

LOS SEGUROS OBLIGATORIOS COMO VENTAJA DEL TURISMO TRADICIONAL FRENTE AL TURISMO COLABORATIVO.

Vicente Gimeno Beviá¹

La investigación ha sido financiada por el proyecto de investigación concedido por la Generalitat Valenciana denominado: “El alojamiento colaborativo en el sector turístico de la Comunidad Valenciana”.

Resumen

La adaptación de las fórmulas de la economía colaborativa al transporte y al hospedaje ha supuesto un cambio sustancial en el propio concepto de turismo. La industria turística tradicional asiste con preocupación a un aumento exponencial del número de usuarios que optan por plataformas alternativas que ofrecen sus servicios a un precio notablemente más económico. La presente comunicación tiene por objeto el análisis de los diferentes seguros de obligatoria contratación en materia turística como ventaja que ofrecen los empresarios del sector frente a los servicios emergentes que, a través de internet, ponen en común la oferta y demanda entre particulares a los que no se les exigen tales garantías.

Palabras Clave: Seguro, Legislación, economía colaborativa, turista.

OBLIGATORY INSURANCES AS AN ADVANTAGE OF TRADITIONAL TOURISM AGAINST COLLABORATIVE TOURISM.

Abstract

The adjustment of the sharing economy to the transport and accommodation has changed substantially the concept of Tourism. The traditional tourism industry is worried about the exponential increase in the number of users who choose alternative platforms that offer their services at a significantly cheaper price. The main aim of this communication is to analyze the different kind of obligatory insurances in tourism sector as an advantage offered by traditional business facing the emerging services of collaborative consumption which are not obliged on offering them.

Keywords: Insurance, Act, sharing economy, tourist.

¹ Profesor de Derecho mercantil de la Universidad de Alicante. Carretera San Vicente del Raspeig s/n 03690 San Vicente del Raspeig – Alicante, España. Vicente.gimeno@ua.es

1. INTRODUCCIÓN.

La creciente popularidad de las plataformas de economía colaborativa como medio que sustituye al empresario tradicional en la prestación de servicios de transporte o de alojamiento ha generado no pocas dudas en torno a cuáles son los derechos de los usuarios así como las garantías con las que cuentan en atención a la ejecución de tales servicios. De entre los servicios ofrecidos, son dos los que plantean mayores problemas al empresario tradicional: de un lado, el transporte turístico; de otro, su irrupción en el alquiler de viviendas turísticas.

Por el contrario, en materia de viajes combinados todavía no ha surgido una alternativa “peer to peer” y ello es lógico porque para la organización de tales viajes es necesario constituirse como agencia de viajes (Gallego, 2012) en cumplimiento de los requisitos administrativos pertinentes y someterse al cumplimiento de las condiciones y régimen de responsabilidad del libro cuarto del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

De entre las alternativas que ofrecen los nuevos intermediarios de la economía colaborativa, se hará aquí referencia al transporte y al alojamiento en la medida en que son los más populares y, por ende, los que más impacto tienen en la economía. Por el contrario, no se hará referencia a otros sectores donde tales plataformas tienen menos éxito como la restauración o las experiencias en el destino.

1. EL SEGURO EN EL TRANSPORTE TURÍSTICO

Con la reciente irrupción de las plataformas de economía colaborativa en el sector del transporte los usuarios disponen de un nuevo modelo para la realización de sus viajes que prescinde del empresario como proveedor de servicios de desplazamiento.

Concretamente, se ha visto afectado el transporte terrestre, no así el marítimo ni el aéreo –salvo, quizás vuelos domésticos, aunque el perfil de usuario es diferente- en tanto que a día de hoy no parece posible que la cooperación entre usuarios ofrezca una alternativa viable a la industria de buques de pasajeros –más allá del alquiler P2P de embarcaciones de recreo²- ni, mucho menos, al sector de las aerolíneas.

Dentro del transporte terrestre las plataformas colaborativas compiten con el empresario que ofrece sus servicios tanto en el transporte ferroviario como en el que se realiza por carretera, toda vez que existen alternativas tanto para los desplazamientos urbanos –el ejemplo más claro sería *Uber*-como entre varias ciudades –caso de *BlaBlaCar*-.

El problema que suscitan estos nuevos medios de transporte y que, precisamente, es lo que denuncian los profesionales del sector es que quienes ofrecen tales servicios a través

² Sirva de ejemplo, el artículo “Making waves in ‘the sharing economy’: Peer-to-peer boat rental companies arrive in South Florida” en <http://www.miamiherald.com/news/business/biz-monday/article1954993.html#storylink=cpy>

de las citadas plataformas lo hacen al margen de la férrea reglamentación (Velasco, 2015)³ a la que están sometidos sus detractores⁴.

Ello puede advertirse, por ejemplo, en atención al tema de la comunicación por lo que a los desplazamientos entre media y larga distancia hace referencia. En este sentido, puede apreciarse la existencia de una cobertura notablemente superior en los prestadores de servicios tradicionales tanto en el transporte ferroviario como por carretera en autobuses con respecto a la plataforma que ofrece compartir vehículo con un particular para la realización del viaje.

En el primer caso, tanto los ferrocarriles como los autobuses –o vehículos con capacidad superior a nueve plazas⁵- están obligados a la suscripción de un seguro obligatorio que brinde cobertura a los viajeros. Tal obligación viene impuesta por el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros –en adelante, ROTT- que regula las circunstancias temporales, materiales y territoriales de la cobertura. Concretamente, señala el artículo 3, que el seguro hará frente a *“las indemnizaciones pecuniarias y la asistencia sanitaria establecidas en esta disposición, cuando, como consecuencia de un accidente se produzca muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal del viajero”*. Por lo que a las concretas cuantías hace referencia, el anexo de la citada norma contiene el baremo con las pertinentes indemnizaciones en función de la gravedad del perjuicio sufrido.

En el segundo caso, los usuarios de vehículos compartidos a través de la citada plataforma de economía colaborativa no cuentan, por el contrario, con la cobertura que ofrece el SOV. Ello, no obstante, no significa que no estén cubiertos ya que todo propietario de un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España tiene dicha obligación⁶.

³ los argumentos “se basan: 1) en la contradicción que existe entre el funcionamiento, aparentemente sin controles, de los nuevos prestadores de servicios de transporte y los conductores-transportistas, y la intensa regulación al que está sometido (en prácticamente en todos los lugares del mundo) el transporte profesional de personas; 2) en que los conductores-transportistas que actúan desde estas plataformas no estarían pagando los impuestos directos e indirectos que recaen sobre las actividades de transporte profesional, siendo por tanto fuente de economía sumergida; 3) en el aumento del tráfico urbano en las ciudades, como consecuencia del incremento de vehículos dedicados al transporte que suponen estas plataformas”.

⁴ En el caso del transporte urbano es más que notoria la disconformidad del gremio de taxistas a que uber opere en las ciudades en tanto que no cuentan con licencias VTC –vehículo turismo con conductor- que son otorgadas por la autoridad competente de cada CCAA. Aunque una reciente reforma de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre restringió los requisitos para que servicios como Uber o Cabify operasen, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia –CNMC- considera que tal modificación es contraria a los principios de la libre competencia y que si no cambian su contenido impugnarán la norma en los tribunales.

Por lo que al tema objeto de esta comunicación hace referencia, también existen diferencias notables en atención a la cobertura que ofrecen los taxis con respecto a la que tienen los vehículos uber. Aunque ambos son vehículos a motor y, por ende, contarán de forma obligatoria con un seguro de responsabilidad civil, la cobertura de los primeros estará precisamente adaptada para tal actividad, mientras que lo normal es que no ocurra así con los segundos. Y ello porque es común que las aseguradoras prevean como exclusiones de cobertura aquellos casos en los que el conductor utilice el vehículo con ánimo de lucro por el traslado de pasajeros, salvo que sea una circunstancia conocida y consecuentemente reflejada en el importe de las primas. Ello, no obstante, el hecho de que esté excluido no implica que queden exentos de cobertura los pasajeros de tales servicios, sino que, únicamente, la compañía aseguradora tendrá un derecho de repetición contra el conductor.

⁵ Según el art. 9 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros.

⁶ Art. 2.1 REAL DECRETO LEGISLATIVO 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor *“Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la*

Además, incluso el hecho de que haya inobservado tal obligación y no cuente con un seguro vigente no implica que los pasajeros estén carentes de cobertura, ya que, en tal supuesto, se hará cargo el Consorcio de Compensación de Seguros, sin perjuicio de la correspondiente sanción al titular del vehículo no asegurado.

A la luz de lo expuesto, parecería que, desde el punto de vista del viajero es irrelevante en autobús, tren o en un vehículo particular en la medida en que está cubierto en ambos casos. Sin embargo, ello no es exactamente así pues, aunque es cierto que cuenta el ocupante de un vehículo con una cobertura mínima, el viajero de ferrocarril y el del autobús es posible que acumulen las indemnizaciones del seguro obligatorio de viajeros a la del seguro obligatorio de la LRCSCVM toda vez que ambas son compatibles (López, 2011). Aunque tal posibilidad no estaba clara en el pasado y existían criterios dispares entre las Audiencias Provinciales, la reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo ha terminado el debate en torno a la compatibilidad de las indemnizaciones de ambos seguros de forma favorable conforme a los intereses del viajero⁷. Por tanto, lo cierto es que tiene una cobertura mayor el viajero que el ocupante de un vehículo con base en tal acumulabilidad de indemnizaciones.

Además, en la medida en que el transporte de personas en autobuses o en ferrocarril son actividades reguladas, a diferencia de la alternativa colaborativa, se reconocen derechos adicionales a los viajeros⁸. Así, por ejemplo, tiene derecho a una indemnización de daños y perjuicios con motivo de retrasos o cancelaciones que no obedezcan a fuerza mayor así como a la restitución del importe del billete en tales casos. Igualmente, en caso de avería, corresponde a la empresa transportista la asunción de todo coste –alojamiento, manutención, si fuera necesario- hasta que deje a los viajeros en el destino pactado. También tiene, dentro de unos límites temporales, derechos de cancelación del billete así como derecho a la reclamación por pérdida o robo del equipaje que hubiera depositado en el maletero –no así en cabina, pero ya es una ventaja con respecto a si el robo se produce en el vehículo de un particular-(Álvarez, 2005)⁹, si bien, si no ha realizado

cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata”.

⁷ Concretamente, sobre la acumulabilidad pedida con base en un accidente de autobús sufrido como consecuencia de un frenazo brusco, señala la STS de 19 de septiembre de 2011 que “procede acoger el presente motivo y conceder indemnización a la recurrente con cargo al seguro obligatorio de viajeros, por constituir hechos probados en la instancia que la póliza se encontraba vigente al producirse el accidente, que este ocurrió durante el viaje (artículo 8 RDSOV), que la recurrente estaba en posesión del título de transporte, y que los daños corporales sufridos por la perjudicada tuvieron su causa en alguna de las que enumera el artículo 7 RDSOV -frenazo brusco del autobús en que viajaba-, todo lo cual es bastante para que la recurrente se constituyera en acreedora del derecho a percibir indemnización con cargo a dicho seguro al ser el SOV, por su naturaleza de seguro de personas, un seguro en el que el derecho del perjudicado a ser indemnizado por el daño personal sufrido deriva de la simple concurrencia del hecho objetivo del accidente, al margen de la posible culpa del conductor del vehículo en que viaja, que además, como seguro de suma, tampoco se encuentra sujeto a la exigencia de indemnización concreta del daño, ni a la prohibición de enriquecimiento injusto del artículo 26 LCS, ni a las reglas que rigen el abono de la indemnización en caso de seguro múltiple (art. 32 LCS), resultando compatibles en el ámbito de los seguros de personas el aseguramiento múltiple y cumulativo del mismo riesgo”.

⁸ En el sector ferroviario son de aplicación los artículos 88 y 89 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

⁹ “el contrato de transporte de personas se caracteriza además porque el porteador se compromete a transportar el equipaje del viajero. En estos casos, asume la responsabilidad como porteador de los equipajes que le son entregados, y tal entrega se produce cuando el equipaje se deposita en la bodega del autobús, y como no los lleva el viajero, sobre estos equipajes el viajero no tiene ninguna responsabilidad. Pero si la pérdida del equipaje se produce en la cabina del autobús, entiendo que el

previamente una declaración de valor y seguro complementario la indemnización está limitada conforme a un baremo¹⁰.

El hecho, adicionalmente de que contrate con un transportista implica, que sea el empresario a quien le corresponda la carga de la prueba de que los daños sufridos por el viajero responden a un caso fortuito, fuerza mayor o a una conducta imprudente del sujeto si quiere exonerarse de responsabilidad, sin que se admita la validez de las cláusulas de exoneración de responsabilidad en tal sentido por la condición de usuario del pasajero (Gallego, 2012). Y ello porque, en el contrato de transporte terrestre de personas también es de aplicación el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

2. EL SEGURO EN EL ALOJAMIENTO TURÍSTICO

En atención al alojamiento turístico, el seguro también es una diferencia fundamental entre el empresario turístico dedicado profesionalmente al ofrecimiento de tal servicio y quienes ofrecen su vivienda en las plataformas de economía colaborativa, como es el caso de *airbnb*.

Desde un punto de vista material, el seguro que tiene trascendencia en el ámbito turístico es el seguro de responsabilidad civil, previsto en el artículo 73 de la Ley de Contrato de Seguro¹¹. Y es, precisamente, dicho seguro el exigido por la normativa autonómica por la importante función social que desempeñan en la protección de los consumidores y usuarios de productos turísticos, no sólo por lo que al alojamiento respecta, sino también con motivo de la realización de diversas actividades¹².

Tal imposición procede de la facultad atribuida por la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio que traspone los principios de aplicación general de la Directiva Bolkestein¹³. El artículo 21.1 de la citada

pasajero es quien tiene la custodia de su equipaje, por lo que si se extravía, la empresa de autobuses no tiene responsabilidad, tal y como he señalado con anterioridad. Por el contrario, si la pérdida de la maleta se produce cuando se encuentra en el vagón o bodega del autobús, aunque no se haya declarado el valor del equipaje, la empresa de autobuses deberá responder por la falta de idoneidad del servicio”.

¹⁰ Concretamente, sólo podrá alcanzar 14,50 euros por kilogramo hasta un máximo de 30 kilogramos.

¹¹ Artículo 73 Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro: *“Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho”*. Igualmente, el artículo 28 de la Ley 4/2012, de 6 de julio, de contratos de aprovechamiento por turno de bienes de uso turístico, de adquisición de productos vacacionales de larga duración, de reventa y de intercambio y normas tributarias también impone dicho requisito cuando establece que: *“Antes de la constitución del régimen de derechos de aprovechamiento por turno, el propietario deberá suscribir y mantener en vigor una póliza de seguro u otra garantía equivalente que cubra, por todo el tiempo que dure la promoción y hasta la transmisión de la totalidad de los derechos de aprovechamiento por turno, el riesgo de nacimiento a su cargo de la obligación de indemnizar a terceros por los daños y perjuicios causados por él o cualquiera de sus dependientes, hasta que dicha transmisión se produzca”*.

¹² Así, por ejemplo, en materia de turismo activo, el art. 4 del DECRETO 22/2012, de 27 de enero, del Consell, regulador del turismo activo en la Comunitat Valenciana señala que en la declaración responsable el empresario debe declarar que dispone *“de un seguro de responsabilidad civil que cubre de forma suficiente los posibles riesgos imputables a la empresa por el desarrollo de sus actividades, el cual se mantendrá en vigor durante todo el periodo de actividad de la misma”*.

¹³ Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.

norma nacional permite que otra norma de igual rango exija a los prestadores de servicios la suscripción de un seguro que cubra los daños en el ejercicio de tales servicios¹⁴.

La Comunidad Autónoma de Andalucía, por ejemplo¹⁵, ha hecho uso de tal facultad con la exigencia a determinados empresarios turísticos de que contraten un seguro de responsabilidad civil. Concretamente, así lo establece el artículo 39 de la Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía –LTA-¹⁶ que, completa la protección al turista con una obligación adicional al empresario de que ponga a disposición del usuario, entre otras cosas, “*el seguro o garantías en su caso exigidas y, en particular, los datos de la entidad aseguradora y de la cobertura geográfica del seguro*”. Por tanto, sin la acreditación del seguro de responsabilidad civil no puede el empresario turístico, si quiera, inscribirse en el Registro de Turismo de Andalucía.

La suscripción de seguros por los empresarios turísticos, sin embargo, no responde sólo al cumplimiento de la normativa sino, como es lógico, también se aseguran por el propio interés de tutela de su patrimonio ante reclamaciones de clientes, toda vez que es una actividad no exenta de siniestralidad¹⁷. Por lo general, en interés propio del empresario, además del citado seguro de responsabilidad civil, suelen contratarse seguro de incendios, terremotos, inundaciones que puedan destruir total o parcialmente el hotel (Martínez, 2014). Además, por el respeto a la reputación o prestigio de la marca hotelera es común que en contratos como el de franquicia (Gómez, 2015) o gestión hotelera (Martínez, 2014)¹⁸ el titular de la marca incluya el cumplimiento de la obligación de asegurarse como deber de la otra parte –franquiciado, propietario-.

¹⁴ Art. 21.1. Ley 17/2009, de 23 de noviembre “*Se podrá exigir a los prestadores de servicios, en norma con rango de ley, la suscripción de un seguro de responsabilidad civil profesional u otra garantía equivalente que cubra los daños que puedan provocar en la prestación del servicio en aquellos casos en que los servicios que presten presenten un riesgo directo y concreto para la salud o para la seguridad del destinatario o de un tercero, o para la seguridad financiera del destinatario. La garantía exigida deberá ser proporcionada a la naturaleza y alcance del riesgo cubierto*”.

¹⁵ Entre otras muchas, pero aquí, por el lugar del congreso, nos referiremos especialmente a ella.

¹⁶ Art. 39 de la Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía: “*De conformidad con lo establecido en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, se exigirá a los prestadores de los servicios turísticos de intermediación, de organización de actividades de turismo activo y de alojamiento en campamentos de turismo, como requisito para el ejercicio de la actividad y con carácter previo a la inscripción en el Registro de Turismo de Andalucía, la suscripción de un seguro de responsabilidad civil profesional adecuado u otra garantía equivalente que cubra los daños que se puedan provocar en la prestación de dicho servicio turístico, cuyos términos se determinarán reglamentariamente*”. Más concreto, por ejemplo, es el art. 35 del Decreto 14/2011, de 4 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 2/2001, de 31 de mayo, de Turismo de La Rioja. “Los prestadores que ejerzan la actividad hotelera deberán tener suscrito y en permanente vigencia, al inicio de la actividad, un seguro de responsabilidad civil que cubra como mínimo la cuantía de 2.000 euros por plaza y, en todo caso, la cantidad mínima de 180.000 euros. En las pensiones el seguro de responsabilidad civil deberá cubrir una cantidad mínima de 900 euros por plaza”.

¹⁷ Entre los innumerables ejemplos de siniestralidad sirva la SAP de Santa Cruz de Tenerife de 29 de marzo de 2007 en la que se refleja que el “ciudadano británico Don Jose María, que el 23 de abril de 1997, cuando se encontraba alojado en el Hotel del que es titular la entidad actora, sufrió una caída en su interior, al resbalar en la zona contigua al bar y al “self-service”, sufriendo a consecuencia de ello lesiones a la altura de la rodilla”.

¹⁸ Señala el autor que el gestor que representa al titular del hotel requiere de un poder que le permita celebrar no pocos contratos y, entre ellos, el de seguro. Para tal fin, suele pactarse “la obligación de contratar y pagar en nombre y por cuenta del propietario, todos los seguros excepto los que cubran los daños sobre los activos del negocio, conforme a cláusulas como la siguiente: «La Gerente (tomador) suscribirá en nombre y por cuenta del hotel (asegurado) y previa aprobación de la propietario las coberturas del seguro general de responsabilidad civil hacia terceros, excluyendo al personal del hotel, el de responsabilidad de automóviles, de daños contra pérdidas o responsabilidad por lesiones personales, fallecimientos o daños resultantes de la operación del hotel, además del de fidelidad y honestidad y

Por lo que a las viviendas turísticas hace referencia, el problema reside en que muchas de ellas lo son de forma clandestina, sin respeto a la normativa legal que, recientemente, regula tal práctica tanto por la protección de los consumidores y usuarios como por las numerosas quejas planteadas sector de la hostelería que acusan de competencia desleal a los propietarios de tales inmuebles y a las empresas colaborativas encargadas de la mediación.

Precisamente, para que exista una mayor seguridad jurídica y un mayor control público sobre la prestación de tal servicio el Parlamento de Andalucía aprobó meses atrás el Decreto 28/2016, de 2 de febrero, de las viviendas con fines turísticos y de modificación del Decreto 194/2010, de 20 de abril, de establecimientos de apartamentos turísticos. Dicha norma pretende, igual que la LTA que las viviendas turísticas cumplan unos requisitos mínimos para mayor seguridad de los usuarios, toda vez que el turismo es un sector estratégico de la región. Para ello, además del establecimiento de unas normas mínimas sobre las características necesarias de la vivienda¹⁹, establece ciertas obligaciones sobre el titular que es a quien le corresponde la inscripción de la vivienda en el Registro Turístico de Andalucía²⁰. La inobservancia de tales deberes implicará la consideración de la vivienda o, mejor dicho, de la actividad turística desarrollada en ella como clandestina, lo que, de detectarse por la Consejería competente en materia de turismo, llevará aparejada la correspondiente sanción.

En la citada norma no aparece referencia alguna a la obligación de que los titulares de las viviendas de uso turístico cuenten con un seguro de responsabilidad civil. Sin embargo, el artículo 2 relativo al régimen jurídico aplicable señala en su primer apartado que *“el alojamiento en viviendas con fines turísticos será considerado como un servicio turístico y deberá cumplir con las prescripciones de la Ley 13/2011, de 23 de diciembre Vínculo a legislación, y con lo establecido en el presente Decreto”* y en su apartado cuarto que *“los derechos y obligaciones de las personas usuarias y explotadoras serán los contemplados en la Ley 13/2011, de 23 de diciembre”*. De una lectura conjunta de tales preceptos, parece que podrían considerarse aplicables las exigencias de la LTA en materia de seguro, pero el hecho de que entre los sujetos expresamente señalados en el artículo relativo a la obligatoriedad del seguro no aparezcan los titulares de viviendas turísticas, de un lado, ni que en el presente decreto exista referencia alguna –si quiera como requisito cuyo cumplimiento se manifiesta en la declaración responsable para la inscripción en el Registro de Turismo de Andalucía- de otro, parece que inclinan la balanza a una respuesta negativa en materia de suscripción de un seguro obligatorio por los propietarios.

En consecuencia, el hecho de que una vivienda con fines turísticos sea legal por el cumplimiento de los requisitos del reciente Decreto no implica que tenga un régimen distinto en materia de seguros con respecto a las viviendas ilegales o clandestinas con el mismo fin.

contra cualquier otro riesgo de operación, excluyendo los activos fijos, mientras que la Titular suscribirá el seguro sobre los activos»”.

¹⁹ Según el art. 2, licencia de ocupación, ventilación, botiquín de primeros auxilios, información turística, hojas de reclamaciones, ropa de cama, etc.

²⁰ Como afirma la exposición de motivos: “se precisa tener un censo de viviendas con fines turísticos en Andalucía, implementado a través del Registro de Turismo de Andalucía, para eliminar su clandestinidad y la competencia desleal en la actividad turística, como instrumento eficaz en garantía de la mencionada seguridad ciudadana e, igualmente, en la lucha contra el fraude, así como para velar por el cumplimiento de unos requisitos mínimos básicos de infraestructura y de calidad, cuya exigencia supone un criterio irrenunciable de la acción de la Administración turística andaluza que, en todo caso, dispone de potestades de inspección y sancionadora como posibles medios con los que perseguir una situación irregular”.

Ello no obstante, pese a la ausencia de obligación legal puede que el usuario de una vivienda con fines turísticos -con independencia de su legalidad o no- sí encuentre una cobertura mínima que ofrezca no el titular de la propiedad, sino la plataforma de intermediación. Tal es el caso, por ejemplo, de *airbnb* que ofrece un “seguro de protección para el anfitrión” ante reclamaciones de los inquilinos e, incluso, de terceros en algunos supuestos en más de 15 países, entre los que se encuentra España. La extensión de dicho seguro, vigente desde finales de 2015, está especialmente limitada al periodo de alquiler suscrito a través de la página web y su contenido es muy similar a las pólizas de responsabilidad civil que generalmente ofrece cualquier aseguradora²¹, con unas sumas máximas, en España, de 922.100 -un millón de dólares- por incidente dentro de cada periodo anual de la póliza sujeto a un límite por alojamiento de la misma cantidad y un límite agregado de la póliza global de 9.221.000 -diez millones de dólares americanos-. Por el contrario, otros portales de internet como *Homeaway* o *Homeholidays* ofrecen la contratación de seguros a los usuarios de las viviendas no sólo en materia de responsabilidad civil, sino también de cancelación o, incluso, en caso de que el inmueble difiera de lo anunciado²².

Por tanto, queda claro que existe una manifiesta disparidad en la cobertura que reciben los usuarios de viviendas turísticas alquiladas a través de las plataformas de consumo colaborativo. Ello hace que una de las principales ventajas del alojamiento turístico que ofrece el operador tradicional, el empresario turístico, sea precisamente la seguridad que ofrece a los usuarios el hecho de que tenga contratado una póliza de responsabilidad civil para el ejercicio de la actividad (Gómez, 2015)²³.

3. CONCLUSIONES.

En conclusión, a la luz de lo expuesto, queda meridianamente claro que el empresario tradicional del transporte o turístico, aunque ofrece sus servicios a un precio más elevado, ofrece garantías adicionales con respecto a la correcta ejecución de la prestación y, particularmente, entre ellas, una mayor cobertura por la existencia de pólizas de seguro que cubran la responsabilidad civil en el ejercicio de su actividad.

²¹ A modo indicativo, están cubiertos casos como los siguientes: “Un huésped demanda al anfitrión por lesiones tras sufrir una caída al resbalar con una alfombra y partirse la muñeca. Un huésped está haciendo ejercicio en una cinta para correr en el gimnasio del edificio en el que se aloja. La cinta se rompe y el huésped sufre una lesión al caerse, tras lo cual demanda al anfitrión y a su casero. A un huésped se le cae la maleta de forma accidental sobre el pie de un tercero en el pasillo del edificio en el que se aloja. Este demanda por lesiones al anfitrión y a su casero”. Por el contrario, están excluidos casos como los siguientes: “Actos intencionados de los que no se deriva responsabilidad como resultado de un accidente. Acusaciones por injurias o difamaciones. Problemas relacionados con la propiedad, tales como moho, chinches, asbesto o contaminación. Accidentes de tráfico (por ejemplo, una colisión de vehículos)”. Más información en <https://www.airbnb.es/help/article/937/what-is-host-protection-insurance>

²² Homeholidays ofrece cobertura adicional a través de la suscripción de un seguro de alquiler con Europ Assistance. Más información en <http://homelidays.europ-assistance.com/es/homelidays.htm> La misma compañía también ofrece un paquete normal cuyo coste asciende al 3,8% del precio del alquiler o un paquete premio a un 5% en los alquileres a través de Homeaway <https://www.homeaway.es/info/consejos-para-viajeros/seguro-de-viaje>

²³ La autora se refiere especialmente, al alojamiento.

4. BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, H. (2005) La responsabilidad de las empresas de transporte de personas por carretera por pérdida o extravío del equipaje. *Práctica de Derecho de Daños*, N° 25, Sección consultado en <http://laleydigital.laley.es/>

Gallego, E. (2012). *Derecho mercantil. Parte segunda*, Valencia pág. 408

Gómez, M.(2015). El contrato de seguro en el sector turístico. En Fluxa, F. (Dir.) Manual de contratación turística (VVAA) pág. 230 y pág. 849

Martínez, A. (2014) El contrato de gestión hotelera *Revista de Derecho UNED* n°14, pág. 842 y pág. 849

Velasco, L. (2015) El consumo colaborativo en el transporte de persona. *Diario La Ley*, N° 8601, disponible en <http://laleydigital.laley.es>

Internet

López, J. (2011) *Compatibilidad de indemnizaciones del seguro obligatorio de la LRCSCVM (SOA) y el seguro obligatorio de viajeros (SOV)* 2011 disponible en <http://www.hispacolex.com/biblioteca/articulos-doctrinales/compatibilidad-de-indemnizaciones-del-seguro-obligatorio-de-la-lrcscvm-soa-y-del-seguro-obligatorio-de-viajeros-sov/>