



Peut-on parler de vice caché ?

Par **clall**, le **07/02/2018** à **08:37**

Bonjour,

je veux avoir votre avis sur la situation décrite ci-après :

En août dernier, j'ai acheté à un particulier un bateau avec moteur, En septembre, lors de la 3ème sortie, (environ 15 j après l'achat et moins de 10 h de fonctionnement) le moteur s'est mis en alarme « oil ». Constat du garage nautique qui l'a pris en charge : consommation d'huile moteur anormalement élevée et dépôt de boue huileuse au fond du carter.

Le vendeur ayant l'habitude d'entretenir son véhicule terrestre, entretient lui-même son moteur hors bord, comme il me l'a révélé et que j'ai pu constater en lisant son carnet d'entretien scrupuleusement tenu à jour.

Cependant en étudiant le manuel technique de ce moteur disponible sur internet, (qu'il semble ne pas avoir eu ?), j'ai découvert que les différentes parties de sa fonderie en alliage d'aluminium sont protégées par 6 anodes en zinc. Il est recommandé de les inspecter toutes les 50 h de fonctionnement ou tous les 3 mois et d'effectuer leur remplacement en cas d'usure. Or en 11 ans d'utilisation (et 700 h d'utilisation du moteur), le vendeur n'a remplacé qu'une seule anode et n'a jamais noté l'inspection des autres dans son carnet (je me suis aperçu qu'il ignorait l'existence des 5 autres).

Les ouvrages techniques traitant de la corrosion des alliages d'aluminium en milieu marin, mettent en évidence une corrosion par piqûres conduisant à une traversée assez rapide de l'épaisseur de la fonderie, la meilleure protection à ce phénomène étant d'appliquer sur la fonderie des anodes sacrificielles (en zinc).

Donc la forte consommation d'huile moteur (conduisant à la mise en alarme « OIL » du moteur) pourrait être causée par les piqûres traversantes dans la fonderie (des mesures d'ovalisation des cylindres a montré qu'elles étaient dans les tolérances admises dans le

manuel technique). De plus le dépôt huileux en fond de carter pourrait s'expliquer par les rajouts fréquents d'huile moteur du fait de la baisse de niveau à la jauge (donc accumulation de vieille huile de plus en plus noire).

Le vendeur n'a donc pas observé les recommandations du manuel technique (probablement par ignorance). Lors de l'achat, il m'a caché la forte consommation d'huile de ce moteur.

Je pense avoir donné une description suffisante de la situation et je peux vous fournir davantage de précisions si nécessaire.

Ma question : peut-on dans ce cas précis parler de vice caché suivant l'article 1641 du CC ? A moins qu'un autre article s'applique à ce cas ?

Merci par avance.

Cordialement.

Par **morobar**, le **07/02/2018** à **11:46**

Bonjour,

Il est plutôt question de dol que de vice caché, si le vendeur connaissait les défauts sans vous les indiquer.

Mais vos termes :

* pourraient être

* pourraient s'expliquer

N'impliquent aucunement une quelconque mise en cause du vendeur.

J'ignore le prix que vous avez payé, mais l'usage est de se faire intervenir un expert lors d'une cession d'un bateau (de 60 à 100 euro/mètre linéaire du bateau outre frais analyses et manutention).

Il faut donc commencer par savoir ce que vous voulez faire (participation, annulation vente..) ainsi que l'avis du vendeur avant tout>.

Il faudra aussi tenir compte du nombre d'heures moteur, indiquer s'il s'agit d'un In B; ou d'un H.B. vraisemblablement.

Par **clall**, le **08/02/2018** à **17:39**

Bonjour,

Merci Morobar pour votre réponse rapide.

c'est un hors bord (50 ch 4T, injection, 875 h de fonctionnement).

En cas de vice caché, il est prévu une possibilité de reprise par le vendeur (défaut grave empêchant l'utilisation du bateau).

J'emploie le conditionnel parce que je ne peux mettre en évidence les éventuelles piqures traversantes dans la fonderie. Impossible à voir à l'oeil nu et je ne vois pas le test permettant

de les mettre en évidence.

L'achat ayant été fait de particulier à particulier, j'aurais du me faire accompagner par un expert, d'autant que je suis novice en nautisme. Je renonce à une procédure au tribunal d'instance (longue et hasardeuse).

Il me reste plus qu'à accepter les 1.750 € proposés par le vendeur en dédommagement du moteur en panne et en racheter un garanti par un garage. Heureusement que la coque du bateau est saine avec quand même quelques travaux à faire.

Cordialement.

Par **morobar**, le **09/02/2018** à **10:15**

C'est certainement la mesure la plus sage.

C'est regrettable car un moteur de 875 h aurait du avoir encore de belles heures devant lui, plus que les 10/12 ans annoncés.

Si vous prévoyez une navigation maritime, penser à équiper le bateau d'une protection en son arrête centrale, en alu ou en plastique.

Penser aussi à l'anti-fouling annuel à passer juste avant la mise à l'eau.

Par **clall**, le **10/02/2018** à **08:44**

Bonjour Morobar.

Je travaille sur l'esthétique du bateau: remplacement du vaigrage, déjaunissement de la coque,... L'anti-fouling est prévu au printemps... Je suis votre conseil et me renseigne sur la protection de l'arête centrale.

Merci

cordialement

Par **morobar**, le **10/02/2018** à **10:14**

Cela se nomme "protection d'étrave".

La moins chère est auto-collante par chauffage, mais si posée par un maladroit, ne tient pas la saison et se décolle.

Dans des coins comme le mien on accoste la plage ou une souille le long d'un ponton, cette protection est indispensable.