

EXTRAKT z české technické normy

Extrakt nenahrazuje samotnou technickou normu, je pouze informativním materiálem o normě.

ICS 35.240.60

Dopravní telematika – Část 1: Pokrádežové systémy pro navrácení odcizených vozidel – Referenční architektura a terminologie

ČSN P CEN TS
15213-1

01 8360

Platí od 1.10.2006

16 stran

Úvod

Tato předběžná norma byla zpracována pro definování architektury a terminologie v rámci pokynů CEN/TC 278, kterou lze dosáhnout určité úrovně interoperability mezi pokrádežovými systémy (ATSVR), operačními centry pokrádežových systémů (SOC) a Orgány činnými v trestním a přestupkovém řízení (LEA), a to jak na národní, tak i na mezinárodní úrovni. Norma stanoví profil architektury a terminologie pro aplikace pokrádežových systémů. Na vytvoření normy se pracovně podíleli zástupci a odborníci z řad policie, Evropské asociace pojišťoven (CEA), výrobců vozidel, asociací přepravníků, asociací půjčoven vozidel a poskytovatelů systému a služeb ATSVR v úzké spolupráci s Europelem a Pracovní skupinou pro spolupráci evropských policejních sborů (EPCWG).

Norma uvádí minimální standardy informací a požadavky na funkčnost systémů k detekci, lokalizaci, identifikaci a zajištění odcizených vozidel s cílem jejich snadnějšího navrácení původním vlastníkům, což umožní snížení kriminality v oblasti krádeží motorových vozidel event. pojišťovacích podvodů páchaných s motorovými vozidly.

Užití

Tato předběžná norma je určena zejména pro provozovatele a projektanty pokrádežových systémů (zejména lokalizačních, detekčních a identifikačních typů), provozovatelům SOC, ale i pracovníkům státní správy (především z řad PČR, městské policie, ale i MV ČR event. MDČR).

Souvisící normy

Na tuto úvodní část 1 navazuje dalších 5 částí normy k problematice pokrádežových systémů. Jako základní technologické bloky pro aplikaci ATSVR krátkého dosahu slouží normy automatické identifikace vozidel a zařízení (AVI/AEI) a normy vyhrazené spojení krátkého dosahu (DSRC). Normy ATSVR nicméně neobsahují žádné požadavky na systémy automatické identifikace. Tato norma souvisí s obdobnou normou pro automatickou identifikaci, která také slouží jako architektura systému (EN ISO 14814).

1 Předmět normy

Tato norma definuje rámec konceptů ATSVR a definice s cílem:

- definovat koncepty a modely globální architektury pro ATSVR s příslušnou terminologií;
- označit různé prvky, které mohou zahrnovat systém ATSVR

3 Termíny a definice

Hlavní náplní normy je definovat názvosloví této aplikace a stanovit její rámec. Názvosloví je podrobně uvedeno v kapitole 3, která obsahuje 29 termínů, kapitola 4 obsahuje 7 zkratk a kapitola 5 uvádí rámce architektury systému.

Kapitola 3 je dále členěna do následujících článků:

- čl. 3.1 obecná terminologie uvádí hlavní prvky systému (uživatelé a zařízení);
- čl. 3.2 uvádí termíny k základním třem funkcím ATSVR, detekci, lokalizaci a identifikaci;

- čl. 3.3 uvádí termíny k volitelným funkcím ATSVR včetně schématu jejich návazností v čase;
- čl. 3.4 uvádí termíny ke službám ATSVR
- čl. 3.5 uvádí termíny k prvkům komunikace ATSVR
- čl. 3.6 uvádí termíny k možným stavům palubního zařízení OBE; a
- čl. 3.7 vysvětluje termíny interoperabilita a kompatibilita pro aplikace ATSVR.

Důležité termíny jsou uvedeny níže s tím, že první číslo označuje číslo kapitoly a druhé číslo výše uvedený článek, pod který daný termín spadá, třetí pak pořadí, v jakém je termín uváděn.

3.1.1 pokrádežový systém pro navrácení odcizených vozidel (ATSVR) pokrádežový systém pro navrácení odcizených vozidel je systém, který zahrnuje různé části komunikující a vzájemně působící ve shodě se standardními postupy a přenosovými protokoly za účelem usnadnění zajištění a navrácení odcizeného vozidla

3.1.2 uživatel pokrádežového systému (ATSVR user) jednotlivci, skupina nebo organizace, kteří přímo užívají nebo spolupracují s pokrádežovým systémem; hlavními uživateli by měli být: orgány činné v trestním a přestupkovém řízení, pojišťovny, výrobci motorových vozidel, provozovatelé systémových služeb a služeb pro motoristickou veřejnost jako jsou půjčovny vozidel a přepravní firmy

3.1.5 provozovatel pokrádežového systému (ATSVR service provider) organizace, která provozuje pokrádežový systém pro jeho uživatele; provozovatel pokrádežového systému může obsluhovat všechny funkce nebo pouze jejich část; obvykle se bude jednat o organizace nespádající do kategorie orgánů činných v trestním nebo přestupkovém řízení; tyto organizace bývají také známy jako soukromé bezpečnostní agentury nebo operátoři ATSVR

3.1.7 palubní zařízení pokrádežového systému (ATSVR on-board equipment (OBE)) zařízení instalované v/na vozidle, jehož primárním účelem je usnadnit navrácení vozidla v případě jeho odcizení; zařízení také může signalizovat odcizení a zaznamenávat činnosti určené pro detekci odcizení

3.1.8 detekční zařízení pokrádežového systému (ATSVR detection equipment (DE)) zařízení používané k vykonání různých funkcí pokrádežového systému; zařízení může být stacionární, přenosné nebo mobilní

3.1.9 operační centrum pokrádežového systému (ATSVR system operating centre (SOC)) operační centrum funguje jako kontrolní a řídicí centrum pokrádežového systému, kterým může být například, komerční organizace, vládní úřad nebo operační středisko orgánů činných v trestním a přestupkovém řízení; systémové operační centrum je odlišné od komunikační infrastruktury, detekčního či vozidlového zařízení

3.1.10 orgán činný v trestním a přestupkovém řízení (law enforcement agency (LEA)) jedná se o orgán nebo organizaci odsouhlasenou či jmenovanou k vykonávání soudní pravomoci v problematice navrácení odcizených vozidel na daném teritoriu; obvykle se jedná o úřady státní správy, jakými jsou policie, městská policie nebo celní správa (dle příslušných zákonů a vyhlášek té které země definující pravomoci těchto orgánů)

3.1.13 obsluha vozidla (vehicle operators) jednotlivce obsluhující nebo řídicí vozidlo; nemusí se nezbytně jednat o legálního vlastníka nebo registrovaného držitele vozu

3.1.14 neoprávněná obsluha vozidla (unauthorised vehicle operators) jednotlivce obsluhující nebo řídicí vozidlo, který není oprávněn legálním vlastníkem vozu, registrovaným držitelem vozu nebo oprávněným zástupcem obsluhovat nebo řídit dané vozidlo

3.1.17 registrované odcizené vozidlo (registered stolen vehicle) vozidlo vybavené palubní jednotkou pokrádežového systému, které je nahlášeno vlastníkem nebo držitelem vozidla orgánům činným v trestním a přestupkovém řízení jako odcizené; nahlášení musí být orgány činnými v trestním a přestupkovém řízení přijato a musí vést k registraci vozidla jako odcizeného – oficiální registraci

odcizení vozidla. Tímto aktem je vozidlo těmito orgány vedeno jako odcizené event. užívané neoprávněnou osobou; taková je oficiální registrace odcizení

3.1.18 detekované vozidlo (*detected vehicle*) jedná se o vozidlo hlášené jako odcizené, které je vybaveno vozidlovou jednotkou (OBU) pokrádežového systému a které bylo detekováno detekčním zařízením (DE)

3.2.2 detekční funkce (*detection function*) jedná se o funkci automatické nebo poloautomatické detekce polohy odcizeného vozidla; toto může být uskutečněno cestou signalizace odcizení nebo cestou systematické konzultace stavu vozidla; při detekci signalizací odcizení je vozidlová jednotka po nahlášení odcizení vozu aktivovaná signálem z externího zdroje

3.2.3 lokační funkce (*location function*) proces, pomocí kterého se určí přibližná nebo přesná poloha vozidla v daném čase; to umožní oprávněným osobám uskutečnit jejich definovaný podíl na jeho navrácení

3.2.4 identifikační funkce (*identification function*) tato funkce umožňuje jednoznačnou identifikaci vozidla registrovaného jako odcizené cestou zabezpečeného procesu čtení individuálních dat vozidla jakými jsou VIN, registrační značka a další údaje (status odcizení, model, barva a pokud je to významné pak i jeho polohu)

3.3.1 funkce dálkové znehybnění (*remote degradation function*) tato funkce obstarává možnost dálkového znehybnění vozidla využitím funkce dlouhého nebo krátkého dosahu; komunikace krátkého dosahu může být preferována z důvodu požadavku některých zemí na přímou viditelnost vozidla autorizovanou osobou při nastavování této funkce

3.3.2 funkce indikace odcizení (*theft indication function*) přenos upozornění nebo výstražného signálu z vozidlové jednotky do operačního centra systému (SOC) nebo do části detekčního zařízení, že vozidlo může být odcizeno

5 Model konceptuální architektury ATSVR

5.1 Všeobecně

Model konceptuální architektury je přehledem konceptů a hlavních rozhraní každé funkce obecného systému ATSVR. Model architektury je spíše popisný než předepisující a je neodvislý od použité technologie, konfigurací a organizací, které by jej chtěli ve své zemi implementovat. Obrázek 2 v normě uvádí konceptuální model obecného ATSVR, který se zakládá na třech hlavních komponentách:

- a) **vozidlo** s OBE, snímači a ovladači, podle potřeby;
- b) **komunikační síť** s odkazováním na polohu, síť na straně infrastruktury a detekční zařízení, podle potřeby;
- c) **operační centrum** provozovatele pokrádežového systému spolupracující se SOC LEA.

Proces je nezbytně spuštěn krádeží vozidla. Po krádeži nebo i na základě podezření je první funkcí označit, že vozidlo bylo odcizeno. Proto musí status (stav) vozidla **označen** uživatelem nebo oprávněnou obsluhou vozidla a posléze **potvrzen** orgánem činným v trestním řízení. Poté se vozidlo stane registrovaným odcizeným vozidlem.

Vozidlo je poté **lokalizováno** systémem ATSVR. Přiblížením se k vozidlu lze **rozpoznat**, že se jedná o dané vozidlo. Rozpoznané vozidlo je pak **odlišeno jako cílové** od ostatních vozidel. Tento proces usnadní výběr cílového vozidla pro bližší posouzení LEA nebo obsluhou ATSVR, aby se potvrdila **identita** cílového vozidla jako odcizeného vozidla. Tento proces lze doprovázet např. znehybněním nebo omezením funkcí vozidla bez ovlivnění pro bezpečnost provozu na PK kritických funkcí.

5.2 Funkce v procesu

Článek popisuje funkce, které po registraci vozidel systém ATSVR provádí.

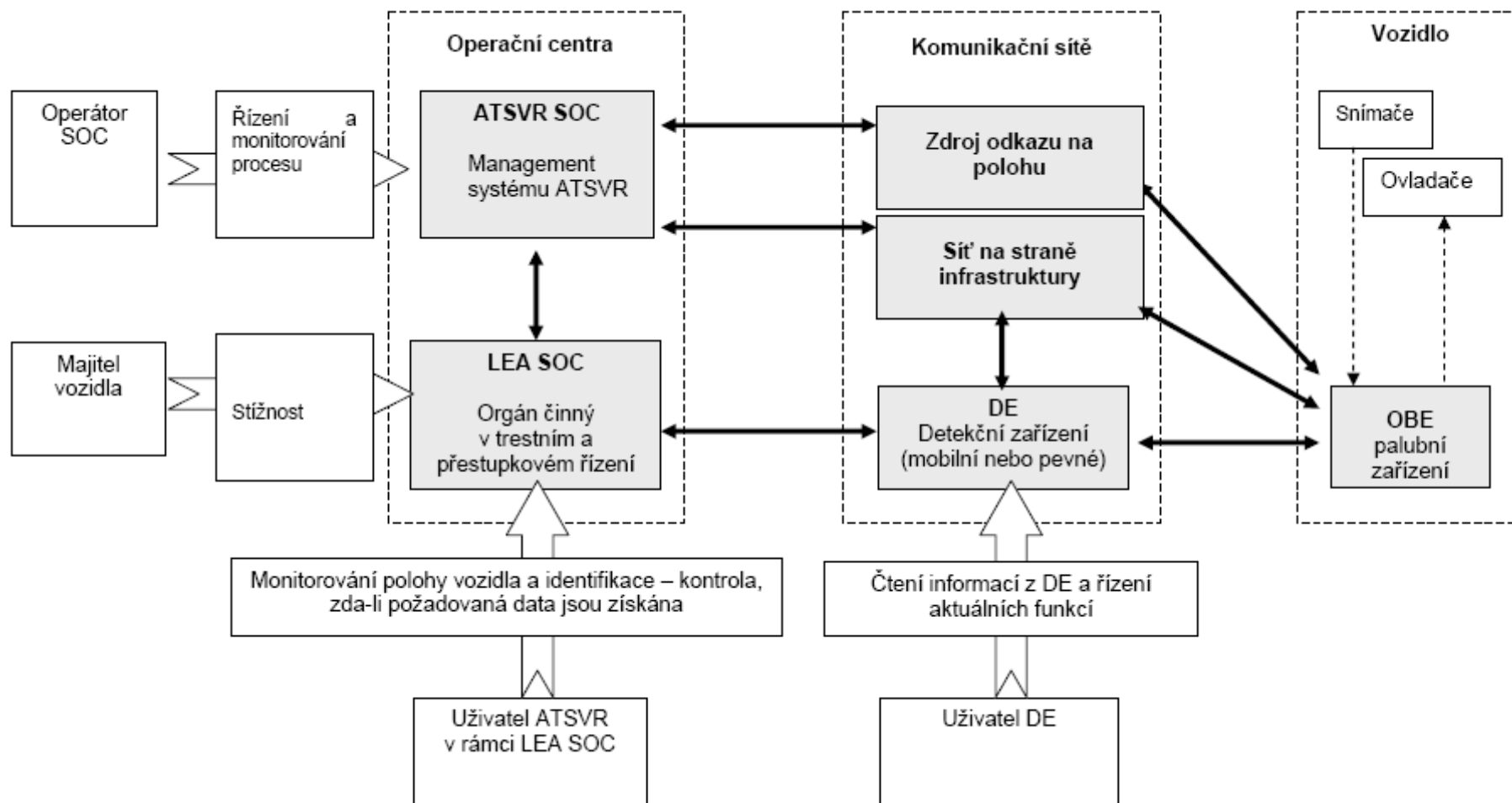
5.3 Koncepty krátkého a dlouhého dosahu

Článek 5.3 uvádí dva koncepty provozu systému ATSVR – krátkého dosahu (SR) (čl. 5.3.1) a dlouhého dosahu (LR) (čl. 5.3.2).

Koncept krátkého dosahu provozuje funkce v těsné blízkosti (na dohled vozidla), např. obsluha policejního vozu může omezit provoz cílového vozidla a přinutit jej zastavit.

Koncept dlouhého dosahu provozuje funkce, které fungují na vzdálenosti vyšší, než je na dohled vozidla, a souvisí především s lokalizací cílového vozidla.

Obrázek 3, který následuje, popisuje systém ATSVR z hlediska interakcí zúčastněných osob a organizací.



Obrázek 3 – Lidské interakce pro model ATSVR