



## **SEGURO DE DAÑOS A LOS AEROMOVILES**

### **CONDICIONES PARTICULARES ESPECIFICAS**

#### **DEFINICIONES**

Queda convenido entre las partes que el significado de las palabras abajo indicadas usadas en el texto de la presente póliza, es el siguiente:

- a) La palabra "Compañía" designa a LA PARAGUAYA S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS.  
"Instituyente" indica a la persona o firma que estipula el contrato con la "Compañía"  
"Asegurado", indica a la persona o firma a favor de la cual se ha efectuado el seguro.  
"Solicitud", indica el documento firmado por el "Instituyente" con el que éste solicita el seguro y provee los datos necesarios para la apreciación del riesgo.  
"Póliza" designa el presente contrato de seguro.
- b) El "Vuelo" para los aeromóviles se entiende iniciado en el momento en que el aparato, con el motor o los motores ya prontos se pone en movimiento para decolar, y se considera terminado en el momento en que después de haber tomado contacto con la tierra o con el agua se detiene.
- c) El calificativo "Acrobático" se refiere a cualquier a cualquier vuelo y maniobra de vuelo no común que constituye ejercicio temerario de arrojo aeronáutico, o por cualquier razón no aconsejado por el prudente empleo del aeromóvil, como: "Giro de la muerte", "Torneau", "Tirabuzón", "Caída de Hoja" y similares.
- d) Por vuelo nocturno se entiende un vuelo efectuado aunque sea parcialmente durante el tiempo que media entre una hora después de la puesta y una hora antes de la salida del sol.
- e) Por "Hangar", se entiende un local cerrado y cubierto, establemente construido en un aeropuerto, para resguardar aeromóviles y en grado de soportar las normales variaciones meteóricas y de temperatura.
- f) Por "Cuerpo", se entiende no solamente el fuselaje o el casco propiamente dicho (como se indica en la planilla A" incluida), sino todo el cuerpo del aeromóvil con todas las instalaciones y mecanismos varios, excepto los motores.
- g) Por "Grupo Moto-propulsor" se entiende, además del motor propiamente dicho, también el radiador, los tanques de nafta y aceites y todas las otras partes necesarias para la protección y el funcionamiento de los motores, incluidos las helices,
- h) Por "Parada" se entiende la permanencia del aeromóvil en las escalas ordinarias o fortuitas, inmediatamente antes o después de un vuelo, durante la cual se efectúan los preparativos de salida o aquellos de resguardo.
- i) Por "Permanencia" se entiende la estadía del aeromóvil en los hangares o en las escalas ordinarias o fortuitas, para resguardo o reparaciones o para operaciones de manutención o por cualquier causa no dependiente de un vuelo recién terminado o a iniciarse inmediatamente.
- j) Las "Condiciones Atmosféricas prohibitivas" son determinadas por: viento fuerte de velocidad superior a un tercio de aquella máxima del aeroplano, niebla baja que no permita la visibilidad horizontal o más allá de un kilómetro y vertical a más de cien metros o sólo para los hidrovólantes, mar borrascoso con ondas de altura superior a un metro y medio de la base.

#### **OBJETO Y LIMITES DEL SEGURO**

**Art. 1º)** La Compañía resarce los daños y reembolsa los gastos derivados de un siniestro que por tempestad, incendio, colisión, embestida, caída, naufragio y en general por cada acontecimiento extraordinario, siempre debido a caso fortuito o fuerza mayor, haya sufrido el aeromóvil asegurado durante el vuelo o durante la parada o durante la permanencia fuera del hangar. En hangar el aeromóvil queda asegurado solamente contra el riesgo de incendio.

**Art. 2º)** Cada aeromóvil, antes de ser aceptado el seguro, deberá haber sido sometido con éxito favorable, a todas las pruebas y controles establecidos por las leyes y reglamentaciones vigentes y estar munido del regular certificado de navegación. El "Asegurado" debe producir la prueba antes de la firma del contrato, y deberá durante el curso de éste, comunicar al Asegurador el eventual retiro de tal certificado y las causas que lo han provocado.

**Art. 3º)** La Compañía no resarce daños, pérdidas y gastos, derivados total o parcialmente, directa o indirectamente de

- a) Dolo, culpa o grave negligencia del Asegurado o sus empleados;
- b) La realización de vuelos de pruebas acrobáticas, vuelos para concursos, apuestas y récords, vuelos de adiestramientos y en general vuelos que tienden a alcanzar velocidades o rendimiento extraordinario del aeromóvil o como quiera que sea extraños al fin de que es objeto el seguro;
- c) Vuelos nocturnos o efectuados con motivos meteorológicos o geográficos;
- d) De choques cualquiera del aeromóvil mientras vuela en la niebla o siniestro provocado por viento fuerte, cuando antes de iniciarse el vuelo en la escala de partida hubiera sido señalado la presencia de niebla o viento fuerte, a lo largo de la ruta o en escala de destino. El "Asegurado" está obligado a producir la prueba de las precauciones tomadas por el piloto para evitar la niebla o el viento fuerte;
- e) Por el transporte de materias o líquidos explosivos o inflamables que no vayan contenidos en los normales tanques del aeromóvil o en recipientes especiales de seguridad;



- f) De contravenciones o infracciones a las leyes o reglamentaciones vigentes, imputables al Asegurado o a sus empleados;
  - g) De guerra, hostilidad, represalia, arresto, disposiciones restrictivas, interdicción de vuelo, captura, secuestro, confiscación, presa, molestia cualquiera de gobierno amigo o enemigo, de derecho o de hecho, reconocido o no reconocido, y en general cualquier accidente o suerte de guerra y sus consecuencias;
  - h) De insurrección, de invasión, asonada, revolución, guerra civil, gobierno militar o usurpado, tumulto, saqueo, huelga, lock-out, sabotaje, terrorismo, boicot y sus consecuencias;
  - i) Del hecho que el aeromóvil haya iniciado el vuelo en estado no eficiente, o con insuficiente provisión de nafta, lubricante o agua, o con condiciones atmosféricas prohibitivas, o no preparado y equipado según las prescripciones reglamentarias, o durante el periodo de suspensión del certificado de navegación o que el piloto comandante no esté provisto de la patente y de la licencia prescripta para el género de vuelos a que el aeromóvil está destinado, patente y licencia regulares y válidas según las leyes y reglamentaciones vigentes;
  - j) De defecto del material o de vicio propio o vicio de construcción, en cuanto tal defecto o vicio fuese o debiese ser notorio al "Asegurado" y aunque el defecto o el vicio contribuya tan sólo a una causa del siniestro;
  - k) Del hecho que, salvo caso de fuerza mayor, el aeromóvil se aleje más de cincuenta kilómetros de la ruta establecida, o vuele, si es aeroplano, sobre mar o aguas sujetas a marea, o si es hidrovoltante sobre tierra a altura y distancia tales que no pueda llegar en vuelo planeado respectivamente a tierra o al agua;
  - l) De vuelos en los cuales el aeromóvil haya ultrapasado los límites de distancia establecidas, salvo caso de fuerza mayor;
  - m) De transporte de pasajeros o mercaderías excediendo la carga útil establecida para el aeromóvil;
  - n) De modificaciones o alteraciones substanciales introducidas al aeromóvil que no hayan sido aprobadas por autoridad competente y aceptadas por la "Compañía". Son igualmente irresarcibles las averías a los instrumentos de a bordo no derivados de siniestros como definidos en el Art. 1º, los daños del grupo moto-propulsor ocurridos sin la intervención de causas externas extraordinarias perturbadoras del normal funcionamiento del aeromóvil y del grupo mismo (esto es: cualquier desperfecto mecánico no derivado de siniestro de vuelo, como: la explosión de cilindros, la rotura del árbol y de los pistones, los desperfectos del radiador y similares) ni tampoco los daños originados por el deterioro del uso y la edad del aeromóvil o por putrefacción, herrumbre, carcoma y similares. Son también excluidos los gastos originados, por barnizado, repuesto de vidrio o reparación de las partes decorativas del aeromóvil o del mobiliario de la cámara, siempre que no se relacionen con daños resarcibles por la "Compañía".
- Se entiende que los daños derivados de un siniestro causados por un desperfecto mecánico al grupo moto-propulsor son plenamente resarcibles según las condiciones de la presente póliza.

### **DEBERES DEL ASEGURADO**

**Art. 4º)** El "Asegurado" pierde todo derecho a indemnización cuando haya asegurado o hecho asegurar por terceros a un mismo aeromóvil otras sumas que aquellas garantizadas por la presente póliza, siempre que no hubiere obtenido preventivamente expreso consentimiento de la "Compañía".

El "Asegurado" debe comunicar a la "Compañía" en el acto de la estipulación del contrato todas las circunstancias en su conocimiento que sean importantes para la apreciación del riesgo, particularmente las características y el valor de los aeromóviles, el nombre de los pilotos comandantes que lo conduzcan la ruta y las escalas preestablecidas.

### **VARIACIONES DEL RIESGO**

**Art. 5º)** Después de la estipulación del contrato, el Asegurado no debe modificar y en particular agravar el riesgo, ni permitir la variación por obra de tercero, sin el previo consentimiento del Asegurador. Como variaciones de riesgo se debe, entre otras, considerar el alquiler del aeromóvil, la variación de ruta de vuelo, el vencimiento o el retiro del certificado de navegación de los aeromóviles o la patente de los pilotos.

El alquiler del aeromóvil, si éste continúa siendo conducido por los pilotos del Asegurado, no constituye alteración del riesgo si el vuelo es conforme a las normas oficiales y siempre que se observen las condiciones de póliza.

La admisión al servicio de nuevos pilotos debe ser comunicada a la "Compañía". Esta tiene el derecho de pedir el retiro de un piloto justificando reservadamente los motivos de su pedido y en el caso de que el Asegurado no aceptare se entenderán irresarcible los daños a los aeromóviles conducidos por el piloto cuyo retiro fue pedido.

### **DURACION DEL SEGURO**

**Art. 6º)** Vale la duración convenida en la póliza con principio y fin a partir de media noche para la vigencia indicada en las Condiciones Particulares

Si la póliza se estipula por la duración de un año o más, ella se entenderá a su tiempo, tácitamente renovada por un periodo igual a aquel, porque fue inicialmente convenido, y así sucesivamente al final de cada periodo, salvo que una de las partes la haya denunciado dos meses antes del vencimiento, mediante carta certificada.



Para aquellos aeromóviles de igual tipo que entren a formar parte de la flota aérea del "Asegurado" durante el curso de un seguro anual, el seguro entrará en vigor en el momento en que el relativo riesgo, sea de permanencia, sea de vuelo, corra a cargo del "Asegurado". Este último está obligado a comunicar por carta certificada con quince días de anticipación, la fecha en que el riesgo debe ser cubierto por la "Compañía".

**Art. 7º)** En el caso de que un aeromóvil asegurado se encuentre en reparaciones por daño a cargo de la "Compañía" en el momento del vencimiento de la póliza, el seguro se prolonga hasta el fin de la reparación. En este caso el Asegurado deberá pagar el premio a prorrata por el mayor tiempo de seguro.

**Art. 8º)** El seguro se considera suspendido, si el aeromóvil fuese empleado en usos distintos de aquellos indicados en la póliza. El seguro se anula de inmediato si el aeromóvil queda permanentemente inutilizable por daños ajenos a la garantía.

En caso de venta del aeromóvil, con inscripción de propiedad en el Registro Aeronáutico Nacional, el seguro cesa de pleno derecho desde el día de la inscripción, salvo el pago del premio debido, permaneciendo por el contrario en vigor si la "Compañía" ha tomado nota de la venta, que le debe ser inmediatamente notificada y ha dado al mismo tiempo su conformidad por la transferencia del seguro a favor del nuevo propietario.

En los dos casos de anulación arriba indicados, por el riesgo no corrido, se reembolsará el premio a prorrata con un mínimo adquirido en todo caso de un cuarto (1/4) del premio anual de la póliza más el quince por ciento (15%) de dicho premio a prorrata como gastos de administración y riesgo corrido, siempre que los daños no hayan superado el ciento por ciento (100%) del importe del premio durante el periodo en que el seguro estuvo en vigor en cuyo caso el premio íntegro anual, quedará integralmente adquirido por la "Compañía".

**Art. 9º)** Cuando se haya verificado un daño a cargo de la "Compañía" este tendrá el derecho de anular la póliza mediante notificación legal al Asegurado. La anulación tendrá efecto desde la primera hora del día siguiente al de notificación. En este caso la "Compañía" reembolsará el premio a prorrata con derecho a un mínimo de adquisición de un cuarto (1/4) del premio anual de la póliza. Pero, si el importe de los daños ocurridos hasta ese momento superase el ciento por ciento (100%) del importe del premio anual, éste quedará integralmente adquirido por la "Compañía".

**Art. 10º)** En caso de pérdida total o de abandono de un aeromóvil, como se indica en los Arts. 25º, 26º y 27º de la presente póliza, el seguro de tal aeromóvil se entenderá extinguido y el premio íntegro a el correspondiente aunque no esté enteramente pagado, quedará adquirido y será debido al Asegurador.

### **AVALUACION**

**Art. 11º)** Las sumas aseguradas deben ser indicadas separadamente para fuselaje o casco, superficies portantes, encabritaje, grupo moto-propulsor y accesorios (instrumentos de navegación y control, aparato radiotelefónico y radiotelegráfico, etc.), como es particularmente indicado en la Panilla A, incluida.

**Art. 12º)** El valor máximo garantizado por el seguro es, dentro de los límites de la suma asegurada y proporcionalmente a ella, la evaluación aceptada pericialmente por la "Compañía" deducida la eventual parte en descubierto a cargo del Asegurado.

### **DISPOSICIONES ANTES, DURANTE Y DESPUES DE LOS VUELOS**

**Art. 13º)** Además de los libros prescriptos por las leyes y reglamentaciones vigentes, el Asegurado se obliga a llevar constantemente al día un registro del servicio de los aparatos y también a mantener constantemente al día un registro del que deben resultar las reparaciones, las revisiones y las sustituciones efectuadas a los aeromóviles y sus motores y el empleo de estos últimos.

Por cada salida el piloto del aeromóvil o la persona responsable del servicio de vuelo debe asegurarse, antes de la iniciación del vuelo, del regular estado del aeromóvil y de que las condiciones atmosféricas de la escala no sean prohibitivas. Debe además tener en vista las informaciones llegadas de las otras estaciones acerca de las condiciones atmosféricas a lo largo de la ruta y en la primera escala de destino.

El deberá tomar nota de todo esto cada vez, poniendo su propia firma en el diario de ruta. Faltando una firma, el Asegurado deberá producir la prueba de que fue verificado el aeromóvil y efectuada la observación de las condiciones y de las informaciones atmosféricas. En todo caso, la "Compañía" tiene derecho de verificar, por medio de sus encargados, debidamente autorizados, sea los documentos del aeromóvil y de los pilotos, sea los Registros arriba indicados, los cuales deben ser exhibidos a pedido de la "Compañía".

La "Compañía" tiene además el derecho de hacer inspeccionar por sus propios técnicos, debidamente autorizados, toda vez que lo crea necesario, los aeromóviles asegurados y las instalaciones de las estaciones fijas de la línea explotada.

Los consiguientes sugerimientos que la Compañía creyera oportuno impartir al Asegurado en el interés común, deben en cuanto sea posible, ser de inmediato adoptados, quedando entendido que las eventuales controversias al respecto serán sometidas a la autoridad competente, cuyo juicio será, sin más, aceptado.



A bordo de los aeromóviles deberán siempre encontrarse en sitios adecuados y en número proporcionado, aparatos de extinción en perfecto y constante estado de eficiencia y funcionamiento.

En los aeropuertos, hidroescala y aeroescalas, los aparatos de extinción deben ser transportables a mano y estar ubicados en los sitios más cercanos al punto de partida. En los sitios de parada, durante las reparaciones no efectuadas en taller, y durante el rellenamiento o vaciamiento de los tanques, debe ser prohibido fumar, hacer uso de lámparas de soldar y linternas a llama libre. En los hangares no deben ser efectuados las pruebas de motores montados sobre los aeromóviles, ni operaciones de provisión o recupero de nafta o bencina, y debe además ser prohibido fumar, hacer uso de lámparas de soldar y linternas a llama libre.

Los depósitos de carburantes deben estar normalmente situados a distancia no inferior de veinte metros de los hangares, pudiendo sin embargo ser ubicados en los hangares, siempre que se adopten instalaciones especiales de seguridad aprobadas por la "Compañía".

Después del vuelo el aeromóvil debe ser resguardado en local cerrado adecuado. Donde esto no sea posible, el Asegurado o su encargado para éste, debe proveer y tomar cuantas precauciones sean posible para la seguridad del aeromóvil.

## **NOTIFICACION DEL SINIESTRO**

**Art. 14)** El Asegurado debe comunicar a la "Compañía" inmediatamente y no después de veinticuatro horas de haber tenido conocimiento del suceso (Telegráficamente a la dirección de la Compañía cualquier siniestro que sufra el aeromóvil y que se prevea supere la franquicia indicada en el inciso 1º del Art. 20º siguiente aunque este no sea resarcible sino en cuanto pueda apreciarse con relación al riesgo a cargo de la "Compañía".

**Art. 15º)** Los daños que el Asegurado crea resarcibles relativos al siniestro denunciado en la forma arriba indicada, deberán inmediatamente ser denunciados a la "Compañía", especificando minuciosamente cada particular e indicando los consiguientes gastos previsibles, si fuera posible telegráficamente o por teléfono y si no por escrito, dentro de las cuarenta y ocho horas (días feriados excluidos) de haber tenido conocimiento de dichos particulares. En caso de incendio el Asegurado debe también avisar a las autoridades policiales que corresponda.

## **PREVENCION Y DISMINUCIÓN DEL SINIESTRO**

**Art. 16º)** El Asegurado tiene la obligación, desde iniciado el seguro, de hacer todo lo posible para evitar que se produzca un siniestro y para reducirlo a su límite mínimo cuando se produzca. El debe por esto seguir las instrucciones de la "Compañía" y, si las circunstancias lo permiten, provocarlas. Tales instrucciones no implican en ningún caso el reconocimiento de la responsabilidad por el siniestro.

**Art. 17º)** La infracción a cualquiera de las obligaciones contenidas en los artículos 4º, 5º, 14º, 15º, 16º y 17º hace caducar para el "Asegurado" todo derecho a resarcimiento.

## **SINIESTROS**

**Art. 18º)** La "Compañía" responderá de la pérdida total y de las averías al aeromóvil producidas por un siniestro previsto en el presente contrato.

Ella responderá, además:

a) De los gastos que el "Asegurado" sostenga en los casos previstos por el seguro para la reparación y reducción del siniestro, los que habrá razonablemente efectuado y habrá soportado de acuerdo con las instrucciones de la "Compañía". En particular cuando con los gastos del salvataje y similares se haya evitado un siniestro indemnizable por la "Compañía", se hará lugar a la liquidación de ellos sin ninguna deducción quedando solamente a cargo del Asegurado la parte proporcional al eventual descubierto a su cargo;

b) De los gastos en su totalidad que se hayan originado, para la constatación y especificación del siniestro a cargo de la "Compañía", excepto aquellos que el "Asegurado" efectúe para hacer intervenir sus propios peritos, ayudantes y otros encargados.

**Art. 19º)** La indemnización por averías y gastos totalmente a cargo de la "Compañía" no podrá en cada caso y por cada viaje superar el valor máximo garantido por el seguro sobre el aeromóvil dañado. Cada viaje deberá considerarse un seguro distinto y separado y dará lugar a una separada liquidación.

Los siniestros por efecto de los cuales se haga necesaria la substitución de una o más partes del aeromóvil indicadas en las Condiciones Particulares, serán resarcidos al precio asignado por cada parte, sin aumento de ninguna especie.

Las reparaciones o sustituciones de otras partes serán resarcidas sobre la base del costo, tipo del establecimiento constructor del aeromóvil dañado, o al precio determinado por los peritos.

**Art. 20º)** De las indemnizaciones por averías parcialmente constatadas o especificadas, conforme al artículo precedente, o del importe del resarcimiento por pérdida total, serán deducidas:

1. Una franquicia fija del dos por ciento (2%) del integro valor asegurado para el aeromóvil.
2. Un importe correspondiente a la desvalorización del aeromóvil calculado respectivamente según el número de kilómetros recorridos y el número de horas de movimiento en la siguiente proporción y hasta un máximo del veinte por ciento (20%);



- a) Para el cuerpo: uno por ciento (1%) por cada seis mil kilómetros recorridos para los aeromóviles de metal y por cada dos mil kilómetros recorridos para aquellos de madera;
- b) Para los motores: uno por ciento (1%) por cada veinte horas de movimiento. Ambas reducciones aplicables proporcionalmente para las fracciones.
3. Un importe correspondiente al precio o al valor del viejo material restante determinado de común acuerdo o sobre la base del precio de plaza.

**Art. 21º)** La constatación de los daños se hará normalmente en el primer sitio de destino o de partida (que será elegido según el que sea más favorable para la ejecución de las reparaciones) siempre que sea posible sin agravación de los daños, la prosecución del vuelo o el retorno a la hidro escala o al aeropuerto de partida.

En el caso de que no pueda tener lugar la pericia en el sitio del siniestro es obligación del Asegurado proporcionar a la "Compañía", si es posible en no menos de dos copias, la fotografía de las partes dañadas del aeromóvil, antes de que haya sido movido de la posición original en que quedó en el momento de producirse el siniestro.

**Art. 22º)** La constatación de los daños tendrá lugar dentro de cinco días de la fecha de la comunicación del siniestro salvo especiales motivos de fuerza mayor, y la autorización de parte de la Compañía. Para iniciarse las reparaciones debe ser otorgada dentro de las cuarenta y ocho horas de la presentación por parte de los peritos de su informe sobre la constatación de los daños empeñándose las partes en cuidar que la redacción y entrega de tal informe se haga con la mayor solicitud y rapidez posible.

**Art. 23º)** La Compañía no reembolsa el costo de eventuales mejoras o perfeccionamiento que se aporten a un aeromóvil en ocasión de una reparación relativa a un daño resarcible. Tal costo deberá ser considerado aparte en el presupuesto o en la pericia de las reparaciones. Del mismo modo la Compañía no podrá ser llamada a responder por eventuales reducciones de valor, capacidad y utilidad del aeromóvil, así como tampoco de la pérdida de utilidades comerciales derivadas de la inactividad debida al siniestro.

**Art. 24º)** Se entenderá verificada la pérdida total del aeromóvil cuando en seguida de un acontecimiento a cargo de la Compañía ésta se haya irremediamente perdido o totalmente destruido en su original estructura con un importe de daños materiales superior al ochenta y cinco por ciento (85%) de su valor. En este último caso, el Asegurado no podrá pretender el pago de la suma asegurada sino después que el Asegurador haya reconocido el hecho.

**Art. 25º)** El Asegurado podrá hacer uso del derecho de abandono al Asegurador tan solo cuando el importe de los daños materiales sufridos por un aeromóvil a cargo del Asegurador alcancen al ochenta y cinco por ciento (85%) de su valor.

**Art. 26º)** Se considerará igualmente verificada la pérdida total del aeromóvil cuando no se tenga más noticias de él respectivamente, desde un mes para los viajes en el interior de la República y de dos meses para los viajes en el resto del Continente; los periodos antedichos correrán desde el día de la partida del aeromóvil o de las últimas noticias recibidas. En caso de regreso del aeromóvil, la suma pagada deberá ser restituida a la Compañía.

### **PAGO DE LOS SINIESTROS**

**Art. 27º)** El Asegurado no puede pretender el pago antes de haber comunicado a la Compañía el computo de los daños y haber producido los documentos justificativos.

En caso de pérdidas por falta de noticias debe además producir la prueba de la cancelación del aeromóvil en el Registro Aeronáutico Nacional.

El pago de los daños a cargo de la Compañía tendrá lugar dentro de los quince días después de la presentación de los documentos justificativos

**-oOo-**



**LA PARAGUAYA**  
**S.A. DE SEGUROS**  
Fundada en 1905