

## 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 gevonnissen en het al ten minste een motorvoertuig geëskaap. 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 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 geëskaapte motorvoertuig weg te kom
- 1.9: wat om met die geëskaapte 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 misdaadpleging 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 misdaadpleging 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 misdaadpleging dikwels voor misdaadpleging 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 gedragspatroon 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 wegkom 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 kapings 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 kapingsyfer 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 gearrester 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.

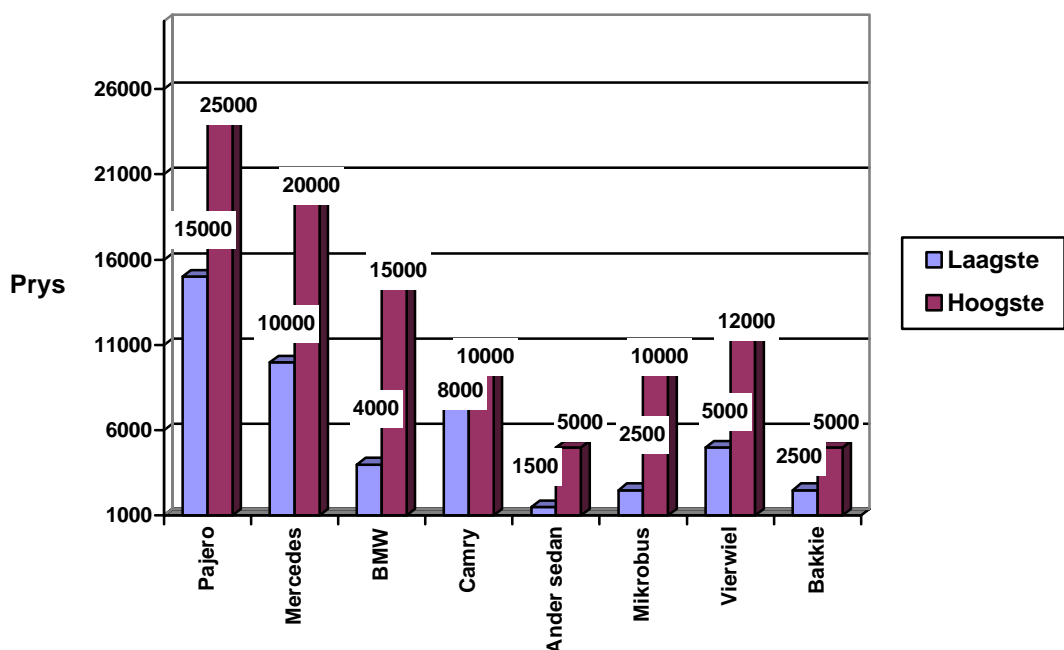
Afgesien van een respondent wat motorvoertuie vir eie gebruik gekoop het, meld die respondente deurgaans dat die geld wat met die verkoop van gekaapte motorvoertuie gemaak word, misdaadpleging fasiliteer. Die bevinding is in ooreenstemming met Cornish en Clarke (1987:940) se beklemtoning vanuit die rasonale-keuseperspektief 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 rekenaarsstelsel 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 motorvoertuigkapings.

- **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 kapings inhou) asook die negatiewe aspekte (nl. besering, dood, arrestasie en gevangenisstraf) van misdadpleging oorweeg. Hierdie bevinding stem ooreen met die aannames van die rasonele-keuseperspektief wat postuleer dat misdaad die resultaat is van bewuste rasonele 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 satellietopsporing- 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 finansiëel 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-voertuigkapings ingesluit word. Gegewe dat die meeste kombi's deur swart persone bestuur word en dat 'n groot aantal kombi's gevaar 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 misdadadpleging 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 probleem 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 polisiepatroliering 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 gekeer 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 motorvoertuigkappings 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 geëskaap 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 somer 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 motorvoertuigkappings 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 kappings 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 verkoops persone 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; Roofotgte, 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 bevele 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" geuiter. Dreigemente met die dood verseker gewoonlik dat slagoffers aan die bevele gehoor gee en dat die kaping sonder teenstand uitgevoer kan word. Spesifieke vrae met betrekking tot teenkapingse 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 familielede 'n ander respondent behulpzaam 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-misdaad beskou word nie. Kaping is 'n aggressiewe misdaad 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 kapings te vergemaklik.

Alhoewel geen respondent die oneffektiwiteit van die strafregspiegingsstelsel en korrupsie direk vermeld nie, blyk dit tog indirek dat hierdie twee faktore kapingsyfers 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 kanse 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 tegnisi 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 klap, 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 "geklap" 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 "klap", 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.