



## KÖZVETLEN BRÜSSZELI FORRÁS PÁLYÁZATI TÁJÉKOZTATÓ

Program	Horizon 2020
<b>Pályázat megnevezése (magyar)</b>	Tengeri balesetekre irányuló beavatkozások
Pályázat megnevezése (angol)	Marine Accident Response
Pályázat kódja	MG-2-2-2018

### Általános információk

#### Célok

Egy tengeri balesetet követő megfelelő intézkedések nagymértékben befolyásolják a halálesetek vagy a környezeti károsodás megelőzését. Különösen igaz ez a nagy személyszállító hajók esetében, ahol nagyszámú (és demográfiai szempontból rendkívül összetett) utas gyakran igen nehéz körülmények között, sokszor korlátozottan rendelkezésre álló mentőeszközökkel történő evakuálása szempontjából a víz beáramlása vagy az egyensúly és a rendszerek működésének fenntartása kritikus jelentőséggel bír. A korábbi fejlesztések ellenére a személyszállító, Ro-Ro-, vagy konténerhajókon a fedélzeti tűz továbbra is rendszeres jelenségnek számít, ami időnként külső beavatkozást, az utasok és a személyzet kimenekítését teszi szükségessé, egyes esetekben pedig akár napokig is tombol, mielőtt végleg eloltanák. Az ilyen beavatkozások azonban nem mindig biztosíthatók, és nem minden esetben bizonyulnak hatékonynak, ami a személyi és környezeti biztonság szempontjából egyaránt kockázatot jelent. A specifikus kihívást olyan megoldások fejlesztése jelenti, amelyek ezen kockázatok mérséklését biztosítják, és amelyek a releváns IMO-szabályok közelgő felülvizsgálata során is visszatükröződhetnek. A globálisan rendelkezésre álló tapasztalatok felhasználását biztosító nemzetközi együttműködés kialakítása különösen fontos.

A fentiekben felvázolt problémák megoldása érdekében a pályázatok az alábbi altémák egyikére kell, hogy irányuljanak a választott téma egyértelmű megjelölésével:

- **A)altéma:** Kutatási és Innovációs Intézkedés keretében az IMO szabályozás közelgő felülvizsgálatához kapcsolódóan, a személyszállító hajókra helyezett hangsúllyal, a kutatás a károk és következmények valószínűségeen alapuló biztonsági értékelését kell, hogy megvalósítsa, amit a kárelhárítást szolgáló intézkedések kidolgozása, valamint a partotérést követő és az összeütközésből eredő károsodás vonatkozásában maximális stabilitás biztosítására irányuló törekvés egészít ki. Ennek érdekében megvalósítandó a valamennyi hajótípusból és károsodási lehetőség alapján a balesetek lehetőség szerint



legszélesebb köréből rendelkezésre álló adatok összegyűjtése, feldolgozása, valamint személyszállító hajókra történő interpretációja, és valószínűségi modellek keretében történő alkalmazása. Ezen modellek szimulációk és modelltesztek keretében történő validációja szintén megfontolandó. A vízbiztos ajtók optimalizálása működtetésük, vízbiztos szerepük, valamint a személyekre gyakorolt kockázatuk vonatkozásában szintén a pályázat részét kell, hogy képezze.

- **B)altéma:** Kutatási és Innovációs Intézkedés keretében a jelentős utasszállító kapacitással rendelkező személyszállító hajók evakuálási rendszereinek radikális újragondolása valósul meg. Az életmentő rendszerek következő generációjának fejlesztésére kerül sor, mely sérült vízijármű fedélzetén, nehéz körülmények között is biztosítja a biztonságos és gyors kezelhetőséget, és amely a demográfiai szempontból rendkívül összetett, nagyszámú utas rossz vagy szélsőséges időjárási körülmények közötti mentését képes támogatni. A fejlesztéssel érintett műszaki megoldások a projekt befejezésekor a TRL5 technológiai készültségi szintet kell, hogy elérjék. A fejlesztések vonatkozásában demonstrációs tevékenység, valamint a társadalmi és magatartástudományi szempontok vizsgálata szintén elvárás.
- **C)altéma:** Innovációs Intézkedés keretében a Ro-Ro-hajók valamennyi típusára, különösen az utasok, illetve a személyzet biztonságára helyezett hangsúllyal. A kutatás a fedélzeten keletkező tüzek kapcsán felmerülő kockázatok, tervezés, tűzkeletkezés, felderítés, tűzoltás, a kapcsolódó kármentesítés, valamint szabályozási kérdések kezelésére irányul a tengeren kialakuló tüzesetek külső beavatkozás nélküli megelőzése és kezelése terén elérhető jelentős előrelépés érdekében. A tervezési és üzemeltetési kockázatkezelési lehetőségeket is integráló, fejlesztéssel érintett megoldások vonatkozásában kísérleti validáció és demonstráció megvalósítására is sor kell, hogy kerüljön.
- **D)altéma:** Innovációs Intézkedés keretében a konténerhajókra, valamint a személyzet biztonságára helyezett hangsúllyal. A kutatás a fedélzeten keletkező tüzek kapcsán felmerülő kockázatok, tervezés, felderítés, tűzoltás, valamint szabályozási kérdések kezelésére irányul a tengeren kialakuló tüzesetek külső beavatkozás nélküli megelőzése és kezelése terén elérhető jelentős előrelépés érdekében. A kutatás során különleges figyelmet szükséges szentelni a rakodótérben keletkező tűz kérdésének, az ezzel kapcsolatok kockázatkezelési lehetőségek feltárására, elemzésére, valamint alkalmazásuk hatásainak bemutatására, számítógépes szimuláció és modelltesztek keretében történő validáció segítségével.

A támogatás odaítélése vonatkozásában az értékelés során kialakult rangsor a mérvadó, ugyanakkor a témák közti egyensúly biztosítása érdekében valamennyi altéma esetében legalább egy, a legmagasabb pontszámot elérő pályázat kiválasztásra kerül.



## MAGYAR FEJLESZTÉSI KÖZPONT

<b>Kedvezményezett</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kutatóközpont (kutatóhely, egyetemi kutatóközpont)</li><li>• Nagyvállalat</li><li>• Mikro-, kis- és középvállalkozás</li><li>• Non-profit szervezet (civil szervezet)</li><li>• Non-profit szervezet (állami fenntartású intézmény)</li><li>• Egyházi jogi szervezet</li><li>• Egyéb gazdasági társaság (pl. szociális szövetkezet)</li></ul>
Résztvételi forma	Konzorciumban történő pályázás
Konzorcium	A konzorcium tagjai minimum három különböző EU tagországból vagy társult országból kell, hogy érkezzenek.
Támogatott projektek várható száma	2-5
<b>Pénzügyi információk</b>	
Teljes keret	35.000.000 EUR
<b>EU hozzájárulás projektenként (max.)</b>	<b>12.000.000 EUR</b>
<b>Támogatási intenzitás</b>	<b>Profitorientált társaságok részére 70%, non-profit szervezeteknek 100%.</b>
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.
<b>Határidők</b>	
<b>Benyújtási határidő</b>	<b>2018.01.30.17:00</b>
Benyújtás	Elektronikusan <a href="https://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/opportunities/h2020/topics/mg-2-2-2018.html">https://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/opportunities/h2020/topics/mg-2-2-2018.html</a>