



KÖZVETLEN BRÜSSZELI FORRÁS PÁLYÁZATI TÁJÉKOZTATÓ

| | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Program | Horizon 2020 |
| Pályázat megnevezése (magyar) | A vezető nélküli hajó |
| Pályázat megnevezése (angol) | The Autonomous Ship |
| Pályázat kódja | MG-3-2-2018 |

Általános információk

Célok

A digitalizáció és az autonómia diszruptív változásokat eredményez a vízi közlekedés terén, jelentős versenyelőnyhöz juttatva az európai üzleti vállalkozásokat. Hozzájárul a logisztikai szolgáltatások jobb integrációjához, az üzleti modellek változásához, javítja a biztonságot, elősegíti a karbantartást, a telemetriai és szárazföldi támogatást, valamint jelentős mértékben megváltoztatja a legénység szerepkörét. Mindezek következtében komoly társadalmi kérdések merülnek fel. Az első autonóm prototípusok elterjedése már elkezdődött, ezzel összefüggésben azonban fontos jogszabályi és műszaki kihívások is azonosíthatók. Az interkontinentális hajózásra alkalmazandó jogszabályi környezet következtében az önjáró hajókat elsőként alkalmazók csak egy adott ország nemzeti vizein, vagy több, speciális egyezmény hatálya alá tartozó ország vizein üzemeltethetik járműveiket. Ennek következtében az első összekapcsolt és automatizált szolgáltatások várhatóan belföldi vízi útvonalakra, rövidtávú tengeri szállításra, partközeli kompműveletekre, valamint városi vízi közlekedésre fognak irányulni. A kihívást jelenleg az integrált automatizálási technológiák valós körülmények közötti fejlesztése és demonstrációja jelenti.

A pályázatok az alábbi szempontok közül többre vagy mindegyikre kell, hogy irányuljanak:

- Teljesen önjáró vízi jármű TRL7 technológiai készültségi szintre való fejlesztésének és valós körülmények közötti demonstrációjának megvalósítása. A technológiát elsőként alkalmazókra helyezett hangsúllyal (belföldi vízi útvonalak, rövidtávú tengeri szállítás, partközeli kompműveletek, valamint városi vízi közlekedés). A fejlesztéssel érintett járműnek az elvárt valamennyi jellegzetességgel/képességgel rendelkeznie kell: ütközésselkerülés, a vízi és/vagy kikötői infrastruktúrával történő interakció, a vízi forgalommal való interakció, konnektivitás, irányítás, navigáció és dokkolás, állapotfelügyelet, intelligens karbantartás és hibátlan vészhelyzeti működés. A pályázó számára megfontolandó az EGNOS/GALILEO által biztosított lehetőségek kiaknázása.



MAGYAR FEJLESZTÉSI KÖZPONT

- A fedélzeti rendszerek fedélzeti emberi beavatkozás nélküli üzemeltethetőségének, megbízhatóságának és meghibásodási eseteinek forgatókönyvei, például meghajtó és gépészeti rendszerek, segédüzemi berendezések, biztonsági rendszerek, navigáció, konnektivitást és kommunikációt biztosító rendszerek, és amennyiben releváns, ezek távoli irányító központból való összekapcsolása és irányíthatósága vonatkozásában.
- Validációs, tanúsítási és biztonsági értékelési módszerek, eszközök kidolgozása az önjáró hajó- és rendszerfejlesztés támogatása érdekében.
- Biztonság-értékelés, valamint veszélyelkerülés demonstrációja, jellegzetes forgatókönyvek alkalmazásával.
- A vezető nélküli vízi közlekedés technológiát elsőként alkalmazók szempontjából valószínűsíthető környezetben történő működtetéséhez szükséges jogi és szabályozási követelmények, beleértve a felelősségi rendszert. Az interkontinentális szállítás esetében a nemzetközi egyezményekhez szükséges potenciális kiegészítések azonosítása. A legfontosabb érdekeltekkel folytatott egyeztetés keretében a technológia elterjedését akadályozó tényezők azonosítására, valamint az ezek leküzdését támogató ütemterv kidolgozására is sor kell, hogy kerüljön.
- A biztonságos és megbízható adatkapcsolatot, valamint a rosszindulatú beavatkozásokkal és rendszerhibákkal szembeni ellenálló képességet biztosító kiberbiztonsági megoldások.
- További előrelépések elérése, és ezen előrelépések demonstrációja a jelenleg elmaradottabb technológiai területeken (például gyorsan mozgó, szabadidős vízi járművel történő elkerülhetetlen összeütközés során a helyzeti tudatosság és riasztás biztosítása.)
- Az üzemeltetés kérdéseinek vizsgálata és üzleti eset kidolgozása a legígéretesebb vízi járműtípus, valamint a korai szakaszban valószínűsíthető más szolgáltatások vonatkozásában.
- A vezető nélküli vízi közlekedéssel kapcsolatos tudatosság növelése, és a releváns érdekeltek közötti párbeszéd elősegítése az olyan társadalmi és emberi tényezők vizsgálata érdekében, mint a biztonság, készségeket érintő változások, társadalmi-műszaki aspektusok, valamint a foglalkoztatásra gyakorolt hatások.

| | |
|------------------------------------|---|
| Kedvezményezett | <ul style="list-style-type: none">• Kutatóközpont (kutatóhely, egyetemi kutatóközpont)• Nagyvállalat• Mikro-, kis- és középvállalkozás• Non-profit szervezet (civil szervezet)• Non-profit szervezet (állami fenntartású intézmény)• Egyházi jogi szervezet• Egyéb gazdasági társaság (pl. szociális szövetkezet) |
| Résztvételi forma | Konzorciumban történő pályázás |
| Konzorcium | A konzorcium tagjai minimum három különböző EU tagországból vagy társult országból kell, hogy érkezzenek. |
| Támogatott projektek várható száma | 1-2 |



MAGYAR FEJLESZTÉSI KÖZPONT

| Pénzügyi információk | |
|---|---|
| Teljes keret | 20.000.000 EUR |
| EU hozzájárulás projektenként (max.) | 20.000.000 EUR |
| Támogatási intenzitás | Profitorientált társaságok részére 70%, non-profit szervezeteknek 100%. |
| Támogatási forma | Vissza nem térítendő |
| Előfinanszírozás | 30-45% előleg kérhető. |
| Elszámolható közvetett költségek | A közvetlen költségeket kiegészíti a közvetett költségek átalány-alapú támogatása, melynek mértéke a közvetlen költségek 25%-ával egyezik meg. Az átalány alvállalkozói teljesítményre nem igényelhető. |
| Határidők | |
| Benyújtási határidő | 2018.01.30.17:00 |
| Benyújtás | Elektronikusan https://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/opportunities/h2020/topics/mg-3-2-2018.html |