

CONTIGO PAN... E HIDRÓLISIS

MARIA y su pareja, compraron hace unos meses, de segunda mano, una motora **de siete metros**. Y **cinco años de antigüedad**. Construida por un Astillero Español.

En el momento de la compra, **no se realizó ningún tipo de inspección**. Y al cabo de solo unos meses de tenerla. Y al ir a hacer patente, **se encontraron con todo el casco hidrolizado**.

La hidrólisis que presenta (por las fotos que he visto pues aún no he podido inspeccionar el barco. Pág. 100)

Es múltiple, presenta:

- Junto a **ampollas grandes**.
- Una **multitud** de ampollas **pequeñas superficiales**, distribuída de manera intensiva por toda la obra viva.

La pareja de la historia, cuando se apercibieron del timo, realizaron diferentes gestiones ante el propietario anterior, que derivó toda la responsabilidad en el Astillero, y cuando se les reclamó a estos. Acordaron verbalmente que les enviarían un técnico. **Y aún lo están esperando**.

En fin, los propietarios actuales cansados de la espera y resignados a su suerte. **No se les ocurre otra**, que asesorarse mínimamente e iniciar por ellos mismos una reparación hidrolítica.

Animados por su ilusión náutica. **Se llevan el barco al patio de su casa** y pín, pan, pun... Chorrean el casco. Limpian exhaustivamente los granos. Pero éstos, como en la peor pesadilla, siguen supurando ácido.

María, desbordada por la complejidad de la reparación a realizar, que les afecta a nivel personal y familiar. **Se mete en un foro Náutico y pide ayuda**.

Hasta este momento, aun no he podido inspeccionar el barco, pero por las fotos que me ha enviado. (Las cuales adjunto) Tengo suficiente para comprobar, que independientemente de la hidrólisis, que en principio tuviera el barco, ampollas hidrolíticas o menos grandes.

Lo que evidencian las fotos, es una **HIDRÓLISIS INTENSIVA Y SUPERFICIAL PROVOCADA** (Obsérvese multitud de granos pequeños.)

Bien, dicha hidrólisis, solo puede tener su origen. Por la antigüedad, y por las características de la historia. **En el vendedor de la motora**.

Este, **al encontrarse con el “pastel”**, en lugar de reclamar al Astillero, (por VICIO CONSTRUCTIVO o VICIO OCULTO,) LA HIDROLIS de su navío. Y después de “abrir al enfermo”. **Volvió a cerrar, sin extraer el cáncer**. (Dejándose las tijeras y el algodón dentro.)

La hidrólisis superficial que tiene, Se produce:

- 1º) Por y después de pelar y sanear mal, o ni siquiera eso.
- 2º) O enmasillar incorrectamente.
- 3º) Volver a “cerrar” de mala manera.
- 4º) Pintar la patente, seguramente incompatible.
- 5º) O ni siquiera colocar una imprimación intermedia y a correr.

NO solo le intenta pasar “su problema “ engañando y enmascarando la hidrólisis. Con la pintura “nuevecita” de la patente.

Sino que además, y de cualquier manera, provoca una hidrolización masiva del casco. Lo cual requerirá una reparación mucho más costosa.

Pues esta historia Sres. Míos, Es de hace unos meses (08/07/09).

Es una historia, **vista y repetida en el mundo náutico**. Y por sus características especiales, tanto humanas como técnicas. Y especialmente como aviso para navegantes.

He tenido a bien clasificarla como **HIDRÓLISIS PERVERSA o BOMBA QUIMICA**.

PERVERSA, por el engaño y la falta de preocupación y remordimiento por el daño que se causa al comprador.

BOMBA QUIMICA, porque provoca más daño del inicialmente encontrado, o sea no tiene bastante con engañar al futuro comprador, **sino además le deja activada una bomba química**, que explotará en los próximos meses.

Llegado a este punto del relato, **se me ocurren**

DOS PREGUNTAS Y CUATRO CONSEJOS:

PRIMERA PREGUNTA: ¿Qué debería haber hecho la pareja al comprobar, al cabo de unos meses, (en un barco de 5 años) una Hidrólisis tan intensiva ?

SEGUNDA PREGUNTA: ¿Qué camino o alternativa, tomará la pareja, inmersa en una tormenta de dudas técnicas, económicas y legales?

ALTERNATIVA A: **Quemar el barco y al anterior propietario dentro.**
Postura humanamente comprensible, pero desaconsejable
(Lo digo por el barco.)

ALTERNATIVA B: **Amenazar al Astillero con pegarles fuego, si no le reparan el barco bien y gratis. Tampoco vale la pena**
¿ Qué culpa tendrá el pobre Astillero ?

ALTERNATIVA C: **Volver a cerrar al enfermo, (el barco) sin hacer una Verdadera Reparación y tratar vender al “desahuciado”**
Antes de que huela.

ALTERNATIVA D: **Hacer una verdadera reparación, y comerse “el muerto “**
Cualquier hidrólisis se puede reparar.

ALTERNATIVA E: **Hacer un reparación chapuzas, pasar el verano, y en la primavera ya veremos. (Gastar doblemente)**

ALTERNATIVA F: **Iniciar una PRE-RECLAMACION, TANTO al anterior Anterior propietario (contrato viciado) , como al Astillero**
(Defecto constructivo)

Para que como mínimo entre uno u/ y otro, les paguen La reparación de la Hidrólisis. Cómo mínimo, y se ahorren Las posibles reclamaciones. (Que después estudiaremos)

¿ UDS. QUE HARIAN ?

(Reconozco que la respuesta no es fácil.)

PRIMER CONSEJO: Ante todo y antes de comprar un barco, realicen una inspección., vale la pena que se gasten unos cientos de euros, en asegurarse de una compra, que les costará miles, y **ahorrarse disgustos, pleitos y euros posteriores.**

Con la ventaja añadida, que seguramente dicho peritaje, les facilitará datos de defectos no apreciables inicialmente. Y ello les proporcionará los argumentos, para poder negociar a la baja, el precio de la embarcación y que el peritaje seguramente les salga gratis.

Recuerde que en la compra de un barco, no juega solo el precio y aspecto del navío. **Sino y sobre todo la seguridad del mismo.**

SEGUNDO CONSEJO: En el contrato de compraventa Haga mención a la cláusula del Vicio oculto, que le **da derecho DURANTE SEIS MESES.** A la reclamación correspondiente: Que va desde la retrocesión de la venta, a la reparación del vicio oculto, e incluso a reclamar daños y perjuicios.

Aunque si en el contrato no consta, no hace falta, pues el Código civil (Art. 1484 a 1490) Es muy claro al respecto. .

TERCER CONSEJO: Para todos aquellos, que con cierta razón, se acuerden de aquel dicho de **“Tengas juicios y los ganes”.** Les diría lo siguiente:

1º) Que antes de llegar a un pleito, **existen medidas previas, que por un mínimo coste.** Permiten aperebir (mediante un BURO-FAX, por ejemplo.) Al vendedor o en su caso al constructor, de la posible reclamación.

Interrumpiendo entre otras cosas, los plazos de prescripción (seis meses) y ofrecer al reclamado, la posibilidad de que se lo piense. De si le sale a cuenta, la posibilidad cierta de una retrocesión de la venta, más daños y perjuicios, o prefiere abonar los gastos de reparación (peritaje incluido) .

2º) **Yo que sigo siendo, un inmaduro y utópico aficionado náutico,** en algunas cosas. Y quizás por eso mismo, la vida me ha permitido conocer a cada **que ni les cuento.**

Ello me ha producido **una cierta sensibilidad rectal.** Que me prometí a mi mismo **no reproducir,** costara lo que costara y **que por supuesto, no les recomiendo.**

CUARTO y DEFINITIVO CONSEJO

POR LO TANTO, mi sincero consejo y último. Es que si alguien, le pasa un muerto... No lo guarde en el armario ... **Reclame.**

TAMPOCO, se lo intente pasar a otro ... (Haciendo UD lo mismo). **Un muerto puede... puede oler mucho.**

NO, HAGAME CASO. RECLAME. LIMPIELA. NOS HARA UN FAVOR A TODOS. ESPECIALMENTE A UD.

CONSECUENCIAS de una Hidrólisis Perversa (Bomba Química)

Las consecuencias serán una **intensa Hidrolización Superficial.**

Así y cuando al cabo de unos meses, al nuevo propietario, se le ocurra sacar el barco al varadero. **Se encontrará un sinfín de granos y una hidrolización intensiva de las primeras capas,** lo que obligara a un chorreo generoso. Y dependiendo de las capas eliminadas y del tamaño del barco. A una reposición (nueva laminación) de las mismas. **¿Una verdadera faena, no ?**

PERO DICEN... Que **no hay crimen perfecto.** La **HIDRÓLISIS PERVERSA, siempre se puede descubrir.** Sobre todo si el comprador, **DISPONE DE SEIS MESES, y UN BUEN PERITAJE.**

