

DIN EN 15213-5



ICS 35.240.60

Ersatz für
DIN CEN/TS 15213-5
(DIN SPEC 91120):2011-03

**Intelligente Transportsysteme –
Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge –
Teil 5: Schnittstelle für die Mitteilungsübermittlung;
Deutsche Fassung EN 15213-5:2013**

Intelligent transport systems –
After-theft systems for the recovery of stolen vehicles –
Part 5: Messaging interface;
German version EN 15213-5:2013

Systèmes de transport intelligents –
Systèmes intervenant après un vol pour la récupération des véhicules –
Partie 5: Interface de messagerie;
Version allemande EN 15213-5:2013

Gesamtumfang 27 Seiten

Normenausschuss Automobiltechnik (NAAutomobil) im DIN
DKE Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik im DIN und VDE

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (EN 15213-5:2013) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 278 „Telematik für den Straßenverkehr und -Transport“ ausgearbeitet, dessen Sekretariat vom NEN (Niederlande) gehalten wird.

Das zuständige deutsche Normungsgremium ist der Gemeinschaftsarbeitsausschuss NA 052-02-71 GA „Telematik“ des Normenausschusses Automobiltechnik (NAAutomobil).

Änderungen

Gegenüber DIN CEN/TS 15213-5 (DIN SPEC 91120):2011-03 wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- a) Überführung in eine europäische Norm (EN) ohne inhaltliche Änderungen
- b) Ergänzungen in den Literaturhinweisen

Frühere Ausgaben

DIN CEN/TS 15213-5 (DIN SPEC 91120): 2011-03

Deutsche Fassung

Intelligente Transportsysteme —
Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge —
Teil 5: Schnittstelle für die Mitteilungsübermittlung

Intelligent transport systems —
After-theft systems for the recovery of stolen vehicles —
Part 5: Messaging interface

Systèmes de transport intelligents —
Systèmes intervenant après un vol pour
la récupération des véhicules —
Partie 5: Interface de messagerie

Diese Europäische Norm wurde vom CEN am 26. April 2013 angenommen.

Die CEN-Mitglieder sind gehalten, die CEN/CENELEC-Geschäftsordnung zu erfüllen, in der die Bedingungen festgelegt sind, unter denen dieser Europäischen Norm ohne jede Änderung der Status einer nationalen Norm zu geben ist. Auf dem letzten Stand befindliche Listen dieser nationalen Normen mit ihren bibliographischen Angaben sind beim Management-Zentrum des CEN-CENELEC oder bei jedem CEN-Mitglied auf Anfrage erhältlich.

Diese Europäische Norm besteht in drei offiziellen Fassungen (Deutsch, Englisch, Französisch). Eine Fassung in einer anderen Sprache, die von einem CEN-Mitglied in eigener Verantwortung durch Übersetzung in seine Landessprache gemacht und dem Management-Zentrum mitgeteilt worden ist, hat den gleichen Status wie die offiziellen Fassungen.

CEN-Mitglieder sind die nationalen Normungsinstitute von Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, der Slowakei, Slowenien, Spanien, der Tschechischen Republik, der Türkei, Ungarn, dem Vereinigten Königreich und Zypern.



EUROPÄISCHES KOMITEE FÜR NORMUNG
EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDIZATION
COMITÉ EUROPÉEN DE NORMALISATION

Management-Zentrum: Avenue Marnix 17, B-1000 Brüssel

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Einleitung.....	4
1 Anwendungsbereich	5
2 Normative Verweisungen	5
3 Begriffe	5
4 Symbole und Abkürzungen	5
5 Mitteilungsanforderungen	6
5.1 Mitteilungsübertragung auf nationaler und lokaler Ebene bei Anwendung der ATSVR-Technologie	6
5.2 Mitteilungsübertragung auf internationaler Ebene bei Anwendung der ATSVR-Technologie	6
6 SOC-Anerkennung durch LEA	7
6.1 Nicht bestätigter Diebstahl und Anrufe von nicht zertifizierten SOC.....	7
6.2 Mindeststandard für ein anerkanntes SOC	7
7 Vorgehensweisen	9
7.1 Vorgehensweise des Systembetriebszentrums (ATSVR-SOC)	9
7.1.1 Allgemeines	9
7.1.2 Spezifische Systeme	10
7.2 Vorgehensweise der Zusammenarbeit mit der Strafverfolgungsbehörde (LEA-SOC).....	10
7.2.1 Allgemeines	10
7.2.2 Spezifische Systeme	11
8 Fernbeeinträchtigung der Motorenleistung	11
9 Allgemeine Anforderungen an den Datenschutz	12
Anhang A (informativ) Formular für die Registrierung eines Fahrzeugs, zu verwenden von ATSVR-SOC	13
Anhang B (informativ) Festlegungen zur Mitteilung.....	15
B.1 Szenario	15
B.2 Form und Inhalt der Mitteilung	15
B.3 Primärinformation (festgelegter Inhalt)	16
B.4 Sekundärinformation	17
Anhang C (informativ) Vorschlag für ein Modell der Internetkommunikation	18
Literaturhinweise	25

Vorwort

Dieses Dokument (EN 15213-5:2013) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 278 „Road transport and traffic telematics“ erarbeitet, dessen Sekretariat vom NEN gehalten wird.

Diese Europäische Norm muss den Status einer nationalen Norm erhalten, entweder durch Veröffentlichung eines identischen Textes oder durch Anerkennung bis Dezember 2013, und etwaige entgegenstehende nationale Normen müssen bis Dezember 2013 zurückgezogen werden.

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass einige Elemente dieses Dokuments Patentrechte berühren können. CEN [und/oder CENELEC] sind nicht dafür verantwortlich, einige oder alle diesbezüglichen Patentrechte zu identifizieren.

Dieses Dokument ersetzt CEN/TS 15213-5:2006.

Es ist von einer Folge von CEN technischen Spezifikationen CEN/TS 15213-1 bis einschließlich -6 abgeleitet, die sich mit der Verfolgung und dem Auffinden von gestohlenen Fahrzeugen beschäftigt. Teil 1 bis einschließlich Teil 5 wurden in den EN Status ohne Änderungen überführt. CEN/TS 15213-6:2011 bleibt bis heute eine gültige technische Spezifikation und wird zu gegebener Zeit ebenfalls in den EN Status überführt werden. Die folgenden Dokumente behalten Ihre Beziehung bei und sollten im Zusammenhang bezogen auf Technologietyp, Produkt oder Service bezogen gelesen werden.

EN 15213 besteht aus den folgenden Teilen:

- EN 15213-1, *Intelligente Transportsysteme – Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge – Teil 1: Referenzarchitektur und Begriffe*
- EN 15213-2, *Intelligente Transportsysteme – Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge – Teil 2: Bestandteile allgemeiner Statusmitteilungen*
- EN 15213-3, *Intelligente Transportsysteme – Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge – Teil 3: Schnittstellen- und Systemanforderungen für die Nahbereichskommunikationssysteme*
- EN 15213-4, *Intelligente Transportsysteme – Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge – Teil 4: Schnittstellen- und Systemanforderungen für die Weitbereichskommunikationssysteme*
- EN 15213-5, *Intelligente Transportsysteme – Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge – Teil 5: Schnittstelle für Mitteilungsübermittlung*
- CEN/TS 15213-6, *Straßenverkehrstelematik – Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge – Teil 6: Prüfungen*¹⁾

Entsprechend der CEN-CENELEC-Geschäftsordnung sind die nationalen Normungsinstitute der folgenden Länder gehalten, diese Europäische Norm zu übernehmen: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, Vereinigtes Königreich und Zypern.

1) Für Teil 6 steht die letztgültige Bewertung und Ratifizierung als Europäische Norm noch aus und er bleibt bis dahin als CEN/TS 15213-6:2011 gültiger Bestandteil dieser Europäischen Normenreihe.

Einleitung

Diese europäische Norm wurde vom CEN/TC 278 „Telematik für den Straßen-Verkehr und -Transport“, Arbeitsgruppe 14 (WG 14) zum Thema Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge (ATSVR) erarbeitet.

WG 14 setzt sich zusammen aus Vertretern und Fachleuten der Polizei, von Versicherungsverbänden (CEA), Fahrzeugherstellern, Transportverbänden, Fahrzeugvermieterverbänden und Anbietern von ATSVR-Systemen und -Produkten, die mit Europol und der European Police Cooperation Working Group (Arbeitsgruppe zur Zusammenarbeit der europäischen Polizei, EPCWG) zusammenarbeiten.

Diese europäische Norm wurde entwickelt, um innerhalb der Leitlinien von CEN/TC 278 eine Architektur zu definieren, mit der ein Maß an Interoperabilität zwischen Systembetriebszentren (SOC) und Strafverfolgungsbehörden (LEA) auf sowohl nationaler als auch internationaler Ebene erreicht werden kann.

Diese europäische Norm bietet den Anwendern Mindeststandards in Bezug auf Informationen und Sicherheit der Funktionalität von Systemen, um das Wiederfinden von Fahrzeugen, das Auffinden von Straftätern und die Eindämmung von Straftaten zu ermöglichen.

Diese europäische Norm bezieht sich auf die potentielle Systementwicklung, um Strafverfolgungsbehörden ferngesteuert gestohlene Fahrzeuge zu verlangsamen und/oder den Motor abzustellen. Diese Situation bleibt erhalten. Weitere Informationen sind in CEN Veröffentlichungen von 2012 N2643 Machbarkeitsreport über die Technologie zum ferngesteuerten Verlangsamen und Stoppen von CEN/TC 278 verfügbar.

Dieses Dokument sollte in Verbindung mit EN 15213-1 gelesen werden, die den vorläufigen Rahmen für ATSVR-Konzepte bereitstellt.

1 Anwendungsbereich

Diese europäische Norm legt Leitlinien für die Zusammenarbeit zwischen der Strafverfolgungsbehörde (LEA) und den ATSVR-Systembetriebszentren (SOC) fest sowie die Vorgehensweisen, die beide nach Alarmsignalen von ATSVR-Systemen zu befolgen haben. Für eine optimale Kommunikation enthält diese Technische Spezifikation außerdem Vorschläge und ein Format für den elektronischen Informationsaustausch.

ATSVR sind elektronische Systeme, die es einem Kommunikationszentrum oder einer autorisierten Einrichtung, zum Beispiel einer LEA, ermöglichen, den Aufenthaltsort und den Diebstahlstatus eines Fahrzeugs zu beobachten. Es können auch weitere Informationen verfügbar sein, darunter Geschwindigkeit und Richtung des Fahrzeugs. Diese Systeme können durch ein Signal von einem Diebstahlschutzgerät oder nach Empfang eines Signals von einem autorisierten SOC nach Bestätigung des Diebstahls automatisch aktiviert werden.

Bei den Systemen kann es sich um Nahbereichs- oder Weitbereichssysteme handeln, die unterschiedliche Techniken einsetzen können. Sie können das Fahrzeug anhand von fahrzeugseitig vorliegenden Daten oder durch Bezugnahme auf Daten, die außerhalb des Fahrzeugs vorgehalten werden, identifizieren. Dennoch sollten die Daten und die Kommunikationsgeschwindigkeit den Anforderungen der vorliegenden Dokumentenreihe entsprechen. Die Zuverlässigkeit der Systeme sowie gute, beständige Vorgehensweisen sind außerordentlich wichtig.

Systembetreibern und -nutzern muss bewusst sein, dass das Ausmaß und die zeitliche Festlegung jeder Reaktion letztendlich in der Verantwortung der LEA liegen, in deren Zuständigkeitsbereich das Fahrzeug sich nach den Angaben eines ATSVR-Systems aktuell befindet. Es versteht sich, dass bei diesen Systemen auf internationaler Ebene eine einheitliche Vorgehensweise angewendet werden sollte, wenn sich ein gestohlenes Fahrzeug in einem anderen Land als dem aufhält, in dem sich das anrufende SOC befindet.

2 Normative Verweisungen

Die folgenden zitierten Dokumente sind für die Anwendung dieses Dokuments erforderlich. Bei datierten Verweisungen gilt nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen).

EN 15213-1:2013, *Intelligente Transportsysteme — Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge — Teil 1: Referenzarchitektur und Begriffe*

3 Begriffe

Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die Begriffe nach EN 15213-1:2013.

4 Symbole und Abkürzungen

ATSVR	Systeme für das Wiederfinden gestohlener Fahrzeuge (en: After Theft Systems for Vehicle Recovery)
DE	Erkennungseinrichtung (en: Detection Equipment)
LEA	Strafverfolgungsbehörde (siehe EN 15213-1)
LR	Weitbereich (en: Long Range)
OBE	fahrzeugseitige Einrichtung (en: On Board Equipment)
SOC	Systembetriebszentrum (en: System Operating Centre)
SR	Nahbereich (en: Short Range)

5 Mitteilungsanforderungen

5.1 Mitteilungsübertragung auf nationaler und lokaler Ebene bei Anwendung der ATSVR-Technologie

Das Potential für eine weitverbreitete Übernahme von ATSVR und die Möglichkeit falscher oder böswilliger Anrufe erfordern einen auf lokaler und nationaler Ebene vereinbarten Prozess. Bild 1 veranschaulicht die Mitteilungsübertragung auf nationaler Ebene.

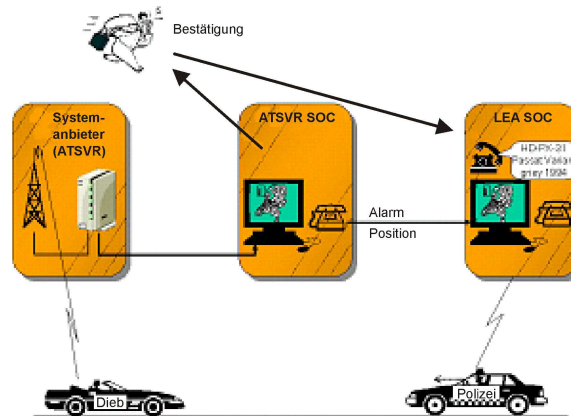


Bild 1 — Nationale Ebene: Prozess in fünf Schritten

Der Prozess umfasst die folgenden fünf Schritte:

- das SOC setzt den Fahrzeugeigentümer oder autorisierten Nutzer von einer nicht autorisierten Nutzung des Zielfahrzeugs in Kenntnis, ODER der Eigentümer setzt das SOC von dem Diebstahl in Kenntnis, was den Prozess der Aktivierung des Systems durch das SOC startet;
- der Fahrzeugeigentümer oder autorisierte Nutzer bestätigt, dass das Zielfahrzeug gestohlen wurde;
- das SOC und/oder der Eigentümer/autorisierte Nutzer meldet das Fahrzeug der LEA als bestätigtes gestohlenes Fahrzeug. Wenn eine Fahrzeugentführung durch andere, möglicherweise technische Mittel bestätigt wird, ist das SOC nicht verpflichtet, den Notruf des Eigentümers/autorisierten Nutzers, der sich mit im Fahrzeug befindet, zu bestätigen;
- das SOC leitet den Aufenthaltsort, die Geschwindigkeit, die Richtung und sonstige Daten an die LEA weiter und stellt kontinuierlich Kommentare oder regelmäßige Aktualisierungen in festgelegten zeit- oder entfernungsbezogenen Abständen bereit. Diese Daten sind systemabhängig;
- die LEA entscheidet über das Ausmaß der Reaktion und benachrichtigt das SOC.

5.2 Mitteilungsübertragung auf internationaler Ebene bei Anwendung der ATSVR-Technologie

Der grenzüberschreitende polizeiliche Informationsaustausch fällt in den Bereich der entsprechenden Polizeibehörden, Interpol, Europol und des Schengener Übereinkommens und ist nicht Sache des CEN.

Diese LEA-Organisationen sind für den Austausch von Informationen zu Straftaten und Einsätze gegen das organisierte Verbrechen verantwortlich. Zukünftig, wenn viele Fahrzeuge mit ATSVR ausgestattet sein werden, werden einige dieser Systeme auch die Möglichkeit von stichprobenweisen Überprüfungen zur Einziehung von Forderungen oder für den Fall nicht zurückgegebener Mitwagen umfassen. Diese Anwendungen fallen nicht in den Aufgabenbereich dieser internationalen polizeilichen Organisationen. Die Verfolgung eines gestohlenen Fahrzeugs hat tatsächlich eine geringe Priorität, wenn Geschwindigkeit von wesentlicher Bedeutung ist, weil sich das Fahrzeug Seehäfen oder Nicht-EU-Staaten nähert.

Dieses Szenario beruht auf der Tatsache, dass eine Stelle in einem Land den Diebstahl und den Aufenthaltsort von Fahrzeugen in mehreren anderen Ländern leicht beobachten kann. Die Polizei in dem Land, in dem das Fahrzeug gestohlen wird, ist möglicherweise nicht bereit, ein Fahrzeug und dessen Fahrer auf der Grundlage von Informationen zurückzuhalten, die sie von einer nichtpolizeilichen Quelle außerhalb des Landes erhalten hat.

Das bevorzugte Modell sieht dergestalt aus, dass, wenn ein Unternehmen ein ATSVR-Produkt anbietet, das in anderen Ländern einsetzbar ist, und eine SOC-Einrichtung mit der Polizei in Kontakt treten muss, die Verantwortung für die grenzüberschreitende Übertragung der Information bei dem SOC verbleibt. Es ist nicht Aufgabe der Polizei, das SOC bei der internationalen Kommunikation im Rahmen seiner wirtschaftlichen Verpflichtungen zu unterstützen.

Das SOC sollte dafür Sorge tragen, dass Verbindungen mit einem autorisierten SOC in jedem Land bestehen, in dem das System eingesetzt wird. Die Ortungs-/Verfolgungsinformationen werden an das SOC des Landes weitergeleitet, in dem das Fahrzeug gestohlen wurde; das SOC nimmt mit der örtlichen Polizei Kontakt auf und gibt die Einzelheiten zum Aufenthaltsort weiter. Auf diese Weise sprechen die Bediener die Landessprache, kennen sich in der örtlichen Geographie aus und sind der Polizei bekannt, die dann möglicherweise größeres Vertrauen in die Korrektheit der Informationen hat.

Zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung dieser Technischen Spezifikation erfolgt der Informationsaustausch noch telefonisch, zukünftige Systeme werden jedoch den elektronischen Datenaustausch ermöglichen.

6 SOC-Anerkennung durch LEA

6.1 Nicht bestätigter Diebstahl und Anrufe von nicht zertifizierten SOC

Normalerweise nehmen LEA von nicht bestätigten Diebstählen oder von nicht anerkannten SOC keine Ortungs-/Verfolgungsdaten an. Es gibt jedoch Anlässe, zu denen derartige Informationen von weiteren wichtigen Informationen begleitet werden, die ein LEA zu der Ansicht veranlassen, dass trotz der fehlenden Übereinstimmung mit diesen Regeln ein Sonderfall vorliegt, der eine Reaktion der Polizei wünschenswert macht. Derartige Anlässe sind jedoch eine seltene Ausnahme, und der ATSVR-Anbieter, das SOC oder der Fahrzeugeigentümer darf nicht davon ausgehen, dass eine derartige Reaktion erfolgen wird. Das einzig sinnvolle Mittel für eine Reaktion seitens der Polizei bildet die Übereinstimmung mit der vorliegenden Technischen Spezifikation.

6.2 Mindeststandard für ein anerkanntes SOC

Ein SOC muss folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- Einsatz 24 h am Tag und 365 Tage im Jahr;
- für den Fall von Ausfällen Bereitstellung kompletter Reserve-Beobachtungssysteme;
- umfassender Notfallwiederherstellungsplan für einen ununterbrochenen Dienst;
- Einhaltung der eigenen nationalen Datenschutzgesetze.

Die folgenden Informationen sollten der LEA über Weitbereichskommunikation von dem ATSVR-System oder den SOC-Daten zur Verfügung gestellt werden. Bei den genauen Daten handelt es sich um die der Systemtechnologie entsprechenden Daten.

a) dynamisch:

- 1) Vorfall, Ort des Diebstahls;
- 2) dynamische Daten, Richtung;
- 3) Vorfall, Uhrzeit des Diebstahls;