

8. AANBEVELINGS EN SLOTBESKOUIING

Ondanks die erns van motorvoertuigkaping, bestaan daar min wetenskaplik gefundeerde navorsing oor hierdie fenomeen. In afdeling 1.3.2 is daarop gewys dat navorsing wat tot dusver in Suid-Afrika met betrekking tot die *modus operandi* van die oortreder onderneem is, hoofsaaklik gebaseer is op inligting wat van die slagoffer verkry is. Geen metodologies-verantwoordbare kriminologiestudie is ook onderneem om te bepaal of 'n kostevoordeel-analise deur die kaper uitgevoer word en/of sekere situasionele faktore misdadpleging kan beïnvloed nie.

Studies met betrekking tot slagoffervatbaarheid en -aandadigheid sentreer ook rondom misdade soos moord, verkragting en aanranding en is hoofsaaklik gebaseer op inligting wat uit amptelike databronne soos polisierekords bekom is. In die onderhawige studie is gepoog om motorvoertuigkaping vanuit die slagoffer en die misdadiger se perspektief te bestudeer en inligting rakende die *modus operandi* van kapers, slagoffervatbaarheid en -aandadigheid eerstehands van die betrokke rolspelers te verkry.

Gebaseer op die teoretiese onderbou en afgehandelde navorsing oor motorvoertuigkaping, is enkele navorsingsverwagtinge en hipoteses in Hoofstuk 4 geformuleer wat as riglyne vir die studie gedien het. Die inligting wat deur middel van onderhoude en posvraelyste ingesamel is, is in Hoofstuk 6 en 7 aan die hand van die navorsingsverwagtinge en hipoteses ontleed en beskryf.

Voortspruitend uit die bevindinge van hierdie ondersoek, word vervolgens aangetoon in welke mate daarin geslaag is om die doelwitte wat in Hoofstuk 1 gestel is, te bereik. Verbandhoudende temas vir verdere navorsing sal ook geïdentifiseer word.

Praktiese voorstelle en aanbevelings wat moontlik as rasionaal vir misdaadvoorkomingstrategieë kan dien en tot die bekamping van motorvoertuigkaping kan bydra, geniet ook in hierdie hoofstuk aandag.

8.1 GEVOLGTREKKINGS RAKENDE DOELWITBEREIKING

- **Doelwit 1**

Die eerste doelwit van hierdie ondersoek was om 'n tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping te formuleer. Aangesien geen viktimologie en/of kriminologieteorie geïdentifiseer kon word om as riglyn vir die formulering van hipoteses met betrekking tot slagofferaandadigheid te dien nie, is 'n tipologie gebaseer op die tipologieë van Mendelsohn, Fattah, Schafer en Karmen vir die doel in Hoofstuk 2 gekonstrueer. Hierdie tipologie, wat slagofferaandadigheid as kriterium het en uit vyf kategorieë, naamlik volkome onskuldige slagoffers, slagoffers wat in 'n groot mate onskuldig is, gedeeltelik onskuldige slagoffers, slagoffers wat in 'n groot mate vir hulle viktimisasie verantwoordelik is en volkome verantwoordelike slagoffers bestaan, is ook aan die hand van die vereistes wat vir tipologieë gestel word, beoordeel. Aangesien die tipologie aan die meeste vereistes vir 'n tipologie voldoen het, is dit in samehang met die afgehandelde navorsing oor motorvoertuigkappings, as riglyn vir die formulering van hipoteses en die opstel van die vraelys gedien. Doelwit 1 is dus verwesenlik.

- **Doelwit 2**

Die tweede doelwit was om vas te stel in watter mate kapers 'n motorvoertuigkaping beplan. Alhoewel motorvoertuigkapers nie almal dieselfde hoeveelheid tyd aan die beplanning van 'n kaping spandeer nie, word daar tog sekere besluite voor misdaadpleging geneem ten einde die risiko vir mislukking en arrestasie te minimaliseer.

Die inligting wat van die respondente ontvang is, dui daarop dat kapers vooraf op 'n spesifieke dag, tyd, plek en wyse besluit om 'n motorvoertuig te kaap. Dit blyk verder dat daar ook voor misdaadpleging op 'n spesifieke motorvoertuig besluit word. Besluite met betrekking tot die gebruik van wapens en medewerkers geniet ook tydens die beplanning-fase van die misdaad aandag. Ontvlugtingsroetes asook dit wat met die gekaapte motorvoertuig gedoen gaan word, maak volgens die respondente ook 'n belangrike deel uit van die beplanning wat 'n kaping voorafgaan. Aangesien dit uit die ondersoek geblyk het dat die meeste motorvoertuigkapers ten minste 'n sekere hoeveelheid tyd aan die beplanning van 'n motorvoertuigkaping spandeer, is daar ook in doelwit 2 geslaag.

- **Doelwit 3**

Hierdie doelwit is geformuleer ten einde vas te stel in watter mate kapers die voor- en nadele van misdaadpleging oorweeg. Op grond van Clarke (1996:335) se aanname dat die beklemtoning van kostevoordeelanalises wat voor en tydens misdaadpleging ter sprake is, bydra tot 'n beter begrip van kriminaliteit in die breë, is daar in die onderhawige studie 'n ondersoek geloods na die mate waarin motorvoertuigkapers die voor- en nadele van misdaadpleging in ag neem.

Die bevindings dui daarop dat die meeste motorvoertuigkapers die positiewe aspekte (nl. die finansiële voordeel wat kapings inhou) asook die negatiewe aspekte (nl. besering, dood, arrestasie en gevangenisstraf) van misdaadpleging oorweeg. Alhoewel kapings sowel negatiewe (inhiberende) as positiewe (fasiliterende) gevolge inhou, blyk dit dat die inhiberende faktore respondente nie daarvan weerhou het om by motorvoertuigkapings betrokke te raak nie. Redes hiervoor is onder andere dat die risiko om beseer, gedood en/of gearresteer te word as 'n geringe moontlikheid beskou word, terwyl beloning onmiddellik realiseer. Die finansiële voordeel weeg ook dikwels swaarder as al die inhiberende faktore saam. Faktore soos goeie beplanning en die hulpbronne wat die kaper tot sy beskikking het (nl. wapens, medewerkers asook 'n goeie mark vir gekaapte motorvoertuie), dien as aansporing vir die pleeg van die misdaad en lei verder daartoe dat die negatiewe gevolge wat 'n kaping kan inhou, geneutraliseer word.

Aangesien die bevindings daarop dui dat kapers wel die voor- en nadele van misdaadpleging teen mekaar opweeg, is daar ook daarin geslaag om doelwit 3 te verwesenlik.

- **Doelwit 4**

Die vierde doelwit was om te bepaal watter faktore teikenseleksie beïnvloed. Uit die ondersoek het dit geblyk dat motorvoertuigkaping nie onwillekeurig plaasvind nie en dat misdadigers meestal spesifieke teikens selekteer. Alhoewel die wanopvatting bestaan dat die motorvoertuig en die motoris ewe belangrik tydens teikenseleksie is, dui die inligting wat deur die respondente verstrekkend is, daarop dat die motorvoertuig op bestelling hoofsaaklik teikenseleksie beïnvloed. Al 12 (100,0%) die kaper-respondente het bevestig dat die motoris in die meeste gevalle bysaak is en dat aspekte soos ouderdom, geslag, voorkoms, die gemak waarmee die bestuurder oorrumpel kan word asook die motoris se vermoë om weerstand te bied of gewapen te wees, eers oorweeg word nadat die teiken geselekteer is. Slegs die wyse waarop die motoris genader moet word, word deur hierdie faktore beïnvloed. Die ras van die motoris asook die aantal

passasiers in die motorvoertuig blyk die enigste twee veranderlikes eie aan die motoris te wees wat daartoe kan lei dat 'n kaper nie 'n motorvoertuig wat op bestelling is, sal kaap nie. Blanke persone asook motorvoertuie met twee of minder insittendes, toon volgens die respondente wat by die ondersoek betrek is, die hoogste risiko vir motorvoertuigkaping.

Die fabrikaat, model en waarde van die motorvoertuig asook die bestaan van 'n afsetgebied, blyk die belangrikste faktore te wees wat tydens teikenseleksie in ag geneem word. Luukse en nuwe model motorvoertuie (1997 en jonger), soos BMW's, Mercedes Benz'e en Pajero's is as gevolg van hulle hoë waarde gewilde teikens en word meestal op bestelling en die betrokkenheid van of in opdrag van 'n tussenganger gekaap. Toyota- en Volkswagenprodukte wat as "good cars" beskryf word en min onderhoudskoste verg, word dikwels op bestelling van vriende in townships gekaap. Vanweë die groot mark wat daar in Afrika-lande vir vierwielaangedrewe voertuie (4x4's) bestaan, kan die kappings van hierdie motorvoertuie moontlik ook in die nabye toekoms toeneem.

Alhoewel motorvoertuigkapers selektief in die keuse van teikens is, geskied seleksie nie op grond van die individu wat die motorvoertuig bestuur nie, maar wel na aanleiding van die tipe motorvoertuig wat die motoris bestuur. Aangesien daarin geslaag is om te bepaal watter faktore teikenseleksie kan beïnvloed, is daar ook in doelwit 4 geslaag.

- **Doelwit 5**

Die vasstelling van situasionele faktore waaraan motorvoertuigkapers tydens teikenseleksie aandag skenk, is as die vyfde doelwit gestel. Opsommend beskou, blyk dit dat slegs enkele onmiddellike omgewingsfaktore misdaadpleging betekenisvol kan beïnvloed. Alhoewel die teenwoordigheid van verkeersbeamptes, private sekuriteitsbeamptes en omstanders nie 'n kaper sal inhibeer om 'n motorvoertuig te kaap nie, blyk dit wel dat die afwesigheid van beskerming in terme van polisiebeamptes, 'n belangrike situasionele faktor is wat tydens die pleeg van 'n motorvoertuigkaping deur kapers in ag geneem word. Doelwit 5 is dus ook verwesenlik.

- **Doelwit 6**

Doelwit 6 is geformuleer ten einde te bepaal watter *modus operandi* motorvoertuigkapers volg om van geselekteerde persone slagoffers te maak. Die bevindings van die ondersoek dui

daarop dat die meeste kapers 'n spesifieke dag, tyd, plek en omstandighede verkies om 'n motorvoertuig te kaap. Alhoewel weksdae, veral Woensdae tot Vrydae gewilde dae vir motorvoertuigkapings is, kan die beskikbaarheid van die motorvoertuie op bestelling, die dag waarop 'n motorvoertuig gekaap word beïnvloed en daartoe lei dat kapings selfs oor naweke plaasvind. Oggend spitsverkeer (6:00-09:00), middag spitsverkeer (15:30-18:00) asook vroeg aand (18:00-21:00) is deur die meeste respondente aangedui as die beste tye waarop kapings uitgevoer kan word.

Met betrekking tot die plek van kaping blyk dit dat verkeersligte en stopstrate die ideale geleentheid en plek bied om motoriste te oorrampel. Die ontleding van inligting toon verder dat kapings by wonings asook in die parkeerterreine van winkelsentrums ook uitgesonder word as geskikte plekke om kapings uit te voer.

Die gegewens dui verder daarop dat kapers nie net 'n spesifieke dag, tyd, plek en omstandighede selekteer om 'n kaping uit te voer nie, maar dat hulle ook verkies om van medewerkers gebruik te maak. Kaping is hoofsaaklik 'n groepaktiwiteit waarby meestal twee tot vier mense betrokke is. Spesifieke rolle word ook vooraf aan medewerkers toegeken. Hierdie rolle is uitruilbaar na gelang van situasionele vereistes. Ondersteunings-voertuie word ook in die meeste gevalle tydens kapings gebruik.

Die meeste kapers maak gebruik van verbale dreigemente wanneer hulle 'n motorvoertuig roof. Die stemtoon en taal wat kapers gebruik om slagoffers te dreig, blyk veral van groot belang te wees. Op grond van die bevindings word afgelei dat kapings selde sonder 'n vuurwapen uitgevoer word en dat kapers nie sal huiwer om die vuurwapen te gebruik nie. Beserings tydens kapings kom algemeen voor en hou verband met die mate waarin die slagoffer as 'n struikelblok in doeltreë beskou word. Stres wat kapers tydens die kaping ervaar, vorige ervarings, die grootte van die groep wat die rooftog uitvoer, die ouderdom van die kaper(s) asook die mate waarin die slagoffer weerstand bied tydens viktimisasie, dra by tot die mate waarin beserings of selfs die dood van die slagoffer veroorsaak kan word. Motoriste word soms ook ontvoer om teenkapingsmeganismes te ontkoppel en/of om die aanmelding van die kaping te vertraag.

Vanweë die feit dat die misdaad vir finansiële gewin uitgevoer word, word die meeste gekaapte motorvoertuie in 'n meer bruikbare medium, naamlik kontant omgesit deur dit te verkoop.

Aangesien die beplanning-, uitvoering- en afhandelingfase as deel van die kaper se *modus operandi* in die onderhawige ondersoek aandag geniet het en daar bepaal kon word watter *modus operandi* die kapers in die onderhawige studie gevolg het om van geselekteerde persone slagoffers te maak, is daar ook in doelwit 6 geslaag.

- **Doelwit 7**

Die sewende doelwit van hierdie ondersoek was om te bepaal in watter mate slagoffers kwesbaar vir 'n motorvoertuigkaping is. Alhoewel enige individu wat 'n motorvoertuig bestuur die potensiaal het om 'n slagoffer van motorvoertuigroof te word, blyk dit dat ras, geslag en beroep die enigste drie demografiese faktore is wat vatbaarheid verhoog. Blanke manspersone asook diegene wat in die arbeidsmark staan en van hulle motorvoertuie vir vervoer na en van die werk afhanklik is, toon veral 'n hoë risiko vir motorvoertuigkaping.

Die teenwoordigheid van teenkapingsmeganismes kan kwesbaarheid vir 'n motorvoertuig-kaping verminder. Die fabrikaat asook die waarde van die motorvoertuig wat 'n motoris bestuur, verhoog volgens die inligting wat deur die slagoffer-respondente verstrekkend is, nie kwesbaarheid vir 'n kaping nie. Aangesien hierdie data verskil van dit wat van die kaper-respondente ontvang is, word verdere navorsing met groter steekproewe in hierdie verband aanbeveel.

Die bevindings dui ook daarop dat motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping nie geraak word deur die mate waarin hulle op motorvoertuigkapings ingestel is nie, terwyl die aantal passasiers in die motorvoertuig wel 'n rol speel. Die potensiaal vir motorvoertuig-kaping neem af namate die aantal passasiers en veral volwasse manlike persone in die motorvoertuig toeneem.

Aangesien daarin geslaag is om enkele kwesbaarheidsfaktore uit te lig, is daar dus ook in doelwit 7 geslaag.

- **Doelwit 8**

Met doelwit 8 is daar gepoog om slagofferoptredes wat tot 'n motorvoertuigkapinginsident kan bydra, te identifiseer. Op grond van die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid, is daar in die onderhawige ondersoek gefokus op die mate waarin slagoffers nie die nodige voorsorgmaatreëls teen motorvoertuigkaping getref het nie, die mate

waarin slagoffers hulleself in potensieel gevaarlike situasies geplaas het asook die mate waarin slagoffers net voor die kaping roekeloos bestuur het. (Aangesien motoriste wat met 'n kaper saamspan om hulle motorvoertuie vir versekeringsdoeleindes te "kaap" asook diegene wat die kaping van 'n motorvoertuig wat nie bestaan nie fabriseer, nie deel van die studie gevorm het nie, is die laaste twee kategorieë van die saamgestelde tipologie by die bespreking van slagofferaandadigheid uitgesluit. Die kategorieë is wel ingesluit ten einde 'n tipologie saam te stel wat volledig is en wye gebruik moontlik maak.)

Aspekte soos toe vensters en gesluite motorvoertuigdeure, die dra van sitplekgordels asook die opsigtelike dra van motorvoertuigsleutels in die hand, is vir doeleindes van die studie as noodsaaklike voorkomingsmaatreëls beskou. Alhoewel al die motoriste wat hulle motorvoertuie genader en toe gekaap is, aangedui het dat hulle sleutels sigbaar in hulle hande was, kon geen houdbare afleidings in hierdie verband gemaak word nie, aangesien die afstand wat die motoris van sy of haar motorvoertuig was, nie uit die gegewens van die ondersoek afgelei kon word nie. Aangesien hiervan, blyk dit dat respondente wel die nodige elementêre voorkomingsmaatreëls teen motorvoertuigkaping tref. Geen betekenisvolle verband kon ook ten opsigte van geslag asook ouderdom en die tref van elementêre voorkomingsmaatreëls gevind word nie.

Met betrekking tot die betreding van potensieel gevaarlike situasies, toon die bevindings dat slagoffers van kaping selde gevaarlike situasies skep wat tot hulle eie viktimisasie kan lei. Alhoewel enkele respondente om 'n spesifieke rede gestop het, passasiers en/of goedere op- of afgelaai het, in 'n geparkeerde motorvoertuig gewag het, 'n ryloper opgelaai het, opsigtelik na sleutels gesoek het en/of daaglik dieselfde roete gevolg het om roetine-aktiwiteite uit te voer, was hulle in die minderheid. Vanweë die feit dat slegs 'n klein aantal respondente bogenoemde gedrag vertoon het, kon geen betekenisvolle afleidings met betrekking tot die verband tussen geslag asook ouderdom en die betreding van potensieel gevaarlike situasies gemaak word nie.

Rakende direkte provokasie of die mate waarin slagoffers net voor die motorvoertuigkaping roekeloos bestuur, het dit geblyk dat hierdie faktore nie 'n rol gespeel het nie. Die respondente het dus nie op hierdie wyse tot hulle viktimisasie bygedra nie.

Opsommend beskou blyk dit dat slagoffers nie as aanspreeklik vir 'n motorvoertuigkaping beskou kan word nie, aangesien motoriste se gedragpatrone (nl. die tref van voorkomingsmaatreëls, die vermyding van potensieel gevaarlike gebiede en die bedagsame bestuur van 'n motorvoertuig), daarop dui dat hulle nie vir hulle eie viktimisasie verantwoordelik is nie.

Alhoewel geen slagofferoptredes wat tot 'n motorvoertuigkapinginsident kan bydra geïdentifiseer is nie en daar gevolglik nie in doelwit 8 geslaag is nie, moet die bevindings met omsigtigheid geïnterpreteer word, aangesien verskeie respondente vrae met betrekking tot aandadigheid onbeantwoord gelaat het. Die moontlikheid bestaan dus dat respondente slagofferblamering vrees (Schnetler et al., 1989:152) en gevolglik nie negatiewe gedrags-aksies uitlig nie.

Die steekproef is egter ook sydig in dié sin dat dit hoofsaaklik uit blanke persone bestaan wat in die ouderdomsgroep ouer as 30 jaar val. Die feit dat enkele respondente (alhoewel in die minderheid) nie die nodige elementêre voorkomingsmaatreëls teen kapings getref het nie en/of hulle in potensieel gevaarlike situasies geplaas het, bevestig egter dat die moontlikheid van aandadigheid nie uitgesluit is nie.

8.2 AANBEVELINGS

Enkele aanbevelings rakende toekomstige navorsing asook die bekamping van motorvoertuigkaping, geniet vervolgens aandag.

8.2.1 Aanbevelings rakende toekomstige navorsing

Aangesien hierdie studie verkennend en eksplorerend van aard is en die doel nie was om te veralgemeen nie, is verskeie temas vir toekomstige navorsing geïdentifiseer. Malinowski (aangehaal in Votey & Phillips, 1969:62) wat bevestig dat verkennende navorsing dikwels verdere navorsing stimuleer, getuig dat

very often, a problem seemed settled, everything fixed and clear, till researchers begin to write down their results And only then, do they see the enormous deficiencies, which would show them where lay new problems and lead them to new work.

Temas voortspruitend uit die onderhawige studie wat verdere navorsing regverdig, sluit die volgende in:

- **Tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid tydens motorvoertuigkaping**

Volgens Galaway en Hudson (1981:21) kan geen tipologie perfek wees nie en is selfs die beste tipologie vatbaar vir kritiek. Die saamgestelde tipologie met betrekking tot slagoffer-aandadigheid tydens motorvoertuigkapings, is met inagneming van bestaande tipologieë en literatuurbevindinge, gekonstrueer ten einde die navorsing te rig. Aangesien beskikbare literatuur met betrekking tot die wyses waarop slagoffers tot hulle eie viktimisasie kan bydra, steun op mediaberiggewing en daarom nie altyd empiries getoets is nie, bestaan die moontlikheid dat van die aannames in die literatuur en gevolglik die tipologie misleidend kan wees en op sienings kan berus wat deur die gemeenskap gehuldig word. Aanspraak kan dus nie gemaak word dat hierdie tipologie die enigste korrekte voorstelling van slagoffer-aandadigheid tydens motorvoertuigkaping is nie.

Alhoewel die bevindings in die onderhawige ondersoek daarop dui dat slagoffers nie vir 'n motorvoertuigkaping aanspreeklik gehou kan word en die gegewens nie die tipologie ondersteun nie, word daar aanbeveel dat die tipologie aan verdere toetsing onderwerp word. Die feit dat die steekproef van 110 slagoffers enersyds klein, sydig en nie verteenwoordigend van die totale slagofferpopulasie is nie, noodsaak dat die tipologie gebruik word by groter en meer verteenwoordigende steekproewe. Die feit dat die steekproef tog enkele individue opgelewer het wat nie die nodige voorsorgmaatreëls teen kapings getref het en/of hulleself in potensieel gevaarlike situasies geplaas het, dien as verdere rasionaal vir hierdie aanbeveling.

Dit word ook aanbeveel dat die tipologie uitgebrei, aangepas en verfyn word ten einde die toepassing daarvan op ander gewelds- en/of eiendomsmisdade soos transitoroof, bankroof en huisbraak moontlik te maak. Aangesien 'n tipologie die voorloper van teoriebou is (Mouton & Marais, 1988:145), kan die tipologie moontlik ook as basis dien vir die ontwikkeling van 'n viktimologieteorie wat slagofferaandadigheid kan verklaar.

- ***Modus operandi* van motorvoertuigkapers**

Daar word aanbeveel dat enige navorsing wat handel oor die *modus operandi* van motorvoertuigkapers, kapers self by die ondersoek betrek ten einde te verseker dat eerstehandse en ongefilterde inligting direk van die oortreders bekom word. Mites en stereotipes in die gemeenskap (wat dikwels gebaseer is op die kennis en ingesteldheid van misdaadondersoekers, slagoffers en mediaberiggewers), kan in 'n groot mate op hierdie wyse uit die weggeruim word. Aangesien kapers die kundiges is en met gesag oor kapings kan praat,

University of Pretoria etd - Davis, L (1999)
word aanbeveel dat die temas wat verdere navorsing regverdig en vervolgens geïdentifiseer gaan word, ook op hierdie wyse nagevors word.

Alhoewel die bevindings wat uit die onderhawige ondersoek voortspruit, daarop dui dat die finansiële voordeel wat kapings inhou, die primêre rede vir betrokkenheid by die misdade is, word verdere navorsing met groter steekproewe rakende motiewe, aansporings, inhibeerders, verdedigings- en beheermeganismes wat kapers kan motiveer of terughou om 'n motorvoertuig te roof, aanbeveel. Aangesien die gegewens in die onderhawige studie gebaseer is op inligting wat verkry is van kapers wat gearresteer en uiteindelik gevonnissen is, kan daar nie vasgestel word of diegene wat aan die studie deelgeneem het verteenwoordigend van die totale "kaperpopulasie" is en of kostevoordeelanalise deur alle kapers gedoen word nie. Navorsing met betrekking tot die persoonlikheidsprofiel van die motorvoertuigkaper kan ook in samewerking met 'n sielkundige ondersoek word ten einde te bepaal hoe dit besluitnemingsprosesse en koste-analise kan beïnvloed. Faktore (hetsy individueel of situasioneel) wat daartoe bydra dat vooraf besluitneming gewysig word, moet ook verdere intensiewe aandag geniet.

Groepsamewerking, groepstrukturering, rolverspreiding en leierskapvereistes tydens die uitvoer van 'n kaping asook die dinamika van groepgedrag, behoort ook meer indringend bestudeer te word. Vanweë die feit dat die meeste kapers wat by die studie betrek is in groepe van twee of meer saamgewerk het en ook aangedui het dat hulle nie huiwer om geweld te gebruik nie, suggereer 'n moontlike verband tussen geweld en die grootte van die groep wat 'n rooftog uitvoer. Op grond van Cook (1985:483) se aanname dat wanneer drie of vier persone aan 'n rooftog deelneem, die risiko vir besering toeneem vanweë die feit dat groepdinamika tot 'n toename in geweld lei, regverdig verdere navorsing.

Navorsing oor die toename in geweld wat met kapings geassosieer word, is ook noodsaaklik. Myerson (1995:99) wat met hierdie aanname saamstem, wys daarop dat "research needs to close the gap between hijacking and violence associated with hijacking Only then will we be able to understand why the violence takes place!" Die verband tussen aspekte soos die toenemende mate waarin motoriste teenkapingsmeganismes soos die Blaster en Hijack Livesave installeer, die politieke situasie en kultuur van geweld in Suid-Afrika asook dít waaraan kapers dink en die mate waarin hulle gedesensiteer is ten opsigte van die skade wat slagoffers ly, moet veral aandag geniet. 'n Studie waar ouer en jonger kapers vergelyk word, kan meer lig

werp op die mate waarin ouderdom verband hou met die mate van geweld asook die aard en erns van beserings wat met 'n motorvoertuigkaping gepaard gaan.

Die rol wat die gebruik van alkohol en dwelmmiddels tydens die pleeg van 'n kaping speel, kan ook ondersoek word. Bennett en Wright (1984:152) asook Walsh (1986:41) wys daarop dat misdadigerbesluitneming deur die gebruik van afhanklikheidsvormende substansies soos alkohol en dwelmmiddels beïnvloed kan word. Die feit dat drie van die 12 respondente wat by die ondersoek betrek is, gerapporteer het dat die middels 'n deurslaggewende rol in terme van aanvanklike misdaadbetrokkenheid asook verdere misdaadpleging gespeel het (vgl. afd. 6.1.1), bevestig dat 'n moontlike verband tussen motorvoertuigkaping en die gebruik van alkohol en dwelmmiddels, nie uitgesluit is nie.

'n Studie waar kapingsvoorvalle wat met en sonder vuurwapens gepleeg is, vergelyk word, behoort ook onderneem te word. Hier is dit veral van belang om aandag te skenk aan die wyses waarop *modus operandi* kan verskil en in watter mate die suksesvolle uitvoer van die kaping deur die gebruik van vuurwapens beïnvloed word. Die bevindings van die onderhawige studie rakende die verband tussen die gebruik van vuurwapens en die toepassing van geweld kan op die wyse geverifieer word en daar kan bepaal word of kapings met ander wapens soos messe, minder suksesvol in terme van die roof van die motorvoertuig is as wanneer vuurwapens gebruik word. Uitgebreide studies om vas te stel op watter wyse vuurwapens bekom word en wyses waarop die sirkulasie en besit van onwettige vuurwapens in Suid-Afrika verminder of voorkom kan word, moet ook dringend aandag geniet.

Die feit dat die meeste kapers wat in die onderhawige steekproef ingesluit is, vir langer as twee jaar by kapings betrokke was en vyf van die respondente in die maksimum sekuriteitsafdeling by die Pretoria Sentraalgevangenis (C-Max) aangehou is, kan moontlik tot 'n eensydige beeld van die geweld waarmee kapings gepaard gaan, aanleiding gegee het. Laasgenoemde vyf respondente is nie net vanweë die aantal kapings waarby hulle betrokke was na C-Max oorgeplaas nie, maar ook vanweë die erns van hulle misdade in terme van die geweld en beserings wat toegedien is. Verdere navorsing waarby eerste oortreders, opportunistiese kapers (wat slegs kaap wanneer die geleentheid hom voordoen) en/of amateurs betrek en met "beroepskapers" vergelyk word, kan enersyds 'n ander beeld rakende die gewelddadigheid van kapings bied en andersyds ander plekke en omstandighede waaronder kapings voorkom, identifiseer. Aangesien 'n groot aantal kapingslagoffers nie fisiek tydens die kapings beseer word nie en mediaberigte (Ek kaap motors - leef soos koning, 1996:167; Jou motor of jou lewe,

1994:82; Man hijacked at "speedtrap", 1997:3; Man told to strip as fake cops steal car, 1996:1) ook ander plekke waar (bv. verlate paaie) en omstandighede waaronder 'n individu van sy of haar motorvoertuig beroof kan word (bv. waar klippe in die pad geplaas word) beklemtoon, word verdere vergelykende navorsing met groter steekproewe, aanbeveel.

Soos vroeër gemeld, kan die feit dat respondente in die gevangenis gewerf is en die vrees dat navorser die inligting teen hulle kan gebruik, bevindings (veral ten opsigte van dít wat met die gekaapte motorvoertuie gedoen word en die mate waarin hulle by sindikaat-aktiwiteite betrokke is), beïnvloed het. Ter illustrasie hiervan het een respondent, alhoewel hy die gevangenispersoneel verseker het dat hy aan die navorsing wil deelneem, aangedui dat hy eers sy "organisasie" buite wil kontak ten einde seker te maak dat hy wel 'n onderhoud aan navorser kan toestaan. In die lig hiervan en die besef dat kapers vanweë hulle betrokkenheid by uitgebreide sindikaatgroepe hulle lewens in gevaar stel of hulle toekomstige lidmaatskap in gedrang bring indien hulle sensitiewe inligting bekend maak, word aanbeveel dat kapers buite die gevangenis ook betrek word. Alhoewel inligting met betrekking tot sindikaat-aktiwiteite moeilik bekom word en dit moeilik is om kapers wat nie gevonnisd is nie by navorsing van hierdie aard te betrek, kan oorweeg word om polisie-informante asook kapers op parool of diegene wat klaar 'n vonnis uitgedien het, te betrek. Inligting wat van kapers in die gevangenis verkry word, kan dan vergelyk word met dié van individue buite die gevangenis.

Aangesien goeie afsetgebiede of die bestaan van 'n winsgewende mark vir gekaapte motorvoertuie as verdere motivering vir die pleeg van kapings dien (Conradie, 1994:7; Snow, 1995:147), moet navorsing waarby gevonnisd tussengangers ("buyers") betrek word, ook oorweeg word. Die feit dat hierdie individue verantwoordelik is vir die lewering van die gekaapte motorvoertuig aan die koper en self die nodige wysigings aan die motor-voertuig aanbring, kan hulle verdere lig werp op wat met die gekaapte motorvoertuie gedoen word. Bevestiging kan ook op die wyse verkry word of die aanvraag na onderdele werklik een van die belangrikste redes vir die toename in motorvoertuigkapings is.

Vanweë die feit dat die kapers wat aan die onderhawige studie deelgeneem het berig dat die korrupsie van onder andere polisie- en doeanebeamptes, individue wat in lisensiekantore werksaam is asook tegnisi wat opsporingstelsels installeer, 'n belangrike rol in die suksesvolle uitvoer van 'n kaping speel, behoort die verband tussen motorvoertuigkaping en korrupsie ook ondersoek te word.

- **Slagoffervatbaarheid en -aandadigheid tydens 'n motorvoertuigkaping**

Verifiëring van die navorsingsbevindinge met betrekking tot slagoffervatbaarheid en slagofferaandadigheid tydens 'n motorvoertuigkaping, word aanbeveel. Aangesien die steekproef van 110 respondente nie as groot of verteenwoordigend van die slagoffer-populasie beskou kan word nie en die moontlikheid bestaan dat die steekproef sydig is in terme van die ras van die respondente wat by die ondersoek betrek is (vgl. afd. 5.3.1.2.3), word aanbeveel dat die bevindings op nasionale vlak en met meer verteenwoordigende steekproewe onderneem word. Dit is egter noodsaaklik dat toekomstige navorsers 'n duidelike onderskeid moet tref tussen die kaping van sedanmotors, kombi's en/of bakkies. Indien instansies soos die Misdaadinligtinganalisesentrum wat met die insameling en vertolking van data rakende kapings gemoeid is, die kaping van sedanmotors afsonderlik noteer en klassifiseer, kan nuwe inligting met betrekking tot die profiel van slagoffers na vore kom. Sodanige inligting sal die verifiëring van bevindings en aannames soos dié wat in die onderhawige studie gemaak is, vergemaklik. Die mate waarin motoriste van 'n spesi-fieke ras, geslag en ouderdom geviktimizeer word, kan byvoorbeeld lig werp op demogra-fiese faktore wat 'n individu se vatbaarheid vir die kaping van 'n sedanmotor verhoog.

Dit is ook belangrik dat groter groepe slagoffers by navorsing met betrekking tot slagoffervatbaarheid en -aandadigheid tydens 'n kaping betrek word ten einde statistiese ontledings moontlik te maak. Vanweë die feit dat selgroepe dikwels te klein was om enige sinvolle afleidings te maak en die bevindings in die onderhawige studie hoofsaaklik 'n uitvloeisel van beskrywende data is, is dit derhalwe noodsaaklik dat toekomstige navorsers steekproewe op sodanige wyse sal trek dat statistiese ontledings moontlik is.

Aangesien die meeste voorkomingsmaatreëls rakende motorvoertuigkaping op die verhoging van waaksaamheid fokus, moet verdere navorsing veral gerig word op die verband tussen waaksaamheid en 'n individu se risiko vir 'n motorvoertuigkaping. Alhoewel die meeste respondente in die onderhawige studie getuig het dat hulle ingestel was op die risiko van 'n motorvoertuigkaping, suggereer die media (How to deal with car hijacking, 1996:28; How to prevent hijacking, 1996:24) en maatskappye wat teenkapingseminare aanbied, 'n moontlike verband tussen die twee veranderlikes. Aangesien empiries gefundeerde navorsing met betrekking tot waaksaamheid beperk is en verskeie wanopvattinge met betrekking tot slagoffers se ingesteldheid ten opsigte van 'n kaping bestaan, word in-diepte navorsing in hierdie verband

aanbeveel. Dit is veral nodig om aandag te skenk aan die aard van die waaksaamheid wat van belang is. [University of Pretoria etd - Davis, L \(1999\)](#)

Studies wat die voor- en nadele wat die installering van teenkapingsmeganismes vir motoriste inhou ondersoek, moet ook onderneem word. Alhoewel satellietopspring- en herwinningstelsels die terugvind van die motoris se motorvoertuig kan verseker, hou die toenemende mate waarin motoriste teenkapingsmeganismes van hierdie aard installeer, die gevaar van gyselaarneming tydens 'n kaping in. Die verlenging van kontak tussen die slagoffer en die kaper verhoog ook die risiko vir geweld en beserings. Die feit dat die installering van teenkapingsmeganismes soos die Blaster en Hijack Livesave (wat 'n potensiele kaper onderskeidelik met vlamme en pepergas probeer afweer), volgens die kaper-respondente in die onderhawige studie daartoe lei dat al meer motoriste eers geskiet en dan van hulle motorvoertuie beroof word, plaas verdere vraagtekens met betrekking tot die mate waarin die stelsels kwesbaarheid verminder. Norrie (1986:228) meld in aansluiting hierby dat "the community have over the years developed situational technology to discourage thieves and robbers. In the process they have only succeeded in encouraging more professional and more violent forms of the art".

Afgesien daarvan dat die tipologie met betrekking tot slagofferaandadigheid aan verdere toetsing onderwerp behoort te word, is verdere navorsing rakende die wyses waarop slagoffers tot 'n motorvoertuigkaping bydra noodsaaklik, ten einde slagoffers van potensieel gevaarlike optredes en situasies bewus te maak en sodoende geleenthede vir motorvoertuigkaping te verminder. In afdeling 7.2 is aangetoon dat vrae met betrekking tot slagofferaandadigheid, in vergelyking met ander vrae wat by die vraelys ingesluit was, in 'n groter mate deur die respondente oopgelaat is. Die moontlikheid bestaan dus dat slagoffers uit vrees vir slagofferblaming besluit het om vrae oor aandadigheid te ignoreer. Ten einde toekomstige probleme in die verband uit te skakel, word aanbeveel dat navorsers wat beplan om soortgelyke ondersoeke te loods, slagoffers in dekbriewe verseker dat die oog-merk nie is om te bepaal wie vir die kaping verantwoordelik is nie, maar om geleenthede vir kapings te verminder deur potensiele slagoffers van hierdie risiko's bewus te maak. Onderhoudvoering kan ook in die plek van posvraelyste as meetinstrument gebruik word ten einde probleme rondom onbeantwoorde vrae uit te skakel.

Intensiewe navorsing met betrekking tot die mate waarin motorvoertuigeienaars misdadigers of lede van georganiseerde misdaadsindikate betaal om hulle motorvoertuie te kaap, word ook

aanbeveel. Soos gemeld in afdeling 6.2.2.3 het navorsers die geleentheid gehad om met 'n tussenganger 'n onderhoud te voer. Die respondent het bevestig dat 'n groot aantal van die motorvoertuie wat hy ontvang en verkoop het, met die toestemming van eienaars gekaap is. Versekeringsbedrag in die geval van motorvoertuigkaping is 'n aspek waarvoor baie gespekuleer, maar min wetenskaplike navorsing gedoen is. Alhoewel inligting rakende individuele betrokkenheid by versekeringsbedrag en die fabrisering van kapinge (vgl. die laaste twee kategorieë van die saamgestelde tipologie rakende slagoffer-aandadigheid), moeilik bekombaar is, kan navorsing waarby die SAPD en versekerings-maatskappye betrek word, meer lig op die aard, omvang en voorkoming van die verskynsel werp.

Die wyse waarop slagoffers tydens 'n kaping optree asook die rol van slagofferweerstand, behoort ook ondersoek te word. Die mate waarin slagofferweerstand verband hou met die teenwoordigheid van medepassasiers in die motorvoertuig, die toon van 'n vuurwapen en dit waaraan slagoffers tydens die kaping dink (bv. die motorvoertuig of die dood), regverdig ook in-diepte navorsing.

8.2.2 Aanbevelings rakende die bekamping van motorvoertuigkaping

Alhoewel daar geen kitsoplossing vir 'n prioriteitsmisdad soos motorvoertuigkaping bestaan nie en die oogmerk van die onderhawige studie nie was om oplossings vir die probleem te vind nie, maar om kennis met betrekking tot verskeie dimensies van die kapingverskynsel uit te brei, kan daar tog voortspruitend uit die navorsing sekere aanbevelings rakende die bekamping van motorvoertuigkaping gemaak word. Hierdie aanbevelings geniet vervolgens aandag.

Aangesien motorvoertuigkaping 'n gewelddadige misdaad is en dit vanweë die Suid-Afrikaanse geskiedenis van apartheid, die land se unieke sosio-ekonomiese omstandighede en die kultuur van geweld wat onder inwoners heers, nie alleen deur aggressiewe polisiëring en strenger optrede deur die strafregplegingsstelsel voorkom kan word nie, word aanbeveel dat die misdaad multidisiplinêr aangespreek word. Wetstoepassingsagente (insluitend SAPD-lede op grondvlak), staatsdepartemente (bv. Korrektiewe Dienste asook Veiligheid en Sekuriteit), versekeringsmaatskappye, motorvoertuigvervaardigers, verkeersafdelings, in-stansies soos die Raad vir Geesteswetenskaplike Navorsing (RGN), die National Research Foundation (NRF), die Wetenskaplike en Nywerheidsnavorsingsraad (WNNR), universiteite en besigheidsgroepe (bv. Business Against Crime) asook buitelandse polisie-organisasies, behoort op 'n gekoördineerde wyse gereeld te skakel, samesprekings te voer en gesamentlik navorsing met betrekking tot die

aard, omvang en voorkoming van motorvoertuigkapings te doen. Benewens hierdie multidissiplinêre samewerking, behoort elke motoris ook verantwoordelikheid vir sy of haar eie veiligheid te neem. Gabor et al. (1987:197) poneer in hierdie verband dat “a concerted effort is our best bet in meeting out a significant and enduring if not fatal blow to armed robbery”. Slegs indien elke landsburger die gevaar van motorvoertuigkapings besef en bogenoemde instansies in ‘n groter mate saamwerk, kan kapingsyfers in Suid-Afrika beïnvloed word.

Aangesien multidissiplinêre samewerking ‘n langtermyn doelstelling is, sal gepoog word om die aanbevelings prakties en gerig te hou op wat teenswoordig haalbaar is. Op grond van die aannames van die rasonale-keuseperspektief (Clarke, 1996:335), word aanbevelings met betrekking tot situasionele misdaad voorkoming gemaak en sal aanbevelings sentreer rondom wyses waarop die fisieke geleentheid vir misdaadpleging verminder kan word en die kans op arrestasie en skuldigbevinding verhoog kan word. Meer effektiewe wets-toepassing en strengere wetgewing sal eerstens aandag geniet, waarna die verantwoordelikheid van motoriste om hulle risiko’s vir motorvoertuigkapings te verminder, ook kortliks onder die loep geneem sal word.

8.2.2.1 Meer effektiewe wetstoepassing

Aangesien die polisie deur die meeste kapers gevrees word (vgl. afd. 6.2.1.2) en hulle volgens die roetine-aktiwiteitsbenadering as beskermers kan optree (Cohen & Felson, 1979:592), is sigbare polisiëring ‘n belangrike aspek wat tydens situasionele misdaad-voorkoming in ag geneem behoort te word. Aangesien die waarde van patrolling deur navorsers soos Pratt (1980:169) beklemtoon word en intensiewe patrolling deur die SAPS Reaction Field Team in die Noord-Oostelike voorstede van Johannesburg gedurende die einde van 1998 en begin van 1999 ‘n duidelike afname in motorvoertuigkapings getoon het (Dr. de Kock, Hoof: Misdaadinligtinganalisesentrum, persoonlike mededeling, 19 April 1999; Prosecution task force on car hijacking, 1999:2), word aanbeveel dat meer patrollie-beamptes in hoë risiko-areas ontplooi word. Deur die indruk van alomteenwoordigheid te skep, kan geleentheid vir kapings andersyds verminder word, terwyl die kans op arrestasie andersyds verhoog word. Aangesien sigbare polisiëring ook in die Witskrif oor Veiligheid en Sekuriteit (Department of Safety and Security, 1998b:17) beklemtoon word, is dit noodsaaklik dat die waarde van sigbare polisiëring nie onderskat moet word nie en dat die polisie ten spyte van ‘n mensekragprobleem, bestaande uit patrollie-beamptes gedurende gewilde kapingstye en op gewilde plekke (insluitende residensiële woonareas) ontplooi. Alhoewel die moontlikheid van verplasing nie uitgesluit is nie en daar oor die aspek gespekuleer word, is kwantitatiewe empiriese navorsing met betrekking tot wyses

waarop verplasing voorkom kan word, beperk. Ofskoon verdere navorsing in die verband nodig is, bestaan die moontlikheid dat vennootskappe tussen die SAPD (veral die hoofwegpatrolie), maatskappye wat opsporing- en herwinningstelsels installeer, private sekuriteitsmaatskappye (soos Bex Force) en selfs plaaslike buurtwagstelsels, die probleem van verplasing deur samewerking kan elimineer of verminder.

Padblokkades in toegangsroetes na snelweë, veral in gebiede waar kapings ernstige afmetings aanneem, behoort ook oorweeg te word. Dit is egter noodsaaklik dat inligting oor beplande padblokkades geheim gehou word en dat individue wat tydens padblokkades diens doen, in staat sal wees om verdagte motorvoertuie (bv. waar onderstelnommers gewysig is) uit te ken. Hierdie persone asook patrolie- en veral verkeersbeamptes moet opgelei word om op die uitkyk te wees vir motoriste wat lyk of hulle nie bekend is met die werking van die motorvoertuig nie of motoriste wat roekeloos, vinnig en/of sonder ligte bestuur.

Die inspeksie van goedere, motorvoertuie en dokumente by grensposte moet opgeskerp word. Verder kan korrupsie deur beter supervisie en/of selfs poligraaftoetse verminder word. Alhoewel die vermindering van geleenthede vir korrupsie as polisieprioriteit vir 1999/2000 gestel is (Department of Safety and Security, 1998a:17), is strenger optrede teenoor diegene wat wel by korrupsie betrokke raak, ook noodsaaklik.

Vanweë die sukses wat bereik is met grootskaalse misdaadvoorkomingsoperasies waarby spesialiseenhede betrek word (vgl. afd. 3.5.2), kan hierdie operasies ook meer geloods word. Suksesvolle projekte soos Operasie Kilo, Operasie Welz en Operation V4 kan as voorbeeld vir die beplanning van sulke operasies dien. Aangesien statistieke daarop dui dat kapingsyfers toeneem (vgl. afd. 3.1), is dit belangrik dat daar met projekte of aksies wat positiewe resultate lewer, volgehou word.

Die Misdaadadministrasiestelsel (MAS) van die SAPD kan ook verbeter word. Ongeveer dieselfde tyd wat die patrolie-eenhede in die Noord-Oostelike voorstede van Johannesburg ontplooi is (einde 1998 en begin 1999), is 'n motorvoertuigkapingvraelys ontwikkel wat na elke kaping voltooi moet word ten einde beter inligting met betrekking tot motorvoertuig-kapings in te samel en ondersoekbeamptes in staat te stel om die misdaad beter te ontleed (Bylae IX). Hierdie vraelys sluit onder meer aspekte in soos die tyd, plek, weerstoestand en omstandighede van die kaping; die rigting waarin verdagtes gevlug het; besonderhede van die motorvoertuig (ook spesifieke uitkenningsmerke); inligting oor versekering, teenka-

University of Pretoria etd - Davis, L (1999)

pingsmeganismes, die slagoffer (adres, ras, geslag, beserings), die verdagte(s) (ouderdom, taalgebruik, tipe vuurwapen gebruik) asook inligting oor die persoon wat die dossier geopen en die saak ondersoek het. 'n Opvolgverslag, wat handel oor die status van die saak in terme van die arrestasie van oortreders en vuurwapens wat gekonfiskeer is, maak ook deel van die ondersoek uit en kan aan die SAPD 'n goeie beeld bied van die suksesse wat in terme van die opspoor en arrestasie van oortreders bereik word. Alhoewel daar probleme ondervind word met polisiebeamptes wat nie gemotiveer is om die vraelys in te vul nie en noodsaaklike vrae dikwels ooplaat, word sukses tog behaal in terme van die bepaling van tendense soos die spesifieke *modus operandi* wat die kapers in die area volg om individue van hulle motorvoertuie te beroof.

In die lig hiervan word aanbeveel dat die projek na ander polisiestasies in Suid-Afrika uitgebrei word en dat soortgelyke vraelyste selfs vir ander misdade ontwikkel word. Dit is egter noodsaaklik dat polisiebeamptes tydens opleiding of wanneer die projek geïmplementeer word, op die waarde van volledige verslae gewys word. Die wyse waarop dit voorkomingsaksies kan rig en die werkklas op die langtermyn kan verlig deurdat pro-aktief gewerk word, moet benadruk word. Vrywillige slagofferbystandwerkers soos dié wat by Inter Trauma Nexus ('n slagofferondersteuningsdiens in Pretoria) werksaam is en reeds op 'n vrywillige basis by polisiestasies beskikbaar is om krisisondersteuning aan slagoffers te bied, kan byvoorbeeld benut word om die nodige inligting van slagoffers te verkry indien die werkklas van polisiebeamptes te groot is.

Alhoewel die belang van vennootskappe tussen die SAPD en privaatinstanties alreeds beklemtoon is, word daar ten slotte aanbeveel dat plaaslike radiostasies nie uitgesluit word nie. Radioprogramme soos die Cell Watch-program in Gauteng (vgl. afd. 1.3.1), moet na ander provinsies uitgebrei word en meer radiostasies moet by sulke projekte betrokke raak.

In 'n kwartaalverslag van die Crime Information Management Centre (1997b:27) word daar melding gemaak van 'n "hijacking hotline" wat tot die opsporing van verdagtes kan bydra. Vanweë die feit dat daar letterlik meer oë beskikbaar is om 'n gekaapte motorvoertuig te identifiseer, kan dit enersyds as afskrikking dien en andersyds arrestasiesyfers verhoog. Ter illustrasie hiervan kan verwys word na 'n bekende radio omroeper (Derick Gardener) van *Jakaranda 94.2* wie se gekaapte BMW binne 'n kort tydjie teruggevind is nadat die besonderhede van die motorvoertuig aan luisteraars bekend gemaak is.

8.2.2.2 Strenger wetgewing

Volgens Steenkamp (1997:1) toon misdaadstatistiek die afgelope paar jaar dat 'n geringe aantal oortreders gearresteer en gevonniss word en dat die strafregspiegingssteeem nie daarin slaag om misdaad te voorkom nie (vgl. ook afd. 3.1.1). Hierdie aanname word ook bevestig deur die bevindings van die onderhawige ondersoek. Alhoewel kapers die risiko van arrestasie en die moontlikheid om gevangenisstraf opgelê te word erken, beskou hulle dit as 'n geringe moontlikheid.

In die lig hiervan word aanbeveel dat strengere wetgewing soos swaar verpligte minimum vonnisse vir kapers wat motoriste tydens 'n kaping dood en/of in besit van 'n onwettige vuurwapen is, oorweeg word. Alhoewel die besit van 'n onwettige vuurwapen nie noodwendig die enigste oorsaak van kaping is nie, verhoog dit tog die effektiwiteit van die oortreder en kan dit tot beserings en die dood van motoriste lei.

Strenger borg- en paroolvoorwaardes (veral gesien in die lig daarvan dat kapers dikwels dieselfde dag weer 'n motorvoertuig kaap); strengere optrede teenoor individue betrokke by korrupsie, handelaars in tweedehandse motoronderdele, eienaars en bestuurders van kap-en-snywinkels asook tussengangers en/of diegene wat in besit van 'n gekaapte motorvoertuig is, moet ook deur wetgewers toegepas word. Aangesien die ideaal sal wees om kapers se mark 'n knou te gee, moet wetgewing veral fokus op tussengangers en ontvangers van gekaapte motorvoertuie. Indien al meer kopers vasgetrek kan word, sal die mark kleiner word, afsetgebiede verminder en kapinge moontlik afneem.

Alhoewel verskeie beroepe al op die regering gedoen is om wetgewing op te skerp en die funksionering van die strafregspiegingssteeem te verbeter, blyk dit asof misdadigers steeds "openlik lag" vir die impotensie van die strafregspiegingssteeem. Navorsers beveel dus aan dat die Spesiale Ondersoekeenheid (Special Investigation Unit) wat gedurende Februarie 1999 na samesprekings tussen die polisie, die Kantoor van Openbare Vervolging, die Gautengse Wetgewer, die gemeenskap en Business Against Crime in Gauteng gestig is om die spoedige afhandeling van kapinge sake en vonnisoplegging te verseker (Eenheid wil kapers goed vasvat, 1999:4; Elite unit to fight hijacking in Gauteng, 1999:1; Motor-misdaad, 1999:21), ook na ander provinsies uitgebrei word. Aangesien alle kapinge voorvalle direk na die eenheid (wat uit 'n multidissiplinêre span van polisiebeamptes, intelligensiebeamptes, advokate en aanklaers bestaan) verwys word en nie op stasievlak hanteer word nie, kan vertraginge in 'n groot mate uitgeskakel word. Alhoewel die eenheid hulle nie beywer vir strengere strawwe ten opsigte van

motorvoertuigkapers nie, kan spoedige en effektiewe vonnisoplegging (wat ook die sekerheid van straf impliseer), moontlik as afskrikking vir potensiële kapers dien. Ten einde laasgenoemde te verseker, is dit noodsaaklik dat die suksesse wat op hierdie wyse behaal word, ook aan die publiek (en gevolglik ook aan potensiële kapers) via die media bekend gemaak word.

Daar word ten slotte aanbeveel dat die publiek by bogenoemde proses betrek word. Afgesien daarvan dat volledige inligting vanaf ondersoekbeamptes (bv. volledig voltooide kapingvraelyste, Bylae IX) die proses kan bespoedig, kan substansiële belonings vir individue wat help om kapers, ontvangers van gekaapte motorvoertuie en/of gekaapte motorvoertuie op te spoor, die taak van die eenheid vergemaklik.

8.2.2.3 Verantwoordelikheid van motoriste

Die bekamping van motorvoertuigkaping berus nie net by wetstoepassingsagente en die strafregspiegingsstelsel nie, maar is ook die verantwoordelikheid van elke individu wat 'n motorvoertuig besit of bestuur. Die volgende aanbevelings met betrekking tot die wyses waarop individue hulle risiko vir 'n motorvoertuigkaping asook die risiko vir besering en/of die dood kan verminder indien hulle wel gekaap word, word op grond van die bevindings van die ondersoek gemaak:

8.2.2.3.1 Verminder risiko vir motorvoertuigkaping

Alhoewel kapers gedetermineer is om 'n geselekteerde motorvoertuig in besit te neem en byna enige iets sal doen om dit reg te kry, kan motoriste deur ingelig te wees, verantwoordelikheid vir hulleself en hulle eiendom te aanvaar, elementêre voorsorgmaatreëls te tref en hulle kwesbaarheid te besef, hulle risiko vir 'n kaping aansienlik verminder.

- **Wees ingelig**

Alhoewel die meeste Suid-Afrikaners kennis dra van die erns van motorvoertuigkaping, blyk dit tog uit die gegewens wat van die slagoffer-respondente ontvang is, dat daar 'n behoefte aan meer inligting oor die fenomeen bestaan. Afgesien hiervan, toon Sheley (1979:129) se navorsing dat "increased public education about potential robbery situations might effect a change in robbery rates". Erasmus (1996a:17), Hulme (1995:6), Nel (1996:18) asook The

Nedcor Project on Crime, Violence and Investment (1996:4) se bevindings beklemtoon in aansluiting hierby dat opvoeding en gemeenskapbewusmaking van groot belang is en dat dit tot die voorkoming van kapings kan bydra.

In die lig hiervan word aanbeveel dat die publiek ingelig, opgevoed en aangemoedig moet word om veilige motorvoertuigbestuurgewoontes aan te leer en so ver moontlik voorkomend op te tree. Seminare, werkwinkels, video's, kompetisies asook die media kan aangewend word om motoriste in te lig met betrekking tot hoë risikotye, plekke waar die risiko vir 'n kaping hoog is, die gevare verbonde aan kapings, faktore wat tot kwesbaarheid bydra asook wyses waarop motoriste geleentheid vir kapings bied en so tot die verskynsel bydra.

Die media (televisie, radiostasies en koerante) kan veral 'n waardevolle bydrae lewer om die besonderhede van gekaapte motorvoertuie en/of verdagte persone aan die publiek bekend te maak. Moontlike voorkomingsmaatreëls kan byvoorbeeld in plaaslike koerante soos die *Rekord* en *Pretoria News* (in Pretoria) en nuusbriewe van gemeenskapspolisieforums gepubliseer word, ten einde inwoners bewus te maak van wyses waarop kapings-geleentheid verminder kan word. Dit is egter belangrik dat inligting wat op hierdie wyse bekendgemaak word, wetenskaplik gefundeer is. Aanbevelings in pamflette soos om weerstand te probeer bied en die motorvoertuig as wapen te gebruik (Master Drive, 1996:8), is gevaarlik en kan selfs die lewe van motoriste kos.

Suksesse wat met die voorkoming van motorvoertuigkapings behaal word, moet ook bekendgemaak word ten einde vrees te verminder en vertroue in die SAPD en die strafregspiegingsstelsel te verhoog. Daar word verder aanbeveel dat inligting met betrekking tot die *modus operandi* van misdadigers met omsigtigheid deur die media hanteer moet word. Afgesien daarvan dat een van die kapers wat aan die ondersoek deelgeneem het, erken het dat hy nuwe wyses om motoriste onverhoeds te betrap deur mediaberigte aangeleer het, wys Cornish en Clarke (1987:944) daarop dat

the more dramatic the event - such as hijacking, bank robbery - the more vivid, detailed and widespread the coverage and the more often, at the time of the event and subsequently at committal and trial, the details are repeated. Under these circumstances, the likelihood of "copy-cat" offences may be enhanced.

Alhoewel slagoffers dus ingelig moet word oor wyses waarop risiko's verminder kan word, deur byvoorbeeld waaksaam by stopstrate, verkeersligte, residensiële woonareas en winkel-sentrums

University of Pretoria etd. - Davis, L (1999)
te wees, moet onnodige detail oor die kapings uitgelaat word. Walsh (1993:11) wat bogenoemde onderskryf, poneer in die verband die volgende: "Carjacking appears to be a relatively easy crime, especially when the media presents a 'how-to' then further explain how the victim may or should react".

Veiligheidswenke soos byvoorbeeld Against Crime Together (ACT) wat op M-Net uitgesaai word, moet meer gereeld gebeeldsind word, terwyl aktualiteitsprogramme op televisie (Bv. Carte Blanche) nie net op die pleeg van prioriteitsmisdade moet fokus nie, maar ook meer gereeld aandag moet skenk aan suksesverhale met betrekking tot die oplossing en/of voorkoming daarvan. Op hierdie wyse kan die gemeenskap se apatie en onverskilligheid teenoor misdaad verminder word, terwyl mites dat misdaad (bv. kapings) uitsluitlik 'n polisieprobleem en buite beheer is, uit die weggeruim word.

Die elektroniese media kan ook met vrag benut word om motoriste in te lig met betrekking tot die aard en omvang van motorvoertuigkapings. Ter illustrasie hiervan kan gemeld word dat Eskom deur middel van e-pos, sy werknemers gedurende 1998 op die gevare van kapings gewys het. Hoë risiko-areas, tye, plekke asook motorvoertuie wat 'n hoë risiko vir kapings inhou, is op hierdie wyse aan werknemers bekend gemaak (Karen Verwey, Konsultant Eskom, persoonlike mededeling, 10 November 1998).

Nuusbriefe kan ook deur die Misdaadinligtinganalisesentrum in samewerking met privaat-instansies soos Business Against Crime (wat bv. projekte van die aard kan borg), versprei word. Conradie (1994:9) wat hierdie aksie voorstaan, wys daarop dat stadsrade dit selfs kan oorweeg om sulke nuusbriefe by elektrisiteitsrekeninge in te voeg.

Die rol van plaaslike polisieostasies in terme van die bekendmaking van misdaadpatrone in die omliggende gebiede, moet ook nie negeer word nie. Gemeenskapspolisieforums, wat in 'n groot mate konsultasie of die uitruil van inligting tussen die polisie en die gemeenskap ten doel het (Van Rooyen, 1994:44), bied die ideale geleentheid om die publiek van kapingsrisiko's bewus te maak.

Privaatmaatskappye of groot besighede kan dit ook oorweeg om personeellede wat besigheidsvoertuie of maatskappymotors bestuur, op 'n teenkapingskursus te stuur. Maatskappye wat hierdie kursusse aanbied, moet egter seker maak dat die inligting wat aan kursusgangers voorgehou word, op empiriese navorsing berus. Aanbevelings soos om 'n

wapen te dra en/of gewelddadige of defensiewe gedrag tydens 'n kapingsituasie te toon, kan 'n motoris se lewe kos. Aangesien elke kapingsituasie uniek is, kan voorafberaamde planne om 'n kaper te probeer uitoorlê, gevaarlik wees. Een van die slagoffers wat aan die ondersoek deelgeneem en so 'n kursus bygewoon het, het in die verband die volgende opmerking gemaak: "I thought I'm going to react this way and I'm going to do this When it happens to you - it's a complete different story".

Misdaadvoorkoming kan ook aandag op skool- en universiteitsvlak geniet, ten einde mites te bekamp en jeugdiges se ingesteldheid ten opsigte van prioriteitsmisdade soos kapings te verander. By die hersiening van die kurrikula vir voorgraadse kriminologielesings, kan aspekte soos die *modus operandi* van kapers by fundamentele kursusse ingesluit word, terwyl slagoffervatbaarheid en -aandadigheid ten opsigte van motorvoertuigkapings, by viktimologiekursusse geïnkorporeer kan word.

- **Aanvaar verantwoordelikheid**

Die beklemtoning van kennis asook die aanvaarding van verantwoordelikheid ten opsigte van die eie veiligheid, word deur Schneider (1982:16) soos volg saamgevat:

In a liberal society, every citizen is admittedly free to expose himself in a high risk of victimization. Moreover, he will sometimes scarcely be able to evade that risk without isolating himself from society. However, victimology ought to call on his attention the danger he gets himself into, so that he may take precautions and be better equipped to cope with such dangers.

Schmieg (1966:26-27) beklemtoon in aansluiting hierby die volgende: "Until public attitudes are influenced to make the custodian more conscious of his responsibility for the security of his vehicle and its contents, not too much can be done to prevent this crime". Alhoewel individue daaglik van hulle motorvoertuie vir vervoer afhanklik is en dit dikwels onmoontlik is om lewenstyle te verander of aan te pas sonder om van hulle vryhede prys te gee, onderstreep bogenoemde twee aanhalings die verantwoordelikheid van motoriste om by die voorkoming van hierdie tipe misdade betrokke te raak.

Ondanks die feit dat die bevindings in die onderhawige studie daarop dui dat omstanderbetrokkenheid gevaarlik is, is daar verskeie ander wyses waarop gemeen-skapslede by die bekamping van motorvoertuigkaping betrokke kan raak. Deur bedag te wees op verdagte persone, motorvoertuie, omstandighede en/of individue wat byvoorbeeld roekeloos bestuur en

dit by die polisie aan te meld, is een wyse waarop gemeenskapslede betrokke kan raak. Buurtwagstelsels in residensiële areas (ook gedurende die dag) kan ook benut word om waarneming en beskerming in woonareas te verhoog.

- **Tref elementêre voorkomingsmaatreëls**

Indien in ag geneem word dat die verrassingselement die kaper se belangrikste wapen is, is dit noodaklik dat motoriste voortdurend waaksaam moet wees. Veral indien dieselfde roete daaglik gevolg word, moet individue bewus bly van wat om hulle aangaan. Myerson (1995:120) wys daarop dat die motoris se belangrikste wapens, naamlik truspieëltjies selde gebruik word. 'n Aanhaling op 'n pamflet van Master Drive (1996:2) onderskryf boge-noemde deur te beklemtoon dat "awareness is not foolproof - you could still be hijacked, but an ounce of prevention is worthy a pound of cure".

Die toename van motorvoertuigkapings in residensiële woonareas noodsaak individue om veral nie hulle waaksaamheid hier te verslap nie. Inwoners moet bekend wees met hulle omgewing en sensitief wees vir enige iets wat buitengewoon of vreemd is. 'n Goeie verhouding met bure kan ook tot die bekamping van kapings bydra. Alhoewel bure verkieslik nie fisiek moet inmeng wanneer 'n kaping besig is om plaas te vind nie, kan hulle die polisie kontak en inligting met betrekking tot verdagte persone asook ondersteuningsvoertuie verskaf.

Dit is verder belangrik dat motoriste hulle instink vertrou. Brewer (1994:71) wys daarop dat situasies wat onveilig of vreemd lyk, in die meeste gevalle wel is. Hierdie aanbeveling word ook gebaseer op die bevinding dat 26 (23,6%) van die slagoffers wat aan die ondersoek deelgeneem het, in retrospek onthou dat daar wel waarskuwingstekens aanwesig was wat hulle op die gevaar bedag kon maak het.

Hoë risiko-areas asook situasies waar individue gedwing kan word om stil te hou, moet vermy word. Motoriste moet kennis neem van hoë risikoplekke soos winkelsentrums en daarop ingestel wees om juis hier, hulle waaksaamheid te verskerp.

Alhoewel die bevindings van die onderhawige studie daarop dui dat oop deure en vensters nie teikenseleksie beïnvloed nie, wys Lamborn (1968:758) daarop dat "although not all criminals act rationally, certainly the reasonable criminal upon contemplation, chooses the weaker of two

University of Pretoria etd - Davis, L (1999)
otherwise equal victims". Hierdie aanname dien as genoegsame motivering om steeds op bogenoemde wyse kwesbaarheid te probeer verminder.

- **Besef kwesbaarheid**

Ten spyte daarvan dat die publiek via die media konstant herinner word aan die toename in motorvoertuigkapings, word hulle steeds onverhoeds betrap wanneer hulle deur 'n kaper gekonfronteer word (Reid, 1997:25). Hierdie verskynsel kan moontlik toegeskryf word aan die feit dat slagoffers dikwels glo dat persoonlike viktimisasie nie moontlik is nie (Janoff-Bulman & Frieze, 1983:4). Deur weg te doen met hierdie illusie van onkwesbaarheid en daarop ingestel te wees dat kaping op enige tyd of plek kan plaasvind, kan risiko's en geleenthede vir kapings verminder word. Myerson (1995:103) wat bogenoemde onder-skrif, beklemtoon die volgende: "There is no district, suburb, road or area that can be declared safe. No type of vehicle can be classed as untouchable and no type of electronic security system can be said to be foolproof".

8.2.2.3.2 Verminder risiko vir besering en/of dood

Alhoewel daar algemeen aanvaar word dat 'n motoris se lewe in die hande van 'n kaper is wanneer hy of sy aan 'n motorvoertuigkaping blootgestel word, word die uitkoms van die kaping tog op 'n manier deur slagofferoptrede bepaal. Aangesien kapers dikwels niks het om te verloor nie, lê die verantwoordelikheid by slagoffers om die risiko vir besering en/of die dood te probeer verminder. Myerson (1995:110) konstateer in die verband dat "how the victim behaves, reacts and co-operates during the hijacking can dictate whether murder is committed or not". Vanweë die feit dat empiriese navorsing met betrekking tot slagoffer-optrede beperk is en die onderhawige studie getoon het dat enige "verkeerde" optrede van die slagoffer sy of haar risiko vir besering en dood kan verhoog, word daar vervolgens enkele aanbevelings gemaak ten opsigte van stappe wat geneem kan word om beserings te minimaliseer.

Individue moet te alle tye kalm bly, helder probeer dink en nie blindelings optree nie. Die motoris se brein is op hierdie stadium die belangrikste en dikwels enigste hulpmiddel om die situasie te oorleef. Een van die belangrikste aspekte wat motoriste tydens 'n kapingsituasie moet onthou, is om hulle hande te alle tye op die stuurwiel van die motorvoertuig te hou. Indien 'n sitplekgordel gedra word moet motoriste dit nooit uit hulle eie losmaak nie, aangesien kapers sensitief vir liggaamstaal is en skielike bewegings geweld kan fasiliteer. Wanneer die kaper(s) geen poging aanwend om self die sitplekgordel los te maak nie en geen bevele in die verband

gemaak word nie, kan die kaper(s) gevra word of die sitplek-gordel losgemaak kan word. Motoriste moet ook daarteen waak om te veel te praat. Die kapers wat by die onderhawige studie betrek is, het bogenoemde bevestig en daarop gewys dat slegs twee versoeke tydens 'n kaping toelaatbaar is. Eerstens kan gevra word of die sitplekgordel losgemaak kan word en tweedens kan gevra word of kinders (wat moontlik agter in die motorvoertuig is), verwyder kan word. Indien toestemming in laasgenoemde geval geweier word, moet motoriste probeer kalm bly, hulle emosies beheer en aan kapers die geleentheid gee om self die kinders uit die motorvoertuig te laat. Indien daar met die kinders weggeroep word, moet besef word dat kapers selde 'n kind sal beseer (vgl. afd. 6.2.1.1). Versoeke om 'n aktetas, handsak en/of enige iets anders soos dokumente te verwyder, is gevaarlik en kan die indruk skep dat dit ook vir die kapers waardevol kan wees. Vanselfsprekend sal sodanige versoeke geweier word.

Motoriste moet ook daarop let om nie te vinnig te praat nie en indien hulle Afrikaans-sprekend is, die gebruik van hulle moedertaal te vermy. Aangesien dit soms gebeur dat kapers ongeletterd is en nie eens Engels magtig is nie, moet motoriste probeer kalm bly en so ver moontlik probeer om uit die kapers se liggaamstaal af te lei wat hulle verwag. Motoriste moet ten spyte van die angstigheid wat 'n kapingsituasie ontlok, ook probeer om in gedagte te hou dat kru taalgebruik en vuurwapens "tools of the trade" is.

Oogkontak asook leuens oor die teenwoordigheid van teenkapingsmeganismes en vuur-wapens in die motorvoertuig, moet vermy word. Motoriste moet ook ingestel wees op hulle eie gesigsuitdrukkings. Enige tekens van teësin of afkeur kan verdere aggressie by kapers ontlok.

Motoriste moet so lank moontlik hulle hande op die stuurwiel hou sonder om die indruk te wek dat hulle vir tyd speel en verkieslik hulle linkerhand gebruik om die motorvoertuig se deur oop te sluit. Die motoris se knie kan gebruik word om die deur oop te stoot.

Alhoewel Ziegenhagen en Brosnan (1985:677) beweer dat weerstand meer effektief is om roof te voorkom as wat uit polisierekords afgelei kan word, is empiriese navorsing met betrekking tot die verband tussen motorvoertuigkappings en weerstand beperk. In die lig hiervan, en gebaseer op Block en Skogan (1986:245), Conklin (1972:331) asook Morrison en O'Donnell (1994:28) se bevindings dat weerstand onder alle omstandighede vermy moet word, word aanbeveel dat slagoffers enige aggressiewe, beledigende of vernederende opmerkings, argumentering en die verwerping van eise moet vermy.

Fisieke aanval van die kaper of enige aksies soos om byvoorbeeld te poog om die kaper met die motorvoertuigdeur onverhoeds om te stamp, kan 'n motoris se risiko vir besering verhoog. Huisamen (1997c:14) asook Walsh (1993:9) onderskryf bogenoemde en poneer onderskeidelik die volgende: "We need good witnesses. Not dead victims" en " It is cheaper and much easier to replace a car than a life". Hierdie aanhalings asook die feit dat die kapers wat aan die onderhawige studie deelgeneem het, erken dat hulle verwag dat motoriste gewapen sal wees, dui ook op die gevaar daaraan verbonde om kapers te probeer skiet.

Motoriste moet ook poog om onopsigtelik so veel as moontlik waar te neem en die misdaad so spoedig moontlik by die polisie aan te meld (Erasmus, 1996a:6; Hijacking!, 1996:12).

8.2.2.4 Ander voorkomingsmaatreëls

Enkele ander maatreëls wat moontlik tot die bekamping van motorvoertuigkaping kan bydra, sluit die volgende in:

- **Gerekenariseerde motorvoertuigstelsels by tolhekke**

Aangesien hoofweë en tolhekke daagliks deur motoriste (en kapers - vgl. afd. 6.1.1) gebruik word, word Du Plessis (1992:187) se aanbeveling dat rekenaars (wat onder beheer van die SAPD is) daar geïnstalleer word om gekaapte motorvoertuie te identifiseer, gesteun. Met behulp van hierdie stelsels kan elke motorvoertuig wat deur die tolhek beweeg se registrasienommer, kleur en fabriek getoets word ten einde vas te stel of dit gekaap is.

- **Programmering van verkeersligte**

Alhoewel aanbevelings om verkeersligte so te programmeer dat dit snags na 'n flitsende geel lig oorskakel in verskeie bronne (Crime Information Management Centre, 1997b:27; Rules for review, 1996:16; The AA Road Traffic Safety Foundation, 1995:12) aangetref word, is hernude vermelding hiervan noodsaaklik. Aangesien 'n groot aantal kappings by verkeersligte plaasvind omdat motoriste wetlik gedwing word om hier te stop, kan dit selfs oorweeg word om verkeersligte ook op tye wanneer spitsverkeer afneem, op hierdie wyse te programmeer. Verder word aanbeveel dat drukgroepe vanuit die gemeenskap gevorm word om verkeersdepartemente en plaaslike owerhede aan te moedig om ernstig aandag hieraan te skenk.

- **Kapingspadtekens** [University of Pretoria etd - Davis, L \(1999\)](#)

Padtekens wat motoriste waarsku dat hulle 'n gebied met 'n hoë kapingsrisiko betree (Bylae X), moet so ver moontlik in hoë risiko areas geplaas word ten einde motoriste van hierdie gevaar bewus te maak. Soortgelyke kennisgewings kan selfs op parkeermeters en groot advertensieborde aangebring word.

- **Navorsingstaakgroepe**

Ten slotte word aanbeveel dat die Ministerie vir Veiligheid en Sekuriteit taakgroepe bestaande uit verskeie rolspelers (soos navorsers by privaatinstansies, Universiteite en Teknikons) aanwys om op 'n gereelde basis met “kundiges” in gevangenisse onderhoude te voer. Navorsing waarby oortreders direk betrek word en eerstehandse kennis oor die *modus operandi* van oortreders ingewin word, is noodsaaklik indien prioriteitsmisdade soos motorvoertuigkapings voorkom wil word.

8.3 SLOTBESKOUIING

By wyse van in-diepte onderhoude met motorvoertuigkapers in die gevangenis, is inligting met betrekking tot beplanning, kostevoordeelanalises en besluite wat motorvoertuigkapers voor 'n kaping neem, ingesamel. Die kaper se persepsie van geskikte misdadageleenthede en sy rasionaal agter die keuse van 'n spesifieke teiken, is ook onder die loep geneem, terwyl die *modus operandi* wat deur kapers gevolg word, van nader toegelig is. Inligting met betrekking tot aspekte wat slagoffervatbaarheid verhoog en wyses waarop motoriste 'n motorvoertuigkaping kan fasiliteer, is met behulp van posvraelyste ingesamel en ontleed.

Op grond van die bevindings is aanbeveel dat die ontwikkeling van 'n teorie om slagofferaandadigheid te verklaar, oorweeg behoort te word; dat meer empiriese navorsing met groter steekproewe gedoen moet word ten einde die bevindings van die onderhawige ondersoek te verifieer; en dat groter bewustheid met betrekking tot die gevaar van kapings by motoriste gekweek moet word. Enkele ander voorstelle soos die installering van gereke-nariseerde motorvoertuigstelsels by tolhekke, die programmering van verkeersligte, die aanbring van kapingspadtekens in hoë risiko-areas asook die vestiging van navorsings-taakgroepe, is ten slotte gemaak met die hoop dat dit tot die vermindering van kapings-geleenthede sal bydra.

Ter afsluiting word die vertrouwe uitgespreek dat hierdie navorsing asook die aanbevelings wat gemaak is, wetenskaplike kennis met betrekking tot motorvoertuigkapings sal verbreed, verdere navorsing oor die fenomeen sal stimuleer en daartoe sal lei dat motorvoertuigkaping werklik die prioriteitstatus van die SAPD, die strafregplegingsstelsel, die privaatsektor en die gemeenskap ontvang wat 'n prioriteitsmisdad verdient.