

7. ONTLEDING EN INTERPRETASIE VAN GEGEWENS RAKENDE KAPINGSLAGOFFERS

Inligting rakende slagoffervatbaarheid en -aandadigheid tydens 'n kaping, geniet vervolgens aandag. Hierdie inligting, wat deur middel van 'n posvraelys ingesamel is, is rekenaarmatig verwerk en word vervolgens aan die hand van die gestelde navorsingsverwagtinge en hipoteses bespreek.

Alhoewel gepoog is om sommige van die navorsingsverwagtinge as hipoteses te stel ten einde statistiese ontleding moontlik te maak, het die grootte van selle soms die gebruik van gesofistikeerde statistiese tegnieke beperk. Slegs in gevalle waar 'n betekenisvolle verband aangetoon moes word, is besluit om die hipoteses ten spyte van die beperking, statisties te toets. Waar dit nie moontlik was nie, is gebruik gemaak van beskrywende data wat in die onderskeie tabelle aangebied word.

7.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKING TOT SLAGOFFERVATBAARHEID

7.1.1 Navorsingsverwagting 9

Hierdie navorsingsverwagting lui dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping beïnvloed word deur hulle

9.1: ouderdom

9.2: geslag

9.3: ras

9.4: beroep.

- **Ouderdom**

Tabel 21 bied 'n uiteensetting van die ouderdom van die slagoffers wat aan die navorsing deelgeneem het.

Tabel 21
Ouderdom van die Slagoffers

Ouderdom	N	%
----------	---	---

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

Uit Tabel 21 blyk dit dat 24 (21,8%) van die respondente 29 jaar en jonger was. Die ouderdomskategorieë 30-39 jaar en 40-49 jaar het onderskeidelik 20 (18,2%) en 28 (25,5%) respondente opgelewer, terwyl 38 (34,5%) respondente aangedui het dat hulle 50 jaar en ouer is. Alhoewel die laaste twee ouderdomskategorieë (40-49 jaar asook 50 jaar en ouer) 'n hoër viktimisasiëkoers toon, het nie een van die kategorieë meer as 50% van die slagoffers bevat nie. Navorsingsverwagting 9.1, naamlik dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping deur hulle ouderdom beïnvloed word, word dus nie deur die bevindings van die ondersoek gesteun nie.

Die bevinding dat die meeste respondente 50 jaar en ouer is, is strydig met dié van Kgorani (n.d.:3) en Meadows (1998:94) wat onderskeidelik aantoon dat individue ouer as 50 jaar minder as 18% van alle motorvoertuigkappingslagoffers uitmaak en dat individue ouer as 34 jaar 'n laer viktimisasiëkoers as jonger individue toon.

Ter verklaring van hierdie bevinding kan drie redes aangevoer word. In die eerste instansie bestaan die moontlikheid dat jonger individue minder besorg is oor die toename in kappings en nie altyd geneë is om aan navorsing deel te neem nie (Hagan, 1982:63). In die tweede instansie kan die hoër viktimisasiëkoers in die laaste twee ouderdomskategorieë verband hou met die inkomste van individue in hierdie ouderdomsgroepe. Aangesien persone ouer as 40 jaar dikwels finansiëel gevestig is, kan hulle luukse motorvoertuie bekostig. Die feit dat die motorvoertuie wat hulle besit en bestuur in aanvraag is, verhoog hulle kwesbaarheid vir motorvoertuigkappings. Derdens bestaan die moontlikheid dat hierdie individue vanweë hulle ouderdom, minder waaksaam en dus nie ingestel is op die moontlikheid van 'n kaping nie. Gevolglik kan hulle meer kwesbaar vir viktimisasië wees as jonger persone.

- **Geslag**

Tabel 22 het betrekking op die geslag van die slagoffers wat aan die navorsing deelgeneem het.

Tabel 22

Geslag van die Slagoffers

Geslag	N	%
--------	---	---

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

Uit Tabel 22 blyk dit dat 59 (53,6%) van die respondente manlik en 51 (46,4%) vroulik is. Alhoewel die verskil tussen die twee geslagte te klein is om statistiese verwerkings moontlik te maak, maak mans meer as 50% van die steekproef uit. Navorsingsverwagting 9.2 kan dus ondersteun word.

Hierdie bevinding is in ooreenstemming met Louw (1998:59-60) se aanname dat "males are more likely to be hijacked than anyone else, although there is little difference in risk between men and women". Dit sluit ook aan by die inligting wat van die kapers verkry is, naamlik dat hoewel geslag nie teikenseleksie beïnvloed nie, hulle wel mans meer geredelik as vroue teiken. Mans word verkies omdat hulle die sterkere geslag is, "weet waaroor dit gaan" en meer geneig is om luukse motorvoertuie te bestuur. Aangesien die tipe motor-voertuig wat deur die individu bestuur word, egter steeds die belangrikste faktor is wat tydens teikenseleksie oorweeg word (vgl. afd. 6.2.1.1) en die onderhawige studie daarop dui dat die verskil tussen die twee geslagte nie baie groot is nie, moet daar gewaak word om te aanvaar dat slegs manlike persone vatbaar vir 'n motorvoertuigkaping is.

- **Ras**

Tabel 23 weerspieël die ras van die slagoffers.

Tabel 23

Ras van die Slagoffers

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

Volgens Tabel 23 is 100 (90,9%) respondente blank. Slegs 10 (9,1%) anderskleuriges wat kapingslagoffers is, het aan die navorsing deelgeneem. Navorsingsverwagting 9.3 wat lui dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping deur hulle ras beïnvloed word, word dus deur die bevindings van die ondersoek gesteun.

Die gegewens is in ooreenstemming met die inligting wat van die kapers ontvang is, naamlik dat hulle oorwegend blanke motoriste verkies (vgl. afd. 6.2.1.1.2).

Alhoewel hierdie bevinding nie strook met Louw (1998:59) en Roodbol (1995:10) se navorsing wat aantoon dat slagoffers van motorvoertuigkaping meestal swart is nie, beteken dit nie noodwendig dat hierdie navorsers se bevindings weerlê word nie. 'n Moontlike rede vir die teenstrydige bevindings is dat slegs sedanvoertuie in die onder-hawige studie ter sprake was. Aangesien kombi's (taxi's) en ligte afleweringsvoertuie (wat in die meeste gevalle deur swart persone bestuur word) nie ingesluit is nie, kon dit tot die verskil aanleiding gegee het. In die meeste studies en statistieke rakende kapings word alle tipe voertuie (met die uitsondering van vragmotors), ingesluit en saam gegroep. Twaalf swart slagoffers wat via die polisiestasies in Atteridgeville, Hammanskraal, Soweto en Sushanguwe in kontak met die navorser gebring is, is van kombi's beroof en kon dus nie by die studie ingesluit word nie. Studies met groter steekproewe waartydens die kaping van verskillende tipes motorvoertuie vergelyk word, is derhalwe nodig.

- **Beroep**

Tabel 24 bied 'n uiteensetting van die beroepe wat die kapingslagoffers in die onderhawige ondersoek beoefen.

Tabel 24

Beroepstatus van die Slagoffers

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

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

Indien die kategorieë in Tabel 24 saamgegroepeer word ten opsigte van aktief en nie-aktief in die arbeidsmark, blyk dit dat 91 (82,7%) van die respondente aktief in die arbeidsmark is, terwyl 19 (17,3%) huisvrouens, studente, afgetredenes of werkloos is. Op grond hier-van, kan navorsingsverwagting 9.4 wat postuleer dat motoriste se vatbaarheid deur hulle beroep beïnvloed word, ondersteun word.

Hierdie bevinding strook met Garofalo (1987:30) en Gottfredson (1984:37) se navorsing wat toon dat roetine-aktiwiteite soos die beoefen van 'n beroep, 'n individu se risiko vir persoonlike viktimisasie verhoog. Aangesien individue wat aktief in die arbeidsmark is meestal van motorvoertuie vir vervoer afhanklik is (Kgorani, n.d.:3), is hulle meer vatbaar vir motorvoertuigkapings. Hierdie aanname word bevestig deur die feit dat 56 (50,9%) van die respondente gekaap is terwyl hulle die motorvoertuig vir werkdoeleindes gebruik het.

Volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering, verhoog enige aktiwiteite wat buitenshuis plaasvind, die moontlikheid dat 'n geskikte teiken en 'n gemotiveerde oortreder, in die afwesigheid van beskerming op 'n gegewe tyd en plek ontmoet (Cohen & Land, 1987:49). Hierdie siening bied 'n verklaring vir die voorkoms van kapingslagoffers wat nie in die arbeidsmark staan nie. Aangesien hierdie individue motorvoertuie vir sosiale of ander noodsaaklike aktiwiteite (bv. inkopies, kinders skool toe neem) gebruik, loop hulle ook 'n risiko vir viktimisasie. Hierdie postulaat word bevestig deurdat 35 (31,8%) van die respondente rapporteer dat hulle die motorvoertuig vir hierdie doeleindes gebruik het toe dit gekaap is.

Aangesien kapings ook by wonings toeneem, is enige individu wat sy of haar woning met 'n motorvoertuig verlaat (of nader), kwesbaar vir 'n motorvoertuigkaping. In hierdie verband merk Clarke (1983:251) op dat "crime may be the price paid for some important freedoms".

7.1.2 Navorsingsverwagting 10

Navorsingsverwagting 10 postuleer dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuig-kaping beïnvloed word deur die fabrikaat motorvoertuig wat hulle bestuur.

Tabel 25 bied 'n uiteensetting van die fabrikaat motorvoertuie wat van die respondente gekaap is.

Tabel 25
Fabriakaat van die Motorvoertuie wat Gekaap is

Fabriakaat	N	%
BMW	24	21,8
Toyota	22	20,0
Volkswagen	15	13,6
Nissan	11	10,0
Honda	7	6,4
Mazda	7	6,4
Mercedez Benz	6	5,5
Ford	6	5,5
Hyundai	3	2,7
Fiat	2	1,8

Ander (bv. Audi, Peugeot)	7	6,4
Totaal	110	100,1

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

Volgens Tabel 25 is 24 (21,8%) respondente van 'n BMW beroof, 22 (20,0%) van 'n Toyota, 15 (13,6%) van 'n Volkswagen en 11 (10,0%) van 'n Nissan. Aangesien nie een van die kategorieë egter 'n respons van meer as 50% opgelewer het nie, kan navorsings-verwagting 10 nie ondersteun word nie.

Hierdie bevinding is strydig met Daphné (1997:9) en Mkhondo (1994:10) se siening dat die fabriek motorvoertuig wat die individu bestuur, sy of haar vatbaarheid vir 'n kaping kan verhoog. Dit strook ook nie met die gegewens wat van die kapers ontvang is, naamlik dat die fabriek van die motorvoertuig, teikenseleksie beïnvloed nie (vgl. afd. 6.2.1.1). Hierdie teenstrydigheid kan moontlik toegeskryf word aan die grootte van die onderhawige steek-proef.

Indien die gegewens in Tabel 25 geanaliseer word, blyk dit tog dat BMW's, Toyota's, Volkswagens en Nissans die meeste geteiken word. Die gewildheid van hierdie vier fabriek-kate strook wel met Huisamen (1997b:13) en Mkhondo (1994:10) se bevindings wat onderskeidelik daarop dui dat luukse motorvoertuie soos BMW's gewild is vanweë die pryse wat daarvoor betaal word en dat Toyota's, Volkswagens en Nissans vanweë hulle beskikbaarheid, meer gereeld geteiken word.

In die lig hiervan word verdere navorsing met groter steekproewe aanbeveel ten einde navorsers soos Kgorani (n.d.:2) se aanname dat kapers sekere voorkeure toon met betrekking tot die fabriek motorvoertuie wat gekaap word, te ondersoek.

7.1.3 Navorsingsverwagting 11

In navorsingsverwagting 11 word die aanname gemaak dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping beïnvloed word deur die waarde van die motorvoertuig wat hulle bestuur.

Die waarde van die motorvoertuie wat gekaap is, word vervolgens in Tabel 26 uiteengesit.

Tabel 26

Waarde van die Motorvoertuie wat Gekaap is

Waarde	N	%
Minder as R30 000	18	16,4
R30 001 – R50 000	26	23,6
R50 001 – R80 000	24	21,8

R80 001 – R110 000	12	10,9
R110 001 – R140 000	11	10,0
R140 001 – R170 000	6	5,5
R170 001 – R200 000	4	3,6
R200 001 – R250 000	6	5,5
R250 001 – R300 000	2	1,8
R300 001 – R500 000	-	-
Meer as R500 000	1	0,9
Totaal	110	100,0

Uit Tabel 26 blyk dit dat die prysklasse R30 001 tot R50 000 en R50 001 tot R80 000 die meeste respondente, naamlik 26 (23,6%) en 24 (21,8%) opgelewer het. Aangesien nie een van die kategorieë 'n respons van meer as 50% getoon het nie, kan daar nie aanvaar word dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping beïnvloed word deur die waarde van die motorvoertuig wat hulle bestuur nie. Navorsingsverwagting 11 kan dus nie ondersteun word nie.

Hierdie bevinding is strydig met Kgorani (n.d.:2) se aanname dat die waarde van 'n motorvoertuig teikenseleksie beïnvloed en 'n individu se vatbaarheid vir 'n kaping kan verhoog. Dit strook ook nie met die inligting wat van die kapers ontvang is, naamlik dat hulle die waarde van die motorvoertuig tydens teikenseleksie in ag neem nie (vgl. afd. 6.2.1.1.1). Soos in die geval van die fabrikaat van die motorvoertuig, kan dit wees dat die onderhawige steekproef te klein en sydig is om sinvolle afleidings in die verband te maak en word verdere navorsing met groter steekproewe aanbeveel.

Alhoewel navorsingsverwagting 11 nie ondersteun word nie, blyk dit tog dat goedkoper motorvoertuie (R140 000 en minder) 'n groter risiko vir kapings toon wanneer die motorvoertuie in hierdie prysklas vergelyk word met dié in die prysklas R140 001 en meer. Daphné (1997:9) se bevinding dat goedkoper motorvoertuie meer beskikbaar is en 'n beter afsetgebied as duurder motorvoertuie het, kan as moontlike rede hiervoor aangevoer word.

7.1.4 Navorsingsverwagting 12

Navorsingsverwagting 12 postuleer dat meer motorvoertuie sonder teenkapingsmeganismes gekaap word.

Tabel 27 bied 'n uiteensetting van die mate waarin die gekaapte motorvoertuie met teenkapingsmeganismes toegerus was.

Tabel 27

Teenwoordigheid van Teenkapingsmeganismes

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Teenkapingsmeganisme	27	24,5	83	75,5

Volgens Tabel 27 was daar geen teenkapingsmeganisme in 83 (75,5%) van die respondente se motorvoertuie geïnstalleer nie. Slegs 27 (24,5%) respondente se motor-voertuie was met die een of ander tipe beskermingsmeganisme toegerus. Van laasge-noemde respondente het nege (33,3%) 'n satellietopsporing- en herwinningstelsel in die motorvoertuig gehad, terwyl 11 (40,7%) 'n afstandsbegreerde immobiliseerder en sewe (25,9%) 'n alarm geïnstalleer het. Aangesien die meeste respondente se motorvoertuie nie met die stelsels toegerus was nie, kan aanvaar word dat meer motorvoertuie sonder teenkapingsmeganismes gekaap word. Navorsingsverwagting 12 word dus gesteun.

Die feit dat meer motorvoertuie sonder teenkapingsmeganismes gekaap is, strook met die aannames van die roetine-aktiwiteitsbenadering, naamlik dat tegnologiese hulpmiddels 'n beskermingsrol kan vervul (Cohen & Felson, 1979:591). Ten spyte daarvan dat die meeste gekaapte motorvoertuie nie met beskermingsmeganismes toegerus was nie, kan daar egter nie sonder meer aanvaar word dat die afwesigheid van teenkapingsmeganismes fasiliterend op misdadpleging inwerk of kwesbaarheid verhoog nie. In die lig daarvan dat die kapers wat aan die ondersoek deelgeneem het, bevestig dat dit nie altyd moontlik is om vooraf te bepaal of 'n motorvoertuig wel deur 'n sekuriteitstelsel beskerm word nie en dat hulle onmiddellik nadat hulle 'n slagoffer genader het, die slagoffer oor die teenwoordigheid van 'n teenkapingsmeganisme uitvra, moet die mate waarin die aan- of afwesigheid van 'n teenkapingsmeganisme slagoffervatbaarheid verhoog, in meer diepte ondersoek word.

7.1.5 Navorsingsverwagting 13

Navorsingsverwagting 13 postuleer dat meer motoriste wat nie op motorvoertuigkapings ingestel is nie, gekaap sal word as diegene wat wel daarop ingestel is.

Tabel 28 weerspieël die mate waarin die slagoffers op die risiko van motorvoertuigkapings ingestel was.

Tabel 28

Slagoffers se Ingesteldheid teenoor die Risiko vir Motorvoertuigkapings

Veranderlike	Ja		Nee	
	N	%	N	%
Ingestel op kaping	64	58,2	46	41,8

Volgens Tabel 28 was 64 (58,2%) van die respondente op die risiko van 'n motorvoertuigkaping ingestel. In teenstelling hiermee meld 46 (41,8%) dat hulle nie daarop ingestel was nie. Navorsingsverwagting 13 word dus nie deur die bevindings van die ondersoek gesteun nie.

Hierdie bevinding is strydig met Brewer (1994:112) en Myerson (1995:118) se siening dat 'n motoris se ingesteldheid op die omgewing sy of haar vatbaarheid vir 'n kaping kan beïnvloed. Dit strook ook nie met bewerings in die literatuur (Family safety, 1999:10; How to avoid being a hijack victim: Safety first, 1995:6; How to deal with car hijacking, 1996:28; How to prevent hijacking, 1996:24; Huisamen, 1997c:14; Jou motor of jou lewe, 1994:83; Snow, 1995:81) dat verhoogde waaksaamheid en 'n ingesteldheid op kappings, van die belangrikste wyses is waarop individue hulle kwesbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping kan verminder nie. Alhoewel die grootte van die onderhawige steek-proef bevindings in hierdie verband kon beïnvloed, stem dit tog ooreen met die inligting wat van die kapers ontvang is (vgl. afd. 6.4.2). Volgens hulle maak hulle staat op die verrassingselement en vuurwapens. Derhalwe is daar min wat 'n motoris kan doen om 'n motorvoertuigkaping te voorkom. In die lig van die teenstrydighede, word verdere navor-sing met groter steekproewe ook in die verband aanbeveel.

7.1.6 Navorsingsverwagting 14

Navorsingsverwagting 14 postuleer dat motoriste wat alleen in 'n motorvoertuig is, se risiko vir 'n motorvoertuigkaping groter is as diegene met passasiers.

Tabel 29 bied 'n uiteensetting van die aantal passasiers wat ten tye van die kappings in die motorvoertuie was.

Tabel 29

Aantal Passasiers in die Motorvoertuig

Verandelike	N	%
Alleen in motorvoertuig	74	69,2
1 passasier (2 persone in motorvoertuig)	24	22,4
2 passasiers (3 persone in motorvoertuig)	5	4,7
3 passasiers (4 persone in motorvoertuig)	2	1,9
4 passasiers (5 persone in motorvoertuig)	1	0,9
5 en meer passasiers (6 persone en meer in motorvoertuig)	1	0,9
Totaal	107	100,0

Nota. Die vraag is deur drie respondente oopgelaat.

Uit Tabel 29 blyk dit dat 74 (69,2%) van die respondente alleen in die motorvoertuig was ten tye van die kaping. Hierdie bevinding dui daarop dat motoriste se vatbaarheid vir 'n kaping wel

verband hou met die aan- of afwesigheid van passasiers. Navorsingsverwagting 14 word dus ondersteun.

Die bevinding bied steun vir die rasonele-keuseperspektief (Clarke, 1996:334) wat postuleer dat die teenwoordigheid van ander individue inhiberend op misdadpleging inwerk. Verder is dit ook in ooreenstemming met Cohen en Cantor (1980:147) se aanname dat die teenwoordigheid van meer as een volwassene in so 'n mate beskerming kan verhoog, dat hulle nie as teiken geselekteer word nie. Net soos in die geval van roof in die algemeen waar enkellopende individue as kwesbaarder vir viktimisasie as nie-enkellopendes gesien word, word kappingslagoffers ook in die lig beskou (Block, 1977:69; Conklin, 1972:89; Cook, 1976:175; Feeney & Weir, 1974:20; Langan, 1978:4).

Dit blyk verder dat 'n toename in die aantal passasiers die kans op kaping laat afneem. Volgens Tabel 29 is 24 (21,8%) respondente met een passasier in die motorvoertuig, vyf (4,7%) met twee passasiers, twee (1,9%) met drie passasiers en twee (1,9%) met meer as vier passasiers gekaap. Die bevinding stem ooreen met die inligting wat deur die kapers verskaf is, naamlik dat die kaping van meer as drie persone in 'n motorvoertuig te riskant is.

Die vyf (4,7%) respondente wat meld dat hulle drie persone in die motorvoertuig was, het onderskeidelik die volgende passasiers in die motorvoertuig ten tye van die kaping gehad:

- twee laerskoolkinders (een seun en een dogter)
- twee laerskoolkinders (twee dogters)
- twee jong volwassenes (albei vroulik)
- een tiener en een jong volwassene (albei vroulik)
- een baba seun en een middeljarige vrou.

Die bestuurder van laasgenoemde motorvoertuig was 'n man, terwyl al die ander vroue was.

Die twee vroulike respondente wat beweer dat hulle vier persone in die motorvoertuig ten tye van die kaping was, het onderskeidelik die volgende passasiers in die motorvoertuig gehad:

- een laerskoolmeisie, een tienerseun, een volwasse vrou
- drie tieners (een seun en twee meisies).

Die motorvoertuig waarin daar vyf persone teenwoordig was, het twee tienermeisies (tussen die ouderdom van 12-14 jaar), een adolessente dogter (tussen die ouderdom van 15-18 jaar) en

een middeljarige vrou ingesluit. Die bestuurder van die motorvoertuig was manlik. In die motorvoertuig waarin daar sewe passasiers was, was een 'n kleuter meisie, een 'n adolessente meisie, twee volwassenes (een manlik en een vroulik) en twee middeljarige persone (albei vroulik). Die bestuurder van die motorvoertuig was vroulik.

Uit bostaande blyk dit dat die meeste passasiers vroulik was. Met die uitsondering van een geval was al die manlike passasiers skoolgaande kinders en tieners. Die kapers se verklaaring, naamlik dat die teenwoordigheid van meer as twee manlike passasiers die risiko vir mislukking verhoog omdat hulle beter beskerming kan bied, word deur bogenoemde bevindings gesteun.

In al die gevalle waar daar meer as twee passasiers in die motorvoertuig was, is vuurwapens gebruik om die motorvoertuig te kaap. Die feit dat motorvoertuie waarin tot sewe persone is steeds geselekteer word, bevestig dat die teenwoordigheid van vuurwapens kapers in staat stel om motorvoertuie met meer as twee passasiers te teiken.

7.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTEESES MET BETREKKING TOT SLAGOFFERAANDADIGHEID

7.2.1 Navorsingsverwagting 15

Navorsingsverwagting 15 lui dat die meeste slagoffers nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref ten opsigte van

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

Tabel 30 bied 'n uiteensetting van die mate waarin slagoffers die nodige voorkomingsmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref. Vrae wat nie op die respondente van toepassing was nie en/of wat om een of ander rede oopgelaat is, is nie by die tabel ingesluit nie.

Tabel 30
Elementêre Voorkomingsmaatreëls wat deur Slagoffers getref is

Veranderlike	Ja		Nee		Totaal
	N	%	N	%	
Oop vensters	14	16,5	71	83,5	85
Ongesluite deure	30	36,6	52	63,4	82
Sleutels sigbaar in hand	14	12,7	96	87,3	110

Geen sitplekgordel	47	47,0	63	63,0	100
--------------------	----	------	----	------	-----

- **Oop deure en vensters**

Volgens Tabel 30 was 14 (16,5%) respondente se vensters ten tye van die kaping oop en 30 (36,6%) respondente se motordeure nie gesluit nie. Navorsingsverwagting 15.1 en 15.2 word dus nie ondersteun nie.

Die gegewens in Tabel 30 is strydig met aannames in die literatuur (Family safety, 1999:10; Snow, 1995:81) dat oop deure en vensters kwesbaarheid vir 'n motorvoertuig-kaping verhoog. Die bevindings is ook strydig met die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid wat postuleer dat individue nie altyd konvensionele voorkomingsmaatreëls teen kapings tref nie. Dit is egter in ooreenstemming met die gegewens wat van die kapers ontvang is, naamlik dat die sluit van deure en vensters nie kwesbaarheid verhoog en/of 'n motorvoertuigkaping kan voorkom nie.

Twee redes kan vir hierdie teenstrydighede aangevoer word. In die eerste instansie het 25 (22,7%) respondente die vraag met betrekking tot oop vensters oopgelaat, terwyl 28 (25,5%) respondente die vraag oor deure geïgnoreer het. Alhoewel die individue nie noodwendig in die motorvoertuig was nie, bestaan die moontlikheid dat respondente uit vrees vir slagofferblaming besluit het om nie die vrae te beantwoord nie of om antwoorde te verskaf wat hulle dink die navorser wil hê. Schnetler et al. (1989:152) wys in die verband daarop dat respondente dikwels geneig is om antwoorde te verstrek wat hulle goed aangepas, rasioneel en/of onskuldig laat voorkom. In die tweede instansie kon die grootte en sydigheid van die steekproef ook bevindings beïnvloed het. Verdere navorsing met groter steekproewe kan moontlik ander bevindings oplewer.

- **Dra van sleutels sigbaar in hand**

Uit Tabel 30 blyk dit dat al 14 (12,7%) die respondente wat ten tye van die kaping buite hulle motorvoertuie was en op wie die vraag dus betrekking gehad het, se sleutels sigbaar in hulle hand was. Navorsingsverwagting 15.3 word dus ondersteun.

Alhoewel al die motoriste wat hulle motorvoertuie genader het en toe gekaap is, aandui dat hulle sleutels sigbaar in hulle hande was, kan geen definitiewe afleidings met betrekking tot aandadigheid gemaak word nie. Enersyds wys voorkomingsmaatreëls daarop dat motoriste sleutels gereed moet hê wanneer hulle hulle motorvoertuie nader en dat hulle dit as 'n wapen tydens viktimisasie kan gebruik (Theron et al., 1998:41). Derhalwe kan die dra van sleutels in die hand nie noodwendig as aandadigheid beskou word nie. Andersyds kan die afstand wat die motoris van sy of haar motorvoertuig was, nie uit hulle antwoorde afgelei word nie. Die moontlikheid bestaan dus ook dat die individu dalk besig was om die motorvoertuig se deur oop te sluit. In hierdie geval is sigbaarheid van die sleutels onvermydelik en kan die individu nie as aanspreeklik beskou word nie. Hierdie aspek moet in meer diepte in verdere navorsing ondersoek word.

- **Geen sitplekgordel**

Tabel 30 toon dat 47 (47,0%) respondente nie 'n sitplekgordel tydens die kaping gedra het nie. Navorsingsverwagting 15.4 word dus nie ondersteun nie.

Hierdie bevinding is in stryd met die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid wat postuleer dat die weiering om 'n sitplekgordel te dra, fasiliterend op kappings kan inwerk. Soos in die geval van deure en vensters, het 10 (9,1%) respondente nie die vraag met betrekking tot die dra van 'n sitplekgordel beantwoord nie. Die moontlikheid bestaan dat die vraag geïgnoreer of selfs verkeerdelik ingevul is omdat dit 'n oortreding is om nie 'n sitplekgordel te dra nie. Sodoende kan respondente vermy om in 'n slegte lig voorgestel te word. 'n Ander moontlikheid is dat persone wat buite die motorvoertuig was, die vraag as irrelevant beskou en gevolglik uitgelaat het. Die grootte van die steekproef kon egter ook hierdie bevinding beïnvloed het. Verdere in-diepte navorsing waarby groter en meer verteenwoordigende groepe betrek word, word aanbeveel ten einde te bepaal in watter mate die dra van 'n sitplekgordel teikenseleksie beïnvloed en/of 'n kaping fasiliteer.

7.2.2 Hipotese 1

Hipotese 1 postuleer dat betekenisvol meer mans as vroue wat gekaap word, nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref ten opsigte van

- 1.1: die toemaak van vensters
- 1.2: die sluit van deure
- 1.3: die dra van sleutels buite sig

1.4: die dra van 'n sitplekgordel nie.

In Tabel 31 word die Chi-kwadraatwaardes wat vir die verskillende veranderlikes (oop vensters, ongesluite deure, sleutel sigbaar in hand en geen sitplekgordel) ten opsigte van geslag bereken is, weergegee.

Tabel 31

Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Geslag en die Tref van Elementêre Voorkomingsmaatreëls

Veranderlike	Manlik	Vroulik	Totaal	χ^2
Oop vensters	7	7	14	0,885
Ongesluite deure	16	14	30	0,964
Sleutels sigbaar in hand	8	6	14	0,212
Geen sitplekgordel	12	15	27	0,209

* $p < 0,05$

Uit Tabel 31 blyk dit dat nie een van die veranderlikes betekenisvolle verskille ten opsigte van geslag toon nie. Derhalwe word hipotese 1.1, 1.2, 1.3 en 1.4 nie ondersteun nie.

Hierdie bevindings is strydig met mediaberigte (Hijacking spreek, 1994:1; Man sy wysvinger kwyt na kaping, 1997:4) wat daarop dui dat mans meer nalatig as vroue is in die tref van die nodige voorkomingsmaatreëls. MacDonald (1975:224) se aanname dat mans veral geneig is om hulle vatbaarheid vir roof te verhoog deur nie die nodige voorsorgmaatreëls teen misdaad te tref nie, word dus ook nie deur die bevindings van die ondersoek gesteun nie.

Moontlike redes waarom daar nie betekenisvolle verskille ten opsigte van geslag voorkom nie, kan eerstens toegeskryf word aan die moontlikheid dat motoriste besef dat individue van beide geslagte kwesbaar vir 'n motorvoertuigkaping is en dus dieselfde voorsorgmaatreëls tref. Tweedens kan dit te wyte wees aan die grootte en sydigheid van die steekproef.

Geslagsverskille moet veral deur middel van groter steekproewe verder ondersoek word. Die moontlikheid dat rasseverskille ook met betrekking tot geslag kan voorkom, regverdig ook navorsing. Uit die literatuur (Louw, 1998:59; Roodbol, 1995:10) blyk dit dat veral swart mans die slagoffers van motorvoertuigkaping is. Die moontlikheid dat die aard van die steekproef 'n invloed gehad het, moet dus bestudeer word.

7.2.3 Hipotese 2

Hipotese 2 postuleer dat betekenisvol meer slagoffers jonger as 30 jaar as diegene wat 30 jaar en ouer is, nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref ten opsigte van

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

Die Chi-kwadraatwaardes wat vir die verskillende veranderlikes (oop vensters, ongesluite deure, sleutels sigbaar in hand en geen sitplekgordel) ten opsigte van ouderdom bereken is, word in Tabel 32 weergegee.

Tabel 32

Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Ouderdom en die Tref van Elementêre Voorkomingsmaatreëls

Veranderlike	Jonger as 30	30 en ouer	Totaal	χ^2
Oop vensters	6	8	14	0,324
Ongesluite deure	7	23	30	0,866
Sleutels sigbaar in hand	6	8	14	0,365
Geen sitplekgordel	10	17	27	0,090

* $p < 0,05$

Volgens Tabel 32 kom daar geen betekenisvolle verskille voor tussen die twee ouderdomskategorieë ten opsigte van die tref van primêre voorkomingsmaatreëls nie. Hipotese 2.1, 2.2, 2.3 en 2.4 word dus ook nie deur die bevindings van die ondersoek gesteun nie.

Hierdie bevinding weerspreek die mediaberig (Hijacking spree, 1994:1) wat daarop dui dat jong slagoffers van roof dikwels nie met die nodige voorsorg optree of selfbeskermende gedrag openbaar om hulle eiendom te beskerm nie. 'n Rede hiervoor kan die grootte en sydigheid van die steekproef wees. In die eerste instansie moet die Chi-kwadraatwaardes, vanweë die grootte van die selgroepe, versigtig geïnterpreteer word en kan groter steek-proewe 'n verskil in waardes teweegbring.

Ten spyte daarvan dat die statistiese ontledings nie 'n betekenisvolle verskil aangetoon het nie, dui die rou getalle in die tweede instansie daarop dat ouer persone hulle in 'n groter mate as jonger persone aan nalatige optrede van hierdie aard skuldig gemaak het. Dit is dus steeds strydig met die aanduidings in die literatuur. Alhoewel 86 (78,2%) van die respondente wat aan die ondersoek deelgeneem het, 30 jaar en ouer is en die moontlikheid bestaan dat die

frekwensie respondente wat nalatige optrede getoon het, vanselfsprekend meer in hierdie kategorie sal voorkom, is verdere empiriese navorsing in die verband nodig.

7.2.4 Navorsingsverwagting 16

Volgens navorsingsverwagting 16 plaas die meeste slagoffers hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

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

Die inligting wat van die respondente in bogenoemde verband ontvang is, word in Tabel 33 saamgevat.

Tabel 33

Potensieel Gevaarlike Situasies waarin Slagoffers hulle Geplaas het

Veranderlike	N	%
Gestop om 'n spesifieke rede	3	2,7
Passasiers en/of goedere op- of afgelaai	6	5,5
In 'n geparkeerde motorvoertuig gewag	6	5,5
Ryloper opgelaai	-	-
Na sleutels gesoek	1	0,9
Vaste roetine gevolg	29	26,4

Volgens Tabel 33 het drie (2,7%) respondente gestop om 'n spesifieke rede, ses (5,5%) passasiers en/of goedere op- of afgelaai, ses (5,5%) in 'n geparkeerde motorvoertuig gewag, een (0,9%) opsigtelik na sleutels gesoek, terwyl 29 (26,4%) dieselfde roetine gevolg het. Aangesien nie een van die veranderlikes 'n respons van meer as 50% opgelewer het nie, kan navorsingsverwagting 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5 en 16.6 nie ondersteun word nie.

Normandeau (1968:288, 291) se aanname dat slagoffers van roof tot hulle eie viktimisasie bydra omdat hulle versoeking-geleentheid daarvoor skep asook McClintock en Gibson (1961:23) se siening dat hulle dikwels gevaarlike situasies skep wat tot hulle eie viktimisasie kan lei, blyk nie in die geval van motorvoertuigkaping waar te wees nie. Die aannames wat in die

saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens 'n motorvoertuigkaping gemaak word, word ook nie deur die bevindings gesteun nie. Daar kan dus afgelei word dat die meeste slagoffers wat by die onderhawige studie betrek is, nie op hierdie wyse tot die kaping van hulle motorvoertuie bygedra het nie.

Hierdie afleiding stem in 'n groot mate ooreen met die inligting wat van die kapers ontvang is. Afgesien van versekeringsbedrog waar slagoffers vrywillig hulle motorvoertuie vir kapings beskikbaar stel, is daar op geen stadium melding gemaak van die moontlikheid dat slagoffers tot hulle viktimisasie bydra of dat kapers potensiële slagoffers langs die pad vir 'n versoeking-geleentheid inwag nie.

7.2.5 Hipotese 3

Volgens hipotese 3 plaas betekenisvol meer mans as vroue hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

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

In Tabel 34 word die Chi-kwadraatwaardes wat vir die verskillende veranderlikes (gestop om 'n spesifieke rede, passasiers en/of goedere op- of afgelaai, in 'n geparkeerde motorvoertuig gewag, 'n ryloper opgelaai, na sleutels gesoek, 'n vaste roetine gevolg), ten opsigte van geslag bereken is, weergegee.

Tabel 34
Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Geslag en die Betreding van Potensieel Gevaarlike Situasies

Veranderlike	Manlik	Vroulik	Totaal	χ^2
Gestop om 'n spesifieke rede	2	1	3	0,185
Passasiers en/of goedere op- of afgelaai	2	4	6	0,305
In geparkeerde motorvoertuig gewag	2	4	6	0,305
Ryloper opgelaai	-	-	-	-
Na sleutels gesoek	-	1	1	0,290
Vaste roetine gevolg	13	16	29	0,145

* p<0,05

Uit Tabel 34 blyk dit dat nie een van die veranderlikes betekenisvolle verskille ten opsigte van geslag toon nie. Hipotese 3 word dus nie ondersteun nie.

Aangesien die selgroepe met die uitsondering van een geval, naamlik die volg van 'n vaste roetine, so klein is dat statistiese ontledings bemoeilik word, en selfs die beskrywende statistiek nie gebruik kan word om definitiewe afleidings te maak nie, kan hierdie gegewens nie met bestaande literatuur vergelyk word nie. Vanweë die feit dat daar teenswoordig geen wetenskaplike navorsing in die verband gedoen is nie, word verdere navorsing met groter steekproewe aanbeveel.

7.2.6 Hipotese 4

Volgens hipotese 4 plaas betekenisvol meer slagoffers jonger as 30 jaar as diegene wat 30 jaar en ouer is, hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

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

Die Chi-kwadraatwaardes wat vir die verskillende veranderlikes (gestop om 'n spesifieke rede, passasiers en/of goedere op- of afgelaai, in 'n geparkeerde motorvoertuig gewag, 'n ryloper opgelaai, na sleutels gesoek, 'n vaste roetine gevolg), ten opsigte van ouderdom bereken is, word in Tabel 35 uiteengesit.

Tabel 35
Chi-kwadraatwaardes vir Betekenisvolheid van die Verskille ten opsigte van Ouderdom en die Betreding van Potensieel Gevaarlike Situasies

Veranderlike	Jonger as 30	30 en ouer	Totaal	χ^2
Gestop om 'n spesifieke rede	1	2	3	0,137
Passasiers en/of goedere op- of afgelaai	1	5	6	0,745
In 'n geparkeerde motorvoertuig gewag	2	4	6	0,576
Ryloper opgelaai	-	-	-	-
Na sleutels gesoek	1	-	1	0,351
Vaste roetine gevolg	7	22	29	0,591

* $p < 0,05$

Volgens die Chi-kwadraattoets hou nie een van die veranderlikes betekenisvol verband met die ouderdom van die respondente nie. Hipotese 4 kan dus nie ondersteun word nie.

Aangesien al die selgroepe in Tabel 35, met die uitsondering van vaste roetines wat gevolg word, klein is en statistiese ontledings hierdeur bemoeilik word, kan geen afleidings in hierdie verband gemaak word nie. Alhoewel die beskrywende data daarop dui dat respondente ouer as 30 jaar hulleself meer dikwels in potensieel gevaarlike situasies geplaas het, moet dit in gedagte gehou word dat 86 (78,2%) van die respondente wat in die steekproef opgeneem is, ouer as 30 jaar is. Die moontlikheid bestaan dus dat hierdie aspek verantwoordelik kon wees vir die verskille tussen die twee ouderdomskategorieë.

Aangesien die bevindings van die ondersoek nie met die gegewens in mediaberigte vergelyk kan word nie en navorsing in die verband beperk is, word verdere navorsing met groter steekproewe ook in die verband aanbeveel.

7.2.7 Navorsingsverwagting 17

In navorsingsverwagting 17 word gepostuleer dat die meeste slagoffers roekeloos bestuur net voordat hulle motorvoertuie gekaap word.

Tabel 36 bied 'n uiteensetting van die mate waarin die slagoffers roekeloos voor die motorvoertuigkaping bestuur het.

Tabel 36

Mate waarin Slagoffers Roekeloos voor die Motorvoertuigkaping bestuur het

Veranderlike	Ja		Nee	
	J	%	N	%
Roekeloos bestuur	-	-	110	100,0%

Uit Tabel 36 blyk dit dat nie een van die 110 respondente roekeloos bestuur het net voordat die kaping plaasgevind het nie. Navorsingsverwagting 17 word dus nie ondersteun nie.

Hierdie bevinding is strydig met Kanekar, Pinto en Mazumdar (1985:634) se standpunt dat slagoffers van roof dikwels gedrag openbaar wat tot viktimisasie aanleiding gee. Steun bestaan ook nie vir die aanname van die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid wat roekelose bestuur as 'n vorm van aanspreeklikheid tydens 'n

motorvoertuigkaping identifiseer nie. Alhoewel die moontlikheid bestaan dat respondente slagofferblaming vrees en nie negatiewe gedragsaksies sal erken nie (Schnetler et al., 1989:152), strook bogenoemde bevinding met die inligting wat van die kapers ontvang is. Met die uitsondering van een kaper wat gemeld het dat hy motoriste sal kaap wat na hom staar of hulle deure ooglopend as gevolg van sy nabyheid sluit, het nie een van die kapers provokasie (soos uiteengesit in bogenoemde tipologie) as 'n rede vir teikenseleksie vermeld nie.

7.3 SLOTBESKOUIING

Faktore wat 'n individu se kwesbaarheid vir 'n kaping kan verhoog, is eerstens in die hoofstuk van nader toegelig. Gedrag wat moontlik 'n motorvoertuigkaping kon fasiliteer en daartoe kon bydra dat 'n individu aanspreeklik vir 'n motorvoertuigkaping gehou kan word, is ook verken. Enkele aanbevelings wat hiermee verband hou, geniet in Hoofstuk 8 verder aandag.