justice.
- Top racing driver arrested. (1995, March 27). *Cape Times*: 4.
- Top racing driver held in vehicle crime probe. (1995, March 2). *Natal Mercury*: 4.
- Tough reaction force. (1996, July 25). *The Pretoria News*: 13.
- Trasler, G. (1986). Situational crime control and rational choice: A critique. In K. Heal & G. Laycock (Eds.), *Situational crime prevention: From theory into practice* (pp. 17-24).

London: Her Majesty's Stationary Office, Home Office Research and Planning Unit.

- Tuck, M. & Riley, D. (1986). The theory of reasoned action: A decision theory of crime. In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending* (pp. 156-169). New York: Springer-Verlag.
- Tunnell, K.D. (1990). Choosing crime: Close your eyes and take your chances. *Justice Quarterly*, 7: 673-690.
- Twee dood in kaping. (1995, Desember 14). *Beeld*: 12.
- Two hijack suspects shot dead. (1997, May 7). *The Citizen*: 4.
- Unieke polis dek slagoffers van roof, kapings en moord. (1996, Junie 15). *Naweek-Beeld*: 11.
- Vals eise 'n groot probleem. (1998, Maart 2). *Beeld*: 9.
- Van der Westhuizen, J. (1977). *Meting van misdaad*. Ongepubliseerde doktorskrif, Universiteit van Suid-Afrika, Pretoria.
- Van der Westhuizen, J. (1996). *Forensiese kriminalistiek* (2de uitg.). Durban: Heinemann.
- Van Rooyen, H.J.N. (1994). *Gemeenskapspolisiëring*. Pretoria: Promedia.
- Vat misdaad so vas, sê NNP. (1999, Januarie 22). *Beeld*: 11.
- Vehicle recovery system. (n.d.) *Tracker*. (Advertisement brochure).
- Vermeende kaper skiet taksidermis in die maag op hoewe. (1999, Februarie 5). *Beeld*: 7.
- Vervoer bly probleem vir SAPD. (1997, Oktober 17). *Finansies & Tegniek*: 52.
- Vesa expands. (1996, June). *Cover*, 9(1): 52.
- Vetter, H.J. & Silverman, I.J. (1986). *Criminology and crime: An introduction*. New York: Harper & Row.
- Viano, E.C. (1976). *Victims and society*. Washington, DC: Visage.
- Vier en twintig duisend agt honderd vyf en sewentig mense in 1998 vermoor. (1999, April 13). *Beeld*: 6.
- Vito, G.F. & Holmes, R.M. (1994). *Criminology: Theory, research and policy*. Belmont, CA: Wadsworth.
- Vizard, F. (1994, August). Smoke 'em out: These new anti-theft systems are alternatives to noisy car alarms. *Popular Mechanics*: 106.
- Voertuigdiefstal: Nog toetse vir SAPD-lede. (1996, Januarie 23). *Beeld*: 6.
- Voertuigopsporing - 'n Suksesverhaal. (1998, Oktober 30). *Finansies & Tegniek*, 50(43): 43-44.
- Vold, G.B. (1979). *Theoretical criminology* (2nd ed.). New York: Oxford University Press.

- Von Hentig, H. (1948). *The criminal and his victim*. New York: Yale University Press.
- Votey, H.L. & Phillips, L. (1969). *Economic crimes: Their generation, deterrence and control*. Santa Barbara, CA: National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice, University of California.
- Vrou vertel hou sy in bors geskiet is. (1996, Junie 22). *Naweek-Beeld*: 3.
- Walker, D.M. (1980). *The Oxford companion to law*. Oxford: Clarendon.
- Walker, I. (1989). The needs of crime victims. In E.A. Fattah (Ed.), *The plight of crime victims in modern society* (pp. 252-276). New York: St. Martins.
- Walklate, S. (1989). *Victimology: The victim and the criminal justice process*. London: Unwin Hyman.
- Walsh, D. (1986). Victim selection procedures among economic criminals: The rational choice perspective. In D.B. Cornish & R.V. Clarke (Eds.), *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending* (pp. 39-52). New York: Springer-Verlag.
- Walsh, M. (1993, November/December). Carjacking: Terror on the streets. *Traffic Safety*: 6-11.
- Walsh, M.E. (1977). *The fence: A new look at the world of property theft*. London: Greenwood.
- Watson, D.R. (1976). Some conceptual issues in the social identification of victims and offenders. In Viano (Ed.), *Victims and society* (pp. 60-71). Washington, DC: Visage.
- Webster's Intermediate Dictionary*. (1986). Springfield, IL: G. & C. Merriam.
- Weis, K. & Borges, S.S. (1973). Victimology and rape: The case of the legitimate victim. *Issues in Criminology*, **8**: 71-115.
- Weston, P.B. & Wells, K.M. (1990). *Criminal investigation: Basic perspectives* (5th ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Whitt, E.J. (1991). Artful science: A primer on qualitative research methods. *Journal of College Student Development*, **32**(5): 406-415.
- Why all this fuss about hijacking? (1995, October 29). *The Sunday Independent*: 10.
- Wilbanks, W. (1985). Is violent crime intraracial? *Crime and Delinquency*, **31**: 117-128.
- Williams, F.P. (III) & McShane, M.D. (1994). *Criminological theory* (2nd ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Woemm! Daar brand die kaper. (1998, November 5). *Huisgenoot*: 16-17.
- Wolfgang, M.E. (1975). *Patterns in criminal homicide* (2nd ed.). Montclair, NJ: Patterson Smith.
- Wolfgang, M.E. & Ferracuti, F. (1982). *The subculture of violence* (2nd ed.). London: Sage.
- Woman shot in face by gunman. (1994, July 1). *The Star*: 9.

- Wright, J.D. & Rossi, P.H. (1986). *Armed and considered dangerous: A survey of felons and their firearms*. New York: Aldine de Gruyter.
- Wyatt, G. (1989). *Decision-making under conditions of risk: Assessing influential factors* (Vol xxxvii, no 3). Emporia State Research Studies. Emporia, Kansas: Emporia State University.
- Ziegenhagen, E.A. & Brosnan, D. (1985). Victim responses to robbery and crime control policy. *Criminology*, **23**: 675-695.
- Zimring, F.E. & Zuehl, J. (1986). Victim injury and death in urban robbery: A Chicago study. *Journal of Legal Studies*, **15**(1): 1-40.

South African Police Service

Suid-Afrikaanse Polisie diens

NATIONAL
DETECTIVE SERVICE
Communication ServiceNASIONALE
SPEURDIENS
KommunikasiediensDirector Reg Crewe
Sr Supt Sharon Schutte
Sr Supt Faizel Abdul-KaderTel [012] 339 1894/5
Tel [012] 339 1946
Tel [012] 339 1897Cellphone : 082 8000 512
Cellphone : 083 6269 095

Fax number : [012] 339 2576

AAN : MEV LINDA DAVIS
DEPARTEMENT KRIMINOLOGIE
UNIVERSITEIT VAN PRETORIA

FAKS : [012] 420 2698

VAN : DIREKTEUR REG CREWE
KOMMUNIKASIEDIENS, NASIONALE SPEURDIENS
HOOFKANTOOR

DATUM : 23 JUNIE 1997

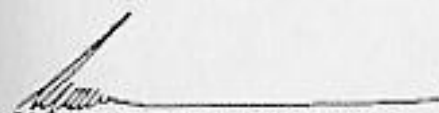
ONDERWERP : *INLIGTING MET BETREKKING TOT SPESIALISERINGSEENHED
IN DIE SUID-AFRIKAANSE POLISIEDIENS (SAPD)*

Geagte Mev Davis

U faksbergig van 17 Junie 1997 het betrekking.

- Daar is 58 voertuigdiefstaleenhede in die SAPD.
- Elke provinsie het 'n motorvoertuig- anti (teen) kapingseenheid wat onder die Ernstig Geweldsmisdaadhoof ressorteer (lede is gesetel by die Moord-en-Roofeenhede in die provinsies). Daar is een volwaardige eenheid wat spesialiseer in die kappings van trokke met vrag. Di eenheid is in Isando.
- Daar is tans twee Hoofwegpartollie-eenhede. Die eerste een is in Gauteng gestig, en 'n tweed is onlangs in KwaZulu-Natal (Durban) gestig.

Vriendelike groete



DIREKTEUR
KOMMUNIKASIEDIENS : NASIONALE SPEURDIENS
R A CREWE

OUD-ATRIKAANSE POLISIE



SOUTH AFRICAN POLICE

F447265

MOTORVOERTUIGKLARING MOTOR VEHICLE CLEARANCE

Die Registrasieowerheid
The Registering Authority

(Waar die voertuig(en)* geregistreer gaan word/where the vehicle(s)* is to be registered)

(DRUKSKRIF/PRINT)

Fabrieek Make	Tipe/Oskrywing Type/Description	Kleur/Waarde Colour/Description
Jaar van eerste registrasie Year of first registration	Registrasienommer Registration number	*Maatkapasiteit in cm ³ Engine capacity in cm ³
Motorrenommer Engine number		Onderstelnommer/VIN Chassis number/VIN

Bykomende identifiseringsmerke aan voertuig (as oorkomingsnommer)
Additional identification marks on vehicle (as identification number)

Partikulêre van persoon wat die voertuig vir klaring aanleef
Particulars of person that tendered the vehicle for clearance

Volle naam
Full names

Streeksadres
Street address

Telefoon No.
Telephone No.

Datum
Date

Handtekening van persoon wat klaring aanleef
Signature of person that tenders the vehicle for clearance

Ek sertifiseer dat die motorvoertuig(en)* nie by die Oud-Afrikaanse Polisie as gesteel aangemeld is nie/ I certify that the motor vehicle(s)* has not been reported as stolen to the South African Police.

Stasie
Station

Rekenaar versk.
Computer ref.

Handtekening van klaringbeampte
Signature of clearance officer

Magrenommer
Force Number

Rang
Rank

- Sluit slegs (7) dae geldig/Void for seven (7) days only.
- Uitgereik sonder nadel van die Kommissaris van die SA Polisie en of beamptes/Issued without any detriment to the Commissioner of the SA Police and his officers.
- Hierdie dokument is uitgereik sonder enige veranderings of uitwysings daarop en enige veranderings of uitwysings maak dit ongeldig/This document has been issued without any alterations or omissions and any alterations or omissions thereto renders it null and void.

* Sliep woorde nie van toepassing nie/Delete words not applicable

INTERVIEW SCHEDULE - CAR HIJACKERS

Please note: The questions are applicable to the hijacking incident for which you are in prison at present.

Instructions: Please answer all the questions.

A. BACKGROUND INFORMATION

1. Age of the time of the hijacking:

Younger than 15 years	1
15-19 years	2
20-24 years	3
25-29 years	4
30-34 years	5
35-39 years	6
40-44 years	7
45-49 years	8
50 years and older	9

2. Race:

Black	1
White	2
Coloured	3
Asian	4

3. Highest educational qualification:

No schooling	1
Primary school education	2
High school education	3
Tertiary education (e.g. College/ Technicon/ University) (Specify)	4

4. At the time of the hijacking, were you:

At school/college/university	1
Unemployed	2
Employed	3

If you were at school/college/university or unemployed, go to question 5.

5. If you were employed, what kind of work did you do?

B. PLANNING THE VEHICLE HIJACKING

6. Why did you decide to hijack a car?

7. Which of the following gives the best description of your planning of the hijacking?

I spent a lot of time planning the hijacking	1
I spent a small amount of time planning the hijacking	2
I didn't plan it at all	3

If you did not plan the hijacking, go to question 8.

8. Which factors did you think of while planning the hijacking?

9. On which day of the week did you hijack the car?

Monday	1
Tuesday	2
Wednesday	3
Thursday	4
Friday	5
Saturday	6
Sunday	7

10. Did you decide on the day beforehand?

Yes	1
No	2

If No, go to question 12.

11. If Yes, why did you choose this day?

12. At what time of day did you hijack the car?

00:00-03:00 (Late night)	1
03:00-06:00 (Early morning)	2
06:00-09:00 (Morning rush hour traffic)	3
09:00-12:00 (Late morning)	4
12:00-14:00 (Lunch time)	5
14:00-16:00 (Afternoon)	6
16:00-19:00 (Afternoon rush hour traffic)	7
19:00-21:00 (Early evening)	8
21:00-23:00 (Late evening)	9

13. Did you decide on the time beforehand?

Yes	1
No	2

If No, go to question 15.

14. If Yes, why did you choose this time?

15. Where did you hijack the car?

At a traffic light	1
At a stop sign	2
At a yield sign	3
At the gate or street in front of a house	4
Inside the premises of a house	5
In the parking area of a shopping centre	6
In a parklot	7
At a garage (filling station)	8
In front of another business (not a filling station)	9
On a quiet road	10
On a busy street (in a city or town)	11
On a highway	12
Another place (Specify)	13

16. Did you decide on the place beforehand?

Yes	1
No	2

If No, go to question 18.

17. If Yes, why did you choose this place?

18. How was the car hijacked?

The motorist was forced off the road with the aid of another car	1
You jumped in front of the motorist's car	2
An accident was caused	3
You impersonated a police officer	4
You impersonated a traffic officer	5
You placed an obstruction (e.g. tyre) in the road	6
A roadblock was set up	7
Another trap was set (e.g. throw brick from bridge or window)	8
You pretended to be a beggar	9
You approached the motorist for information	10
You pretended to be a hitchhiker	11
You approached the motorist while he or she was sitting in a parked car	12
You approached the motorist while he or she was parking the car	13
You approached the motorist while he or she was getting into the car	14
You approached the motorist while he or she was getting out of the car	15
You approached the motorist while he or she was picking up or dropping off passengers	16
You approached the motorist while he or she was picking up or unloading goods	17
You approached the motorist while he or she was driving in or out of a house	18
Other way (Specify)	19

19. Did you follow the method?

Yes	1
No	2

If No, go to question 21.

20. If Yes, explain why.

21. Did you decide beforehand to hijack the car this way?

Yes	1
No	2

22. If Yes, why did you decide on this method?

23. If No, what caused you to choose this method?

24. Did you think of any of the following factors during the hijacking?

	1	2
	Yes	No
The possibility that the police would shoot you		
The possibility that the material could explode		
The possibility that the material could blind you		
The possibility that you could be injured during the hijacking		
The possibility that you could die during the hijacking		
The possibility of being arrested		
The possibility that the material could identify you later		
The possibility to go to prison		
That the behaviour could be wrong		
The financial benefit the hijacking could have for you		
The respect of friends if you hijacked a car successfully		
The admiration of friends if you hijacked a car successfully		

C. INFORMATION WITH REGARD TO TARGET SELECTION

25. Which type of car did you hijack?

26. Did you decide beforehand on the specific type of car?

Yes	1
No	2

If No, go to question 28.

27. If Yes, which of the following factors influenced your choice?

	1	2
	Yes	No
The make of the car (type)		
The model (year)		
The colour of the car		
The value of the car		
That the spare parts of the car could be sold		
That the car was not protected by an anti-theft mechanism		
That you had a buyer		
Other reason (Specify)		

28. Do you pay attention to the characteristics of the material when you decide to hijack a car?

Yes	1
No	2

29. If Yes, in which aspects do you pay attention?

30. If No, do you consider the material as an obstacle that has to be overcome?

Yes	1
No	2

	1	2
	Yes	No
Age of the driver		
Sex of the driver		
Race of the driver		
What the driver of the vehicle looked like (e.g. build, facial expression, clothes)		
The way in which the motorist drove		
The number of passengers in the car		
Some of the windows were open		
Some of the doors weren't locked		
The driver did not wear a seat-belt		
The driver was busy talking on a cellphone		
The driver was busy smoking		
The driver seemed to be distracted/drowsy		
The driver was busy talking to other passengers		
The driver was busy having another talk		
The driver was busy with something else in the car (e.g. child, handbag)		
It seemed easy to surprise the driver		
It seemed as if the driver wasn't able to react		
The driver didn't look like someone who would carry a fire-arm		
The driver looked like someone that would have insurance		
The driver made you angry		
There was no anti-theft sign in the car		
You had a fire-arm		
There was little traffic		
There were few eyewitnesses outside the car		
There were no police officers in the area		
There were no traffic officers in the area		
The area was known to you		
Other factors that played a role (Specify)		

32. Which of the above-mentioned factors are the most important when a person wants to hijack a car?

D. INFORMATION WITH REGARD TO THE PROCEDURE (MODUS OPERANDI)

33. Did someone help you to hijack the car?

Yes	1
No	2

If No, go to question 34

34. If Yes, how many people helped you?

36. How many men helped you?

37. How many women helped you?

38. Did every person involved have a specific task to perform during the hijacking?

Yes	1
No	2

If No, go to question 39.

39. If Yes, explain how the tasks were divided.

40. Why did you decide to work alone (or with a group)?

41. Was another car used during the hijacking?

Yes	1
No	2

If No, go to question 42.

42. If Yes, was the car:

Your own car	1
A borrowed car	2
A stolen car	3
A hijacked car	4
Obtained in another way (Specify)	5

43. Did you threaten the material during the hijacking?

Yes	1
No	2

If No, go to question 45.

44. If Yes, how was the material threatened?

44. How did the motorist react to the threats?

45. Was violence used to carry out the hijacking?

Yes	1
No	2

If No, go to question 52.

46. If Yes, what form did the violence take?

47. How did the motorist react to the violence?

48. Did the appearance of the motorist lead to the use of violence? (e.g. how the person looked?)

Yes	1
No	2

If No, go to question 50.

49. If Yes, explain.

50. Did the actions of the motorist lead to the use of violence?

Yes	1
No	2

If No, go to question 52.

51. If Yes, explain.

52. Did you or any of the people helping you, use a weapon(s) during the hijack?

Yes	1
No	2

If No, go to question 54.

53. If Yes, what weapon(s)?

	1	2
	Yes	No
Firearm		
Knife		
Blunt object (e.g. baseball)		
Sharp object (knife excluded)		
Other weapon (Specify)		

54. Why did you decide to use a weapon(s)?

If no firearm(s) was/were used, go to question 59.

55. If (a) firearm(s) was/were used during the hijacking, which type of weapon(s) was it?

	1	2
	Yes	No
Hand weapon (e.g. pistol, revolver)		
Rifle (e.g. shotgun)		
Other long barrelled gun (e.g. AK 47)		
Other firearm (Specify)		

56. Where did you or the other persons get the firearm(s)?

	1	2
	Yes	No
Bought it from a weapon dealer		
Bought it from family		
Bought it from friends		
Bought it on the street		
Borrowed it from family		
Borrowed it from friends		
Exchanged it for drugs		
Exchanged it for something else (excluding drugs)		
Bought it on the black market		
Obtained in another way (Specify)		

57. Was/were the firearm(s) fired during the hijacking?

Yes	1
No	2

If No, go to question 59.

58. If Yes, at which stage was/were the firearm(s) fired?

59. Did the material or passengers exit in such a way that you were forced to use the weapon(s)?

Yes	1
No	2

If No, go to question 61.

60. If Yes, explain what the person(s) did.

61. Did you plan beforehand to use the weapon(s)?

Yes	1
No	2

62. Does the type of material that is hijacked determine the type of weapon that will be used?

Yes	1
No	2

If No, go to question 64.

63. If Yes, explain in what way.

64. How did you get the material out of the car?

	1	2
	Yes	No
Pushed the material from the car		
Threatened the material to get out of the car		
Injured the material and then took the car		
Killed the material and then took the car		
Took the material hostage and later dropped her/his all		
Took the material hostage and later killed her/his		
Other way (Specify)		

If you did not take the material as a hostage, go to question 65.

65. If you took the material hostage, why did you do it?

66. How long did it take to hijack the car?

Less than one minute	1
One to two minutes	2
Three to four minutes	3
Five to six minutes	4
Seven to eight minutes	5
Nine to ten minutes	6
Larger than ten minutes	7

67. Of what did you think while you were busy hijacking the car?

68. Did you plan beforehand how to get away with the car without being arrested?

Yes	1
No	2

If No, go to question 78.

69. If Yes, which of the following did you take into consideration?

	Yes	No
Roadsigns (i.e. traffic lights, stop streets)		
Closeness of highways		
The speed limit on the specific route		
The traffic flow		
The ease with which the hijacking vehicle can be left		
Other aspects (Specify)		

70. What was done with the hijacked car?

You were arrested before you could get rid of the car	1
You kept the car for yourself	2
You re-registered the car and sold it	3
The car was altered and sold (e.g. painted and engine number changed)	4
The car was sold to a 'cheap dealer'	5
The car was sold to a 'broker'	6
The car was sold to a syndicate	7
Other way in which you got rid of the car (Specify)	8

If you did not sell the car, go to question 72.

71. If you sold the car, how much money did you get for it?

72. Did you decide beforehand what to do with the hijacked car?

Yes	1
No	2

E. GENERAL INFORMATION

73. Do you feel that:

There was a good reason for the hijacking (e.g. it was justifiable)	1
There wasn't a good reason for the hijacking	2

If there wasn't a good reason, go to question 75.

74. If there was a good reason, name the reason.

75. Did you make any mistakes during the hijacking?

Yes	1
No	2

If No, go to question 77.

76. If Yes, what mistakes?

77. What are the advantages of hijackings?

78. What are the disadvantages of hijackings?

79. Why are hijackings on the increase?

50. What will stop a person from getting involved in a hijacking?

51. If you are a witness, how will you make certain that your car is not hijacked?

52. Are there any other aspects that could be of value for the research?

THANK YOU FOR YOUR WILLINGNESS TO PARTICIPATE IN THE RESEARCH.

Februarie 1999



Universiteit van Pretoria

Pretoria 0002 Republiek van Suid-Afrika (012) 4208111
Faks (012) 420 2080

Fakulteit Lettere en Wysbegeerte

Geagte respondant

Bale dankie dat u bereid is om aan die navorsing deel te neem. Alhoewel ek beseef dat dit nie altyd as slagoffer maklik is om oor die trauma van 'n motorvoertuigkaping te praat nie, sal die bydrae wat u kan lewer in terme van u ervaring en optrede tydens die kaping, van groot waarde wees.

Die feit dat wetenskaplike navorsing met betrekking tot slagoffervalbaarheid, tekenseleksie en die *modus operandi* (of werkswyse) van die motorvoertuigkaper beperk is, is dit noodsaaklik dat ondersoeke in die verband gedoen word.

Ek wil u verseker dat al die inligting wat u verskaf vertroulik hanteer sal word en slegs vir navorsingsdoeleindes gebruik sal word. Ten einde anonimiteit te verseker, moet u nie u naam of enige ander identifiserende besonderhede op die vraelys of koevert skryf nie.

Die vraelys bestaan uit drie afdelings en sal ongeveer 20 tot 30 minute neem om in te vul. Beantwoord asseblief al die vrae wat op u van toepassing is. Daar is geen korrekte of verkeerde antwoorde nie – u ervaring is wat van belang is. U insette kan daartoe bydra dat strategieë ontwikkel word wat die probleem van motorvoertuigkaping in die toekoms sal beperk.

Indien u enige probleme met die invul van die vraelys ondervind, kan u my gerus kontak by die volgende telefoonnummers: (012) 420 2630/2030 of 082-894-4114.

Stuur asseblief die ingevulde vraelys terug in die gefrankeerde koevert wat ingesluit is.

Dit sal waardeur word as die vraelys my nie later as 22 Maart 1999 bereik nie, aangesien al die inligting in die vraelyste na die datum deur ons rekenaarstelsel verwerk sal word.

Weer eens dankie vir u samewerking. Ek vertrou dat hierdie navorsing 'n betekenisvolle bydrae tot die voorkoming van motorvoertuigkaping in Suid-Afrika sal lewer.

Vriendelike groete

Linda Davis

Linda Davis
DEPARTEMENT KRIMINOLOGIE

SLAGOFFERS VAN MOTORVOERTUIGKAPING

Let wel: Indien u meer zo een keer gekapt is, heb die vroe bestrafing op die laatste kapingvoornaf.

INSTRUKSIES:

Doortwoord asselief al die vroe deur die verlangte inligting te verskaf in die spasie wat voorsien word of anderszins u keuse.

Byvoorbeeld: Was u die slagoffer van 'n kaping?

Ja	1
Nee	2

Vir kantoongebruik

Respondent nr:

V1 1-3

Keer nr:

V2 0 1 4-5

A. BIOGRAFIESE GEGEWENS

1. Ouderdom: _____ jaar

V3 6-7

2. Geslag:

Manlik	1
Vroulik	2

V4 8

3. Ras:

Swart	1
Wit	2
Kleurling	3
Indiër	4

V5 9

Let wel: (algemeen) Inligting word benodig om te bepaal of sekere rasse-groepe meer of minder as ander groepe gevind word.

4. Beroep (bv. student, loodgieter, advokaat): _____

V6 10-11

B. INLIGTING MET BETREKKING TOT DIE KAPING VAN DIE MOTOR

5. Het u sekerge stadium voor die gebeurtenis gedink aan die moontlikheid dat u motor gekap kan word?

Ja	1
Nee	2

V7 12

Indien Nee, gaan na vraag 6.

6. Indien Ja, waartoe van die volgende het u van so 'n moontlikheid gebruik gemaak? (Kies ja of nee by elke stapak.)

	Ja	Nee
Beigte op televisie	1	2
Beigte oor die radio	1	2
Beigte in koerante	1	2
Die elektroniese media (bv. Internet)	1	2
Familiale wat gekoop is	1	2
Vranda wat gekoop is	1	2
Die tipe motor wat u ry	1	2
Die roete wat u doorgifte ry	1	2
Die omgewing waarin u woon	1	2
Die heel kapingevorder in Suid-Afrika	1	2
Ander faktore (spesifiseer)		
	1	2

V08	<input type="checkbox"/>	13
V09	<input type="checkbox"/>	14
V10	<input type="checkbox"/>	15
V11	<input type="checkbox"/>	16
V12	<input type="checkbox"/>	17
V13	<input type="checkbox"/>	18
V14	<input type="checkbox"/>	19
V15	<input type="checkbox"/>	20
V16	<input type="checkbox"/>	21
V17	<input type="checkbox"/>	22
V18	<input type="checkbox"/>	23

7. Was die kopers suksesvol in hul poging om u motor te koop?

Ja	1
Nee	2

V19 24

8. Fabrikaat van die motor (bv. Toyota, BMW): _____

V20 25-26

9. Reeks (bv. BMW 316L, Toyota Conquest 1300): _____

V21 27-28

10. Model (jaar) (bv. 1977): _____

V22 29

11. Vervangingswaarde van die motor:

Minder as R20 000	1
R20 001 - R50 000	2
R50 001 - R80 000	3
R80 001 - R110 000	4
R110 001 - R140 000	5
R140 001 - R170 000	6
R170 001 - R200 000	7
R200 001 - R250 000	8
R250 001 - R300 000	9
R300 001 - R500 000	10
Meer as R500 000	11

V23 30-31

12. Vir watter doeleinde het u die motor gebruik toe dit gekoop is?

Werk	1
Ontspanning	2
Nie in gebruik (bv. gerepareer)	3
Ander (spesifiseer)	4

V24 32

13. Was 'n beskappingsstelsel (bv. "Tracker"-stelsels) in die motor geïnstalleer?

Ja	1
Nee	2

V25 33

Indien Nee, gaan na vraag 16.

14. Indien Ja, diu aan watter soort aankopingsdoelstel getalsteeer was:

	Ja	Nee
Statistiek-opsporingdoelstel	1	2
Afsaandtelbewerke stremtditsteender	1	2
Afsaandtelbewerke stremtditsteender	1	2
Ander (spesifiseer)		
	1	2

V00 34
 V07 35
 V20 36
 V22 37

15. Was daar 'n teken (bv. 'n plakker) op die motor wat aangedui het dat 'n aankopingsdoelstel getalsteeer was?

Ja	1
Nee	2

V00 38

16. Maand waarin die motor gekoop is:

Januarie	1
Februarie	2
Maart	3
April	4
Mei	5
Junie	6
Julie	7
Augustus	8
September	9
Oktober	10
November	11
Desember	12

V01 39-40

17. Dag waarop die motor gekoop is:

Maandag	1
Dinsdag	2
Woensdag	3
Donderdag	4
Vrydag	5
Saterdag	6
Sondag	7

V00 41

18. Tye waarop die kaping plaasgevind het:

00:01 - 03:00 (Maandag)	1
03:01 - 06:00 (Vroeë oggend)	2
06:01 - 09:00 (Oggend spitsverkeertyd)	3
09:01 - 12:00 (Laat oggend)	4
12:01 - 14:00 (Eienstyd)	5
14:01 - 15:00 (Afterskool)	6
15:01 - 18:00 (Middag spitsverkeertyd)	7
18:01 - 21:00 (Vroeë aand)	8
21:01 - 24:00 (Laat aand)	9

V33

42

19. Provinsie waar die kaping plaasgevind het:

Gauteng	1
West-kaap	2
Mpumalanga	3
Noord-Kaap	4
Noordwes-Provinsie	5
Noord-Vrystaat	6
Oos-Kaap	7
Witwatersrand	8
Wes-Kaap	9

V34

43

20. Het die kaping plaasgevind:

in 'n sentrale stadsgebied?	1
in 'n dorpsgebied?	2
in 'n voorstad?	3
buite 'n stadskern?	4

V35

44

21. Plek waar die kaping plaasgevind het:

Verkeerslig	1
Stoppeleer	2
Toegestekon	3
Voor hek of straat van 'n privaatwoning	4
Ritste die garage van 'n privaatwoning	5
Parkoorwag van winkelsentrum	6
Parkade	7
Motorheuwel (Claring)	8
Voor 'n bedryf (motorheuwel uitgesluit)	9
'n Verlate pad	10
'n Besige pad (in 'n stad-/dorpsgebied)	11
'n Hoofweg	12
Enige ander (plek spesifiseer)	13

V36

45-46

22. Omstandighede waeronder die kaping plaasgevind het:
(Merk sloeg die toepaslikste kategorie)

U is deur 'n ander motor van die pad gehoop	1
Die kaper(s) het voor u motor ingespring	2
U het (ander) mense die kaper(s) in u motor voorgely het	3
Die kaper(s) het normale as ('n) polisiebeampte(s) voorgedoen	4
Die kaper(s) het normale as ('n) wettensbeampte(s) voorgedoen	5
Die kaper(s) het 'n verspreing (bv. bende) in die pad gekies	6
Die kaper(s) het 'n geïllustreerde argery	7
Die kaper(s) het normale as ('n) bevelaanvoer voorgedoen	8
Die kaper(s) het u vir inligting genader	9
Die kaper(s) het normale as ('n) tyfoper(s) voorgedoen	10
U is genader terwyl u in die geparkeerde motor gesit het	11
U is genader terwyl u u motor geparkeer het	12
U motor is gekaap terwyl u besig was om in die motor te klim	13
U motor is gekaap terwyl u besig was om uit die motor te klim	14
U motor is gekaap terwyl u passasiers op- of afgelaai het	15
U motor is gekaap terwyl u goedere op- of afgelaai het	16
U motor is gekaap terwyl u by u woning of op- of afgetree het	17
U motor is gekaap terwyl u by 'n ander persoon of woning in- of uitgetree het	18
Ander omstandighede (spesifiseer)	19

V37

--	--

47-48

23. Hoeveel persone was in die motor tydens die insident? _____

V38

--	--

49-50

Indien u alleen in die motor was, gaan na vraag 26.

24. Indien ander persone saam met u in die motor was, dui aan in watter kategorie hulle val.

	Ja	Nee
Babes	1	2
Kleuters: 2-3 jaar	1	2
Voor skool kinders: 4-5 jaar	1	2
Laerskool kinders: 6-11 jaar	1	2
Vroeg adoliesente/leiers: 12-14 jaar	1	2
Adoliesente: 15-19 jaar	1	2
Jeug volwasse mense: 19-24 jaar	1	2
Middeljarige: 25-54 jaar	1	2
Ouerdes: 55 jaar of ouer	1	2

V39

51

52

53

54

55

56

57

58

59

25. Hoeveel van die posities (u algemeen) was manlik en hoeveel was vroulik?

Babes	Manlik	_____	V48	<input type="text"/>	60
	Vroulik	_____	V49	<input type="text"/>	61
Kleuters	Manlik	_____	V50	<input type="text"/>	62
	Vroulik	_____	V51	<input type="text"/>	63
Voorskoolse kinders	Manlik	_____	V52	<input type="text"/>	64
	Vroulik	_____	V53	<input type="text"/>	65
Laerskool kinders	Manlik	_____	V54	<input type="text"/>	66
	Vroulik	_____	V55	<input type="text"/>	67
Hoof skool kinders (Tieners)	Manlik	_____	V56	<input type="text"/>	68
	Vroulik	_____	V57	<input type="text"/>	69
Adolesente	Manlik	_____	V58	<input type="text"/>	70
	Vroulik	_____	V59	<input type="text"/>	71
Jong Volwassenes	Manlik	_____	V60	<input type="text"/>	72
	Vroulik	_____	V61	<input type="text"/>	73
Middeljarige	Manlik	_____	V62	<input type="text"/>	74
	Vroulik	_____	V63	<input type="text"/>	75
Bejaardes	Manlik	_____	V64	<input type="text"/>	76
	Vroulik	_____	V65	<input type="text"/>	77

Respondent nr:

V66 1-3

Kaart nr:

V67 4 3 4-6

26. Waartoe van die volgende het moer of gedurende die kaping van u motor voorgeloen?

	Ja	Nee
Die motor se versluis(s) was toe	1	2
Die motor se deure(s) was gesluit	1	2
U het u silindriek gestel gesdra	1	2
U was bereig om te rook	1	2
U was bereig om swel (in) jare- stasie(s) te besoek	1	2
U het radio gekluister	1	2
U was bereig om aandag van iets anders te gee (bv. in kint, handwerk) (spesifiseer)	1	2
U was haastig	1	2
U het rookloos bestuur	1	2
U het meer as twee glase alkohol ge- drink voordat u gery het	1	2
U was ingeslaagte	1	2
U was buite u motor en u stuurwiel was sigbaar in u hand	1	2
U was buite u motor bereig om stuurwiel uit 'n oek of handtak te haal	1	2
U was bereig om u woning se hek oop of toe te maak	1	2
U het langs die pad gestop om te eet	1	2
U het langs die pad gestop om te rus	1	2
U het langs die pad gestop om 'n belang- same roep te verlig (bv. opkling of uitreie)	1	2
U het vir iemand op 'n hoofweg gewag	1	2
U het 'n besoek in 'n residensiële (woon-) gebied gegee	1	2
U het dwarsdeur strate gery om wat u oop- like gebruik om na u werk, die stad of 'n ander plek te gaan	1	2
Ander (spesifiseer)	1	2

V68	<input type="checkbox"/>	6
V69	<input type="checkbox"/>	7
V70	<input type="checkbox"/>	8
V71	<input type="checkbox"/>	9
V72	<input type="checkbox"/>	10
V73	<input type="checkbox"/>	11
V74	<input type="checkbox"/>	12
V75	<input type="checkbox"/>	13
V76	<input type="checkbox"/>	14
V77	<input type="checkbox"/>	15
V78	<input type="checkbox"/>	16
V79	<input type="checkbox"/>	17
V80	<input type="checkbox"/>	18
V81	<input type="checkbox"/>	19
V82	<input type="checkbox"/>	20
V83	<input type="checkbox"/>	21
V84	<input type="checkbox"/>	22
V85	<input type="checkbox"/>	23
V86	<input type="checkbox"/>	24
V87	<input type="checkbox"/>	25
V88	<input type="checkbox"/>	26
V89	<input type="checkbox"/>	27
V90	<input type="checkbox"/>	28

27. Waartoe dink u is u as teken geantiteer?

V91	<input type="checkbox"/>	29-30
V92	<input type="checkbox"/>	31-32
V93	<input type="checkbox"/>	33-34

28. Was daar tekens aanwesig wat u het waartoe het dit u die slagter van 'n kaping sou word (bv. agtervoelig deur motor, persone wat rondkom)?

Ja	1
Nee	2

V94	<input type="checkbox"/>	35
-----	--------------------------	----

29. Verduidelik u antwoord.

V05

 36-37
V06

 38-39
V07

 40-41

30. Hoeveel kapers was daar? _____

V08

 42-43

31. Is enige verbale dreigement gebruik (bv. "Ek gaan jou doodmaak")?

Ja	1
Nee	2

V09

--	--

 44

Indien Nee, gaan na vraag 33.

32. Indien Ja, wat het die kaper(s) gesê?

V100

 45-46
V101

 47-48
V102

 49-50

33. Is enige ander tipe dreigement gebruik (bv. wapen op u gerig)?

Ja	1
Nee	2

V103

--	--

 51

Indien Nee, gaan na vraag 36.

34. Indien Ja, wat is gebruik?

V104

 52-53
V105

 54-55
V106

 56-57

35. Is geweld gebruik?

Ja	1
Nee	2

V107

--	--

 58

Indien Nee, gaan na vraag 37.

36. Indien Ja, wat was die aard van die geweld?

V108

 59-60
V109

 61-62
V110

 63-64

37. Was die kaper(s) gewapen (bv. mes, vuurwapen)?

Ja	1
Nee	2

V111

--	--

 65

Indien Nee, gaan na vraag 43.

38. Indien Ja, hoeveel was gewapen? _____

V112 66

39. Met watter soort wapen(s) was die kapers toegesien?

	Ja	Nee
Vuurwapen	1	2
Mes	1	2
Sloop voorwerp (bv. klein)	1	2
Sloop voorwerp (mes uitgehaal)	1	2
Ander wapen (spesifiseer)	1	2

V113 67
 V114 68
 V115 69
 V116 70
 V117 71
 V118 72

Indien geen vuurwapen gebruik is nie, gaan na vraag 43.

Respondent nr:

V119 1-3

Kaart nr:

V120 0 3 4-5

40. Indien 'n vuurwapen tydens die kaping gebruik is, watter tipe vuurwapen(s) is gebruik?

	Ja	Nee
Handwapen (geweer, Masjien)	1	2
Handgeweer	1	2
Ander langloopgeweer (bv. AK 47)	1	2
Ander vuurwapen (spesifiseer)	1	2

V121 6
 V122 7
 V123 8
 V124 9

41. Is 'n poging aangewend om die vuurwapen(s) af te vuur?

Ja	1
Nee	2

V125 10

Indien Nee, gaan na vraag 43.

42. Indien Ja, om watter rede(s) is die vuurwapen(s) afgevuur? (Kies ja of nee by elke opsie.)

	Ja	Nee
Om 'n aanwysing te verskaf	1	2
Om die kaper(s) te identifiseer wat te dra	1	2
Om u teute afste te stel	1	2
Om u te besker	1	2
Om u dood te maak	1	2
Ander rede (spesifiseer)	1	2

V126 11
 V127 12
 V128 13
 V129 14
 V130 15
 V131 16

43. Aan watter van die volgende faktore het u gedink toe u besef u word gekoos? (Kies ja of nee by elke aspek.)

	Ja	Nee
U motor	1	2
U medeopvoersers	1	2
Die informasie ingelêkasies van die kaping	1	2
Die dood	1	2
Lewe na die dood	1	2
Ander (spesifiseer)	1	2

V131	<input type="checkbox"/>	17
V132	<input type="checkbox"/>	18
V134	<input type="checkbox"/>	19
V135	<input type="checkbox"/>	20
V136	<input type="checkbox"/>	21
V137	<input type="checkbox"/>	22
V138	<input type="checkbox"/>	23

44. Hoe het u tydens die kaping opgetree? (Kies ja, nee of nie van toepassing by elke aspek.)

	Ja	Nee	NvT
Gemies	1	2	3
Om hulp geroep	1	2	3
Die kaper(s) gemaak om u te laat gaan	1	2	3
Ontstree	1	2	3
Getruil	1	2	3
Voorlopende oogkontak met die kaper(s) vermy	1	2	3
Die kaper(s) verbaal gedraag	1	2	3
Die kaper(s) verneder	1	2	3
Met die kaper(s) gepraat	1	2	3
Gemeen om saam te werk	1	2	3
Die aandrif van anderders probeer trek	1	2	3
Die kaper(s) opgedaag	1	2	3
Die kaper(s) teëk aangewal	1	2	3
'n Wapen getoon	1	2	3
'n Wapen gebruik	1	2	3
U sappegeldel opgemaak	1	2	3
U hande in die lug gestook ("hands up")	1	2	3
Die motor se deur vinnig opgemaak	1	2	3
Ander sikele bewegings gemaak (bv. na u kind getryp)	1	2	3
Se gou as moontlik uit die motor probeer klim	1	2	3
Klim uit die motor gedim	1	2	3
Probeer weghandloop	1	2	3
Tussen die kaper(s) en die motor inbeweg	1	2	3
Met u rug na die kaper(s) gestaan	1	2	3
Ander reaksie (spesifiseer)	1	2	3

V139	<input type="checkbox"/>	24
V140	<input type="checkbox"/>	25
V141	<input type="checkbox"/>	26
V142	<input type="checkbox"/>	27
V143	<input type="checkbox"/>	28
V144	<input type="checkbox"/>	29
V145	<input type="checkbox"/>	30
V146	<input type="checkbox"/>	31
V147	<input type="checkbox"/>	32
V148	<input type="checkbox"/>	33
V149	<input type="checkbox"/>	34
V150	<input type="checkbox"/>	35
V151	<input type="checkbox"/>	36
V152	<input type="checkbox"/>	37
V153	<input type="checkbox"/>	38
V154	<input type="checkbox"/>	39
V155	<input type="checkbox"/>	40
V156	<input type="checkbox"/>	41
V157	<input type="checkbox"/>	43
V158	<input type="checkbox"/>	43

45. Was u opgedo

Automaties/instintief	1
Beurtag/berewend	2

V167	<input type="checkbox"/>	52
------	--------------------------	----

46. Indien enige van bovenstaande optredes(s) succesvol was, in welke van u afkleving van die incident en/of beperkte beweging), dat aan welke optrede en verduidelijk waarom.

Optrede	Rede

47. Indien enige van bovenstaande optredes onsuccesvol was, dat aan welke optrede en verduidelijk waarom

Optrede	Rede

48. Indien u weer gebaseerd wordt, zal u op soortgelijke wijze optree?

Ja	1
Nee	2

Indien Ja, gaan na vraag 50.

49. Indien Nee, verduidelijk,

50. Sou u die kaping kon voorkomen het deur op 'n ander wyse op te los?

Ja	1
Nee	2

Indien Nee, gaan na vraag 52.

51. Indien Ja, op welke wyse?

V166	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	53-54
V168	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	55-56
V170	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	57-58
V171	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	59-60
V172	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	61-62
V173	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	63-64

V174	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	65-66
V175	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	67-68
V176	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	69-70
V177	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	71-72
V178	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	73-74
V179	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	75-76

Respondent nr:

V180 1-3

Kaart nr:

V181 0 2 4-5

V182 6

V183	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7-8
V184	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9-10
V185	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11-12

V186 13

V187	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14-15
V188	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16-17
V189	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18-19

52. Sou u die situasie beter hanteer het as u: (Mark ja of nee by elke aspek.)

	Ja	Nee
alleen was?	1	2
'n medepassasier getuif het?	1	2
alhoewel as twee persone in die motor was?	1	2
gevoel was?	1	2
meer waarskynlik was?	1	2
meer bewys van kopingspanne was?	1	2
Ander faktore (spesifiseer)?		
	1	2

V100	<input type="checkbox"/>	20
V101	<input type="checkbox"/>	21
V102	<input type="checkbox"/>	22
V103	<input type="checkbox"/>	23
V104	<input type="checkbox"/>	24
V105	<input type="checkbox"/>	25
V106	<input type="checkbox"/>	26

53. Motreer u antwoord.

V107	<input type="checkbox"/>	27-28
V108	<input type="checkbox"/>	29-30
V109	<input type="checkbox"/>	31-32

54. Is u as gyselaar geneem (bv. saam met die kopers geneem of nie toegelaat om onmiddellik uit die motor te klim nie.)

Ja	1
Nee	2

V200	<input type="checkbox"/>	33
------	--------------------------	----

55. Is enige van u medepassasiers as gyselaar geneem?

Ja	1
Nee	2

V201	<input type="checkbox"/>	34
------	--------------------------	----

56. Is al die motordiesels as gyselaars geneem?

Ja	1
Nee	2

V202	<input type="checkbox"/>	35
------	--------------------------	----

Indien u of enige van u medepassasiers nie as gyselaars aangehou is nie, gaan na vraag 46.

57. Om watter rede is u as gyselaar geneem? (Mark ja of nee by elke aspek.)

	Ja	Nee
Om te verhoed dat u die polisie onmiddellik kontak	1	2
Om te verhoed dat u 'n teenkopingslootjie (bv. satelliet-opsporingslootjie) aktiveer	1	2
Om 'n teenkopingslootjie (bv. imobilisator) te ontloop	1	2
Om nie aandag op die hiëping te vestig deur u uit die motor te laat klim nie	1	2
Om te verhoed dat u die aandag van omstanders trek	1	2
Om die motor te bestuur	1	2
Ander rede (spesifiseer)		
	1	2

V203	<input type="checkbox"/>	36
V204	<input type="checkbox"/>	37
V205	<input type="checkbox"/>	38
V206	<input type="checkbox"/>	39
V207	<input type="checkbox"/>	40
V208	<input type="checkbox"/>	41
V209	<input type="checkbox"/>	42

58. Hoe lank het hulle u aangehou? _____ ure

V210	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	43-45
------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-------

64. Moet motoriste beter ingelig word oor die moontlikheid om gekoop te word?

Ja	1
Nee	2

Indien Nee, gaan na vraag 65.

65. Indien Ja, watter inligting beskou u as belangrik? (Kies ja of nee by elke aspek.)

	Ja	Nee
Die omvang van kapinge	1	2
Factore wat 'n individu se potensiaal om gekoop te word, verhoog	1	2
Die wyses waarop kapers te werk gaan	1	2
Hoë risikoareas (bv. skoolroete, verkeersligte)	1	2
Risiko areas (bv. stede, voorstede)	1	2
Opbrede tydens 'n kapingsoorval	1	2
Hoë om die risiko or 'n kaping te verwin	1	2
Inligting oor maatskappye wat "anti-back"-seminare aanbied	1	2
Anders (spesifiseer)	1	2

66. Kan voorsorgmaatreëls getref word om motorkaping te voorkom?

Ja	1
Nee	2

67. Verderelek u standpunt.

68. Het u enige voorsorgmaatreëls getref om 'n herwinning te voorkom?

Ja	1
Nee	2

Indien Nee, gaan na vraag 78.

Respondent nr:

V026 1-3

Kaart nr:

V027 0 5 4-6

V028 0

V029 7

V030 8

V031 9

V032 10

V033 11

V034 12

V035 13

V036 14

V037 15

V038 16

V039 17-18

V040 19-20

V041 21-22

V042 23

60. Indien Ja, verduidelik.

V243

 24-25

V244

 26-27

V245

 28-29

Respondent nr:

V246

--	--	--

 1-3

Kaart nr:

V247

G	R
---	---

 4-6

C. GEVOLGE VAN DIE KAPING

70. Het u enige fisiese beserings opgedoen as gevolg van die insident?

Ja	1
Nee	2

Indien Nee, gaan na vraag 76.

71. Indien Ja, wat was die aard van die beserings?

V248 6

V249

 7-8

V250

 9-10

V251

 11-12

72. Het enige ander persone fisiese beserings opgedoen?

Ja	1
Nee	2

Indien Nee, gaan na vraag 76.

73. Indien Ja, stel aan wie en verduidelik wat die aard van welke beserings was.

Wie	Aard

V252 13

V253

 14-15

V254

 16-17

V255

 18-19

V256

 20-21

V257

 22-23

V258

 24-25

74. Het u reedsse betrusting na die kaping gekry?

Ja	1
Nee	2

V259 26

Indien Nee, gaan na vraag 76.

75. Indien Ja, vertelstiek wat se behandeling nodig was.

V260

--	--

27-28

V261

--	--

29-30

V262

--	--

31-32

76. Het die kaping enige emosionele effek op u gehad?

Ja	1
Nee	2

V263

33

Indien Nee, gaan na vraag 88.

77. Indien Ja, vertelstiek.

V264

--	--

34-35

V265

--	--

36-37

V266

--	--

38-39

78. Het u na die kaping siekundige/pog omrese behandeling ontvang?

Ja	1
Nee	2

V267

40

Indien Nee, gaan na vraag 88.

79. Indien Ja, wat was die sand van die behandeling?

V268

--	--

41-42

V269

--	--

43-44

V270

--	--

45-46

80. Weet u van enige senitruks vier persone wat 'n kapingstrauma deurgestaan het, behandeling kan kry?

Ja	1
Nee	2

V271

47

Indien Nee, gaan na vraag 88.

81. Indien Ja, spesifiseer.

V272

--	--

48-49

V273

--	--

50-51

V274

--	--

52-53

82. Het is enige financiële verlies gelyk as gevolg van die kaping (uitsluitend die motor)?

Ja	1
Nee	2

83. Indien Ja, verduidelik:

Indien u enige verdere inligting wil verskaf of op uwe wil uitbrei, doen dit asseblief op 'n aparte bladsy wat u oplet aan die navorsers kan terug.

DANKIE VIR U BEREIDWILLENHEID OM AAN DIE NAVORSING DEEL TE NEEM.

V026 54

V026

--	--

 55-56

V027

--	--

 57-58

V028

--	--

 59-60

February 1999



University of Pretoria

Pretoria 0002 Republic of South Africa Tel (012) 4209111
Fax (012) 420-2000

Faculty of Arts

Dear respondent

Thank you very much for your willingness to participate in this research. Although I realise that it is not always easy to talk about the trauma being the victim of a vehicle hijacking, your contribution in terms of your experience and behaviour during the hijacking will be of great value.

The fact that scientific research regarding victim vulnerability, target selection and the *modus operandi* (method of work) of the hijacker is limited, it is essential to undertake investigations of this nature.

I wish to assure you that all the information that you give will be used only for research purposes. To ensure anonymity, do not write your name or any other identifying particulars on the questionnaire or envelope.

The questionnaire consists of three sections and will take approximately 20 to 30 minutes to complete. Please answer all the questions applicable to you. Bear in mind that there are no right or wrong answers – it is your experience alone that is of importance. Your input may contribute towards strategies that could in future help curb hijacking.

If you experience any problems when completing the questionnaire, you are welcome to contact me at the following telephone numbers: (012) 420-2630/2030 or 082-894-4114.

Please return the completed questionnaire in the enclosed envelope.

It would be appreciated if the questionnaire could be returned before 22 March 1999 as all the questionnaires will be processed by our computer section after this date.

Thank you again for participating. I trust that this research will make a meaningful contribution to the prevention of vehicle hijackings in South Africa.

Yours sincerely

A handwritten signature in cursive script that reads "Linda Davis".

Linda Davis
DEPARTMENT OF CRIMINOLOGY

VICTIMS OF MOTOR VEHICLE HIJACKING

Please note: If you were hijacked more than once, the questions refer to the latest hijack incident.

INSTRUCTIONS:

Please answer all the questions by writing down the required information in the spaces provided or by **circling** your choice.

For example: Have you been the victim of a hijacking?

Yes	1
No	2

For office use

Respondent no:

V1 1-3

Card no:

V2 0 1 4-5

A. BIOGRAPHICAL INFORMATION

1. Age: _____ years

V3 6-7

2. Sex:

Male	1
Female	2

V4 8

3. Race:

Black	1
White	2
Coloured	3
Asian	4

V5 9

Please note: The above information is required to determine whether certain racial groups are victimised more or less than other groups.

4. Occupation (e.g. student, plumber, advocate): _____

V6 10-11

B. INFORMATION WITH REGARD TO THE HIJACKING OF THE MOTORVEHICLE

5. Did you at any stage prior to the incident think about the possibility that your car could be hijacked?

Yes	1
No	2

V7 12

If No, go to question 7.

6. If Yes, which of the following made you aware of such a possibility?
(Mark yes or no next to each aspect.)

	Yes	No
Reports on television	1	2
Reports over the radio	1	2
Reports in the newspapers	1	2
The electronic media (e.g. Internet)	1	2
Family members who were hijacked	1	2
Friends who were hijacked	1	2
The type of car you drive	1	2
The route you follow daily	1	2
The area you live in	1	2
The high hijacking rate in South Africa	1	2
Other factors (specify)	1	2

7. Was/Were the hijacker(s) successful in their attempt to hijack your car?

Yes	1
No	2

8. Make of the car (e.g. Toyota, BMW): _____

9. Series (e.g. BMW 316i, Toyota Conquest 1300): _____

10. Model/year (e.g. 1977): _____

11. Value of the car:

Less than R30 000	1
R30 001 - R50 000	2
R50 001 - R80 000	3
R80 001 - R110 000	4
R110 001 - R140 000	5
R140 001 - R170 000	6
R170 001 - R200 000	7
R200 001 - R250 000	8
R250 001 - R300 000	9
R300 001 - R500 000	10
More than R500 000	11

12. For what purpose did you use the car when it was hijacked?

Work	1
Recreation	2
Not in use (e.g. parked)	3
Other (specify)	4

13. Was an anti-hijacking device installed in the car?

Yes	1
No	2

V8	<input type="checkbox"/>	13
V9	<input type="checkbox"/>	14
V10	<input type="checkbox"/>	15
V11	<input type="checkbox"/>	16
V12	<input type="checkbox"/>	17
V13	<input type="checkbox"/>	18
V14	<input type="checkbox"/>	19
V15	<input type="checkbox"/>	20
V16	<input type="checkbox"/>	21
V17	<input type="checkbox"/>	22
V18	<input type="checkbox"/>	23

V19 24

V20 25-26

V21 27-28

V22 29

V23 30-31

V24 32

V25 33

If No, go to question 16.

14. If Yes, indicate which type of anti-hijacking device was installed:

	Yes	No
Satellite tracking system	1	2
Remote control immobiliser	1	2
Remote control alarm system	1	2
Other (specify)	1	2

V26 34
 V27 35
 V28 36
 V29 37

15. Was there a sign (e.g. a sticker) on the car that indicated that an anti-hijacking device was installed?

Yes	1
No	2

V30 38

16. Month in which the car was hijacked:

January	1
February	2
March	3
April	4
May	5
June	6
July	7
August	8
September	9
October	10
November	11
December	12

V31 39-40

17. Day on which the car was hijacked:

Monday	1
Tuesday	2
Wednesday	3
Thursday	4
Friday	5
Saturday	6
Sunday	7

V32 41

18. Time at which the hijacking took place:

00:01 - 03:00 (Late night)	1
03:01 - 06:00 (Early morning)	2
06:01 - 09:00 (Morning rush hour traffic)	3
09:01 - 12:00 (Late morning)	4
12:01 - 14:00 (Lunch time)	5
14:01 - 15:30 (Afternoon)	6
15:31 - 18:00 (Afternoon rush hour traffic)	7
18:01 - 21:00 (Early evening)	8
21:01 - 24:00 (Late evening)	9

V33 42

19. Province where the hijacking occurred:

Gauteng	1
Kwazulu-Natal	2
Mpumalanga	3
North Cape	4
Northern Province	5
North West	6
Eastern Cape	7
Freestate	8
Western Cape	9

V34 43

20. Did the hijacking occur:

in a central city?	1
in a town area?	2
in a suburb?	3
outside a city/town?	4

V35 44

21. Place where the hijacking occurred:

Traffic light	1
Stop sign	2
Yield sign	3
In front of a gate of a private residence	4
Inside the boundaries of a private residence	5
Parking area of a shopping centre	6
Parcade	7
Filling station (Garage)	8
In front of a business (excluding garages)	9
A deserted road	10
A busy road (in a city/town area)	11
A highway	12
Any other place (specify)	13

V36 45-46

22. Circumstances under which the hijacking took place:
(Mark only the most relevant category)

You were forced off the road by another car	1
The hijacker(s) jumped in front of your car	2
You stopped after the hijacker(s) crashed into your car	3
The hijacker(s) posed as (a) police officer(s)	4
The hijacker(s) posed as (a) traffic officer(s)	5
The hijacker(s) placed an obstruction (e.g. tyres) in the road	6
The hijacker(s) set up a road block	7
The hijacker(s) posed as (a) beggar(s)	8
The hijacker(s) approached you for information	9
The hijacker(s) posed as (a) hitchhikers	10
You were approached while sitting in the parked car	11
You were approached while parking your car	12
Your car was hijacked while you were busy getting into it	13
Your car was hijacked while you were busy getting out of it	14
Your car was hijacked while you were picking up or dropping off passengers	15
Your car was hijacked while you were picking up or dropping off goods	16
Your car was hijacked while you were entering or driving out of your home	17
Your car was hijacked while you were entering or driving out of another person's home	18
Other circumstances (specify)	19

V37 47-48

23. How many people were in the car during the incident?

V38 49-50

If you were alone in the car, go to question 25.

24. If other persons were with you in the car, indicate the categories into which they fell?

	Yes	No
Babies	1	2
Toddlers: 2-3 years	1	2
Pre-school children: 4-5 years	1	2
Primary school children: 6-11 years	1	2
Early adolescents/teenagers: 12-14 years	1	2
Adolescents: 15-18 years	1	2
Young adults: 19-35 years	1	2
Middle aged persons: 36-64 years	1	2
Elderly persons: 65 years and older	1	2

V39 51
V40 52
V41 53
V42 54
V43 55
V44 56
V45 57
V46 58
V47 59

25. How many of the passengers (excluding you) were **male** and how many **female**?

Babies	Male	_____	V48	<input type="text"/>	60
	Female	_____	V49	<input type="text"/>	61
Toddlers	Male	_____	V50	<input type="text"/>	62
	Female	_____	V51	<input type="text"/>	63
Pre-school children	Male	_____	V52	<input type="text"/>	64
	Female	_____	V53	<input type="text"/>	65
Primary school children	Male	_____	V54	<input type="text"/>	66
	Female	_____	V55	<input type="text"/>	67
Early adolescents/teenagers	Male	_____	V56	<input type="text"/>	68
	Female	_____	V57	<input type="text"/>	69
Adolescents	Male	_____	V58	<input type="text"/>	70
	Female	_____	V59	<input type="text"/>	71
Young adults	Male	_____	V60	<input type="text"/>	72
	Female	_____	V61	<input type="text"/>	73
Middle aged persons	Male	_____	V62	<input type="text"/>	74
	Female	_____	V63	<input type="text"/>	75
Elderly persons	Male	_____	V64	<input type="text"/>	76
	Female	_____	V65	<input type="text"/>	77

Respondent no:

V66 1-3

Card no:

V67 0 2 4-5

26. Which of the following occurred prior to or during the hijacking of your car?

	Yes	No
The car's window(s) was/were closed	1	2
The door(s) of the car was/were locked	1	2
You wore your safety belt	1	2
You were busy smoking	1	2
You were busy talking to (a) passenger(s)	1	2
You were listening to the radio	1	2
You were busy with something else in the vehicle (e.g. a child, handbag) (specify)	1	2
Your were in a hurry	1	2
You drove recklessly	1	2
You had more than two glasses of alcohol before driving off	1	2
You were absent minded	1	2
You were outside your car and your keys were visible in your hand	1	2
You were outside your car busy taking keys from a handbag or pocket	1	2
You were busy opening or closing the gate of your home	1	2
You stopped at the side of the road to eat	1	2
You stopped at the side of the road to rest	1	2
You stopped at the side of the road to relieve a biological need (e.g. vomit, urinate)	1	2
You waited for someone on the highway	1	2
You waited for someone in a residential area	1	2
You followed the same route that you use daily to get to work, the city or another place	1	2
Other (specify)	1	2

- V68 6
- V69 7
- V70 8
- V71 9
- V72 10
- V73 11
- V74 12
- V75 13
- V76 14
- V77 15
- V78 16
- V79 17
- V80 18
- V81 19
- V82 20
- V83 21
- V84 22
- V85 23
- V86 24
- V87 25
- V88 26
- V89 27
- V90 28

27. Why do you think you were selected as a target?

- V91 29-30
- V92 31-32
- V93 33-34

28. Were there any signs present that could have warned you that you would become the victim of a hijacking (e.g. followed by a car, persons loitering)?

Yes	1
No	2

- V94 35

29. Explain your answer.

30. How many hijackers were there? _____

31. Were any verbal threats made (e.g. "I'm going to kill you")?

Yes	1
No	2

If No, go to question 33.

32. If Yes, what did the hijacker(s) say?

33. Was any other types of threats used (e.g. weapon aimed at you)?

Yes	1
No	2

If No, go to question 35.

34. If Yes, what was used?

35. Was violence used?

Yes	1
No	2

If No, go to question 37.

36. If Yes, what was the nature of the violence?

37. Was/were the hijacker(s) armed (e.g. knife, fire-arm)

Yes	1
No	2

If No, go to question 43.

V95	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			36-37
V96	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			38-39
V97	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			40-41

V98	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			42-43

V99	<table border="1"><tr><td></td></tr></table>		44

V100	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			45-46
V101	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			47-48
V102	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			49-50

V103	<table border="1"><tr><td></td></tr></table>		51

V104	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			52-53
V105	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			54-55
V106	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			56-57

V107	<table border="1"><tr><td></td></tr></table>		58

V108	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			59-60
V109	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			61-62
V110	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table>			63-64

V111	<table border="1"><tr><td></td></tr></table>		65

38. If Yes, how many were armed? _____

V112

66

39. With what kinds of weapons was/were the hijacker(s) equipped?

	Yes	No
Fire-arm	1	2
Knife	1	2
Blunt object (e.g. knobkierie)	1	2
Sharp object (knife excluded)	1	2
Other weapon (specify)	1	2

V113
 V114
 V115
 V116
 V117
 V118

67
68
69
70
71
72

If no fire-arms were used, go to **question 43**.

Respondent no:

V119

1-3

Card no:

V120

4-5

40. If a fire-arm was used during the hijacking, which type of fire-arms(s) was/were used?

	Yes	No
Handweapon (e.g. pistol, revolver)	1	2
Shotgun	1	2
Other long-barreled gun (e.g. AK 47)	1	2
Other fire-arm (specify)	1	2

V121
 V122
 V123
 V124

6
7
8
9

41. Was an attempt made to fire the fire-arms?

Yes	1
No	2

V125

10

If No, go to **question 43**.

42. If, Yes, for what reason(s) were the fire-arm(s) fired? (Mark either yes or no next to each aspect.)

	Yes	No
To ensure your co-operation	1	2
To convey the intentions of the hijacker(s)	1	2
To put you out of action	1	2
To injure you	1	2
To kill you	1	2
Other reason (specify)	1	2

V126
 V127
 V128
 V129
 V130
 V131

11
12
13
14
15
16

43. Which of the following factors did you think about when you realised you were being hijacked? (Mark **yes** or **no** next to **each** aspect.)

	Yes	No
Your vehicle	1	2
Your fellow passengers	1	2
The financial implications of the hijacking	1	2
Death	1	2
Life after death	1	2
Other (specify)	1	2

V132	<input type="checkbox"/>	17
V133	<input type="checkbox"/>	18
V134	<input type="checkbox"/>	19
V135	<input type="checkbox"/>	20
V136	<input type="checkbox"/>	21
V137	<input type="checkbox"/>	22
V138	<input type="checkbox"/>	23

44. How did you act during the hijacking? (Mark **yes**, **no** or **not applicable** next to **each** aspect.)

	Yes	No	N/A
Froze	1	2	3
Called for help	1	2	3
Begged the hijacker(s) to let you go	1	2	3
Screamed	1	2	3
Cried	1	2	3
Continuously avoided eye contact with the hijacker(s)	1	2	3
Verbally threatened the hijacker(s)	1	2	3
Humiliated the hijacker(s)	1	2	3
Talked to the hijacker(s)	1	2	3
Refused to co-operate	1	2	3
Tried to draw the attention of bystanders	1	2	3
Challenged the hijacker(s)	1	2	3
Attacked the hijacker(s) physically	1	2	3
Showed a weapon	1	2	3
Used a weapon	1	2	3
Loosened your seatbelt	1	2	3
Put your hands high in the air ("hands-up")	1	2	3
Opened the door of the car quickly	1	2	3
Made other sudden movements (e.g. reached for your child)	1	2	3
Tried to get out of the car as soon as possible	1	2	3
Got out of the car calmly	1	2	3
Tried to run away	1	2	3
Moved between the hijacker(s) and the car	1	2	3
Stood with your back to the hijacker(s)	1	2	3
Other reactions (specify)	1	2	3

V139	<input type="checkbox"/>	24
V140	<input type="checkbox"/>	25
V141	<input type="checkbox"/>	26
V142	<input type="checkbox"/>	27
V143	<input type="checkbox"/>	28
V144	<input type="checkbox"/>	29
V145	<input type="checkbox"/>	30
V146	<input type="checkbox"/>	31
V147	<input type="checkbox"/>	32
V148	<input type="checkbox"/>	33
V149	<input type="checkbox"/>	34
V150	<input type="checkbox"/>	35
V151	<input type="checkbox"/>	36
V152	<input type="checkbox"/>	37
V153	<input type="checkbox"/>	38
V154	<input type="checkbox"/>	39
V155	<input type="checkbox"/>	40
V156	<input type="checkbox"/>	41
V157	<input type="checkbox"/>	42
V158	<input type="checkbox"/>	43

45. Was your behaviour:

Automatic /instinctive	1
Well considered/calculated	2

V159	<input type="checkbox"/>	44
V160	<input type="checkbox"/>	45
V161	<input type="checkbox"/>	46
V162	<input type="checkbox"/>	47
V163	<input type="checkbox"/>	48
V164	<input type="checkbox"/>	49
V165	<input type="checkbox"/>	50
V166	<input type="checkbox"/>	51
V167	<input type="checkbox"/>	52

46. If any of the above-mentioned actions were **successful**, (in terms of your survival of the incident and/or limited injuries) indicate which actions and explain why.

Action	Reason

47. If any of the above-mentioned actions were **unsuccessful** indicate which and explain why.

Action	Reason

48. If you were hijacked again, will you act the same way?

Yes	1
No	2

If Yes, go to **question 50**.

49. If No, explain.

50. Could you have avoided the hijacking by acting differently?

Yes	1
No	2

If No, go to **question 52**.

51. If Yes, in what way?

V168	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	53-54
V169	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	55-56
V170	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	57-58
V171	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	59-60
V172	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	61-62
V173	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	63-64

V174	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	65-66
V175	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	67-68
V176	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	69-70
V177	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	71-72
V178	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	73-74
V179	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	75-76

Respondent no:

V180 1-3

Card no:

V181 0 4 4-5

V182 6

V183	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7-8
V184	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9-10
V185	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11-12

V186 13

V187	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14-15
V188	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16-17
V189	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18-19

52. Would you have handled the situation better if you:
(Mark **yes** or **no** next to **each** aspect.)

	Yes	No
were alone	1	2
had a fellow passenger	1	2
had more than two persons in the car	1	2
were armed	1	2
were more vigilant/watchful	1	2
were more aware of hijacking risks	1	2
Other factors (specify)	1	2

53. Motivate your answer.

54. Were you taken hostage (e.g. taken with the hijackers or not allowed to get out of the car immediately)?

Yes	1
No	2

55. Were any of your fellow passengers taken hostage?

Yes	1
No	2

56. Were all the passengers taken hostage?

Yes	1
No	2

If you or any of your fellow passengers were not taken hostage go to **question 60**.

57. For what reason were you taken hostage?(Mark **yes** or **no** next to **each** aspect.)

	Yes	No
To prevent you from contacting the police immediately	1	2
To prevent you from activating an anti-hijacking device (e.g. satellite tracking system)	1	2
To disengage an anti-hijacking device (e.g. immobilizer)	1	2
To avoid drawing attention to the hijacking by getting out of the car	1	2
To prevent you from drawing the attention of eye witnesses	1	2
To drive the car	1	2
Other reason (specify)	1	2

58. How long did they hold you hostage? _____ hours

V190	<input type="checkbox"/>	20
V191	<input type="checkbox"/>	21
V192	<input type="checkbox"/>	22
V193	<input type="checkbox"/>	23
V194	<input type="checkbox"/>	24
V195	<input type="checkbox"/>	25
V196	<input type="checkbox"/>	26

V197	<input type="checkbox"/>	27-28
V198	<input type="checkbox"/>	29-30
V199	<input type="checkbox"/>	31-32

V200 33

V201 34

V202 35

V203 36

V204 37

V205 38

V206 39

V207 40

V208 41

V209 42

V210 43-45

64. Should motorists be better informed about the possibility of being hijacked?

Yes	1
No	2

If No, go to question 66.

65. If Yes, what information is important in your opinion? (Mark either yes or no next to each aspect.)

	Yes	No
The extent of hijackings	1	2
Factors that increase an individual's potential for being hijacked	1	2
The ways in which hijackers operate	1	2
High risk places (e.g. stop streets, traffic lights)	1	2
Risk areas (e.g. cities, suburbs)	1	2
Behaviour reactions during a hijack incident	1	2
How to decrease the risk of being hijacked	1	2
Information about companies that present anti-hijack seminars	1	2
Other (specify)	1	2

66. Can preventive measures be taken to prevent the hijacking of cars?

Yes	1
No	2

67. Explain your point of view.

68. Did you take any precautionary measures to prevent a repetition of the hijacking?

Yes	1
No	2

If No, go to question 70.

Respondent no:

V226 1-3

Card no:

V227 0 5 4-5

V228 6

V229 7

V230 8

V231 9

V232 10

V233 11

V234 12

V235 13

V236 14

V237 15

V238 16

V239 17-18

V240 19-20

V241 21-22

V242 23

69. If Yes, explain

V243

--	--

 24-25

V244

--	--

 26-27

V245

--	--

 28-29

Respondent no:

V246

--	--	--

 1-3

Card no:

V247

0	6
---	---

 4-5

C. RESULTS OF THE HIJACKING

70. Did you sustain any physical injuries due to the incident?

Yes	1
No	2

If No, go to question 76.

V248

--

 6

71. If Yes, what was the nature of the injuries?

V249

--	--

 7-8

V250

--	--

 9-10

V251

--	--

 11-12

72. Did any other persons sustain physical injuries?

Yes	1
No	2

If No, go to question 76.

V252

--

 13

73. If Yes, explain who and what the nature of their injuries were.

Who	Nature

V253

--	--

 14-15

V254

--	--

 16-17

V255

--	--

 18-19

V256

--	--

 20-21

V257

--	--

 22-23

V258

--	--

 24-25

74. Did you receive medical treatment after the hijacking?

Yes	1
No	2

V259

--

 26

If No, go to question 76.

75. If Yes, explain what treatment was necessary.

V260

27-28

V261

29-30

V262

31-32

76.- Did the hijacking have any emotional effect on you?

Yes	1
No	2

If No, go to question 80.

V263

33

77. If Yes, explain.

V264

34-35

V265

36-37

V266

38-39

78 Did you need psychological/psychiatric treatment after the hijacking?

Yes	1
No	2

If No, go to question 80.

V267

40

79. If Yes, what was the nature of the treatment?

V268

41-42

V269

43-44

V270

45-46

80. Do you know of any centres where persons who had experienced a hijacking trauma, can get treatment?

Yes	1
No	2

If No, go to question 82.

V271

47

81. If Yes, specify.

V272

48-49

V273

50-51

V274

52-53

82. Did you suffer any financial losses due to the hijacking (excluding the car)?

Yes	1
No	2

83. If Yes, explain.

If you wish to supply any further information or elaborate on some of the questions, please do so on a separate sheet of paper which you can attach at the end of the questionnaire.

THANK YOU FOR PARTICIPATING IN THIS RESEARCH

V275 54

V276

--	--

 55-56

V277

--	--

 57-58

V278

--	--

 59-60



Lefapha La Botsepamisi
 Umnyango Wezokulungisa Izimilo
 Department of Correctional Services
 Departement van Korrektiewe Dienste

Mev L Davis
 Departement Kriminologie
 Universiteit van Pretoria
 Hillcrest
 PRETORIA
 0002

REFERENCE
 VERWYSING 8/7/1

DATE
 DATUM 99/03/23

Inquiries
 Navrae: Marizane Rousseau-Maree

Geagte Mevrou Davis

**NAVORSINGSPROJEK: 'n KRIMINOLOGIESE ONDERSOEK NA
 MOTORVOERTUIGKAPINGS MET SPESIFIEKE VERWYSING NA
 SLAGOFFERVATBAARHEID, SLAGOFFERAANDADIGHEID EN DIE MODUS
 OPERANDI VAN DIE OORTREDER**

Dit is vir my aangenaam om u mee te deel dat u aansoek om die bogenoemde navorsingsprojek in die Departement van Korrektiewe Dienste te onderneem na heroorweging, goedgekeur is.

Die goedkeuring van die aansoek is onderhewig aan bepaalde voorwaardes soos uiteengesit in die aangehegte onderneming. Die onderneming moet asseblief deur u onderteken en aan hierdie kantoor teruggestuur word alvorens u met die projek begin.

Die Area Bestuurder van Pretoria is reeds ingelig rondom u beoogde studie en u word versoek om die nodige reëlings vir u besoek met hom te tref.

'n Interne begeleier sal binnekort vir u studie aangewys word en sal u weldra van hierdie persoon se kontakbesonderhede verwittig word.

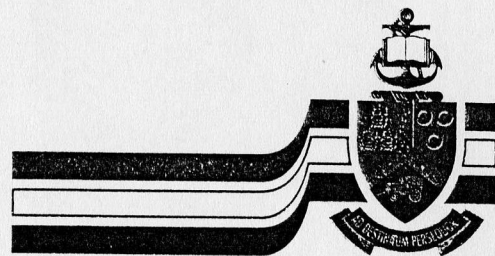
Kontak asseblief hierdie kantoor indien u enige navrae het.

Met vriendelike groete

namens

Rousseau-Maree
**KOMMISSARIS: KORREKTIEWE DIENSTE
 M ROUSSEAU-MAREE
 NAVORSINGSADMINISTRASIE**

Februarie 1999



Universiteit van Pretoria

Pretoria 0002 Republiek van Suid-Afrika Tel (012) 4204111
Faks (012) 362-5190 / 362-5168
<http://www.up.ac.za>

Fakulteit Lettere en Wysbegeerte

Geagte respondent

NAVORSING MET BETREKKING TOT MOTORVOERTUIGKAPING

Aangesien ek nog nie al die vraelyste terug ontvang het nie, het ek uitstel by ons rekenaarafdeling gekry tot **25 Maart 1999** wanneer die verwerking van die inligting gedoen sal word.

Indien u die vraelys verlê het, stuur ek graag vir u 'n ander een. U kan my hiervoor by 012-420-2630/2030 of 082-894-4114 skakel.

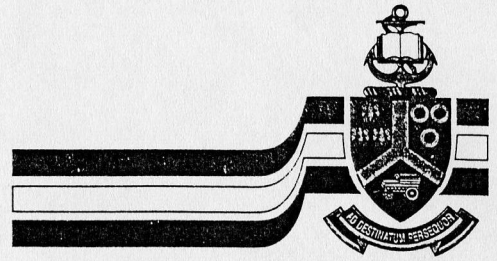
Ignoreer asseblief hierdie brief indien u reeds die vraelys met betrekking tot motorvoertuigkaping aan my teruggestuur het.

Dankie vir u samewerking

Vriendelike groete

Linda Davis
DEPARTEMENT KRIMINOLOGIE

February 1999



University of Pretoria

0002 Pretoria Telex 3-22723 SA Telegr PUNIV Tel (012) 4209111
Fax 432185 / 3422712 / 437431

Faculty of Arts

Dear respondent

RESEARCH REGARDING VEHICLE HIJACKING

Due to the fact that all the questionnaires have not been returned, I obtained an extension of time until **25 March 1999** from our computer section for the computation of the data.

If you have not completed and returned the questionnaire, I would appreciate it if you could do so before the above date. If you have lost the questionnaire, I will gladly let you have another one. Please contact me at 012-4202630/2030 or 082-894-4114 in this regard.

If you have returned the questionnaire, please ignore this letter.

Thank you for your co-operation.

Yours sincerely

Linda Davis
DEPARTMENT OF CRIMINOLOGY

BYLAE IX

SUID-AFRIKAANSE POLISIEDIENS



SOUTH AFRICAN POLICE SERVICE

TELEFAX DEKBLAD / COVERING SHEET

Fax 012 339-2210

AAN:
TÔ:

VIR AANDAG: Mev Linda Davies
FOR ATTENTION:

FAKS NO: (0136) 97-1820
FAX NO:

DATUM: 1999/04/22
DATE:

TEL. AFSENDER: (012) 339-1913
TEL. SENDER: 083 779 1913

U VERW:
YOUR REF:

MY VERW:
MY REF:

AFSENDER: CIAC: Strategic research on organised crime
SENDER: Crime Intelligence

HANTEER DEUR:
DEALT WITH BY: Insp C ELOFF

AANTAL BLADSYE, DEKBLAD INGESLUIT: 6
NUMBER OF SHEETS, INCLUDING THE COVERING SHEET:

ONDERWERP: VOERTUIGKAPING VRAELYS
SUBJECT:

BOODSKAP:
MESSAGE:

1. Telefoongesprek tussen Mev L Davies en Insp C Eloff op 1999/04/22 verwys.
2. Meegaande vind u die vraelys wat gebruik word om inligting te versamel ten einde voertuigkapings te ontleed. Indien u enige voorstelle het om die vraelys te verbeter moet u nie huiwer om u gedagtes met ons te deel nie.
3. Vriendelike groete.


C ELOFF

VEHICLE HIJACKING QUESTIONNAIRE (A)

HJQ1 PAGE 2

PARTICULARS OF HIJACKED VEHICLE (Cont) CAS REFNR

16	DISTINGUISHING MARKS (eg company logo, distinctive scratch marks)	
SPECIFY COMPANY LOGO IF APPLICABLE		

16 OWNERSHIP	Private	Company	Hired	Leased	State	Specify other
--------------	---------	---------	-------	--------	-------	---------------

17	DID OWNER LEND THE HIJACKED VEHICLE OUT TO SOMEBODY ELSE PRIOR TO THE HIJACKING	Yes	No
IF YES, STATE FOLLOWING INFORMATION OF PERSON WHO BORROWED VEHICLE			
		Name	
		Surname	
		Contact number	

18	VEHICLE INSURED	Yes	No	COMPANY IF YES
----	-----------------	-----	----	----------------

19	VEHICLE BOUGHT PER HIRE PURCHASE AGREEMENT	Yes	No	PURCHASE DATE	19									
COMPANY IF YES														

20	VEHICLE EQUIPPED WITH TRACKING DEVICE	Yes	No	COMPANY IF YES
----	---------------------------------------	-----	----	----------------

21	ALL WINDOWS CLOSED WHEN HIJACKED	Yes	No	22	ALL DOORS LOCKED WHEN HIJACKED	Yes	No
----	----------------------------------	-----	----	----	--------------------------------	-----	----

23	ESTIMATED VALUE OF CARGO (if applicable)	R							
DETAILS OF CARGO (if applicable, eg electrical equipment, groceries)									

PARTICULARS OF VICTIMS IF MULTIPLE VICTIMS, ADD HJQ2 FOR ADDITIONAL VICTIMS AT THE BACK

24	NUMBER OF VICTIMS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Other specify
----	-------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	---------------

VICTIM NUMBER	1	SHOULD IN ALL CASES BE THE DRIVER OF THE VEHICLE, IRRESPECTIVE OF INJURIES
---------------	---	--

25	FIRST NAMES																		
SURNAME																			
TEL NUMBER (H)												TEL NR (W)							
CELLULAR NUMBER																			
IDENTITY NUMBER																			
RESIDENTIAL ADDRESS		STREET																NUMBER	
		SUBURB																	
		CITY																	

26	VICTIM GENDER	Male	Female	27	VICTIM RACE	Black	White	Coloured	Asian	28	AGE OF VICTIM	
----	---------------	------	--------	----	-------------	-------	-------	----------	-------	----	---------------	--

29	INJURIES SUSTAINED / NATURE OF INJURIES	Killed	Seriously injured	Slightly injured	Superfluous	None
SPECIFY INJURY IN DETAIL : HEAD, CHEST, STOMACH eg gunshot in chest at close range						
MEANS THROUGH WHICH INJURIES WERE INFLICTED			Gunshot wound	Stab wound	Physical assault	Rape
Specify other						

30	WAS THE VICTIM ABDUCTED?	Yes	No	IF YES, PROVIDE DETAILS
WHERE WAS VICTIM DROPPED OFF, eg NASREC?				
SPECIFY LOCATION ACCURATELY				

31	IF MORE THAN ONE VICTIM, SPECIFY RELATIONSHIP BETWEEN VICTIM AND DRIVER (eg FAMILY MEMBER, TAXI PASSENGER)
DRIVER	

VEHICLE HIJACKING QUESTIONNAIRE (A)

HJQ1 PAGE 3

CAS	REF NR
-----	--------

PARTICULARS OF SUSPECTS

IF MULTIPLE SUSPECTS, ADD HJQ3 FOR ADDITIONAL SUSPECTS AT THE BACK

COMPLAINANT'S DESCRIPTION OF SUSPECT - DETAILS PERTAINING TO ARRESTED SUSPECTS MUST BE PROVIDED IN SECTION C

32 NUMBER OF SUSPECTS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Specify other			
-----------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	---------------	--	--	--

33 SUSPECT NUMBER 1

33 SUSPECT ARRESTED	Yes	No	34 GENDER	Male	Female	35 RACE	Black	White	Coloured	Asian
---------------------	-----	----	-----------	------	--------	---------	-------	-------	----------	-------

36 SUSPECT'S APPROXIMATE AGE	<input type="checkbox"/> < 12	<input type="checkbox"/> 13 - 18	<input type="checkbox"/> 19 - 24	<input type="checkbox"/> 25 - 30	<input type="checkbox"/> 31 - 40	<input type="checkbox"/> 41 - 50	<input type="checkbox"/> 51 - 60	<input type="checkbox"/> > 61
------------------------------	-------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	-------------------------------

37 WAS SUSPECT ARMED?	Yes	No	IF YES, DETAILS eg 9mm pistol, knife, AK47
-----------------------	-----	----	--

38 WHAT SUSPECT SAID TO VICTIM DURING HIJACKING

39 DID SUSPECT USE CELLULAR PHONE	Yes	No	40 LANGUAGE SUSPECTS USED AMONG EACH OTHER OR ON CELLPHONE
-----------------------------------	-----	----	--

41 IF APPLICABLE, DESCRIBE ANY TATOOS, DISTINGUISHING FEATURES OR SCARS REVEALED BY SUSPECT

42 DESCRIPTION OF CLOTHING SUSPECT WORE DURING HIJACKING

43 MEANS OF TRAVEL SUSPECT EMPLOYED PRIOR TO HIJACKING	<input type="checkbox"/> On foot	<input type="checkbox"/> Bicycle	<input type="checkbox"/> Vehicle (car)	<input type="checkbox"/> Vehicle (LDV / Truck)	<input type="checkbox"/> Motorcycle	Specify other
--	----------------------------------	----------------------------------	--	--	-------------------------------------	---------------

44 MEANS OF LEAVING THE SCENE IF THE ATTEMPTED HIJACKING FAILED	<input type="checkbox"/> On foot	<input type="checkbox"/> Bicycle	<input type="checkbox"/> Vehicle (car)	<input type="checkbox"/> Vehicle (LDV / Truck)	<input type="checkbox"/> Motorcycle	Specify other
---	----------------------------------	----------------------------------	--	--	-------------------------------------	---------------

45 SUSPECT'S VEHICLE : REGISTRATION NUMBER

TYPE OF VEHICLE	<input type="checkbox"/> Sedan	<input type="checkbox"/> Station wagon	<input type="checkbox"/> LDV	<input type="checkbox"/> Truck	<input type="checkbox"/> Motorcycle	<input type="checkbox"/> 4 X 4	<input type="checkbox"/> Minibus / Kombi	Specify other							
MAKE OF VEHICLE	<input type="checkbox"/> Audi	<input type="checkbox"/> BMW	<input type="checkbox"/> Daewoo	<input type="checkbox"/> Ford	<input type="checkbox"/> Honda	<input type="checkbox"/> Hyundai	<input type="checkbox"/> Mazda	<input type="checkbox"/> Mercedes	<input type="checkbox"/> Nissan	<input type="checkbox"/> Opel	<input type="checkbox"/> Toyota	<input type="checkbox"/> Volvo	<input type="checkbox"/> VW	Specify other	
MODEL (eg Corolla 1300 GL)								YEAR MANUFACTURE	19						
PRIMARY COLOUR	<input type="checkbox"/> Blue	<input type="checkbox"/> Green	<input type="checkbox"/> White	<input type="checkbox"/> Cream	<input type="checkbox"/> Yellow	<input type="checkbox"/> Orange	<input type="checkbox"/> Pink	<input type="checkbox"/> Red	<input type="checkbox"/> Tan	<input type="checkbox"/> Brown	<input type="checkbox"/> Gold	<input type="checkbox"/> Silver	<input type="checkbox"/> Gray	<input type="checkbox"/> Black	Specify other
DISTINGUISHING MARKS (eg company logo, distinctive scratch marks)															
SPECIFY COMPANY LOGO IF APPLICABLE															

PARTICULARS OF POLICE OFFICIAL WHO COMPLETED SECTION A

PERSONAL NUMBER	
NAME AND SURNAME	
STATION	
TELEPHONE NUMBER	
FAX NUMBER	
CELLULAR NUMBER	
SIGNATURE OF POLICE OFFICIAL WHO HAS COMPLETED THIS QUESTIONNAIRE	

