# STAZIONE ZOOLOGICA “ANTON DOHRN”

**VILLA COMUNALE**

**NAPOLI**

**CAPITOLATO SPECIALE D’APPALTO**

# PER L’AFFIDAMENTO A SOCIETA’ ARMATRICE DELL’ESERCIZIO E GESTIONE DELLA MOTONAVE PER LA RICERCA SCIENTIFICA “VETTORIA”

# CIG: 6595175E91

ART. 1 – OGGETTO DELL’APPALTO

L’appalto ha per oggetto l’affidamento a società armatrice dell’esercizio e della gestione della M/N “VETTORIA” (qui di seguito *Nave*)di proprietà della Stazione Zoologica “Anton Dohrn” di Napoli (qui di seguito *Istituto*), abilitata alla Navigazione Nazionale Costiera e registrata come “Nave da traffico adibita a ricerca scientifica e tecnologica – Pesca scientifica”, con ormeggio obbligatorio nel Porto di Napoli (qui di seguito *porto operativo*) o nelle sue immediate adiacenze.

## ART. 2 – CARATTERISTICHE DELLA M/N “VETTORIA” E PERSONALE IMBARCATO

La nave, di bandiera italiana, è classificata R.I.Na. con il n. 72063, è realizzata per la ricerca scientifica nel campo delle Scienze del Mare ed è iscritta al Compartimento Marittimo di Napoli al n. 10787 del Registro Navi Minori e Galleggianti.

La nave, costruita nel 1993, ha le seguenti caratteristiche principali:

1. Classe: marca stella 100 – A – 1.1 Nav. NC-ST (Pesca scientifica);
2. Lunghezza fuori tutto: m. 19,00;
3. Lunghezza al galleggiamento: m. 16,93;
4. Larghezza massima: m. 6,05;
5. Altezza di costruzione: m. 2,34;
6. Propulsione bimotore diesel;
7. Stazza lorda: tonn. 49,32;
8. Stazza netta: tonn. 31,48;
9. Laboratorio asciutto;
10. Laboratorio umido.

La nave è inoltre provvista di impianto RT/RTF gestito dalla società TELEMAR, radar, ecoscandaglio**,** sistema GPS ed altre apparecchiature come da Certificato di Classe.

La nave per la normale navigazione di lavoro e/o di crociera dispone di un apparato di propulsione a due eliche azionate da due motori diesel, ciascuno erogante CV 320 circa, ed e provvista di propulsore elettrico di manovra prodiero

La nave può trasportare fino a 14 persone, compreso l’equipaggio, composto da almeno numero due unità (personale marittimo) in base alla attuale Tabella di Armamento concordata e rilasciata dalla Capitaneria del Porto di Napoli.

La nave è inoltre equipaggiata con apparecchiature ed attrezzature tecniche di elevato valore, come da Specifica allegata; il numero e la natura di tali attrezzature potranno variare nel corso del contratto.

**ART. 3 – CONSEGNA DELLA NAVE**

Nell’anno, mese, giorno, ora e luogo stabilito dall’Istituto, ad avvenuta stipulazione del contratto e dichiarazione di Armatore da parte dell'aggiudicatario dell'appalto (qui di seguito *l'Aggiudicatario*), la nave, liberamente galleggiante a sicura banchina, saràconsegnata all’aggiudicatario che ne assumeràl’esercizio e la gestione nel Porto di Napoli o nelle sue immediate adiacenze. L’Istituto è tenuto a consegnare la nave libera da vincoli e gravami che ne pregiudicano l’operatività. Contestualmente alla consegna della nave sarà redatto verbale di consegna.

## ART. 4 – DURATA DEL CONTRATTO ED IMPORTO

La durata del contratto è di anni 1 (uno) a decorrere dalla data di stipula del relativo contratto.

Importo a base d’asta per il primo anno è di € 205.000,00 oltre I.V.A.

L’amministrazione si riserva la facoltà di optare per la ripetizione dei servizi analoghi ex art. 57, comma 5, lett. b) del D.Lgs. 163/2006 per un ulteriore anno.

Il costo complessivo presunto dell’appalto, primo anno più eventuale ripetizione dei servizi analoghi per il secondo anno, è pari a € 410.000,00 oltre IVA.

## ART. 5 – DIVIETO DI RINNOVO TACITO

Il contratto non potrà per nessuna ragione essere tacitamente rinnovato.

## ART. 6 – CONDIZIONI ECONOMICHE E REVISIONE ECONOMICA

Il compenso per la gestione armatoriale verrà liquidato in rate bimestrali di eguale importo entro sessanta giorni dalla presentazione della fattura agli uffici amministrativi dell’Istituto.

La revisione dei prezzi è regolata dall’articolo 44 della legge 724/94.

La rilevazione ed applicazione della revisione prezzi, operata sulla base di un’istruttoria condotta dagli uffici dell’Amministrazione, avverrà con cadenza annuale ed avrà efficacia dal primo giorno del secondo anno utile dalla data di aggiudicazione e successivamente con la predetta cadenza annuale.

Gli uffici dell’Amministrazione opereranno un incremento o decremento pari, al massimo, al 75% dell’indice ISTAT per i prezzi al consumo delle famiglie di operai ed impiegati accertato nei precedenti dodici mesi.

## ART. 7 – SPESE E OBBLIGHI DELL’AGGIUDICATARIO

Sono a carico dell’Aggiudicatario le spese inerenti all’armamento e all’esercizio della nave nei limiti previsti dal presente capitolato. In particolare le spese relative a:

* ordinaria manutenzione necessaria al mantenimento ed alla pulizia della nave, delle sue pertinenze e dei rispetti, dello scafo e della strumentazione, equipaggiamenti, apparati ed impianti riportati nell’allegato “Specifiche tecniche”;
* copertura assicurativa con primaria Compagnia Assicurativa del “corpo e macchina” per un valore complessivo di **Euro *200.000,00*,** franchigia massima di Euro 10,000per ciascun avvenimento esclusa la perdita totale, soggetta a clausola C.R.O. (Cancelling Return Only);
* copertura assicurativa Protection and Indemnity Risks, inclusiva dei rischi da inquinamento, rimozione relitto, rivalse di Istituti Assicurativi e/o Previdenziali;
* Tutte le coperture assicurative dovranno essere soggette a clausola di vincolo in favore dell'Istituto.

Copie delle suddette polizze dovranno essere depositate presso l’Ente appaltante.

* costi dell’equipaggio inquadrato con il vigente C.C.N.L. valido per navi inferiori a 50 TSL, incluso di panatica. Il costo dell’equipaggio include Paga conglobata, Indennità di navigazione, Indennità di rappresentanza, integrazione dell’1% sulla paga conglobata 13 e 14 mensilità, ferie, TFR, contributi previdenziali ed assistenziali. Orario di lavoro come da tabella di arruolamento dal lunedì al venerdì, 8 ore giornaliere, escluso i giorni di festività nazionale. Nel caso in cui l’equipaggio dovesse svolgere attività di conduzione al di fuori dei suddetti orari saranno applicati meccanismi di recupero;
* costi relativi al trattamento di fine rapporto di lavoro e provvedendo direttamente a tutte le prescritte formalità di legge con Capitaneria, INPS, IPSEMA ed altri Enti preposti;
* costi di ordinario utilizzo degli strumenti disponibili a bordo quali computer e stampanti;
* i costi di ormeggio, guardiania, stazionamento e servizi annessi presso il luogo dell’ormeggio, che dovrà essere di gradimento dell’Ente. L’ormeggio dovrà essere facilmente accessibile sia a piedi che con autoveicoli e, ivi dovrà essere munito di adeguata sorveglianza e guardiania, sia di giorno che di notte, sia per la nave che per tutti i materiali in essa contenuti;
* costi relativi al servizio di pulizia e di riassetto dei locali della nave;
* costi per la fornitura di un idoneo sistema antincendio a terra ed al relativo collegamento con la rete idrica fissa, nonché al collegamento alla rete elettrica a terra (220 V), per il funzionamento della strumentazione di bordo durante le soste in porto e per il funzionamento dei frigoriferi e dei surgelatori di bordo e l’avvio degli stessi prima di ciascuna missione;

inoltre l’Aggiudicatario dovrà garantire i seguenti servizi:

* assistenza tecnica durante la fase di carico e scarico della strumentazione tramite il personale marittimo;
* assistenza per la copertura assicurativa per l’imbarco di tecnici non aventi un rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato e determinato previa comunicazione del responsabile del contratto;
* assistenza tecnica durante la messa a mare e recupero strumenti se richiesto dall’Istituto ed in accordo con il Comandante;
* di provvedere all’approvvigionamento dei materiali di consumo, parti di rispetto, lubrificanti e combustibili relativamente all’impiego nave pianificato dall’Istituto;
* la trasmissione della tabella di consumo: rendiconto bimestrale dei consumi corredato da una copia del giornale di bordo e da una dichiarazione dell’Aggiudicatario delle ore di moto effettuate nel mese. Tali rendiconti saranno fatturati separatamente dai canoni di cui al comma 1 del precedente articolo 6.
* di provvedere ai rapporti con Enti ed Autorità relativamente alla navigazione e sosta nave (Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Ente di Classifica, A.S.L. ed altri Enti di controllo e sorveglianza fornitori);
* di provvedere a tenere la nave costantemente in Classe con il R.I.Na. ed in regola con le leggi marittime e doganali vigenti ed ogni altra normativa così come applicabili e pertinenti al tipo di nave, alla bandiera, alla sigla di classe ed alla navigazione assegnata, curando i rapporti con i predetti Enti ed Istituti;
* di provvedere al personale marittimo per la conduzione della nave con elevato livello professionale adeguato agli specifici compiti cui la nave è adibita e garantire la corrispondenza alla composizione ed alle qualifiche come richiesto dalle Autorità Marittime in base alla Tabella di Armamento concordata e rilasciata dalla Capitaneria del Porto di Napoli; inoltre, il comandante dovrà essere munito di patentino di abilitazione alla radiotelefonia ed i componenti dell’equipaggio dovranno essere abilitati all’uso delle zattere di salvataggio;
* di specificare all’Istituto le operazioni di manutenzione straordinarie necessarie fornendo all'Istituto - con congruo anticipo sulla data prevista per l'esecuzione di dette manutenzioni - preventivo di spesa di almeno tre (3) distinti Cantieri di adeguato livello qualitativo e di assicurare che le stesse manutenzioni, una volta debitamente autorizzate dall’Istituto, siano svolte nel modo corretto, a regola d’arte e nei tempi previsti;
* in caso di lavori di estrema urgenza, relativi a guasti ed avarie che pregiudicano la sicurezza e la operatività della M/b, è fatto obbligo di informare tempestivamente l’Istituto, per l’eventuale autorizzazione all’esecuzione dei lavori;
* di provvedere al rispetto di quanto previsto dal D.Leg. 271/99 nonché a quanto indicato nel relativo Piano di Sicurezza;
* di provvedere all’acquisizione dei permessi rilasciati dalle autorità competenti per lo svolgimento delle operazioni scientifiche;
* se richiesto dalle Autorità Marittime, di provvedere all’applicazione del sistema di gestione della sicurezza e prevenzione degli inquinamenti “Safety Management System” rispondente alla Risoluzione IMO 741

## ART. 8 – SPESE DELL’ISTITUTO

Sono a carico dell’Istituto i costi relativi a:

* realizzazione delle manutenzioni straordinarie, proposte dall’Aggiudicatario ed approvate dall’Istituto, necessarie al mantenimento della nave, delle sue pertinenze e dei rispetti, dello scafo incluse tutte le spese per l’effettuazione del carenaggio, della strumentazione, equipaggiamenti, apparati ed impianti riportati nell’allegato “Specifiche tecniche”;
* lo svolgimento di operazioni di soccorso, dichiarazioni, visite dell’Ente Certificante e qualunque altra spesa annessa in caso di avaria, supposta avaria e incaglio;
* forniture di combustibile e spese annesse del motore principale e dei macchinari ausiliari;
* forniture di materiali di consumo, parti di rispetto, lubrificanti ed altre spese annesse idonee per il buon funzionamento del motore principale e dei macchinari ausiliari, esclusi quelli per ordinaria manutenzione;
* forniture di materiale di consumo per la manutenzione ordinaria dello scafo;
* tasse portuali, diritti di agenzia, commissioni e spese annesse al di fuori del Porto Operativo;
* i costi di ormeggio, guardiania, tasse di stazionamento e servizi annessi al di fuori del Porto Operativo;
* la panatica, qualora richiesta preventivamente per la specifica attività, nel limite massimo di € 7,00 per pasto, qualora richiesta preventivamente per la specifica attività ed eventuali piccole spese di cambusa non incluse nella panatica;
* copertura assicurativa del personale tecnico-scientifico imbarcato;
* le spese annesse all’acquisizione dei permessi rilasciati delle autorità competenti per lo svolgimento delle operazioni scientifiche;
* le spese doganali e le spese relative allo smaltimento dei rifiuti incluso materiale di rifiuto connesso alla strumentazione dell’Istituto;
* adeguamenti a nuove disposizioni di sicurezza che saranno comunque soggetti ad analoga procedura di preventivazione da parte dell'aggiudicatario ed approvazione da parte dell'Istituto, così come previsto e regolato per le manutenzioni straordinarie di cui al precedente Art. 7;
* estensioni di copertura assicurativa derivanti da operazioni speciali che l’Istituto dovesse richiedere.

## ART. 9 – RESPONSABILE DEL CONTRATTO

L’attuazione del servizio ed il regolare adempimento di tutte le prescrizioni contrattuali saranno seguiti, controllati e verificati dall’Istituto per mezzo del Responsabile di contratto, nominato nel contratto o indicato per iscritto all’Aggiudicatario all’atto della firma del contratto.

L’Istituto può, dandone comunicazione all’Aggiudicatario, nominare altro Responsabile di contratto, in sostituzione del precedente.

Il Responsabile di contratto curerà i rapporti con il Responsabile del servizio di cui al successivo articolo 10.

Nell’espletamento dei suoi compiti, il Responsabile di contratto non assumerà alcuna responsabilità nei confronti sia dell’Aggiudicatario sia di qualsiasi terzo, per ogni evento o danno che possa verificarsi nel corso o comunque in occasione e in conseguenza dell’esecuzione del contratto. Sono del tutto escluse dai compiti del Responsabile di contratto le incombenze relative alla sorveglianza del personale dell’Aggiudicatario. Tali incombenze sono di esclusiva competenza e responsabilità dell’Aggiudicatario, in particolare del Responsabile del servizio di cui al successivo articolo 10.

Il Responsabile del contratto è tenuto a trasmettere la corrispondenza per fax o posta elettronica presso i recapiti inseriti nel contratto, oppure comunicati dal Responsabile del servizio.

## ART. 10 – RESPONSABILE DEL SERVIZIO

L’Aggiudicatario si impegna a designare a suo totale carico ed onere, e di ciò ne ha tenuto conto nella determinazione dei propri costi per il servizio, una persona Responsabile del servizio, espressamente a ciò delegata, con perfetta conoscenza della lingua italiana, il cui nominativo sarà indicato all’Istituto per iscritto all’atto della firma del contratto.

Il Responsabile del servizio è la persona che provvederà, per conto dell’Aggiudicatario, a vigilare che il servizio risponda a quanto stabilito dal contratto e dai documenti ad esso allegati o da esso richiamati e sarà la naturale interfaccia tecnica ed amministrativa del Responsabile del contratto.

L’Istituto, qualora il Responsabile del servizio non si dimostri all’altezza dei compiti a lui affidati, può chiederne, in qualsiasi momento, la sostituzione con altro responsabile, motivando, per iscritto, tale richiesta.

Il Responsabile del servizio è tenuto a trasmettere la corrispondenza per fax o posta elettronica presso i recapiti inseriti nel contratto, oppure comunicati dal Responsabile del contratto.

## ART. 11 – VARIAZIONI E MODIFICHE

L’Aggiudicatario non può apportare trasformazioni o rilevanti innovazioni alla nave senza il preventivo consenso dell’Istituto. L’Aggiudicatario non può sub-locare la nave né cedere i diritti derivanti dal contratto.

L’Aggiudicatario non può realizzare operazioni di manutenzione straordinaria senza la preventiva autorizzazione dell’Istituto.

L'Aggiudicatario non potrà in alcun caso pretendere alcun beneficio e/o indennizzo da eventuali migliorie e/o modifiche e/o lavori eseguiti sulla nave.

## ART. 12 – CONSEGNA ALL’ISTITUTO

Tutta la documentazione relativa a lavori, modifiche, controlli eseguiti durante il periodo di gestione dell’Aggiudicatario dovranno da questi essere consegnati all'Istituto in copia contestualmente all'esecuzione dell'opera mentre l'intera documentazione in originale dovrà essere consegnata all'Istituto a fine contratto.

### ART. 13 – IMBARCO STRUMENTAZIONE

L’imbarco ed il trasporto di merce pericolosa e/o materiale radioattivo è consentito in conformità delle vigenti disposizioni di legge ed entro i limiti previsti dai certificati.

### ART. 14 – EQUIPAGGIO

L’Aggiudicatario nomina il Comandante della nave che dovrà essere di gradimento dell’Istituto. Il Comandante, fermo restando gli obblighi a lui derivanti dalla vigente legislazione, avrà come interlocutore per lo svolgimento della campagna oceanografica il responsabile della missione, il cui nome sarà preventivamente reso noto dall’Istituto all’Aggiudicatario.

Qualora l’Istituto in prima persona dichiari di non essere soddisfatto della condotta del Comandante o di un altro componente del personale e presenti un motivato reclamo all’Aggiudicatario, questi dovrà provvedere non appena possibile ai necessari cambi di personale.

## ART. 15 – PROGRAMMA DELLE USCITE

Le uscite con la nave avverranno secondo un calendario che verrà comunicato tempestivamente all’Aggiudicatario da parte del responsabile scientifico della missione di cui al precedente articolo. Le missioni e/o l’impiego della nave, tranne in casi particolari, non avverranno nei giorni di sabato o domenica e nelle festività ufficiali. In caso contrario, sarà dichiarato con debito preavviso e darà luogo a corrispondente periodo di riposo del personale marittimo, da effettuarsi, comunque, compatibilmente con le esigenze operative dell’imbarcazione.

Il responsabile scientifico della missione provvederà a comunicare all’Aggiudicatario i nomi delle persone autorizzate ad imbarcare.

## ART. 16 – DICHIARAZIONE DI ARMATORE

L’Aggiudicatario è tenuto, ai sensi e per gli effetti dell’art. 265 del Codice della Navigazione, a depositare, presso le competenti autorità marittime, contestualmentealla stipulazione del contratto la dichiarazione di Armatore rilasciata dall’Aggiudicatario.

## ART. 17 – CARENAGGIO

Al massimo ogni 12 (dodici) mesi la nave dovrà essere disponibile per il carenaggio. L’Istituto comunicherà con il massimo anticipo possibile quale sarà il programma della nave per permettere all’Aggiudicatario di scegliere un porto adeguatamente attrezzato che sia il più vicino possibile alla rotta della nave o che sia comunque preferito dalle parti.

Allo stesso modo, ogni altra operazione di manutenzione che richieda la sospensione dell’esercizio della nave e quindi la programmazione di tempi di utilizzo della nave sarà comunicata con congruo preavviso.

## ART. 18 – SICUREZZA

L’Aggiudicatario si obbliga ad osservare ed a fare osservare, dai responsabili di bordo, la scrupolosa osservanza di tutte le vigenti normative e di tutte quelle altre che verranno adottate in forza di leggi o regolamenti che entrino in vigore successivamente alla data del contratto.

Spetta all’Aggiudicatario concordare il piano delle visite con l’Ente di Classifica preposto, far compiere e fornire tutta l’assistenza necessaria durante le visite annuali. Spetta all’Istituto sostenere costi annessi alla applicazione di nuove disposizioni di sicurezza a bordo come da art. 8.

## ART. 19 – ZONE PERICOLOSE

Il Comandante si impegna ad evitare zone che a suo giudizio, o a quello dell’Istituto, siano pericolose a causa di guerra o guerriglia o qualsivoglia operazione militare.

## ART. 20 – SALVATAGGIO

Il compenso netto per recuperi, rimorchi, salvataggi e qualsivoglia assistenza e soccorso prestati dalla nave durante la vigenza contrattuale, va diviso in parti uguali fra Aggiudicatario e Istituto.

Il compenso netto da ripartire si determina deducendo:

* le quote spettanti al comandante e all’Equipaggio;
* la quota di nolo spettante all’Istituto nonché le spese di combustibile e di materiali consumati di proprietà dell’Istituto per il periodo dall’inizio dell’operazione fino alla ripresa del viaggio;
* le spese sostenute dall’Istituto per consumo di materiali della nave e per riparazione dei danni subiti dalla nave, apparati motori e macchinari ausiliari, in seguito all’assistenza prestata.

Devono inoltre dedursi tutte le spese che siano comunque in relazione con l’assistenza prestata e il recupero eseguito, comprese le eventuali spese legali e giudiziali accorse per garantire e per ottenere il compenso spettante ai soccorritori.

## ART. 21 – ISPEZIONI E VISITE

L’Istituto avrà la facoltà di mandare a bordo della nave un ispettore o suo rappresentante, per verificare le condizioni della nave e lo svolgimento delle operazioni di manutenzione ordinarie e straordinarie. La presenza a bordo di un ispettore dell’Istituto non potrà diminuire in nessun modo la piena e totale autorità del Comandante, né potrà aumentare in alcun modo la responsabilità dell’Istituto. All’Ispettore, saranno riservate la massima collaborazione e la migliore sistemazione possibile.

***ART. 22 – GARANZIE***

Anteriormente alla stipula del contratto d'appalto, l'Appaltatore dovrà prestare, pena la decadenza dall’aggiudicazione, cauzione definitiva in ragione del 10% dell'importo contrattuale al netto degli oneri fiscali risultante dall’aggiudicazione, a garanzia dell'osservanza delle obbligazioni assunte e del pagamento delle penalità eventualmente comminate. In caso di aggiudicazione con ribasso d'asta superiore al 10 per cento, la garanzia fideiussoria è aumentata di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti il 10 per cento; ove il ribasso sia superiore al 20 per cento, l'aumento è di due punti percentuali per ogni punto di ribasso superiore al 20 per cento.

Nel caso dovessero essere operati prelevamenti per eventuali inadempienze, esso dovrà essere reintegrato, pena decadenza, entro quindici giorni consecutivi dal ricevimento da parte dell’Appaltatore di apposita comunicazione da parte del Committente.

La cauzione definitiva potrà essere costituita mediante:

1. polizza assicurativa, rilasciata da impresa di assicurazioni, debitamente autorizzata all’esercizio del ramo cauzioni, ai sensi del D.P.R. 13.02.1959, n. 449 e successive modificazioni e/o integrazioni, da cui risulti a pena decadenza:
	* che il fideiussore si impegna ad effettuare, dietro semplice richiesta della stazione appaltante, il versamento della somma dovuta, entro il termine massimo di 15 giorni consecutivi dalla richiesta suddetta;
	* l’esclusione del beneficio della preventiva escussione di cui all’articolo 1944 c.c. ;
	* l’esclusione della decadenza di cui all'articolo 1957 c.c. ;
	* una scadenza successiva al termine delle prestazioni contrattuali, che sarà indicata con la comunicazione di aggiudicazione dell’appalto;
2. fideiussione bancaria, rilasciata da Aziende di Credito di cui al Dlgs. N. 385/1993 e e successive modificazioni e/o integrazioni, contenente, a pena d’esclusione, le clausole di cui alla lett. a).
3. fideiussione bancaria, rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell’elenco speciale di cui all’articolo 107 del Dlgs n. 385 del 1.9.1993, che svolgono in via esclusiva o prevalente attività di rilascio di garanzie, a ciò autorizzati dal Ministero dell’Economia e delle Finanze, e successive modificazioni e/o integrazioni, contenente, a pena d’esclusione, le clausole di cui alla lett. a).

In ogni caso il deposito cauzionale deve essere effettuato, a pena decadenza, con un unico tipo di valori.

## ART. 23 – PERDITA DELLA NAVE

Se la nave andasse perduta o venisse data per perduta, il contratto si intenderà risolto dalle ore 24.00 del giorno in cui si è verificata la perdita oppure si è avuta l'ultima notizia.

## ART. 24 - RICONSEGNA NAVE

Alla scadenza naturale del contratto e/o nei casi previsti di risoluzione dello stesso, l'Aggiudicatario dovrà riconsegnare la nave all'Istituto in piena Classe ed in regola con ogni normativa applicabile - e comunque nelle stesse buone condizioni in cui si trovava al momento della consegna - , liberamente galleggiante a sicura banchina nel porto operativo o altro porto designato dall'Istituto. Qualora fossero necessarie riparazioni nel porto di riconsegna, l'Aggiudicatario dovrà effettuarle a sue spese prima della riconsegna. All'atto della riconsegna sarà redatto verbale di riconsegna.

## ART. 25 – RISOLUZIONE DEL CONTRATTO

Il contratto è risolto nel caso in cui le autorità competenti dichiarano che la M/N non è più idonea alla navigazione. In tal caso, la stazione appaltante è tenuta a darne comunicazione all’aggiudicatario mediante raccomandata A/R con tre mesi di anticipo della volontà di recedere dal contratto.

Il contratto è risolto nel caso in cui l’Istituto può, fatto salvo ogni ulteriore diritto e previa diffida ad adempiere non inferiore a 15 giorni, decretare la risoluzione del contratto :

1. quando l’aggiudicatario per cause ad esso imputabili non si attenga al contratto stipulato tra le parti;
2. quando l’aggiudicatario si renda colpevole di frode o di inadempienze tali da compromettere la buona riuscita del servizio;
3. per inosservanza dei piani di sicurezza, ovvero degli obblighi in qualità di datore di lavoro, ivi compresi quelli attinenti alla sicurezza sul lavoro, ovvero delle misure generali di tutela previste delle vigenti normative in materia di sicurezza e salute dei lavoratori;
4. in caso di inottemperanza dell’Aggiudicatario agli obblighi di denuncia ed agli adempimenti in materia assistenziale e previdenziale;
5. qualora l’Aggiudicatario versi in stato di grave insolvenza nei confronti dei propri fornitori.

In caso di risoluzione l’Aggiudicatario dovrà, previa redazione dello stato di consistenza, consegnare la nave all’Istituto nel Porto operativo.

In tutti i casi di risoluzione di cui al secondo capoverso l’Istituto avrà diritto all’immediato incameramento della cauzione definitiva.

## ART. 26 – NORME APPLICABILI

Per quanto non disposto dal contratto le Parti si riportano alle disposizioni previste dal Codice Civile, dal Codice della Navigazione, alle consuetudini ed alle altre normative vigenti in materia.

**ARTICOLO 27 - TRATTAMENTO DATI PERSONALI**

L'Appaltatore è responsabile del trattamento dei dati personali della Stazione Zoologica dei quali venga eventualmente a conoscenza nel corso dell'esecuzione della fornitura ai sensi e per gli effetti del D. Lgs. 30.06.2003 n. 196.

Tali dati quindi potranno essere utilizzati esclusivamente per le finalità strettamente connesse all'esecuzione del presente contratto.

L'Appaltatore si impegna a comunicare i nominativi dei soggetti responsabili del trattamento dei dati personali alla Stazione Zoologica.

**ARTICOLO 28 – TRACCIABILITA’ DEI PAGAMENTI**

L’appaltatore assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all’art. 3 della legge 13 agosto 2010 n. 136 e successive modifiche.

L’appaltatore si obbliga a comunicare gli estremi del conto corrente bancario o postale dedicato alle commesse pubbliche per tutti i movimenti finanziari relativi al presente ordine, nonché le generalità ed il codice fiscale delle persone delegate ad operare sullo stesso.

Il mancato utilizzo del bonifico bancario o postale ovvero degli altri strumenti di incasso o pagamento idonei a consentire la piena tracciabilità delle operazioni costituisce causa di risoluzione del contratto ai sensi dell’art. 3, comma 9 bis, della L. 136/2010.

**ARTICOLO 28 - FORO COMPETENTE**

Per tutte le controversie comunque attinenti all'esecuzione della fornitura è stabilita la competenza esclusiva del Foro di Napoli.

 **Il Presidente**

 **Prof. Roberto Danovaro**

Allegato:

1. Specifiche delle strumentazioni tecnico scientifiche.