

4. En la modalidad de navegación del ECDIS Fluvial, la posición del buque debe proceder de un sistema de posicionamiento permanente cuya precisión se ajuste a los requisitos de seguridad de la navegación.
5. El uso de un sistema de seguimiento y ubicación de buques (como el AIS Fluvial) como sensor de posición adicional para la detección de los buques circundantes debe ajustarse a los requisitos de las especificaciones técnicas aplicables a dichos sistemas en virtud de la Directiva SIF. La información sobre los buques debe representarse en la imagen táctica del tráfico y debe disponerse de información complementaria sobre esos buques.
6. La información táctica sobre el tráfico en tierra también se utiliza para la gestión del tráfico local (por ejemplo, centros STB) (capítulo 5.3.1).

5.2.3. Servicio de información estratégica sobre el tráfico (STI)

1. Debe disponerse de información estratégica sobre el tráfico [capítulo 2.11 (3)] cuando sea necesario un seguimiento permanente del estado de la circulación en la zona SIF para tomar decisiones a medio y largo plazo (por ejemplo, para la gestión de emergencias en caso de inundaciones o hielo).
2. La información estratégica sobre el tráfico puede ser útil para el suministro de los servicios siguientes:
 - a) gestión de esclusas y puentes (cálculo de las horas de llegada previstas y de las horas de llegada solicitadas);
 - b) planificación de itinerarios;
 - c) apoyo a la prevención de accidentes (datos sobre el buque y la carga);
 - d) gestión de las terminales (cálculo de las horas de llegada previstas y de las horas de llegada solicitadas).
3. La información estratégica sobre el tráfico debe enviarse a los usuarios de los SIF (capítulo 2.10) a petición de estos [capítulo 5.5 (7)], teniendo en cuenta las normas sobre la confidencialidad de los datos.
4. Para el suministro de información estratégica, la autoridad competente ha de crear un sistema de información sobre buques (por ejemplo, en conexión con un centro de SIF). Se trata de recopilar, comprobar y difundir la información notificada.
5. Los datos sobre buques y cargas deben reunirse en una base de datos, que podrá alimentarse con:
 - a) mensajes de voz por teléfono móvil;
 - b) mensajes de voz por VHF [capítulo 5.1.2 (6)];
 - c) mensajes electrónicos merced a los ordenadores a bordo (por ejemplo, aplicación BICS) y a las instalaciones de comunicación móvil (por ejemplo, datos del teléfono móvil), o a los ordenadores en tierra y a las líneas fijas de comunicación para las notificaciones iniciales (identidad y carga del buque);
 - d) ubicación y seguimiento de los buques (por ejemplo por AIS Fluvial) para los informes relativos al desarrollo del viaje (posición del buque y hora de llegada prevista).
6. Los informes de los buques fluviales deben cumplir los requisitos de las especificaciones técnicas relativas a la información electrónica sobre los buques en virtud de la Directiva SIF.
7. En el cuadro siguiente se recoge un ejemplo de la composición posible de elementos para los distintos servicios (gestión de puentes y esclusas, apoyo a la prevención de accidentes o gestión de las terminales).

Cuadro 5.2.3

Elementos para la información sobre buques

Datos estáticos de los buques del convoy	
Tipo	MV
Nombre	Arcona
Nº oficial del buque (para buques marítimos n°OMI)	4620004

Eslora	110 m
Manga	11,40 m
Datos variables	
Tripulación	3
Posición (canal y kilómetro)	Emmerich, km 857,0
Dirección	contracorriente
Número de buques del convoy	2
Eslora del convoy	187 m
Manga del convoy	11,40 m
Calado	3,20 m
Punto de notificación siguiente (esclusa, puente, terminal)	Esclusa de Meiderich
Hora de llegada prevista exacta al punto de notificación	17h30 +/- 30 ' '
Para cada parte de la carga	
Categoría de carga	Producto químico
Codificación armonizada de la carga	310210
Punto de carga (Código de localización de las Naciones Unidas)	Rotterdam
Punto de destino (Código de localización de las Naciones Unidas)	Mannheim
Cantidad (toneladas)	2 800 t
Solo para cargas peligrosas	
Nombre de la carga	Na-Nitrit
Código de la carga	ADN, ADN R
Clase	5.1
Código de embalaje	III
Nº de las Naciones Unidas (en su caso)	1 500
Cantidad de conos azules/luces	1

8. Una imagen estratégica del tráfico en tierra puede limitarse a un tipo determinado de buques (por ejemplo, buques extraordinariamente grandes, de transporte de mercancías peligrosas, de transporte especial y combinaciones especiales de buques remolcados).
9. Las autoridades de países vecinos deberían proceder a un intercambio de información. Si dichas autoridades se encuentran en Estados miembros incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva SIF, los intercambios mencionados se harán por vía electrónica. En los demás casos, y en función del número de buques de que se trate, el intercambio se hará por teléfono, fax, correo electrónico o intercambio electrónico de datos.

5.3. Gestión del tráfico

5.3.1. Gestión del tráfico local (Servicios del Tráfico Fluvial — STB)

1. Se remite a las Directrices de la AISM para los servicios de tráfico de buques en vías navegables interiores (capítulo 1, nº 3, a).
2. Debe establecerse un centro STB encargado de la gestión del tráfico local para garantizar, mediante una imagen táctica del tráfico en tierra, (capítulo 2.11), la seguridad de la navegación en situaciones locales difíciles y para proteger a las personas y los bienes frente a los peligros potenciales de la navegación. Se hace hincapié en la organización del tráfico. Las situaciones difíciles a escala local pueden ser las siguientes:
 - a) canales estrechos y/o bancos;
 - b) curvas angostas;