

YACHTLIFE

“The Italian Marketplace of Yachting”

Le garanzie per il Diportista-Consumatore



with the authority of



unprintable newsletter - protect your trees

Indice della pubblicazione "Le garanzie per il Diportista-Consumatore"

Ritirereste un'autovettura nuova che vi venisse presentata dal Concessionario senza il "volante" o le "ruote"? Nessuno lo farebbe, nè sarebbe "forzato" a farlo perchè dovrebbe aspettare ulteriormente o perchè si è fatto finanziare l'acquisto da una società di leasing.

Nel settore diporto invece, dove i valori medi in gioco sono decisamente superiori rispetto al settore "auto", in molti cercano di "costringere" il Cliente a ritirare comunque la "barca nuova", anche in presenza di vizi, difetti e difformità; soprattutto se l'acquisto è finanziato tramite un contratto di leasing.

Frequentemente, infatti, il *Cliente/Consumatore/Utilizzatore* viene "caldamente invitato" a ritirare la barca nonostante i difetti riscontrati e a firmare comunque il "verbale di consegna", tanto il Venditore (*Produttore, Importatore o Concessionario*) dovranno intervenire in futuro (*ma non si sa come e quando*) perchè "obbligati" a farlo dalle garanzie che la legge loro impone.

Sicuri che sia davvero così?

1. *Introduzione al concetto di "garanzia"*
2. *La conformità al contratto*
3. *Il contenuto della prestazione di garanzia*
4. *Il diritto di regresso*
5. *La durata della garanzia*
6. *Il manuale del Proprietario*
7. *Il libretto di garanzia*

Introduzione al concetto di “garanzia”

Ritirereste un’automobile nuova che vi venisse presentata dal Concessionario senza il “volante” o le “ruote”? Nessuno lo farebbe, nè sarebbe “forzato” a farlo perchè dovrebbe aspettare ulteriormente o perchè si è fatto finanziare l’acquisto da una società di leasing.

Nel settore diporto invece, dove i valori medi in gioco sono decisamente superiori rispetto al settore “auto”, in molti cercano di “costringere” il Cliente a ritirare comunque la “barca nuova”, anche in presenza i vizi, difetti e difformità; soprattutto se l’acquisto è finanziato tramite un contratto di leasing.

Frequentemente, infatti, il *Cliente/Consumatore/Utilizzatore* viene “caldamente invitato” a ritirare la barca nonostante i difetti riscontrati e a firmare comunque il “verbale di consegna”, tanto il Venditore (*Produttore, Importatore o Concessionario*) dovranno intervenire in futuro (*ma non si sa come e quando*) perchè “obbligati” a farlo dalle garanzie che la legge loro impone.

In effetti esiste una Direttiva della Comunità Europea (99/44/CE) che dovrebbe applicarsi anche al settore “diporto”, ma come sempre “fatta la legge, trovato l’inganno”. Ovvero, esistono sempre i modi per “aggirare” le previsioni normative, privando il Consumatore dei propri diritti, o riducendoli notevolmente.

La direttiva 99/44/CE può in effetti essere facilmente “aggirata” da chi vende unità da diporto nuove attraverso la stesura di “**libretti di garanzia**” che limitano notevolmente la responsabilità del Produttore o creano notevoli difficoltà al Consumatore per far valere i propri diritti. Non basta una semplice Lettera Raccomandata A.R. scritta da Lui, per essere preso in seria considerazione dovrà affidare incarico ad un Avvocato (*meglio un Marittimista*) sostenendo ulteriori spese.

Analogamente dicasi per quel Cliente/Consumatore che prima della consegna richiede l’intervento di un Perito Navale (*non assicurativo*) per valutare la conformità della barca rispetto alle condizioni pattuite nel contratto di acquisto. In questo caso la situazione può ulteriormente complicarsi in quanto sarà difficile per il Cliente/Consumatore trovare un Perito Navale veramente “*indipendente*”, cioè non vincolato da rapporti di collaborazione con le Società di Leasing o con i Venditori di quella barca. Molti Periti (*non tutti per la verità, onde evitare lamentele ed attacchi dalla loro categoria*), infatti, rifiuteranno l’incarico in quanto vincolati da rapporti di stretta collaborazione proprio con tali Società. Atteggiamento comprensibile da un punto di vista “umano” (*perderebbero una notevole mole di lavoro garantita, diventando sgraditi*), non da un punto di vista “professionale”. Questo problema, purtroppo, si è notevolmente diffuso con lo sviluppo del Leasing Nautico in Italia, cioè dall’anno 2001.

Come anticipato nella parte II della “Guida ISYBA 2009 alla Compravendita di unità da diporto”, le Società di Leasing finanziano l’acquisto di un bene (*la barca*) scelto dall’Utilizzatore. Di conseguenza ne diventano “*Proprietari*” e come tali si riservano il diritto di nominare un “*proprio Perito*” per valutare la conformità del bene al contratto di vendita. Indipendentemente dai diritti ed aspettative del Cliente/Consumatore che sarà “*costretto*” a ritirare e pagare il bene o ad intentare una causa legale per far valere i propri diritti. La situazione si complica ulteriormente nel caso in cui la società di leasing abbia concesso un *pre-finanziamento* al Cantiere per costruire la barca in attesa di potenziali Acquirenti. In teoria, per la società

di leasing (*locatore*) dovrebbe essere della massima importanza valutare il "*rischio bene*" dell'operazione, considerandone la congruità di prezzo, le sue caratteristiche di utilizzo e di eventuale profitto produttivo, la sua recuperabilità, la sua ricollocabilità sul mercato, il suo valore in caso di rientro anticipato dovuto ad insolvenza dell'utilizzatore e la sua rispondenza alle normative.

Trattasi di valutazione puramente economica, visto che in base al **principio IAS 17** (*Accounting for leases*) con il leasing finanziario avviene il trasferimento dalla società di leasing (*Locatore e Proprietario del bene*) al Cliente /Utilizzatore (*Locatario*) di tutti i rischi e conseguenti responsabilità derivanti dall'utilizzo del "*bene*".

Come può il Cliente/Consumatore prevenire queste situazioni e tutelare il proprio esborso economico in via preventiva?

Sicuramente non deve fidarsi solo delle norme contenute nella Direttiva 99/44/CE, che, anche se trasposte nell'ordinamento italiano con le dovute modifiche al Codice Civile, possono essere facilmente disattese sia per la formulazione "*vesatoria*" delle condizioni di validità delle garanzie (*v. libretto di garanzia*), sia e soprattutto per la scarsa definizione delle norme tecnico-costruttive e dei relativi controlli sulle certificazioni di omologazione (*parliamo delle unità da diporto fino a 24 metri di lunghezza*) previsti da un'altra Direttiva: la 2003/44/CE (*in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto*) recepita in Italia attraverso il "*Nuovo Codice della Nautica da Diporto*". Da un punto di vista tecnico, le norme uniformi dovrebbero infatti riguardare in primo luogo la definizione delle caratteristiche dei materiali utilizzati per la costruzione della parte fondamentale (*detta "costitutiva" a livello giuridico*) di una barca: **lo scafo**. In effetti, **non esistono norme internazionali ISO** che stabiliscano le caratteristiche minimali di una stratificazione in vetroresina o materiali compositi (*mentre esistono per componenti di valore infinitesimale, quale una vite di acciaio*). In altre parole non si hanno punti di riferimento certi ed univoci per stabilire a priori se uno scafo è stato stratificato "*bene*" o "*male*", nuovo o usato che sia. Però quel "*bene*" riceve comunque una **Certificazione CE** relativamente al "*prototipo*", ed una "*autocertificazione di conformità*" da parte del Produttore.

Per tutelare i propri diritti ed interessi, quindi, il Cliente/Consumatore deve valutare con attenzione le condizioni di vendita che gli saranno proposte, ivi inclusi i termini di garanzia. Aggiungendo clausole che lo tutelino (*ispezioni in corso di costruzione, termini di consegna con penali per eventuali ritardi, etc.*); nel caso si faccia assistere da un professionista indipendente.

La conformità al contratto

Il venditore ha l'obbligo di consegnare al consumatore beni conformi al contratto di vendita. Con questa affermazione l'art. 1519-ter pone la base del rapporto di garanzia, individua i soggetti tra cui detto rapporto intercorre e fissa il momento determinante per verificare la sussistenza o meno di detta conformità.

Di conseguenza, è necessario esaminare quando il bene fornito possa dirsi conforme al contratto di vendita od equiparato, ovvero quando detta conformità non sussista e, pertanto, scatti per il venditore l'obbligo di eseguire la prestazione sussidiaria di garanzia.

La questione non è semplice perché si allarga in una casistica virtualmente infinita sulla quale solo il tempo e l'interpretazione giurisprudenziale conseguente potranno portare, se non completamente, almeno in parte chiarezza. Infatti, accanto a casi macroscopici ed evidenti, quale quello di colui che consegni una imbarcazione con motorizzazione diversa da quella pubblicizzata o con dislocamento o dimensioni notevolmente diverse (*sia in eccesso che in difetto*) da quelle indicate nella eventuale scheda tecnica, possono immaginarsi (*e concretamente si verificano*) innumerevoli casi che si collocano nella zona grigia interposta tra il bianco ed il nero. Il Legislatore, al fine di cercare di definire i contorni del concetto di conformità, seppur con i limiti imposti dalla genericità di una legge come quella in commento, ha individuato una serie di circostanze la cui coesistenza, laddove pertinenti, costituiscono una presunzione legale di conformità del bene al contratto. In altre parole, se da un lato la coesistenza delle predette circostanze, costituisce elemento di presunzione legale di conformità del bene al contratto, dall'altro la situazione opposta, cioè la non sussistenza di una o più circostanze pertinenti, costituisce presunzione (*legale*) di non conformità. Di seguito descriviamo tali circostanze.

Idoneità all'uso: il bene di consumo deve essere idoneo all'uso al quale abitualmente servono beni dello stesso tipo.

Nel caso delle imbarcazioni questa circostanza può rilevare per diversi sistemi e componenti, le cui prestazioni possono essere valutate con riferimento alle prestazioni di apparecchi consimili. Si pensi, ad esempio, alla durata delle batterie od al tempo di ricarica delle stesse; una componente di batterie inidonea a supportare le normali apparecchiature di bordo per un periodo di tempo paragonabile alla media delle imbarcazioni consimili, ovvero per la cui ricarica è necessario un tempo eccedente la norma, può far presumere l'esistenza di un difetto di progettazione dello schema elettrico della barca o ad una insufficiente dotazione di batterie od ancora un insufficiente o difettoso generatore. Una imbarcazione afflitta da una tale limitazione potrebbe essere inidonea ad essere utilizzata per navigazioni d'altura od in luoghi in cui non sia possibile attraccare frequentemente in porti attrezzati.

Conformità alla descrizione: il bene deve essere conforme alla descrizione fatta dal venditore e possedere le qualità del bene che il venditore ha presentato al consumatore come campione o modello.

Si pensi alla vendita di una imbarcazione nel corso di una Fiera Nautica; niente di più facile che il consumatore ordini la sua barca avendo presente le dotazioni della barca esposta. In tal caso è necessario che il venditore chiarisca in modo inequivocabile quali sono le dotazioni di serie e quali le opzionali, nonché, nel caso abbastanza frequente in cui vengano esposte barche già vendute a clienti che hanno provveduto nel frattempo a personalizzarle, sottolinei quali dotazioni o caratteristiche

sono specifiche della barca mostrata e non saranno presenti sulla barca che verrà effettivamente consegnata.

Qualità e prestazioni abituali: il bene deve presentare le qualità e le prestazioni abituali di una imbarcazione dello stesso tipo e che il consumatore può ragionevolmente aspettarsi.

Il cliente, a prescindere dalla descrizione fatta dal venditore, può attendersi che l'imbarcazione possieda le qualità e le prestazioni di imbarcazioni della stessa classe, sempre che, ovviamente, il venditore stesso non lo abbia preliminarmente informato sul punto. E' il caso, ad esempio, della presenza o meno a bordo di un certo impianto (*ad es. il verricello elettrico od il boiler per l'acqua calda, ecc...*) usualmente presente su quel certo tipo di imbarcazione che venga, viceversa, rimosso dal Cantiere dalla dotazione standard ed offerto quale accessorio o, semplicemente, non più installato.

Se il consumatore non viene avvisato che quel certo accessorio non è più installato, ovvero che, nonostante sia comune dotazione sulle imbarcazioni di quella dimensione, non è concretamente montato sulla imbarcazione che si accinge ad acquistare, il suddetto potrà successivamente lamentare un difetto di informazione e chiedere che detto accessorio gli sia installato gratuitamente ovvero il prezzo pagato gli venga in parte rimborsato (*riduzione di prezzo*).

Dichiarazioni pubbliche: il bene deve essere conforme alle dichiarazioni pubbliche fatte dal Produttore o dal suo agente o rappresentante in merito alle caratteristiche specifiche del bene.

Accanto alle dichiarazioni "private" fatte dal venditore al cliente nel momento in cui gli illustra l'imbarcazione, si pongono le dichiarazioni "pubbliche" rese dal Cantiere o dal suo ausiliario (*agente o rappresentante*). Nel momento in cui il venditore illustra la barca, normalmente consegna al cliente anche una brochure illustrativa prodotta dal Cantiere, contenente, molto spesso, dettagliate notizie in ordine alle caratteristiche specifiche della imbarcazione, sia dal punto di vista tecnico che prestazionale. Molto spesso, anzi, quello stesso cliente incontra il venditore avendo letto una prova della imbarcazione od avendo acquisito informazioni dalla pubblicità aziendale. Il convincimento all'acquisto che viene a formarsi nella mente del consumatore è, pertanto, il frutto, oltre che del dato di esperienza portato dalla generalità delle imbarcazioni della stessa classe, della combinata azione delle informazioni "pubbliche" rese dal Cantiere e delle informazioni "private" fornitegli dal Venditore. Le dichiarazioni pubbliche, però, essendo generalmente scritte (*brochure, pubblicità aziendale, siti internet, redazionali, ecc...*) hanno la caratteristica di essere precise e, soprattutto, facilmente documentabili a posteriori, nel senso che il consumatore può con facilità dimostrare la non conformità del bene alle dichiarazioni pubbliche rese, bastando un esame comparativo tra quanto scritto e quanto esistente.

Non sempre il venditore deve rispondere di quanto dichiarato, in questo caso, dal Cantiere: in particolare il venditore non è vincolato dalle dichiarazioni pubbliche quando, in via anche alternativa, dimostra che:

- a) non era a conoscenza della dichiarazione e non poteva conoscerla con l'ordinaria diligenza;
- b) la dichiarazione è stata adeguatamente corretta entro il momento della conclusione del contratto in modo da essere conoscibile al consumatore;
- c) la decisione di acquistare il bene di consumo non è stata influenzata dalla dichiarazione.

Le dichiarazioni pubbliche, debbono, a loro volta, essere distinte in dichiarazioni in ordine alle *caratteristiche tecniche* e dichiarazioni in ordine alle *prestazioni*.

Caratteristiche tecniche

Le dichiarazioni relative alle caratteristiche tecniche, per loro stessa natura, debbono essere precise. Questo non significa che uno scarto di pochi centimetri tra la lunghezza f.t. dichiarata e quella reale su una imbarcazione di 15 mt., costituisca una mancanza di conformità (*comunque sanabile, nella peggiore delle ipotesi con una modestissima riduzione di prezzo*), ma occorre prestare molta attenzione a questo genere di dichiarazioni.

Anche la sostituzione di un certo modello di apparato con quello originariamente indicato nella specifica tecnica (*anche se migliore o più performante*), può comportare un vizio di conformità laddove il consumatore non venga messo al corrente della modifica. molta attenzione occorre riservare anche alle fotografie che illustrano il prodotto, in quanto, laddove inserite in pubblicazioni aziendali, costituiscono anch'esse dichiarazioni pubbliche. Il mostrare imbarcazioni dotate di particolari apparati (*ad es. apparati satellitari per comunicazioni*) senza avvisare che quella riprodotta è una imbarcazione customizzata e che non rappresenta necessariamente la imbarcazione proposta, può ingenerare nel consumatore la falsa convinzione che detti apparati siano standard e, successivamente, provocare una reazione nel momento in cui il cliente si accorge dell'equivoco in cui è incorso.

Prestazioni

Le dichiarazioni relative alle prestazioni, particolarmente significative con riguardo alle imbarcazioni a motore, per loro stessa natura non possono essere precise, ma devono essere corrette e verificabili. La velocità massima di una imbarcazione dipende da una moltitudine di fattori: una corretta informazione dovrebbe avvisare il cliente sulle condizioni meteo/marine nell'ambito delle quali si è svolta la prova, sul dislocamento effettivo della imbarcazione (*ad es. quanto carburante imbarcato, quante persone a bordo, ecc...*) e su tutti quei fattori che possono influire sulla misurazione. L'informazione prestazionale deve, sostanzialmente, divenire più un elemento di riferimento tendenziale che assoluto.

Idoneità specifica

Il bene deve essere altresì idoneo all'uso particolare voluto dal consumatore e che sia stato da questi portato a conoscenza del venditore al momento della conclusione del contratto e che il venditore abbia accettato anche per fatti concludenti. È il caso del cliente che vuole destinare l'imbarcazione ad un uso particolare (*ad es. navigazione in climi particolarmente freddi*) e che, viceversa, scopra successivamente che la stessa od i suoi impianti ed apparati, non sono stati progettati e realizzati per operare in tali condizioni. Trattandosi di un utilizzo "anomalo" del bene, questo assume rilevanza solo allorché il consumatore abbia espressamente informato di questo suo bisogno il venditore e questi non lo abbia, anche tacitamente, escluso.

Il bene può dirsi conforme quando coesistano, laddove pertinenti, le circostanze suddette. Nella denegata ipotesi che ciò non sia non è detto, tuttavia, che il difetto di conformità conduca invariabilmente alla responsabilità del venditore. Innanzitutto la legge esclude la rilevanza del difetto di conformità se, al momento della stipula del contratto, il consumatore conosceva la mancanza della conformità ovvero non poteva ignorarla usando l'ordinaria diligenza. Si pensi al consumatore che venga avvisato che quella certa motorizzazione prevista nella scheda tecnica non è più disponibile e che la barca gli verrà consegnata con una diversa motorizzazione, ovvero si pensi al cliente che erroneamente "presume" che il tender sia compreso nel prezzo dell'imbarcazione e non si cura di chiederlo al venditore, laddove usualmente lo stesso non è incluso. Inoltre laddove il difetto derivi da materiali od istruzioni fornite dal cliente, lo stesso non rileva. Accade spesso che il cliente richieda serbatoi per l'acqua dolce extra rispetto alla dotazione standard e, successivamente, scopra che le prestazioni non

sono quelle originariamente aspettate. Non vi è dubbio che laddove ciò derivi dall'aver richiesto l'installazione dei serbatoi addizionali, il venditore non potrà essere ritenuto responsabile delle minori prestazioni della imbarcazione.

La pre-esistenza del difetto di conformità: il difetto di conformità deve preesistere al momento della consegna del bene al consumatore anche se può concretamente manifestarsi successivamente.

Occorre tenere ben presente che, come abbiamo visto, per difetto di conformità si intende la difformità tra quanto promesso (*direttamente od indirettamente*) e quanto effettivamente fornito, vuoi dal punto di vista delle caratteristiche tecniche che delle prestazioni.

Un difetto di conformità può consistere in un difetto di progettazione o di costruzione che non comprometta le prestazioni del bene, ma tuttavia ne limiti la durata nel tempo. Si pensi ad un apparato radar costruito con materiali non efficacemente protetti contro la salsedine che, appena installato, garantisca prestazioni corrette, ma successivamente presenti una curva di invecchiamento precoce rispetto alla media, con il risultato che dopo un tempo ridotto necessiti di essere riparato o sostituito. E' chiaro che laddove detto apparato sia stato mantenuto secondo quanto previsto nel manuale di uso e manutenzione relativo (*se presente...*) e sia stato usato in modo ordinario, e ciò nonostante soffra di un decadimento tecnico/prestazionale superiore alla media degli apparati consimili, il cliente potrà sostenere che il bene è viziato da un difetto originario consistente nella non ottimale progettazione o realizzazione dell'apparato. Se, viceversa, un diverso apparato sia guastato in quanto non è stata correttamente rispettata la tabella di manutenzione, il difetto non dipende dalla errata progettazione o costruzione dello stesso, ma dalla successiva mancanza di cura, e, pertanto, tale difetto non potrà dirsi originario. Solo i difetti originari hanno rilevanza ai fini della garanzia e solo di questi deve rispondere il venditore ed, in via di regresso, il produttore. Da ciò si capisce quanta rilevanza abbiano le dichiarazioni, pubbliche o private, fatte dal Cantiere o dal venditore, in quanto è evidente che una non conformità tra la specifica tecnica dichiarata e l'imbarcazione è sempre originaria; se il Cantiere ha dichiarato che l'imbarcazione era dotata di un frigo boat da 200 lt. e, viceversa, detto frigo non viene installato ovvero ne viene montato uno con caratteristiche diverse, è ovvio che il difetto di conformità sussiste già al momento della consegna della imbarcazione al cliente. Da questo deriva anche l'importanza che il consumatore sia adeguatamente informato sulle operazioni di manutenzione da eseguire durante la vita del prodotto, in quanto solo in questo caso il venditore (*e conseguentemente il Cantiere*) possono tenersi indenni da vizi derivanti da manutenzioni non effettuate od effettuate non correttamente.

Il contenuto della prestazione di garanzia

Il venditore è responsabile nei confronti del consumatore per qualsiasi difetto di conformità esistente al momento della consegna del bene. L'art. 1519-quater disciplina dettagliatamente quale sia il contenuto della prestazione di garanzia del venditore, cioè cosa accade se il bene è effettivamente difettoso e quali siano i diritti ed i doveri delle parti coinvolte, cioè il venditore stesso ed il consumatore. Innanzitutto il consumatore ha l'obbligo di denunciare al venditore il difetto di conformità entro il termine di due mesi dal momento in cui ha scoperto il difetto. La denuncia del difetto Nel caso di difetti apparenti, cioè immediatamente percepibili nel momento stesso in cui il cliente prende possesso della imbarcazione, quale, ad esempio, il differente colore della moquette della dinette, è da ritenere che i due mesi di tempo a disposizione per denunciare il vizio decorrano da tale momento. Per la denuncia non sono richieste forme particolari, talché potrebbe essere anche orale, ma in tal caso, laddove il venditore successivamente negasse di essere mai stato informato, si porrebbe per il cliente il problema di dimostrare se e quando l'ha proposta: è da ritenere che nella maggioranza dei casi la denuncia avrà la forma di una lettera, un fax od una e-mail. Nella denuncia il consumatore deve sommariamente descrivere il vizio manifestatosi e comunicare al venditore ove è visibile la barca. La denuncia non è necessaria, se il venditore riconosce l'esistenza del vizio ovvero, caso più improbabile, conoscendolo lo aveva occultato. Nella denuncia, od in un momento successivo, il consumatore può chiedere, a sua scelta, al venditore la riparazione del bene o la sua sostituzione

Il ruolo del venditore

Il venditore, ricevuta la denuncia del cliente, verificatane la fondatezza, deve decidere se accettare o non accettare la richiesta di riparazione o sostituzione pervenutagli. La legge permette al venditore di optare per il rimedio alternativo a quello proposto dal consumatore, se quest'ultimo sia oggettivamente impossibile ovvero eccessivamente oneroso rispetto all'altro. Se, ad esempio, il cliente chiede la sostituzione di un apparato irreparabile non più disponibile in quanto fuori produzione, il venditore può in alternativa, offrirgli un apparato equivalente ovvero, se il primo non accetta, rimborsargli una somma di denaro pari al prezzo pagato meno il deprezzamento dovuto all'uso concretamente fatto del bene. Se, viceversa, il cliente chiede la sostituzione di un apparato riparabile, il venditore può rifiutarsi ed offrire la riparazione.

La riparazione e la sostituzione

Nel caso in cui il venditore, auspicabilmente in accordo con il cliente, accetti di riparare il bene o di sostituirlo (*e quindi non si versi in ipotesi di riduzione del prezzo o risoluzione del contratto con restituzione di quanto pagato detratto il deprezzamento dipendente dall'uso*) questi deve effettuarle in un congruo termine e senza arrecare notevoli inconvenienti al consumatore tenendo, in entrambi i casi, in conto della natura del bene e dello scopo per il quale il consumatore lo ha acquistato. Nel caso delle imbarcazioni, atteso che il periodo di loro massimo utilizzo è quello estivo, sarà lecito attendersi dalla clientela che la riparazione o sostituzione del bene difettoso avvenga nel tempo più breve possibile, in quanto usualmente questo periodo coincide con le vacanze dell'armatore. In termini tecnici, essendo "*lo scopo*" del consumatore l'utilizzare la barca durante le vacanze, un ritardo anche di pochi giorni nell'effettuazione della prestazione di garanzia potrebbe comportare per il primo quei "*notevoli inconvenienti*" che la legge impone al venditore di evitare. E' facile comprendere che questo punto

diverrà in futuro uno dei temi caldi dell'applicazione della nuova disciplina, in quanto, specie per beni complessi come una imbarcazione, oltretutto per loro stessa natura idonei a spostarsi in luoghi spesso non coperti dalle reti di assistenza dei Cantieri, il dover effettuare la riparazione in un tempo "congruo" ed il fatto di non dover creare "notevoli inconvenienti" al cliente, imporrà un attento esame delle procedure di garanzia ed il loro adeguamento alla nuova situazione.

Senza spese

La riparazione o la sostituzione deve essere effettuata dal venditore "senza spese" per il consumatore.

La normativa italiana chiarisce che le spese rilevanti a questi fini "...si riferiscono ai costi indispensabili per rendere conformi i beni, in particolare modo con riferimento alle spese effettuate per la spedizione, per la mano d'opera e per i materiali".

In buona sostanza al venditore non viene richiesto di sostenere anche le spese voluttuarie o non strettamente necessarie, ma ciò nonostante, l'onere su questi gravante è elevato, specialmente con riferimento alle imbarcazioni.

Infatti, talvolta, per riparare una semplice componente del valore di pochi euro è necessario, in primo luogo raggiungere la barca nel luogo in cui si trova, smontare la componente (*magari procedendo all'alaggio della imbarcazione*), rimontare il tutto e provare in mare la imbarcazione. Il risultato è che il costo della sostituzione o riparazione della componente è infinitesimale rispetto ai costi di trasporto del personale, alaggio, varo e conseguenti. Purtroppo laddove tali operazioni siano "indispensabili" per riparare o sostituire la componente, divengono spese indispensabili e, pertanto, a carico del venditore. Per evitare tali conseguenze è necessario che, da un lato, i cantieri e le reti di vendita si dotino, anche ricorrendo all'outsourcing, di efficaci reti di officine attrezzate, dislocate opportunamente, e, dall'altro, chiedano al cliente di far verificare periodicamente presso centri appositi l'imbarcazione, al fine di mantenere sempre un elevato livello di manutenzione e ridurre il rischio di dover, da un lato, sopportare oneri di riparazione rilevanti e, dall'altro, dalla parte del cliente, di non poter utilizzare la propria imbarcazione seppur per un termine congruo di tempo.

La riduzione del prezzo e la risoluzione del contratto

Laddove il venditore non provveda alla riparazione o sostituzione del bene difettoso in un termine congruo e senza arrecare notevoli inconvenienti al consumatore, questi potrà chiedere al venditore, a sua scelta, una congrua riduzione del prezzo ovvero la risoluzione del contratto di compravendita. Nel primo caso il venditore dovrà rimborsare al cliente (*o detrarre da quanto da questi ancora eventualmente dovuto*) una parte del prezzo pagato, da determinarsi con riferimento, ad esempio, al valore della componente difettosa non riparata o sostituita, mentre nel secondo caso il venditore ritornerà ad essere proprietario del bene e dovrà rimborsare al consumatore l'intero prezzo da questi pagato detratto il deprezzamento del bene. Per fare un esempio del primo caso se una passerella idraulica difettosa non viene riparata, il proprietario della barca potrà chiedere una riduzione del prezzo pari al valore della passerella oltre ai costi di smontaggio della vecchia e montaggio della nuova passerella. Nel secondo caso, il proprietario di una barca con 1 anno di vita che presenta difetti irrisolvibili o non riparati, potrà restituire l'imbarcazione al venditore il quale dovrà pagargli una somma pari al prezzo di acquisto meno il deprezzamento dovuto dall'uso effettivamente fatto del bene. Laddove il difetto sia di lieve entità questo non potrà mai dare luogo alla risoluzione del contratto, ma soltanto ai rimedi alternativi della riparazione, sostituzione o riduzione del prezzo.

Il diritto di regresso

Il venditore finale, quando è responsabile nei confronti del consumatore a causa di un difetto di conformità del bene imputabile non a lui, ma al produttore del bene od altro diverso intermediario nella catena distributiva, ha diritto di recuperare in regresso i danni patiti dal soggetto (*o dai soggetti*) responsabili. Abbiamo visto precedentemente che il rapporto di garanzia, stante la sua natura esclusivamente contrattuale, intercorre tra il consumatore ed il venditore finale, con ciò intendendo il soggetto commerciale che ha materialmente ceduto il bene al cliente. Al fine di evitare possibili equivoci, è bene chiarire la differenza tra distributore/concessionario ed agente/procacciatore. Il distributore è un imprenditore commerciale che, tipicamente, acquista e rivende beni: nel caso di una imbarcazione acquista, a seguito dell'ordine del cliente, una imbarcazione dal cantiere e, successivamente, la rivende al cliente. L'agente, viceversa, si limita a raccogliere ordine per conto del cantiere il quale, successivamente, vende direttamente l'imbarcazione al cliente. Stante l'equipollenza, ai fini della presente normativa, tra contratto di vendita e contratto di appalto, nulla cambia se in luogo di un contratto di vendita in realtà le parti utilizzano dei contratti di appalto o vendita di cosa futura. Mentre nel caso del distributore il venditore è il distributore stesso, nel caso dell'agente il venditore è il cantiere sul quale graveranno tutti gli oneri diretti di garanzia. Nel settore nautico, tuttavia, è molto frequente che il concessionario di zona di quel certo cantiere sia giuridicamente un distributore che, pertanto, acquista le imbarcazioni dal cantiere e le rivende al cliente. Questo soggetto non partecipa alla fase ideativa e realizzativa del bene, pur tuttavia, stante la sua qualifica di venditore, sarà tenuto a prestare la garanzia di legge nei confronti del consumatore.

L'art. 1519-quinquies riconosce al venditore che non sia responsabile del difetto, il diritto di agire nei confronti del diverso soggetto responsabile appartenente alla medesima catena distributiva per recuperare tutte le somme spese, per riparare o sostituire il bene ovvero, nei casi previsti, tutte le somme sborsate per rimborsare il cliente a seguito della riduzione del prezzo ovvero, nei casi più gravi, a causa dell'avvenuta risoluzione del contratto. Come abbiamo visto, il consumatore può chiedere al venditore la riduzione del prezzo o la risoluzione del contratto laddove il venditore stesso non abbia provveduto alla riparazione o sostituzione del bene difettoso in un tempo congruo e senza causare eccessivi disagi. Ma se il ritardo non è dipeso dal venditore ma, ad esempio, da un terzo fornitore? Nessun dubbio che se il terzo fornitore era stato, a sua volta, incaricato dal soggetto responsabile del difetto (*ad esempio il cantiere*), la responsabilità ricadrà sul soggetto che avrebbe, comunque, dovuto rispondere in via di regresso, ma se il fornitore era stato incaricato dal venditore o, in sua mancanza dal cliente stesso? Si pensi al caso, tutt'altro che di scuola, del cliente che richiede la riparazione (*o sostituzione*) del motore difettoso non al venditore della imbarcazione, ma alla officina autorizzata del costruttore del motore, limitandosi semplicemente ad informare il venditore. Se la riparazione non viene effettuata, ovvero viene effettuata tardi o creando gravi disagi al consumatore, questi potrebbe chiedere al venditore la risoluzione del contratto di vendita dell'intera imbarcazione. A questo punto il venditore potrebbe agire in regresso contro il cantiere (*e non nei confronti del produttore del motore in quanto questi non appartiene alla catena distributiva*) il quale, a sua volta, potrebbe agire in garanzia nei confronti del fornitore del motore e, questi, successivamente nei confronti del produttore del motore medesimo. E' facile comprendere come questo

genere di cause siano destinate ad espandersi generando processi in cui risulterà molto difficile distinguere le responsabilità degli uni da quelle degli altri.

Disponibilità del diritto di regresso

Venditore e produttore (*od altro intermediario*) possono preliminarmente stabilire i termini del diritto di regresso del venditore, sia dal punto di vista del contenuto normativo che dal punto di vista del contenuto economico. Il cantiere può, in accordo con i suoi concessionari distributori, predisporre una specifica procedura diretta a gestire, nel miglior modo possibile, le problematiche legate all'applicazione della garanzia. In base a questa procedura, il venditore potrebbe essere tenuto a compiere una serie di azioni, tipicamente aventi contenuto ricognitivo, al fine di permettere ai tecnici del cantiere di comprendere se, nel caso specifico, si versi in tema di difetto di conformità originario, ovvero si tratti di difetto dovuto ad altra causa successiva, quale la omessa o scorretta manutenzione. Lo stesso costo della mano d'opera necessaria per le riparazioni può essere contrattualizzato tramite un apposito tempario, che definisca in modo inequivoco quanto spetti al venditore per le attività compiute dalla sua organizzazione per risolvere il problema di quel certo cliente. Ovviamente, i contenuti ed i termini della cd. Procedura di gestione delle garanzie, così come i contenuti del *cd. Accordo di gestione delle garanzie*, dipenderanno dalle specifiche esigenze del cantiere e della rete di vendita, nonché dalle rispettive aspettative e, non ultimo, dalla esigenza di stravolgere il meno possibile le consuetudini aziendali generatesi nel tempo.

La durata della garanzia

Uno dei maggiori equivoci sorti attorno alla nuova disciplina della garanzia dei beni di consumo è quello che secondo cui, per due anni, il bene deve funzionare correttamente.

La Garanzia di Buon Funzionamento

L'equivoco nasce dal fatto che il codice civile prevede all'art. 1512, la cd. Garanzia di Buon Funzionamento, in forza della quale " *Se il venditore ha garantito per un tempo determinato il buon funzionamento della cosa venduta...*" il compratore ha diritto ad ottenere che il bene che cessa di funzionare entro il periodo di tempo pattuito venga riparato o sostituito con altro. La garanzia di buon funzionamento non nasce direttamente dalla legge, ma deve essere prevista dalle parti con una apposita clausola contrattuale ed opera in modo autonomo ed indipendente rispetto alla garanzia legale finendo per svolgere un ruolo rafforzativo della tutela del compratore. Come vedremo successivamente a proposito della cd. Garanzia Convenzionale, nulla vieta che il venditore (o il produttore) offrano, in aggiunta (ma non in alternativa) alla garanzia legale anche una più o meno articolata garanzia di buon funzionamento, ma questo non significa che ciò sia obbligatorio e, tanto meno, che la garanzia legale di per sé garantisca il buon funzionamento della cosa venduta. La garanzia legale, vale la pena ricordarlo, garantisce che il bene, al momento della consegna, è conforme al contratto di vendita e, pertanto, privo di difetti originali. L'originarietà del difetto, come abbiamo visto precedentemente, può essere dipendente da un difetto di progettazione o di costruzione, ma anche semplicemente, da un difetto di informazione o comunicazione. Il semplice fatto che un bene cessi di funzionare, non necessariamente è causato da un difetto di progettazione o costruzione (cioè ad un difetto originario), ma può dipendere da fatti successivi quali, ad esempio, un incidente, un errato utilizzo, l'omessa manutenzione del bene o, semplicemente, la fine della vita commerciale del bene stesso. Mentre nel caso della garanzia di buon funzionamento prevista dall'art. 1512 Cod. civile, è indifferente il motivo per il quale il bene ha cessato di funzionare, rilevando semplicemente la concreta applicabilità alla fattispecie della clausola contrattuale di garanzia, nel caso della garanzia legale è necessario verificare se la cessazione del funzionamento sia dipesa dall'avvenuto manifestarsi di un difetto originario, ovvero sia dovuto ad una causa diversa. In quest'ultimo caso la garanzia legale non opera e, pertanto, il venditore non sarà tenuto a compiere alcuna riparazione o sostituzione in garanzia. E' bene ricordare che la normale usura non è un difetto e, pertanto, ben può accadere che la vita utile media di un certo componente sia inferiore a 24 mesi. Ciò che rileva è la vita utile media di quello specifico tipo di prodotti, in quanto è questa la durata che il consumatore può legittimamente attendersi al momento dell'acquisto.

La durata della garanzia legale

La garanzia legale dura 24 mesi dal momento della consegna del bene al consumatore: in questo periodo, laddove si manifestino uno o più vizi originali, scatta l'obbligo per il venditore di agire in garanzia.

Si noti che momento rilevante è la materiale consegna del bene, non la data della fattura od altro documento fiscale o contabile. Il consumatore, da parte sua, ha l'obbligo, a pena di decadenza, di comunicare al venditore il vizio entro due mesi dalla scoperta dello stesso. Potendo verificarsi la (teorica) possibilità che il consumatore scopra il vizio, nel frattempo ma-

nifestatosi, soltanto l'ultimo giorno del ventiquattresimo mese, il legislatore ha stabilito che la denuncia possa giungere al venditore entro 26 mesi (*i 24 mesi di durata della garanzia, più i 2 mesi a disposizione per effettuare la denuncia del vizio*) dal momento della consegna del bene.

La durata della garanzia nel caso di beni usati

Unico caso di disponibilità lasciate alle parti, la riduzione della durata della garanzia per i beni usati deve risultare da apposita pattuizione intervenuta tra venditore ed acquirente e non può, comunque, superare un anno. Può sembrare penalizzante per il venditore dover garantire il bene usato soprattutto quando questo ha ormai diversi anni di età, ma la norma risponde all'esigenza di evitare che vengano reimmessi sul mercato beni ormai giunti al termine della loro vita utile. Ovviamente il consumatore non può attendersi dal bene usato le stesse qualità presenti nel bene nuovo, a meno che il venditore non lo abbia espressamente rassicurato affermando, ad esempio, che l'imbarcazione è stata recentemente sottoposta ad un completo rifacimento. Il contenuto della garanzia per il bene usato dipende, quindi, essenzialmente da come il venditore ha presentato il prodotto al consumatore: tanto maggiormente lo abbia magnificato, tanto maggiore sarà l'aspettativa del consumatore e, conseguentemente, il diritto di questi alla prestazione in garanzia.

La denuncia

Nella pratica, essendo interesse del consumatore provare di aver tempestivamente comunicato al venditore la scoperta del vizio, è normale che assuma la forma di una lettera raccomandata anticipata, o meno, da un fax o da una telefonata. In tale lettera il consumatore deve descrivere il vizio in maniera tale da poter permettere al venditore di capire, seppur genericamente, di che tipo di difetto si tratta e quale bene o componente interessi. Non è, ovviamente, necessario che il consumatore descriva in modo tecnicamente corretto il difetto, ma è sufficiente che indichi cosa non funziona e che sintomatologia presente. Nella denuncia il cliente può chiedere al venditore di riparare o sostituire il bene, così come può ometterlo e fare la sua richiesta in un momento successivo. Ovviamente il consumatore ha l'obbligo giuridico di limitare i danni, anche nell'interesse del venditore, e di non porre in situazione di pericolo sé stesso, i passeggeri ed, in ultima, la barca stessa. Se accesa la spia di surriscaldamento di un motore, anziché prontamente intervenire spengendo il propulsore e proseguendo a velocità ridotta con l'altro, il cliente continui la navigazione, il venditore potrà rifiutarsi di sostituire il motore irrimediabilmente danneggiato e limitarsi all'esecuzione dei soli interventi (*o a riconoscerne il controvalore*) che sarebbero stati sufficienti laddove il consumatore avesse adottato le opportune azioni conservative. La denuncia non è necessaria se il venditore:

- a) ha riconosciuto l'esistenza del difetto o,
- b) l'ha occultato

Nel primo caso il venditore, correttamente, esaminata l'imbarcazione, ha riconosciuto l'esistenza del difetto di conformità e, pertanto, non deve far altro che effettuare la prestazione di garanzia (*riparazione, sostituzione, riduzione del prezzo, risoluzione del contratto*).

Nel secondo caso il venditore, dolosamente, conoscendo dell'esistenza del difetto, ha compiuto azioni dirette a nascondere alla conoscenza del cliente; la legge punisce tale scorretto comportamento del venditore impedendogli non solo di eccepire la tardività della denuncia (*la quale diviene non più necessaria*), ma anche eliminando il termine di prescrizione posto per l'azione di garanzia. Nella pratica il consumatore può agire in giudizio contro il venditore che abbia dolosamente occultato

il difetto, anche oltre i 26 mesi previsti dalla legge, applicandosi nella fattispecie il generale termine di prescrizione decennale.

L'onere della prova

La regola generale dei sistemi giuridici moderni è che l'onere della prova grava sul richiedente e ciò in ossequio al principio latino "*actore non probante reus absolvitur*". Questo principio vale anche con riferimento alle norme sulla garanzia, nel senso che è compito del consumatore provare che il difetto manifestatosi durante il periodo di validità della garanzia, preesisteva alla consegna del bene: era, cioè, originario. Nella pratica il consumatore deve provare di aver acquistato il bene, di averlo ricevuto nel termine di durata della garanzia, di aver inviato nei termini la denuncia al venditore e, cosa più importante di tutte, che il difetto manifestatosi è originario. Tuttavia, se il difetto di conformità si manifesta nei primi 6 mesi dalla consegna, la legge presume, fino a prova contraria, che detto difetto preesistesse alla consegna stessa e, pertanto, lo reputa, fino a prova contraria, originario. A quel punto spetta al venditore provare il fatto contrario, e cioè che quel certo difetto è frutto di un accadimento successivo e, pertanto, non esisteva al momento della consegna del bene. Si pensi ad un motore che cessa di funzionare nei 6 mesi dalla consegna: la legge presume che questo sia dovuto ad un difetto che esisteva già in tale momento, ma può ben accadere che la causa di ciò risieda in fatti successivi – spetterà al venditore, magari coadiuvato dal costruttore del motore o dal cantiere, dare prova di questi fatti successivi e, conseguentemente, liberarsi dall'obbligo di garanzia.

La prescrizione

L'azione diretta a far valere i difetti non dolosamente occultati dal venditore si prescrive, in ogni caso, nel termine di ventisei mesi dalla consegna del bene. Laddove il difetto sia stato occultato dolosamente dal venditore, l'azione si prescrive nel termine ordinario di 10 anni previsto dall'art. 2946 cod. civile. Il consumatore, che sia convenuto per l'esecuzione del contratto, può tuttavia far valere sempre il diritto alla garanzia purché il difetto di conformità sia stato denunciato entro due mesi dalla scoperta e prima della scadenza del termine di 26 mesi. Se, ad esempio, il venditore agisce in giudizio contro il compratore affermando che questi non ha provveduto al pagamento della imbarcazione, quest'ultimo, laddove abbia tempestivamente denunciato il difetto, potrà sempre difendersi affermando di non aver pagato in quanto la barca era difettosa e ciò anche se il venditore promuova l'azione solo dopo la scadenza del termine di prescrizione dei diritti derivanti dalla garanzia legale.

Il manuale del Proprietario

La direttiva CE 25/94, attuata con il D.Lgs. 14 agosto 1996 n. 436, ha dettato nuove regole per la qualità dei prodotti da utilizzare nella nautica da diporto: si occupa di definire i criteri di costruzione ed equipaggiamento delle imbarcazioni da diporto (*con lunghezza dello scafo inferiore ai 24 metri*), ispirandosi a concetti di sicurezza, salute, inquinamento e protezione del consumatore. Parallelamente a quanto attuato con altre direttive, l'Unione Europea ha fissato i requisiti essenziali che le imbarcazioni da diporto devono possedere per essere commercializzate all'interno del mercato unico.

La marcatura "CE" apposta da un Organismo Notificato ha l'importante ruolo di attestare la sussistenza dei requisiti essenziali richiesti dalla norma e, in ultima analisi, garantisce l'acquirente circa il rispetto dei livelli di sicurezza sottesi.

L'articolo 2.5 dell'Allegato 1, impone al produttore di dotare la imbarcazione del cd. **Manuale del Proprietario**, cioè un documento, scritto nella lingua del paese di immissione sul mercato, contenente una serie di informazioni che, sinteticamente, possono essere indicate come segue:

- il nome del costruttore;
- la categoria di progettazione;
- la portata massima consigliata dal costruttore;
- il numero di persone raccomandate dal fabbricante per il cui trasporto l'imbarcazione è stata concepita;
- la portata massima consigliata dal costruttore (*carburante, acqua, provviste, attrezzi vari e persone*) per la quale l'imbarcazione è stata progettata;
- la potenza massima nominale di tutti i motori;
- le caratteristiche di manovra dell'imbarcazione con il motore più potente per il quale l'imbarcazione è progettata e costruita;
- le informazioni relative al rischio di incendio;
- le informazioni relative al rischio di allagamento, oltre, ovviamente, al marchio "CE".

Esula dall'economia della presente guida analizzare in dettaglio il contenuto del Manuale del Proprietario, rimandando allo scopo alla norma ISO 10240 espressamente richiamata dalla direttiva CE 25/94.

Ciò che, viceversa, ai nostri fini rileva, è il sottolineare che il Manuale del Proprietario, in quanto contenete dichiarazioni pubbliche del Costruttore della imbarcazione, assume un ruolo rilevante con riferimento alla valutazione di conformità del bene. Se dovesse sussistere una discordanza tra quanto dichiarato nel Manuale del Proprietario e quanto dichiarato nella pubblicità o, peggio, con quanto effettivamente riscontrabile a bordo, ci potremmo trovare dinnanzi ad un vizio di non conformità della imbarcazione (*ovviamente*) originario, e, quindi suscettibile di legittimare una azione di garanzia da parte del cliente. Nella pratica si trovano Manuali del Proprietario che analizzano dettagliatamente l'imbarcazione, mentre se ne trovano altri, specie per quanto riguarda le imbarcazioni più piccole, che si limitano a fornire le informazioni strettamente necessarie. In entrambi i casi, a mente dello scrivente, la soluzione non è ottimale in quanto, se il fornire le informazioni essenziali riduce il rischio di contraddizioni tra quanto dichiarato e quanto realmente rappresentato sulla imbarcazione, dall'altro non fornisce

al consumatore una informazione completa, vuoi per quanto riguarda i limiti di utilizzo della imbarcazione, l'uso consigliato della stessa e dei suoi componenti nonché per quanto riguarda le attività di manutenzione a cui il bene deve essere sottoposto, con il risultato che in caso di difettosità del bene sarà difficile poter contestare al cliente l'uso improprio o la cattiva manutenzione dello stesso. Viceversa, i Manuali eccessivamente dettagliati, molto spesso, riportano informazioni non attuali in quanto non è semplice procedere costantemente al loro aggiornamento di pari passo con l'evoluzione della produzione; in questo caso non solo sussiste il rischio che vengano fornite spiegazioni e procedure datate, ma che le stesse possano essere potenzialmente errate o, peggio ancora, pericolose. Bisogna ricordare che un Manuale del Proprietario ben articolato e costantemente aggiornato costituisce non solo una valida barriera contro le richieste di interventi in garanzia dipendenti da uso non corretto del bene o mancanza / non corretta manutenzione dello stesso, ma svolge anche un efficace compito di riduzione dei rischi da responsabilità civile prodotti, in quanto il fornire corrette informazioni ed opportuni warnings protegge il cantiere da azioni legali di risarcimento dei danni fisici subiti dall'utilizzatore sprovvisto.

Il libretto di garanzia

Il Libretto di Garanzia non necessariamente integra una Garanzia Convenzionale, il che, in altri termini non significa che il Libretto di Garanzia debba necessariamente prevedere un incremento delle garanzie rispetto a quanto previsto dalla legge, né, tanto meno, che implichi assunzione diretta di responsabilità per il produttore. Tutto dipende dal contenuto del Libretto e dall'uso che colui che lo realizza, tipicamente il produttore del bene, si propone.

1) *Contenuto meramente informativo*

Il Libretto riporta semplicemente i termini della garanzia di cui alla direttiva CE 99/44. Il suo scopo è quello di "giocare" sulla scarsa conoscenza della clientela e presentare la durata biennale della garanzia come una sorta di "merito commerciale" dell'impresa. Esistono numerosi esempi in tal senso, specie nell'ambito della grande distribuzione, ma il valore giuridico di un tale libretto è nullo.

2) *Contenuto informativo esteso*

Il Libretto riporta non solo i termini della nuova disciplina della garanzia dei beni di consumo, ma fornisce anche utili elementi al consumatore in ordine a come comportarsi in caso di problemi con il bene, fornisce i numeri telefonici e gli indirizzi della rete di assistenza, ecc... In questo caso il consumatore è tenuto a seguire le informazioni ricevute e, pertanto, in caso di vizio o difetto, dovrà attenersi a quanto ivi previsto con ovvio vantaggio per il rispetto della procedura di garanzia predisposta collateralmente dal produttore.

3) *Contenuto informativo/protettivo*

Il Libretto riporta quanto previsto al punto precedente ed in più indica specificatamente in quali casi la garanzia non opera, individuando i confini del corretto utilizzo del bene e fornendo informazioni in ordine ai tempi ed ai modi della manutenzione del prodotto (cd. *Tagliandi*). In questo caso il Libretto assolve ad una rilevante funzione di protezione sia del produttore che del venditore, in quanto chiarisce quali comportamenti sono permessi e quali sono da evitarsi. Presenta anche una serie di moduli che permettono di liberare il venditore da responsabilità per difetti di conformità apparenti nella fase di consegna ed, in caso di interventi successivi, all'atto della restituzione del bene. In concorso con un buon Manuale del Proprietario offre al produttore ed al venditore la maggiore protezione possibile da responsabilità legali

4) *Estensione Convenzionale della Garanzia*

Il Libretto si trasforma in una vera e propria dichiarazione di garanzia autonoma rispetto alla garanzia legale. Il Produttore, o chi per lui, si accolla l'onere della estensione di garanzia, ma questo non incide sui termini della garanzia legale. La garanzia convenzionale può costituire un efficace strumento di marketing, ma deve essere attentamente valutata per evitare sovrapposizioni negative con la garanzia legale e, soprattutto, eccessivi oneri all'impresa.