

4. NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTEESES

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

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

4.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT ASPEKTE WAT MOTORVOERTUIGKAPERS RAAK

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

4.1.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE BEPLANNING-FASE

NAVORSINGSVERWAGTING 1

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

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 1.1 tot 1.9

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

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

NAVORSINGSVERWAGTING 2

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

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

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 2.1 tot 2.12

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

4.1.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT DIE UITVOERING-FASE

4.1.2.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT TEIKENSELEKSIE

NAVORSINGSVERWAGTING 3

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

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

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 3.1 tot 3.18

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

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

NAVORSINGSVERWAGTING 4

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

- 4.1: die verkeersvloei wanneer hulle 'n teiken selekteer

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 4.1 tot 4.5

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

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

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

NAVORSINGSVERWAGTING 5

Die meeste motorvoertuigkapers verkies

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 5.1 tot 5.6

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

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

NAVORSINGSVERWAGTING 6

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 6

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

NAVORSINGSVERWAGTING 7

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

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 7.1 tot 7.4

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

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

4.1.3 NAVORSINGSVERWAGTING MET BETREKKING TOT DIE AFHANDELING-FASE

NAVORSINGSVERWAGTING 8

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 8

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

4.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTEESES MET BETREKKING TOT ASPEKTE WAT SLAGOFFERS RAAK

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

4.2.1 NAVORSINGSVERWAGTINGE MET BETREKKING TOT SLAGOFFER-VATBAARHEID

NAVORSINGSVERWAGTING 9

Motoriste se vatbaarheid vir 'n motorvoertuigkaping word beïnvloed deur hulle

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 9.1 tot 9.4

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

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

beïnvloed.

NAVORSINGSVERWAGTING 10

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 10

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

NAVORSINGSVERWAGTING 11

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 11

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

NAVORSINGSVERWAGTING 12

Meer motorvoertuie sonder teenkapingsmeganismes word gekaap.

Rasionaal vir navorsingsverwagting 12

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

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

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

NAVORSINGSVERWAGTING 13

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 13

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

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

NAVORSINGSVERWAGTING 14

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 14

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

4.2.2 NAVORSINGSVERWAGTINGE EN HIPOTEESES MET BETREKKING TOT SLAGOFFERAANDADIGHEID

NAVORSINGSVERWAGTING 15

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

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

HIPOTEESE 1

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

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

HIPOTEESE 2

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

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 15 asook hipoteses 1 en 2

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

NAVORSINGVERWAGTING 16

Die meeste slagoffers plaas hulleself in potensieel gevaarlike situasies deur

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

HIPOTESE 3

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

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

HIPOTESE 4

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

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 16 asook hipoteses 3 en 4

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

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

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

NAVORSINGSVERWAGTING 17

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

Rasionaal vir navorsingsverwagting 17

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

4.3 SLOTBESKOUIING

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