

CIV. 1

CF

COUR DE CASSATION

---

Audience publique du 6 avril 2016

Cassation partielle

Mme BATUT, président

Arrêt n° 366 F-P+B

Pourvoi n° R 15-12.402

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

---

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

---

LA COUR DE CASSATION, PREMIÈRE CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur le pourvoi formé par M. [L] [S], domicilié [Adresse 5],

contre l'arrêt rendu le 2 décembre 2014 par la cour d'appel de Caen (1<sup>re</sup> chambre civile), dans le litige l'opposant :

1°/ à M. [U] [W], domicilié [Adresse 2],

2°/ à M. [X] [Z], exerçant sous l'enseigne Chantier naval [X] [Z], domicilié [Adresse 4],

3°/ à M. [O] [P], domicilié [Adresse 1], actuellement en liquidation judiciaire simplifiée aux droits de qui vient Mme [E] [C], domiciliée [Adresse 3], en qualité de liquidateur judiciaire,

défendeurs à la cassation ;

M. [W] a formé un pourvoi provoqué contre le même arrêt ;

Le demandeur au pourvoi principal invoque, à l'appui de son recours, les deux moyens de cassation annexés au présent arrêt ;

Le demandeur au pourvoi provoqué invoque, à l'appui de son recours, le moyen unique de cassation également annexé au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, en l'audience publique du 8 mars 2016, où étaient présentes : Mme Batut, président, Mme Canas, conseiller référendaire rapporteur, Mme Kamara, conseiller doyen, Mme Laumône, greffier de chambre ;

Sur le rapport de Mme Canas, conseiller référendaire, les observations de la SCP Foussard et Froger, avocat de M. [S], de la SCP Célice, Blancpain, Soltner et Texidor, avocat de M. [W], de Me Le Prado, avocat de M. [Z], et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Donne acte à M. [S] du désistement de son pourvoi en ce qu'il est dirigé contre M. [Z] ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que M. [S] (le vendeur) a donné mandat à M. [P], courtier et expert maritime, de vendre le bateau de plaisance lui appartenant ; que le second a fait paraître une annonce mentionnant que le moteur avait été « entièrement révisé » et que la motorisation était « en très bon état » ; que, le 13 septembre 2008, M. [W] (l'acquéreur) a acheté ce bateau moyennant un prix de 34 000 euros, puis l'a fait expertiser par M. [P], qui a relevé son « très bon état général » ; qu'ayant rencontré des difficultés pour le manoeuvrer, l'acquéreur a fait appel, le 11 mars 2009, à M. [Z], mécanicien naval (le mécanicien), qui, après avoir indiqué que les silentblocs étaient détruits, a établi un devis prévoyant leur remplacement ; que, l'acquéreur lui ayant confié le navire pour réparation, le 17 mars suivant, le mécanicien, a, le lendemain, constaté que la cale était remplie d'eau jusqu'à la base de la culasse du moteur ; que l'expert désigné en référé a conclu en ces termes : « la cause de la voie d'eau est un délignage du moteur affaissé à l'arrière et dévoyé sur tribord en raison d'une destruction par vétusté des deux silentblocs arrière » ; que l'acquéreur a assigné le vendeur, sur le fondement de la garantie des vices cachés, ainsi que le mécanicien et M. [P], sur le fondement de la responsabilité contractuelle ;

Sur le premier moyen du pourvoi principal :

Vu les articles 1644 et 1646 du code civil, le premier dans sa rédaction antérieure à celle issue de la loi n° 2015-177 du 15 février 2015 ;

Attendu que le vendeur qui ignorait les vices de la chose vendue ne peut être tenu envers l'acheteur qui garde cette chose, outre les frais occasionnés par la vente, qu'à la restitution partielle du prix, telle qu'elle sera arbitrée par experts ;

Attendu que l'arrêt condamne le vendeur, in solidum avec M. [P], à payer à l'acquéreur la somme de 16 456 euros au titre du coût d'achat et d'installation d'un nouveau moteur, celle de 1 826,10 euros au titre des frais de grutage et de stationnement extérieur du bateau et celle de 800 euros au titre de la réparation de la cassure de la cloison avant timonerie ;

Qu'en statuant ainsi, alors que, selon ses propres constatations, le vendeur ne connaissait pas, au moment de la conclusion de la vente, le mauvais état des silentblocs arrière, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

Sur le second moyen du pourvoi principal :

Vu les articles 1149 et 1992 du code civil ;

Attendu que, pour dire que, dans leurs rapports entre eux, M. [P] devra garantir le vendeur à hauteur de 70 % des sommes mises à sa charge, l'arrêt, après avoir relevé que M. [P] était intervenu certes comme expert pour le compte de l'acquéreur, mais aussi comme courtier mandaté par le vendeur, retient qu'il a doublement failli à sa mission en n'informant pas ce dernier de l'état des silentblocks et en faisant paraître une publicité qu'il serait possible de qualifier de mensongère sur les conditions d'entretien du voilier ;

Qu'en limitant ainsi à 70 % la garantie due par le mandataire à son mandant, alors qu'elle n'avait relevé aucune faute à l'encontre de ce dernier, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

Et sur le moyen unique du pourvoi incident :

Vu les articles 1927, 1928 et 1933 du code civil ;

Attendu que, pour rejeter les demandes formées contre le mécanicien, l'arrêt énonce qu'aucun élément ne permet de retenir la responsabilité de ce dernier, la voie d'eau n'étant nullement survenue de son fait et étant totalement imprévisible pour lui, en l'absence de renseignements suffisants de la part de l'acquéreur quant à la présence récurrente d'eau dans la cale ;

Qu'en se déterminant ainsi, sans rechercher si le fait que le mécanicien ait, antérieurement au dépôt, constaté la destruction des silentblocks et préconisé leur changement n'était pas de nature à exclure qu'il puisse être étranger à la détérioration de la chose déposée, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision ;

PAR CES MOTIFS :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il condamne M. [S], in solidum avec M. [P], à payer à M. [W] les sommes de 16 456 euros au titre du coût global d'achat et d'installation sur le bateau d'un nouveau moteur, 1 826,10 euros au titre des frais de grutage et de stationnement et 800 euros au titre du coût de réparation de la cassure de la cloison avant timonerie, en ce qu'il dit que, dans leurs rapports entre eux, M. [P] devra garantir M. [S] à hauteur de 70 % des sommes mises à sa charge, tant en principal qu'en frais et accessoires, et en ce qu'il rejette les demandes formées par M. [W] contre M. [Z], l'arrêt rendu le 2 décembre 2014, entre les parties, par la cour d'appel de Caen ; remet, en conséquence, sur ces points, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Rouen ;

Condamne M. [Z] et Mme [C], prise en qualité de liquidateur à la liquidation judiciaire simplifiée de M. [P], aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, première chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du six avril deux mille seize.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par la SCP Foussard et Froger, avocat aux Conseils, pour M. [S], demandeur au pourvoi principal.

## PREMIER MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU'il a condamné monsieur [S], in solidum avec monsieur [P], à payer à monsieur [W] 16 456 € TTC au titre du coût global d'achat et d'installation sur le bateau d'un nouveau moteur, 1 826,10 € TTC au titre des frais de grutage et de stationnement et 800 € TTC au titre du coût de réparation de la cassure de la cloison avant timonerie, et qu'il a dit que dans leurs rapports entre eux monsieur [P] devra garantir monsieur [S] à hauteur de 70 % des sommes mises à sa charge, tant en principal qu'en frais et accessoires ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « sur les responsabilités, Mr [S] ne conteste pas qu'en sa qualité de vendeur du bateau, sa responsabilité est totalement engagée sur le fondement des articles 1641- 1643 du code civil ; il ne reprend pas son argumentaire de première instance selon lequel le vice pouvait ne pas être préexistant à la vente ; que Mr [P] est intervenu à un double titre : - une première fois en 2006 en sa qualité d'expert pour une expertise d'évaluation et d'assurance de bateau, - une seconde fois en avril 2008 à la demande de Mr [S] lequel lui avait donné mandat de vendre ce bateau, ce qui l'a conduit à faire passer une annonce dans laquelle il écrit « motorisation Perkins 40 cv /refait à neuf, motorisation révisée (2) motorisation à 2 400 heures environ entretenue régulièrement, en très bon état/ révision moteur de 2007/moteur revu et quasi refait en 1993 (...) », dans cette annonce, il est mentionné que le bateau avait été « expertisé » (expertise de 2006), - une troisième fois, à la fois en qualité de courtier missionné par le vendeur et d'expert pour l'acquéreur : 3 ou 4 visites préalables du bateau à sec avec lui, versement d'un acompte de 10% le 13 septembre par chèque à son nom, - et enfin une 4ème fois sur demande de l'acquéreur le 23 septembre 2008 (solicitation de sa banque) pour une expertise d'assurance, le tout ayant abouti à une vente effective le 25 septembre après deux essais (à terre et sur l'eau) ; qu'il convient de relever que l'acte de vente du 13 septembre 2008 mentionne certes Mr [S] comme le vendeur du bateau mais que cet acte est signé de Mr [P] et que c'est à son nom qu'est libellé le chèque d'acompte de 3 400 € ; que la livraison du bateau, même si l'acte de vente est daté du 13 septembre 2008, n'est intervenue que le 27 septembre, soit deux jours après la « démarche- expertale : pré- achat », et c'est à cette date que Mr [W] en a pris effectivement possession ; qu'au terme de son expertise et dans ses conclusions (28 septembre 2008), Mr [P] retient pour le moteur que le presse étoupe est en « bon état à lèvres » de même que les silentblocs, que « l'essai moteur à quai et sur canal motorisation (est) en bon état absence de dégagement de fumées particulières», que le navire est en « très bon état général, motorisation révisée et entretenue en respectant vidange et entretien courant », ce qui laisse penser que cet entretien avait été fait à la date de la vente, même s'il indique qu'une révision complète annuelle est nécessaire ; que sur le fondement de l'article 1147 du code civil et au titre de cette expertise de septembre 2008, qualifiée par lui-même de « démarche expertale : préachat », la responsabilité de Mr [P] a été justement retenue par le tribunal, l'intéressé ayant manqué à son obligation de conseil en n'ayant manifestement fait que survoler l'état mécanique réel du navire ; qu'en effet d'une part l'expertise judiciaire a révélé que les silentblocs étaient de 1993 pour deux d'entre eux et que les deux autres avaient été changés en 2000, qu'ils avaient donc 15 ans et 8 ans alors que la durée de vie théorique de ces éléments ne dépasse pas dix ans, ce que tout expert ou homme de l'art ne peut ignorer ; que d'autre part si Mr [Z] a déclaré - et ses dires ne sont pas contestés par toutes les autres parties - n'être intervenu que de façon ponctuelle entre 2004 et 2007 et toujours à titre gracieux, n'avoir pas été consulté par le vendeur et son mandataire avant la vente, il ressort encore de l'expertise (page 6) que Mr [P] relativement à ses propos selon lesquels il avait pu indiquer que le moteur avait été « entièrement révisé à 2 400 heures et entretenu régulièrement »- s'était limité pour l'affirmer aux dires de Mr [S] sans même réclamer les factures ; [2] que sur le préjudice, l'expert a chiffré la valeur vénale du moteur en 2008 à 3 000 € et estimé que puisque malgré les mesures conservatoires prises, il n'avait pas été redémarré dans les huit jours, la seule réparation solution passait par la mise en place d'un moteur neuf d'un coût de 15 000 €, avec une plus-value dans cette hypothèse de 7 500 € pour Mr [W] ; qu'il a encore retenu un préjudice complémentaire - perte de saison, grutage et stationnement- de 4 000 € auquel s'ajoutait le coût de remise en état d'une cloison - 800 € - celle-ci ayant cédé sous l'effet des vibrations du moteur, elles-mêmes liées à l'état des silentblocs ; qu'en admettant même que la précision portée sur le devis de Mr [Z] n'ait pas été assez explicite pour Mr [W] lequel a pu ne pas comprendre qu'elle signifiait un redémarrage du moteur dans les huit jours, le voilier était sur un autre chantier naval et donc entre les mains d'un autre professionnel lequel n'a apparemment pas davantage attiré son attention sur ce point précis. Par ailleurs, les conditions dans lesquelles il a utilisé son voilier entre sa prise de possession et le mois de mars 2009 n'ont emporté aucune critique de la part de l'expert ; que Mr [W] doit donc être indemnisé de son entier préjudice sans que puisse lui être opposée une quelconque plus-value, le remplacement à neuf du moteur étant la seule solution pour permettre au voilier de naviguer

de nouveau ; qu'il lui sera accordé, outre le coût de remplacement du moteur (12 578, 90 € TTC) et celui de sa mise en place (3870, 10 € TTC), les frais de grutage (1 826,10 € TTC), la réparation de la cloison (800 € TTC) et la perte d'une saison de navigation (2 000 €), sachant que pour la première année, Mr [W] avait lui-même indiqué n'avoir effectué que 4 sorties, toutes à moteur ; que la somme de 74 € TTC réclamée au titre du nettoyage du bateau « pour expertise » doit rester à la charge de Mr [W], cette dépense apparaissant superfétatoire ; que le jugement doit être confirmé ; que seuls cependant seront tenus in solidum à leur paiement Messieurs [P] et [S] » ;

ET AUX MOTIFS REPUTES ADOPTES QUE « I- sur les responsabilités, A) Mr [S], le vendeur : le code civil dispose : - en son article 1641 : "Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage, que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus", - en son article 1643 : "Il est tenu des vices cachés, quand même une les aurait pas connus, à moins que, dans ce cas, il n'ait stipulé qu'il ne sera obligé à aucune garantie.", - en son article 1645 : "Dans le cas des articles 1641 et 1643, l'acheteur a le choix de rendre la chose et de se faire restituer le prix, ou de garder la chose et de se faire rendre une partie du prix, telle qu'elle sera arbitrée par expert" ; que présentement, Mr [W] a fait le choix de l'action estimatoire ; que le succès d'une action engagée sur le fondement de la garantie légale des vices cachés suppose la démonstration de l'existence d'un vice inhérent à la chose vendue, lequel se doit en outre d'être "qualifié" puisqu'il doit s'agir d'un défaut rendant la chose acquise impropre à l'usage auquel on la destine ou qui diminue tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il l'avait connu ; que ces conditions sont réunies en l'espèce ; qu'en effet, les silentblocs sont non seulement des amortisseurs de vibrations et de bruit, mais surtout des supports moteur remplissant une fonction essentielle de maintien ' du lignage de l'ensemble propulsif ; qu'or, l'expert judiciaire a constaté que les deux silentblocs situés à l'arrière étaient hors service et écrasés et que celui de tribord était en outre dévoyé sur tribord de + 15, ajoutant : "Ce qui explique pourquoi le moteur est déligné, déporté et affaissé sur tribord. Ce déplacement et l'affaissement du moteur sur l'arrière et à tribord sont la cause du délignage et de la voie d'eau par le presse-étoupe" (cf p 10), ledit presse-toupe se révélant, en effet, fayard dans une certaine position. Mi [J] a estimé que l'affaissement et le dévoiement constatés au niveau des deux silentblocs arrière étaient dûs "à l'âge et la vétusté" et a précisé que le vice affectant de tels éléments n'était ni secondaire ni anodin, mais constituait "un élément déterminant du fonctionnement du moteur, du bon état de navigabilité et du prix de vente" (cf p13 et15) ; que l'antériorité du vice par rapport à la vente est contestée, ce bien que l'expert judiciaire ait indiqué en page 17 de son rapport : "Nous avons bien 34 heures de fonctionnement moteur depuis la vente gu terme desquels les 2 silentblocs sont retrouvés totalement affaissés et détruits + le silentbloc tribord AV dévoyé de plus de 15 ° de son axe. Ce qui explique le délignage du moteur. Ces endommagements considérables des silentblocs montrent clairement à mon avis que ce très mauvais état et cette vétusté préexistaient lors de la vente et ne se sont pas faits seulement en 35 heures." et " Cette destruction par vétusté des deux silentblocs constitue à mon avis un vice structurel antérieur et préexistant à la vente." ; que l'utilisation du navire de plaisance pendant quelques mois par Mr [W] ne pouvant être à l'origine de la totale destruction des deux silentblocs arrière relevée par Mr [J], la juridiction de céans fait sienne l'analyse du technicien commis en faveur d'un vice préexistant à la vente du 13 septembre 2008 ; que le très mauvais état des deux silentblocs arrière n'était pas connu de Mr [W] au moment de la vente, l'annonce de vente diffusée sur internet mentionnant au contraire, de façon rassurante, à propos du voilier refait à neuf motorisation révisée" ; que les silentblocs étant cachés par le moteur lui-même, il ne peut être retenu que Mr [W] - acheteur profane - aurait été à même, lors de ses visites du navire, de se convaincre lui-même du vice avant l'acquisition ; que la clause "Etat du navire : L'acheteur déclare bien connaître le navire pour l'avoir visité et l'accepter dans l'état où il se trouve" figurant dans l'acte de vente du 13 septembre 2008 ne peut, compte tenu de son imprécision, être analysée comme une clause exonératoire de la garantie des vices cachés ; que toute autre aurait été la solution si la clause avait été ainsi rédigée : " Etat du navire : L'acheteur déclare bien connaître le navire pour l'avoir visité et l'accepter dans l'état où il se trouve, avec tous ses vices ou défauts, apparents ou cachés" ; qu'au vu de ce qui précède, Mr [W] est fondé à obtenir la garantie de Mr [S] sur le fondement de l'article 1641 du code civil ; que II- sur l'indemnisation de Mr [W] : il ne peut être retenu à l'encontre de Mr [W] une quelconque carence/imprudence dans l'entretien du POUSTINIA entre l'achat du navire le 13 septembre 2008 et la constatation de la voie d'eau le 18 mars 2009, ni une quelconque faute dans son utilisation du navire de plaisance. L'intéressé ne peut pas davantage se voir reprocher le défaut de redémarrage du moteur alors qu'il n'est pas démontré par les pièces du dossier qu'il aurait été alerté par Mi [Z] sur la nécessité impérieuse de procéder à une telle opération à bref délai, la seule mention "La protection du moteur contre la corrosion n'est valable qu'une semaine" figurant sur les devis établis le 25 mars 2009 étant insuffisante à cet égard ; que par conséquent, Mr [W] peut prétendre à la réparation intégrale des préjudices subis ; que les indemnisations à revenir au demandeur seront évaluées de la manière suivante :

- 16 456 € TTC au titre du coût global (soit 12 578,90 € et 3 877,10 €) d'achat et d'installation sur le POUSTINIA d'un nouveau moteur 4JH5SE YANMAR 54 cv (cf. les justificatifs produits par le demandeur à travers ses pièces n° 16, 20 et 21) ; qu'en effet, le 18 mars 2009, le moteur PERIGNS 40 cv type 4108 M s'est trouvé noyé jusqu'aux culasses ; que Mr [J] a indiqué qu'il n'était pas possible de garantir le bon fonctionnement du moteur partiellement noyé par une révision simple "en raison de son âge (30 ans) et du fait qu'après les mesures conservatoires le protégeant une semaine, il n'ait pas été redémarré." ; que la révision complète du moteur étant aléatoire (risque que certaines pièces ne soient plus disponibles en raison de l'âge du moteur) et l'installation d'un nouveau moteur équivalent d'occasion étant très délicate à mettre en oeuvre (peu ou pas d'ateliers prêts à garantir de tels travaux, compte tenu des risques), l'expert judiciaire a retenu que la remise en état du POUSTINIA passait "par le remplacement à neuf du moteur avec un moteur de même type NANIVI, YANMAR ou VOLVO." ; qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de la valeur vénale du moteur PERKINS en 2008, ni davantage de retenir une notion de plus-value, alors que le remplacement à neuf du moteur était la seule solution pour permettre au POUSTINIA de naviguer à nouveau ; que ladite somme de 16.456 TTC sera mise à la charge in solidum de Mr [S] (au titre de la restitution partielle du prix), de Mr [P] [€] ; - 1 826,10 € TTC au titre du coût global (soit 1 267,20 € et 558,90 €) des frais de grutage et de stationnement extérieur du POUSTIMA, lequel s'est trouvé immobilisé sur le chantier NAUTI-PLAISANCE dans l'attente d'une nouvelle propulsion (cf les factures NAUTI-PLAISANCE des 24 juillet et 18 décembre 2009) ; que ladite somme de 1 826,10 € TTC sera mise à la charge in solidum de Mr [S] (au titre de la restitution partielle du prix), de Mr [P] [€] ; - 800 euros TTC au titre du coût de réparation de la cassure côté tribord de la cloison avant timonerie, conformément au chiffrage retenu par l'expert ; qu'en effet, l'expert judiciaire a noté dans son rapport (cf. p12): "Cette cassure très récente est bien visible à 100 mm de la partie haute du moteur à Td AV Elle est à mon avis une conséquence des très fortes vibrations moteur. Travaux de réparation à effectuer en conséquence du vice affectant les silentblocs" ; que ladite somme de 800 euros TTC sera mise à la seule charge in solidum de Mr [S] (au titre de la restitution partielle du prix) et de Mr [P] ; qu'en effet, la cassure de la cloison n'est nullement une conséquence dommageable de la voie d'eau ; qu'elle a pour origine les très fortes vibrations du moteur en raison de la destruction des deux silentblocs arrière, laquelle préexistait à la vente et n'a pas été relevée par Mr [P] lors de son expertise [€] ; - 2 000 euros en réparation du préjudice de jouissance subi par Mr [W], ce dernier ayant été privé de la jouissance de son voilier pendant plus d'une saison complète de navigation (de mars 2009 à mai 2010) ; que ladite somme de 2 000 euros sera mise à la seule charge [de monsieur [P]] ; qu'en effet, le vendeur qui ignorait les vices de la chose vendue n'est tenu envers l'acheteur qui garde cette chose, outre les frais occasionnés par la vente, qu'à la restitution partielle du prix ; l'acheteur ne peut prétendre à son encontre au versement de dommages et intérêts complémentaires (cf articles 1645 et 1646 du code civil) ; que dans .la mesure où il n'est pas démontré que Mr [S] - vendeur non professionnel dont la compétence technique en matière de motorisation n'est pas établie - aurait connu, au moment de la conclusion de la vente, le très mauvais état des deux silentblocs arrière, ce dernier ne peut être condamné à indemniser Mr [W] au titre de ce poste de préjudice ; qu'en revanche, Mr [W] sera débouté de sa prétention tendant à obtenir une indemnisation à hauteur de 74 € TTC au titre des frais exposés pour le nettoyage du navire de plaisance avant la réalisation de la mesure d'expertise judiciaire ; que de tels frais doivent demeurer à sa charge » ;

ALORS QUE l'arrêt attaqué a relevé, par motifs adoptés, que monsieur [S] était un vendeur non professionnel dont il n'était pas établi qu'il connaissait l'état des « silentblocs », et, par motifs propres, que le mandataire de monsieur [S], chargé de vendre le bateau, ne l'avait pas informé de l'état des « silentblocs » ; qu'en condamnant monsieur [S] à payer à l'acquéreur du bateau, non pas le coût de remplacement des « silentblocs », seules pièces affectées d'un vice caché lors de la vente, mais le coût d'achat et d'installation d'un nouveau moteur, le coût du grutage et de l'immobilisation du bateau le temps du remplacement du moteur, et le coût de réparation de la cloison de la timonerie, la cour d'appel a violé l'article 1646 du code civil.

## SECOND MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU'IL a dit que dans leurs rapports entre eux monsieur [P] devra garantir monsieur [S] à hauteur de 70 % des sommes mises à sa charge, tant en principal qu'en frais et accessoires ;

AUX MOTIFS QUE « sur les recours en garantie, Mr [P] est intervenu certes comme expert pour le compte de l'acquéreur mais aussi comme courtier mandaté par Mr [S] ; qu'à ce titre il a doublement failli à sa mission en ne l'informant de l'état

des silentblocs et en faisant paraître une publicité qu'il serait possible de qualifier de parfaitement mensongère sur les conditions mêmes d'entretien du voilier entre sa date d'achat et sa date de revente de son mandant ; our ces motifs, Mr [P] devra garantir Mr [S] à hauteur de 70% des sommes accordées à Mr [W] » ;

ALORS QUE le mandataire qui, par sa faute, provoque la condamnation de son mandant, in solidum avec lui, à payer certaines sommes à un tiers, doit garantir son mandant de l'intégralité des sommes mises à la charge de ce dernier ; qu'il résulte des constatations des juges du fond qu'il n'était pas établi que monsieur [S] eût connu l'état dégradé des « silentblocs » cependant que monsieur [P], qu'il a mandaté pour vendre son bateau, a commis deux fautes en ne l'informant pas de l'état des « silentblocs » et en faisant paraître une annonce de vente mensongère quant aux conditions d'entretien du bateau ; qu'en jugeant que monsieur [S], condamné à payer des sommes à l'acquéreur du bateau au titre de la garantie des vices cachés, condamnation prononcée in solidum avec monsieur [P], ne devait être garanti par ce dernier qu'à concurrence de 70 %, la cour d'appel a violé les articles 1149 et 1992 du code civil. Moyen produit par la SCP Célice, Blancpain, Soltner et Texidor, avocat aux Conseils, pour M. [W], demandeur au pourvoi provoqué.

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'AVOIR infirmé le jugement entrepris en ce qu'il avait retenu la responsabilité de Monsieur [Z] sur le fondement des articles 1927 et suivants du Code civil et débouté Monsieur [U] [W] de ses demandes dirigées contre Monsieur [Z].

AUX MOTIFS QUE : « Monsieur [Z], au visa des articles 1927 et suivants du code civil invoqués contre lui par l'acquéreur, voit sa responsabilité recherchée pour les seuls faits postérieurs au 17 mars 2009, soit pour la voie d'eau survenue dans la nuit du 17 au 18 mars 2009. Monsieur [Z] est un mécanicien « marine- diesel », il est contacté par Monsieur [W] le 11 mars 2009: il resserre les tire- fonds de fixations silentblocs, fait un devis pour la révision du moteur et évoque (notation manuscrite) le changement de ces silentblocs et le lignage du moteur. Il réceptionne le bateau le 17 mars dans l'après-midi et c'est au cours de la nuit suivante que la voie d'eau se manifeste par le presse-étoupe lequel ne fait plus étanchéité dans certaines positions de l'arbre porte-hélices, ce défaut d'étanchéité résultant du délignage de l'ensemble propulsif, lui-même consécutif au très mauvais état des silentblocs arrière. Il n'a jamais été avisé par le propriétaire que ce soit le 11 ou le 17 mars 2009 du fait qu'il y avait de façon récurrente de l'eau dans la cale, ce qui aurait pu attirer son attention sur un risque de voie d'eau. L'expert judiciaire exclut toute responsabilité de Mr [Z] dans la réalisation de cette voie d'eau, retenant qu'il avait au contraire pris les mesures conservatoires utiles et qu'il n'avait pas été consulté sur les silentblocs ni en 2007 ni préalablement à la vente, aucune révision de l'état du moteur n'ayant de plus été sollicitée par le vendeur à cette occasion. L'expert considère également que le modèle de presse étoupe mis en place en 2007 par le mécanicien- un presse-étoupe à bague tournante au lieu d'un presse- étoupe classique à tresse- n'est pas en soi constitutif d'une erreur ou d'une faute de sa part, puisque le second n'aurait que -et seulement- limité le débit de la voie d'eau. Il relève encore que le mécanicien a pris utilement une mesure conservatoire, savoir la dépose de l'alternateur et du démarreur pour un redémarrage rapide du moteur et que sur les devis établis le 27 mars 2009, il a précisé « la protection du moteur contre la corrosion n'est valable qu'une semaine » ce qui aurait emporté obligation de faire repartir le moteur dans les 8 jours, que cependant le voilier ayant été transféré sur un autre chantier naval, Monsieur [Z] n'a pu récupérer alternateur et démarreur et que le délai couru a emporté obligation d'opter pour un remplacement à neuf du moteur. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède qu'aucun élément ne permet de retenir la responsabilité de Monsieur [Z], la voie d'eau n'étant nullement survenue de son fait et étant totalement imprévisible pour lui en l'absence de renseignements suffisants de la part de Monsieur [W] quant à la présence récurrente d'eau dans la cale. ».

1° ALORS QUE si le dépositaire n'est tenu que d'une obligation de moyen, il lui incombe, en cas de perte ou détérioration de la chose déposée, de prouver qu'il y est étranger, en établissant qu'il a donné à cette chose les mêmes soins que ceux qu'il aurait apportés à la garde de celles qui lui appartiennent, ou en démontrant que la détérioration est due à la force majeure ; que, par principe, le fait du débiteur ou de son préposé ou substitué ne peut constituer la force majeure ; que la cour d'appel, pour exonérer monsieur [Z] de toute responsabilité, se contente d'énoncer que « La voie d'eau n'est nullement survenue de son fait et est totalement imprévisible pour lui en l'absence de renseignements insuffisants de la part de Monsieur [W] quant à la présence récurrente d'eau dans la cale » ; qu'en statuant de la sorte par des motifs impropres à exonérer le dépositaire de la présomption de responsabilité qui pesait sur lui, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 1148, 1927 et 1933 du code civil ;

2° ALORS QUE le tribunal, dont Monsieur [W] demandait la confirmation de ce chef, avait retenu la responsabilité de Monsieur [Z] dès lors que ce dernier, qui avait nécessairement conscience de la défectuosité des silentblocs du navire, aurait dû, dès l'arrivée du navire, procéder à sa mise hors de l'eau en raison du risque, nécessairement prévisible pour tout professionnel de mécanique marine, d'une voie d'eau majeure au niveau du presse-étoupe qui ne faisait plus étanchéité ; que l'arrêt attaqué a lui-même constaté que dès le 11 mars 2009, l'attention de Monsieur [Z] avait été attirée sur la défectuosité des silentblocs et le lignage du moteur, puisqu'aussi bien il avait préconisé leur changement ; que la cour d'appel, qui exonère Monsieur [Z] de toute responsabilité au seul motif que l'expert avait considéré que les instructions techniques qu'il avait données pour le changement de certaines pièces étaient pertinentes, et qui s'abstient de rechercher, comme elle y était invitée, si Monsieur [Z] n'avait pas commis une faute en s'abstenant de préconiser la mise hors de l'eau du navire dès son arrivée, et ce alors qu'il ne pouvait, en tant que professionnel, ignorer qu'il existait un risque de voie d'eau majeure du fait de la défectuosité des silentblocs, a privé sa décision de base légale au regard des articles 1927 et suivants du Code civil.