

翻 訳

- 1 ウータ・シュテンツェル「アメリカの旅行法」
- 2 ウータ・シュテンツェル『ロシュトック大学博士論文 米欧旅行法比較』の「まとめ」

高 橋 弘 訳

ドイツ旅行法学会の機関紙 *ReiseRecht aktuell*(RRa) 4/2007, S.146-155 に掲載されたウータ・シュテンツェル Uta Stenzel 氏の論文「アメリカの旅行法 Das US-amerikanische Reiserecht」の翻訳を、契約により同氏の論文利用権を有する上記ドイツ旅行法学会誌 RRa の Sellier 出版社の許可を得て、以下に掲載する。アメリカの旅行法は連邦法・州法と複雑で、なかなか分かりにくいものであるが、本論文は、「アメリカの旅行法はバック旅行法ではない。厳密に言えばアメリカには（ヨーロッパ的な）バック旅行法は存在しない」「（結論として、バック旅行法制については）アメリカがヨーロッパよりも良いとも思われない」ことを手際よく明らかにしている。最近のアメリカの旅行法の状況について紹介する論文として参考になるので、ここに翻訳を掲載した。なお、論文の注の部分は、105 に及び大変多いので、適宜選択して翻訳者の関心を引いた部分のみを論文の本文中に取り入れることとしたが、後に参照される方のため、注の連番号は残しておいた。

また、同氏は、その後 2009 年に、Rostok 大学の博士論文 *Dissertaion* として、525 頁に及ぶ大部の著書『米欧旅行法比較 US-amerikanisches und europaeisches Reiserecht im Vergleich(2009, Verlag Dr. Kovac, Hamburg)』を出版しており、この博士論文の「まとめ (Zusammenfassung)」の部分 (519 - 525 頁) も、上述の論文と合わせて読めば理解がより深まると思われたので、Dr. Kovac 出版社の同意を得て、ここに掲載する。また、同氏の *Doktorvater* である Klaus Tonner 教授にもご助力頂いたことを感謝したい。

なお、翻訳者は、1992 年 6 月段階までのアメリカのバック旅行関係の学説・判例・実務等の状況について、「旅行標準約款は現状のままよいのか」椿寿夫編集『講座・現代契約と現代債権の展望 4 代理・約款・契約の基礎的課題』(1994 年、日本評論社) 190 ~

202 頁において概括的に紹介しているので、参照頂ければ幸甚である。

Ich danke herzlich dem Verlag Sellier, Muenchen, und dem Verlag Dr. Kovac, Hamburg, die mir erlaubt haben, den Aufsatz "Uta Stenzel, Das US-amerikanische Reiserecht", RRA (Verlag Sellier, Muenchen)4/2007, S.146-155 und "die Zusammenfassung"(S.519-525) in der Dissertation (Univ. Rostock) "Uta Stenzel,US-amerikanisches und europaeisches Reiserecht im Vergleich" (2009, Verlag Dr. Kovac, Hamburg) ins Japanische zu uebersetzen und im Hiroshima Law Journal (Hiroshima University) zu veroeffentlichen.

Ferner muss ich hier auch Frau Dr. Uta Stenzel, ihrem Doktorvater, Herrn Professor Dr. Klaus Tonner(Univ. Rostock), Frau RRA-Redakteurin Anna Rosch (Verlag Sellier)und Herrn Henrik Harder (Verlag Dr. Kovac) fuer ihre netten Hilfen herzlich danken.

Prof. Hiroshi Takahashi, Hiroshima

1 ウータ・シュテンツェル「アメリカの旅行法」

Uta Stenzel, " Das US-amerikanische Reiserecht" RRA 4/2007, S.146-155

目次

- | | | | |
|-----|--------------------------------|------|-------------------------------|
| I | はじめに | VII | 各州の規制 |
| II | 旅行法—法領域 | 1 | 旅行販売者法 Travel Seller Statutes |
| III | バック旅行に適用される法：
バック旅行法対個別旅行法か | a) | 物的適用範囲 |
| IV | 法源 | b) | 人的適用範囲 |
| V | 連邦法：連邦運輸省 DOT の規制 | c) | 場所的適用範囲 |
| 1 | 一般チャーター規則：
チャーター航空旅行 | d) | (法律の) 監督と貫徹 |
| 2 | 特別イベント旅行規則 | e) | Travel Seller Statutes のない州 |
| 3 | 実施ルールに関する政策 | f) | Travel Seller Statutes の意義 |
| VI | 海事法 | 2 | 州の消費者保護法 |
| 1 | 連邦取引委員会 FTC —訴訟 | 3 | 統一商法典 (UCC) |
| 2 | 事業への犯罪組織等の浸透取締法 | VIII | Common Law の適用 |
| | | IX | 業界組織の規制 |
| | | X | おわりに |

I はじめに

昨今、旅行業界の成長は、ヨーロッパにおける構造変化をもたらした。旅行仲介者・旅行主催者市場の水平的・垂直的統合並びにヨーロッパ全市場の集中は、経済的变化の主要な特徴の1つである。過去20年にヨーロッパの主催旅行市場が結晶した。90年代初めのパック旅行指令の発出により、この領域におけるEU加盟国の法秩序が同一化された。成長傾向と進展する集中過程はヨーロッパ的空間に限られない。すでに今や、インターネット予約や旅行ポータル *Reiseportale* は旅行市場を世界的に密接に互いを近づけ、近い将来には企業のグローバルな網目状結合が期待されている。こうしたことを背景に、ヨーロッパ以外の他の旅行市場における旅行法の発展に関する知識は不可欠である。統合によって様々な法秩序が相互に出会いかつ結論において調和化が求められている。それゆえ、以下では最重要な源泉・目的市場の1つである、アメリカの旅行市場の法的規制の若干を紹介する。

II 旅行法 *Travel Law* 一法領域

前もって処理しておくために：アメリカの旅行法はパック旅行法ではない！厳密に言えば、アメリカにパック旅行法は存在しない。なるほどパック旅行に適用される規制は存在するが、アメリカの旅行法は、ヨーロッパ的理解による旅行法の領域のように、この旅行の態様に限定されていない⁽¹⁾。それは、ヨーロッパの個別旅行法と比較可能であるが、ヨーロッパの旅行法には属しない、航空旅行・バス旅行や宿泊のような個別の旅行サービスの予約に当たる関係者の法的関係をも含んでいる。時々、「旅行法」という上位概念の下に、パック旅行法及び個別旅行法のヨーロッパ的な法空間において完全に除外され、かつ消費者保護の内部における特別領域を形成しているタイムシェアリング *timesharing* が取り扱われている⁽²⁾。同様に、旅行法的な観点の下に、ヨーロッパ的な考察からは訴訟法・手続き法に属する裁判管轄や

class actions の実施も属している⁽³⁾。アメリカの旅行法専門家は、Travel Law と言われる法領域を以下のように定義している。すなわち、

「旅行法は、旅行産業の日常の仕事に関する連邦法、州法、common law 及び国際法との関係を記述する。・旅行法は、契約法、雇用問題、ツーリズム及びホスピタリティの手続き、反トラスト規則、規制及び代理の遵守、並びにある国際条約の知識を旅行産業のための包括的なガイドに組み入れたものである。」(Anolik, Travel Law, FAQ, <http://www.travellaw.com/web/faq1.html>).⁽⁴⁾

「法の一領域としての旅行法は、航空会社、クルーズ会社、鉄道会社、バス会社、レンタカー会社、旅行主催者、ホテル、旅行代理店、受託銀行 depository banks、Informal travel promoters、及びそれにつき約束され金銭の支払われた又は合理的に期待できる旅行サービスを引き渡すべきその他の者の不履行 failure から生じる損害賠償について旅行者の権利及び救済手段を伴う。権利侵害 injuries は、死亡及び四肢切断 dismemberment、身体被害及び各種の金銭損失を含む。」(Dickerson, Developments in Liability of Tour Operators and Travel Agents, N.Y.L.J. Vol.204 Nr.38 Fn.1(23.08.1990))⁽⁵⁾

さらにその枠及び内容を超えて、何らの統一的な観念も形成されていない⁽⁶⁾。上述のこと柄から、旅行主催者及び旅行仲介者に適用されかつ機能的にヨーロッパの旅行法規定に相応するアメリカ旅行法の法源についての概観が与えられるべきである。

Ⅲ パック旅行に適用される法：パック旅行法 対 個別旅行法か

広く捉えたアメリカの旅行法の中では、旅行主催者によって組織された旅行を取扱い、かつヨーロッパのパック旅行法と比較可能である法律規制と事例判決とが見られる。しかし、ヨーロッパとは異なり、特定の種類の旅行をパック旅行又は個別旅行として法的に区別しそれ相応に区分しうる共通の基準が欠けている。パック旅行の概念は、むしろ一般的に理解されかつ経済的に形作られている。Tour packages, vacation packages 又は tours も、運送、宿泊、

食事、娯楽、博物館見学などのような、原則として少なくとも 2 つの個々のサービスから成っている⁽⁷⁾。これらのサービス及びその関連についての特別な要求は原則的に置かれていない。パック旅行は、旅行パックとしての名称として正当に判断されて、単なる旅行の最終製造物 *Endprodukt* と見なされている。傾向と需要とにしたがって、個々のサービスが主催者又は類似の企業によって結合され、安い価格で販売されることが前面に出てきている。その上、通常ヨーロッパで市場化されたパック旅行とは違って、アメリカの旅行パックは、団体旅行として手配されてはならず、到着が個々のに行われるパック化された個人旅行である⁽⁸⁾。

そのため、パック旅行も個別旅行もその法的取扱において互いに混ざり合っている。「個々の旅行サービスの予約」の意味における個別旅行と「包括代金での多数の結合された個別サービスの予約」の意味におけるパック旅行とは、それらが直接主催者により又は間接的に仲介者を通じて予約される限り、原則として等しく扱われている。出発点において、「誰が旅行の市場化に関与しているのか」が重要である。すなわち、誰がサービス履行者に先立って個々の旅行サービスを予約し、旅行に東ね、かつ直接に又は仲介者を通じて間接的に旅行者に販売したのか。これは、旅行者が宿泊又は航空便のような個々のサービスを直接にサービス提供者から購入する場合からは区別される⁽⁹⁾。

「誰が消費者に対して責任を負うか」すなわち、「主催者及び／又は仲介者は優先的に又は付加的にサービス提供者と並んで（損害賠償を）請求されるのか」という問題も旅行の市場化への関与と結びついている。そのさい、裁判所は、消費者の助言者及び情報専門家としての旅行仲介者のますます発展する意義に注目し、アメリカ旅行産業において伝統的にヨーロッパにおけるよりも本質的により強く表れている機能を重視している（以下のⅧ参照）⁽¹⁰⁾。この点では、製造物ではなく、市場化に関与している人々に注目しているので、アメリカ法のこの部分はパック旅行法としてに代えて、旅行主催者法及

び旅行仲介者法として区分されている。

IV 法源

アメリカの法又はとくにアメリカの私法について言いうることは少ないが、統一的なアメリカ旅行法から出発することはできる⁽¹¹⁾。旅行主催者及び仲介者に適用可能な法を決定しようとするれば、多数の個別規制と判決とに直面することになる。最も奥に行けば、各州の法律 (statutory law) 及び／又は判例法 Fallrecht (case law, common law) が問題となる。さらに、特定の領域において各州の規制を排除している連邦法の内部における法規定と判例がある⁽¹²⁾。そのうえ、関係規範の探索では、私法の領域に限られない。本質的な部分は行政法により整頓されている。条約も注目すべきであるが、ここでは触れない。

V 連邦法：連邦運輸省 DOT の規則

連邦国家の面では、とりわけ連邦運輸省 DOT 及び 1985 年までは民間航空局 CAB⁽¹³⁾により連邦航空法 FAA を基礎にして発出された命令及び規則が決定的である⁽¹⁴⁾。これらは原則として旅行者に固有の訴訟請求権を与えていない。むしろ、諸規定の遵守は、その貫徹 Durchsetzung も義務づけられている連邦運輸省によって監督されている⁽¹⁵⁾。そのさい、信用できない提供者及び詐欺師的な取引実務からの旅行者の保護が中心に置かれている。

1 一般チャーター規則 Public Charter Regulation : チャーター航空旅行

チャーター主催者とチャーター航空運送人に対して発出された一般チャーター規則 Public Charter Regulation が重要な役割を占めている⁽¹⁶⁾。この規則は、とくにチャーター航空旅行を予約する旅行者の法的地位を改善し、かつ Common law に拠って存在する一般的な請求権を修正 (緩和) している⁽¹⁷⁾。その際、連邦運輸省 DOT は、安価なチャーター航空に参加する旅行者の利益をチャーター航空に関与する提供者の許可 Zulassung によって考慮し、信

用できない主催者や運送人からの十分な保護をもたらす努力をした⁽¹⁸⁾。とりわけ、広告規準が設定され⁽¹⁹⁾、情報提供義務が確定され⁽²⁰⁾、サービス提供者についてのチャーター主催者及びチャーター航空運送人の責任が拡張された⁽²¹⁾。その上、とくに チャーター主催者及びチャーター航空運送人の倒産の場合に旅行者を保護するために、防護システム Absicherungssystem が展開された⁽²²⁾。本規則は定期航空便には適用されない⁽²³⁾。

2 特別イベント旅行規則 Special Event Tours Regulation

チャーター規則と並んで、特別イベント旅行規則が注目されるべきである⁽²⁴⁾。この規則により、旅行者が航空旅行との関連で特定の催しへの参加を予約したときは、その催しへの旅行者の参加が保証される⁽²⁵⁾。本規則の下では、特別イベントとしては、チャーター旅行だけでなく、特別な出来事へ参加する目的で組織された全ての航空旅行が入る。特別イベントの概念は広く理解される。それは、スポーツと並んで、宗教的、文化的、社会的、教育的又は政治的な催しを含み、主として旅行の枠内で予約される特別な種類のかつ限定された期間の全ての催しをいう⁽²⁶⁾。

3 実施ルールに関する政策 Policies Relating to Enforcement Rules

広告及び競争の領域では、民間航空委員会／連邦運輸省 CAB/DOT によって発出された実施ルールに関する政策が重要である⁽²⁷⁾。ここでは、少なくとも航空運送が履行される旅行の商品化及び販売の場合の特定の方法及、明確に不公正かつ詐欺的として位置付けられている。本規制は、航空運送、チャーター航空運送人及びチャーター主催者並びに搭乗券販売代理人 (ticket agents) に一般的に適用される⁽²⁸⁾。

VI 海事法

船旅及びとりわけクルーズは、原則として各州の管轄権を排除する連邦の海事法 (Admiralty law, maritime law) の下に置かれる⁽²⁹⁾。連邦裁判所の専属的管轄権 (federal maritime jurisdiction) は、連邦憲法 (federal constitution) の

中に明確に書かれている(第3条第2節1項)⁽³⁰⁾。これは1789年の第1回議会で可決された裁判所法(Judiciary Act)にさかのぼる。連邦裁判所の管轄権は海事裁判所除外条項 *saving to suitor* (翻訳者注: 海事民事事件は連邦地方裁判所が専属的第一審裁判権を有する旨定められているが、原告が州の裁判所に特定種類の訴えを提起した場合にはそれを認めるとの但し書きがついている。この除外条項を指す。小山貞夫『英米法律語辞典』(2011年、研究社)992頁参照)に拠って制限される⁽³¹⁾。それによれば、続行する請求権及びそれに関連して Common law からの特別な請求権を各州の裁判所で主張できる。しかし、裁判所は、その時々々の州法をその判決発見の基礎にしてはならず、連邦海事法の規定を適用しなければならない⁽³²⁾。

連邦海事法はすべて判例法である。ここでは本質的な部分においてなお19世紀に由来する、圧倒的に船主の利益を支持する規則が適用されている。相当批判があるにもかかわらず、判例は、消費者の犠牲において伝統的な規則及び原則を適用することを辞めようとはしていない。同様に、立法者は従来、この領域に消費者保護的な規範を発出することをしないで来ている⁽³³⁾。

法律規定では「公海上の死に関する法律 *Death on High Seas Act (DOHSA)*」が、この研究領域で役割を演じている⁽³⁴⁾。不法行為死亡 (*wrongful death*) の場合に *common law* を補充するものとして法律上の請求権を与えるために、公海上の死に関する法律が1920年に公布された⁽³⁵⁾。

1 連邦取引委員会 FTC 一訴訟

広告の領域では、詐欺及び不公正な取引実務から消費者を保護する連邦の消費者保護法の若干の規定がある⁽³⁶⁾。とりわけ、連邦取引委員会法 (FTCA)⁽³⁷⁾、通信市場・消費者詐欺・濫用防止法 *Telemarketing Act*⁽³⁸⁾、貸付真実法 *Truth in Lending Act (TILA)*⁽³⁹⁾、連邦取引委員会の通信市場販売ルール *Telemarketing Sales Rule* が挙げられる⁽⁴⁰⁾。

1914年に創設された独立行政機関である連邦取引委員会 FTC は、法律の監督及び貫徹にあたり決定的な役割を与えられている⁽⁴¹⁾。連邦取引委員会は、

各州の消費者保護官署及びその時々司法長官 Attorney General と密接に協働している⁽⁴²⁾。

2 事業への犯罪組織等の浸透取締法 (RICO Act)

さらに、組織犯罪に対する闘争のため元々議会によって公布された刑事法である「事業への犯罪組織等の浸透取締法 (RICO Act)」が挙げられなければならない⁽⁴³⁾。しかし、その適用範囲は、組織犯罪への関連が存しなくても、法律違反を民事法的方法で訴追する可能性も開いている⁽⁴⁴⁾。RICO Act は、伝統的な契約法 contract law 又は不法行為法 tort law として魅力的な法的手段を自由に使わせている⁽⁴⁵⁾。RICO Act 違反は、旅行主催者に対してはたまに主張された⁽⁴⁶⁾。

VII 各州の規制

1 旅行販売者法 Travel Seller Statutes

現在、11 州には特に旅行産業を規制する包括的な法律がある⁽⁴⁷⁾。この規制の公布によって、その時々立法者は、成長し力を増しつつある旅行ツーリズム業界における旅行提供者が旅行者を不利にする特定の広告実務及び取引実務に反応している。規制によって、とりわけ信用できない提供者から旅行者を保護し、旅行産業内の公正な広告を促進することが目指されている⁽⁴⁸⁾。

各州は他州の規制とは独立してその固有の規定を公布しているから、その規制範囲と内容において、旅行法はあちらこちらかなり異なっている。最も広範でかつ同時に詳細な法律は、カリフォルニア州、フロリダ州及びワシントン州に存在する。それらの旅行法は、大体のところ、旅行提供者の登録及びライセンス⁽⁴⁹⁾、倒産防護 Insolvenzabsicherung⁽⁵⁰⁾、旅行給付が履行されない場合の旅行主催者又は旅行仲介者の解除権及び(旅行代金)償還義務⁽⁵¹⁾、並びに通知義務及び情報提供義務⁽⁵²⁾を規定している。それに加えて民事法上の法的手段⁽⁵³⁾が定められており、さらに、例えば詐欺的な広告やその他の詐欺的な実務の場合における刑法上の処罰もある(以下の d) 監督と貫徹を参照⁽⁵⁴⁾。

ハワイ州、イリノイ州、アイオワ州、ニューヨーク州、マサチューセッツ州、ロードアイランド州、ネバダ州及びバージニア州といったその他の8州の法律は、同様に旅行提供者の登録を定めているが、その他の点では、上述の諸点の個々のものしか規制していない⁽⁵⁵⁾。

多様な各州の規定を見ると、旅行提供者に適用される規定及び消費者に与えられる請求権を見出すために、各州におけるかつその時々々の裁判管轄内で適用されうる法律のそれぞれを詳細に研究する必要がある。法律を具体化した実施規則が発出されていることも同様に注目すべきである⁽⁵⁶⁾。そのうえ、本来的な旅行法の外にも、明示的に旅行主催者及び／又は旅行仲介者を規制するさらなる規定が存在している（例えば Massachusetts General Laws Chapter 93 § 48B：旅行サービス取得のためのクレジット・カードの使用参照⁽⁵⁷⁾）。法律自体の中では、原則として最初に掲げられた定義が、common law における法律構成にとって、適用範囲の規定にとって、決定的な助けを与えている。

a) 物的適用範囲

しかし、法律の物的適用範囲の規定につき考慮に入れるべき旅行サービス (travel services) の定義にとって、最後に述べたことは制限的にしか当てはまらない。それはしばしば非常に広く理解されていて、旅行との関連で履行されるあらゆる種類のサービスが含まれている。おそらく、サービスが特に相互に結びついているか、それとも別々に提供され実行されているかは重要でない⁽⁵⁸⁾。広い定義は、伝統的な方法での販売と同じように規制されているインターネットによる旅行の販売をも一部含んでいる⁽⁵⁹⁾。

b) 人的適用範囲

旅行法が適用されるかどうかは、人的には誰が理解されているかが決定的である。その際、法律の中では主催者と仲介者とが明白に区別されていない。誰が主催者又は仲介者と扱われるかは、通常の活動を念頭に置く（すなわち、主催者は旅行サービスを組み合わせ、これを包括パックとして直接に又は仲

介者により間接的に顧客に販売する) 場合には、成程たいいてい法律から取り出すことができる。仲介者は販売において間接的に関与する。これを超えての一致した定義基準への試みは失敗している。

主催者又は仲介者としての名称については、すでに統一的な概念は存在しない。しばしば、主催者及び仲介者はある上位概念の下に統合されている。若干の州は、その法律の名称並びに人的適用範囲の確定につき、「旅行販売者 travel seller」の概念から出発している⁽⁶⁰⁾。しかし、この一致した概念選択は決して統一的な概念理解を基礎としていない。各立法者は具体化につき固有の定義を作成している。通常、旅行販売者 travel seller の場合には最広義の旅行提供者が問題となる。包括概念として旅行販売者 travel seller は旅行業の中で活動する様々な種類の企業を含んでおり、そのため、この限りで、主催者及び仲介者は旅行販売者 travel seller として妥当する。

他の法律では、旅行販売者 travel seller の概念は出てこない。そこでは、旅行提供者は travel agent, travel agency, tarvel promoter, travel consultant 又は類似の者と呼ばれ、その場合、旅行仲介者のみでなく旅行主催者も意味しうることとなる⁽⁶¹⁾。

その上、法律の人的適用範囲は、個々の企業と業界構成員に有利に再び制限されている。これらはまず法律で確定された定義の下に置かれる。しかし、ついでそれらは、排除条項又は免責条項により、適用範囲から明確に取り除かれている (例として、CA BUS & PROF § 17550.1 ; FL ST § 559.935 ; WA ST § 19.138.021.(6)(b) ; 940 MA ADC 15.02 ; NV ST § 598.335.2 ; HI ST § 468L 1 ; IA ST § 9D.5 ; NY Gen Bus § 157.2.(a)-(c) ; R.I. Gen § 5-52-4 ; IL ST CH 815 § 420/2(a)⁽⁶²⁾。こうした排除においては、各州において様々に強い地位を占め相当の圧力を立法者に行行使し得る特定の利益代表者の影響が見てとれる。とりわけ、制限された法律を守り彼らの有利となるように規定を修正する航空運送人及び船舶運送人の代表並びに旅行仲介者及び旅行主催者の組織が問題である⁽⁶³⁾。その目的からすれば旅行業の特定の取引実務から消費者を保護す

べき法律が、はじめから再び消費者の不利に制限され、その限りで無内容にされている。そのほか、修正はロビー活動力の弱い業界構成員に対する不利な取扱をもたらし、しばしば実質的な正当性を失っている（特にこのように批判する者として、Dickerson, Travel Law, § 5.07(1)(a), New York (2006)参照⁽⁶⁴⁾）。

c) 場所的適用範囲

旅行販売者 travel seller の概念の詳説及び人的適用範囲の確定についての異なる定義は、法律の実体的な射程における異動を生じている。法律により誰が含まれているかとの規定の場合には、立法者は必ずしも州内に営業所 Sitz 又は設置された店舗 Landlokal を有する企業を手がかりとはしていない (R.I. Gen. § 5-52-7.3.)⁽⁶⁵⁾。若干のものは、店舗所在地 Geschäftssitz を全く念頭に置いておらず、事業活動の場所、すなわち旅行提供者が州内で事業活動をしているかどうかを問うている (IA ST § 9D.2.1.a., NV ST § 598.365.1.)⁽⁶⁶⁾。その際、州内での単なる広告で既に充分である (NV ST § 598.365.1.)⁽⁶⁷⁾。部分的には、更に制限されて、当該州の住民との事業的接触が開始されたことでよいとされている (IA ST § 9D.2.1.a.)⁽⁶⁸⁾。

他の州では、店舗所在地も旅行主催者の事業活動の場所も問題でなく、相対的に事業パートナーすなわち旅行者の人格を念頭に置いている (WA ST § 19.138.021.(6),(9); CA BUS & PROF § 17550.20.)⁽⁶⁹⁾。その際、旅行提供者が当該州の構成員と事業的接触を持ち又は交渉をしているかどうかが決定的である。これはさらに、法律がアメリカ国内に営業所を有する旅行提供者に適用されるだけでなく、世界的に活動する旅行提供者にも適用されることになる。これは、規定に従うこと、すなわちとりわけ当該州で登録すること及び必要な倒産担保を提供することを義務づけるであろう（この点については、Anolik, Travel Law, The Complete Lawyer, 16 No.3 GP Solo & Small Firm Law, 16(AprilMay 1999))⁽⁷⁰⁾。

d) (法律の) 監督と貫徹

旅行法の施行と貫徹は、各州において様々な省 (department) に設置され

た消費者保護部局や司法長官 Attorney General の義務である(CA BUS & PROF § 17550.20 seq (Attorney General); FL ST § 559.927.(3),559.9355 seq. (Department of Agriculture and Consumer Services); WA ST § 19.138.021.(1), 19.138.100((Department of Licensing); 940 Ma ADC 15.00 (Attorney General); NV ST § 598.325(Department of Business and Industry); HI ST § 468L 1 seq. (Department of Commerce and Consumer Affairs); IA ST § 9D.1 seq. (Secretary of State); NY Gen Bus § 159.4 (Attorney General); R.I. Gen § 5-52-1, 5-52-6.1.seq (Department of Business Regulation); IL ST CH 815 § 420/7 (Attorney General); VA ST § 59.1-445, 59.1-451 seq. (Department of Agriculture and Consumer Services))⁽⁷¹⁾。その際、貫徹手段及び法律違反に科される罰則の多様さの結果、官庁が独自に民事法的手段で消費者のために主張しうる損害賠償請求権及び(旅行代金)償還請求権から(HI ST § 468L-8,9,11 ; FL ST § 559.936.(3))⁽⁷²⁾、罰金及び秩序違反金の付科・付課(HI ST § 468L-27 ; FL ST § 559.9355)⁽⁷³⁾、さらには刑事法的処罰に及ぶ(HI ST § 468L-12,29; FL ST § 559.937 ; NY Gen Bus § 159. ; CA BUS & PROF § 17550.18,19)⁽⁷⁴⁾。旅行提供者の法律規定違反の場合に管轄裁判所に訴えを提起する権限を消費者が持つことはまれである(ハワイ州のみである。HI ST § 468L-10)⁽⁷⁵⁾。フロリダ州、ワシントン州、バージニア州、イリノイ州のような若干の州では、旅行提供者法違反が同時に消費者に訴訟提起を認める消費者保護法(Cosumer Protection Statute)の意味における不公正かつ詐欺的な取引実務であるとしている(FL ST § 559.934 ;VA ST § 59.1-454; WA ST § 19.138.290; IL ST CH 815 § 420/7)⁽⁷⁶⁾。

e) Travel Seller Statutes のない州

その他の州では、上述の意味での Travel Seller Statute については言及され得ないが、旅行産業の規制に関するバラバラの規定がしばしば見出される。ミネソタ州では、特定の旅行クラブ契約(会員制旅行契約 membership travel contract)の締結の場合に書式規定と消費者の解除権が法定されている(Minnesota Statutes, Chapter 325G: Consumer Protection: Soliciation of Sales,

325G. 50-52)⁽⁷⁷⁾。コネティカット州では、*provider of travel services* と *travel agent* とが区別され、顧客によるクレジットカードによる支払及び旅行仲介者の手数料の獲得を規制している (Connecticut General Statutes Title 42, Chapter 739: Trading Stamps, Mail Orders, Franchises, Credit Programs and Subscriptions, § 42-133 seq.)⁽⁷⁸⁾。ペンシルバニア州では、とりわけ旅行主催者と仲介者が運送サービスを組織する場合には、*broker* の概念の下に、彼らを認可している (Pennsylvania Consolidated Statutes, Title 66, Part I, Subpart D, Chapter 25: Contract Carrier by Motor Vehicle and Broker, § 2501 seq.)⁽⁷⁹⁾。テネシー州では、特別な旅行クラブ会員制とタイムシェアリングを含む *vacation clubs* についての規定が存する (Tennessee Code, Title 66, Chapter 32, Part 1-3: Time Share Programs and Vacation Clubs, § 66-32-201 seq. (part 2) : Tennessee Vacation Club Act of 1995)⁽⁸⁰⁾。

f) Travel Seller Statutes の意義

各州の法律規制間の相違は、消費者保護水準における重大な差異を生じている。その上、消費者の側においても、また、その旅行の販売前及び販売時にどのような法的要求が充足されなければならないかを州毎に調査しなければならない旅行業者の側にも、法的な不安定が生じている。

しかし、全体として、法律化された旅行法による規制を過大評価することは許されない。一方で、実務の要求をしばしば(むしろ全く)考慮しない不十分な一部分規制が圧倒的に問題である (Dickerson, *New York state needs a modern travel seller statutes*, I.F.T.T.A. *Journal of Tourism and Travel Law*, 1999)⁽⁸¹⁾。他方で、規制の若干は試験的に公布され、かつその後すぐに変更されている(例えば、ネバダ州の昔のボンド規制)⁽⁸²⁾。一部には、適用期間が初めから特定期間に限定されているいわゆる *Sunset-Provision* を付けられている旅行法もある (CA BUS & PROF ST § 17550.59. 現在、廃止)⁽⁸³⁾。立法者によって期間が適時に延長されないと、法律は決められた期間でその効力を失う。例えば、オハイオ州は 1977 年以降大いに注目された広範な消費者保護的な旅行法を

2003 年 9 月に廃止した⁽⁸⁴⁾。オレゴン州では、2001 年まで Travel Seller Statute が存在し、その後最も広範に廃止され、旅行販売者の登録と証明に関する任意のプログラムによって置き換えられた⁽⁸⁵⁾。アリゾナ州及びミシガン州のような他の州では、旅行産業の規制に関する法律が作成されたが、公布されなかった⁽⁸⁶⁾。

2 州の消費者保護法

旅行主催者及び旅行仲介者の取引実務には、詐欺的取引実務からの消費者の保護のために全州で公布された消費者保護法（小さな FTCA）が適用されている⁽⁸⁷⁾。これは、連邦の FTCA とは異なり、消費者のためにほとんど固有の訴権及び補償請求権を規定している。この法律違反は、詐欺 fraud 及び不実表示 misrepresentation に基づく common law 請求権よりも原則として簡単である⁽⁸⁸⁾。事情によっては、弁護士報酬・費用 attorneys fees and cost 及び 3 倍額賠償金 treble damages も与えられるから、法的効果も魅力的である (Dickerson, Travel Law, 5.02(5)(i))⁽⁸⁹⁾。旅行法のない州では、消費者の請求権を行使し又は旅行産業で活動する企業の特定の行為を処罰するために消費者保護法は最重要な法律的基礎である。旅行法を持つ州では、規制は並列的に適用され得⁽⁹⁰⁾、又は明らかに相互に結びついている⁽⁹¹⁾。

3 統一商法典 (UCC)

パック旅行の枠内において、食事が提供される場合には、連邦国家で適用される統一商法典 Uniform Commercial Code(UCC)も適用される (New York Supreme Court, Appellate Divison(1st Dep.), 292 A.D. 2d 232, 739 N.Y.S. 2d 670, 2002 N.Y.Slip Op. 02009 - Jaroslawicz v. Prestige Caterers,(2002); Goodwin/Gaston, Hotel and Hospitality Law, (1992)Ch. 23, S.552 ; Meadows/ Garvin / Dessin, Survey - Uniform Commercial Code, Business Lawyer, August 2003,1545,1549ff.)⁽⁹²⁾。しかし、パックに結合された旅行サービスの場合には、UCC の意味における商品自体は問題とならない⁽⁹³⁾。

VIII Common Law の適用

多層な法律による干渉にもかかわらず、アメリカの旅行法は大部分が各州の common law に依拠している。各州の裁判所の先例効は他の州には及ぶことなく、各州の裁判所はそれぞれ独立して自己の裁判を行うから、各州間の一致は原則としてない⁽⁹⁴⁾。しかし、裁判所は類似の事例の場合、時折比較のため他州の判決を引き合いに出している。その上、連邦裁判所は、各州の common law を適用すべき場合には、その時々各州の裁判所の解釈に結びつけた (US Supreme Court, 304 U.S. 64, 58 S.Ct. 817, 82 L.Ed. 1188, 114 A.L.R. 1487 - Erie Railroad v. Tompkins (1938))⁽⁹⁵⁾。

法律が公布された場合には、法律は common law を排除した。しかし、規制の欠缺のために、common law は完全には排除されず、したがって、判例法と法律とが原則として並行して適用されうる (Blumenwitz, Einführung in das anglo-amerikanische Recht,(1998), S.45ff. ; Hay, US-Amerikanisches Recht, (2. Aufl.), Rn.24.)⁽⁹⁶⁾。

旅行提供者と旅行者間の旅行の予約及び実施に際して生ずる多数の争いは、契約上のものもあれば不法行為上のものもある。旅行の履行について旅行主催者と旅行仲介者の責任を拡張するために (代理 (位) 責任・使用者責任 vicarious liability、移転責任 shifting liability)、裁判所はその判決を様々な理論に依拠させている (Dickerson, Travel Law, § 5.01ff.)⁽⁹⁷⁾。時の経過と共に、裁判所は旅行提供者に課した義務のカatalogを拡張し、かつ責任の排除 (disclaimer) を益々狭めてきた (例として、New York Supreme Court, Appellate Division(1st Dep.), 422 N.Y. S. 2d 407, A.D.2d 521 - Klakis v. Nationwide Leisure(1979))⁽⁹⁸⁾。旅行サービスの履行のために、旅行主催者は今や無過失的に (契約) 責任を負い、しかも旅行主催者が現地で独立企業のサービス提供者を利用するときにも責任を負う (Court of Common Pleas of Pennsylvania (Philadelphia County), 47 Pa. D. & C.3d 250 - Touhey v. Trans National Travel (1987) ; New York Supreme Court, Appellate Division(1st Dep.), 422 N.Y. S. 2d

407, A.D.2d 521 - Klakis v. Nationwide Leisure(1979)⁽⁹⁹⁾。これに対して、旅行者が旅行で被る侵害については、主催者に過失がないときは、主催者の（不法行為）責任排除は許される（US District Court (DRI), 165 F.Supp.2d 190 - McElheny v. Trans National Travel (2001); US District Court (SDOH), 984 F.Supp. 1136 - Sova v. Apple Vacations, (1997); Court of Appeal of Louisiana (1st Cir.), 589 So.2d 536 - Philippe v. Lloyd's Aero Boliviano, Travelworld, (1991); US Court of Appeals (7th Cir.), 874 F.2d 386, 13 Fed.R.Serv.3d 457 - Wilson v. Amwrican Trans Air (1989); US District Court (NDGA), 519 F.Supp. 332 - Lavine v. General Mills (1981); US District Court (EDIL), 448 F.Supp. 730 - Semmelroth v. American Airlines (1978)⁽¹⁰⁰⁾。

大部分の事例は、旅行の実施について及び旅行者の損害について旅行仲介者がどこまで責任を負うかという問題に関わっている。その際、裁判所は仲介者の役割を、時の経過と共に益々広く表面化してきた旅行専門家及び情報スペシャリストの点に置いている。裁判所は、旅行仲介者に管理義務（City Court, City of Yonkers, New York (Westchester County), 628 N.Y.S.2d 1003, 165 Misc. 2d 589 - Pellegrini v. Landmark Travel Group, (1995); Court of Appeals of Oklahoma(Div.2), 816 P.2d 586 - Douglas v. Steele, (1991); Aktron Municipal Court Ohio, 502 N.E.2d 715 - Barton v. Wonderful World of Travel (1986); Court of Common Pleas of Pennsylvania (Cumberland Country), 10 Pa. D.& C.3d 627 - Slade v. Cheung & Risser Enterprises (1979), New York District Court (Nassau County, 3rd Dis.), 343 N.Y.S.2d 438, 74 Misc.2d 180 - Bucholtz v. Sirotkin Travel (1973); New York Supreme Court, Appellate Term (9th, 10th Dis.), 363 N.Y.S.2d 415, 80 Misc.2d 333 - Bucholtz v. Sirotkin Travel (1974)⁽¹⁰¹⁾並びに警告・指示義務の形での特別な注意義務を課している（Missouri Court of Appeals (Eastern Dist., Div. 1), 810 S.W.2d 81 - Markland. Travel Southfield, (1991); US District Court (EDPA), 1986 WL 5339 - LOretti v. Holiday Inns (1986); Court of Appeals of California (2nd Dist., Div. 4), 172 Cal. App. 3d 83, 217 Cal. Rptr. 919 - McCollum v.

Friendly Hills Travel Center (1985)⁽¹⁰²⁾。この関連において主催者及び旅行者に対する旅行仲介者の法的地位は激しく議論され、今日まで統一見解は見られていない(代理人 agent は誰の代理人か)(Dickerson, Travel Law, § 5.03 参照)⁽¹⁰³⁾。

IX 業界組織の規制

最後に、ARTA, ASTA, USTOA 又は NTA といった旅行業界組織の内部規制に言及したい。これらは、会員法について旅行産業内に統一的な基準(倫理準則 Code of Ethics / 行動準則 Verhaltensstandards)を作ろうと試みている(Dickerson, Travel Law, § 5.03(3)b(ii))⁽¹⁰⁴⁾。旅行産業の名声を高めようとするそれらの努力において、彼らはその会員にも消費者の役に立つ方策を義務づけている。そのため、旅行企業の倒産の場合に消費者の保護となるプログラムが展開された(例えば、USTOA の百万ドル援助プログラム)⁽¹⁰⁵⁾。しかし、会員のための受け入れ要件を各企業は充たしておらず、競争力のある旅行提供者(だけ)が組織の一員になっている。

X おわりに

既に初めに強調したように、旅行市場のグローバル化は従来より非常に強力に促進され、ヨーロッパとアメリカという2つの最重要な供給源市場の法律家達は、その時々の方々のシステムの方々の旅行法規定に取り組みざるをえなかった。特にこの過程はインターネットに拠る予約によって促進された。

本概観が示しているように、重大な相違が存在し、アメリカの旅行法は気軽に楽しめるものではない。バック旅行の優勢はアメリカには存せず、むしろ個別旅行と言われている旅行すなわち、まず運送法と続いて宿泊法(hospitality law)とが中心(重要な位置)を占めている。旅行代理店の責任は、ヨーロッパよりもより大きな役割を演じている。それゆえ、旅行代理店の責任を限定するドイツの連邦通常裁判所BGHの判決は、アメリカ法では理解されない。

ドイツの法律家はアメリカ法の中に統一的な法体系を探したが無駄であった。連邦レベルではわずかな規制が、これに対し、州レベルでは概観不能なほど沢山の、しかし完結したものではなく、common law による補充を必要とする規制がある。ヨーロッパ法のバラバラ (Inkohaerenzen) についての多くのため息が、「彼の地が当地よりも良いとも思われぬ anderswo scheint es auch nicht besser zu sein als hierzulande」というように相対化されるかもしれない。

2 ウータ・シュテンツェル『ロシュトック大学博士論文 米欧旅行法比較』の「まとめ」

Uta Stenzel, "Zusammenfassung"(S. 519-525) in der Dissertation (Univ. Rostock)"US-amerikanisches und europäisches Reiserecht im Vergleich"(2009, Verlag Dr. Kovac,Hamburg)

D. まとめ

[] 中の数字は頁数を示す

[S.519] 大衆観光の発展と増大と共に、ヨーロッパと同様、アメリカにおいて、この 20～30 年に旅行法すなわち Travel Law といわれる法領域が形成されてきた。しかし、アメリカ旅行法の領域は、ヨーロッパ的理解による旅行法の領域よりもより包括的に理解されている。それは、パック旅行法のみでなく旅行及び個別旅行サービスの販売 (Vertrieb) の場合に成立する全ての法的関係を含んでいる。それは、連邦国家及び各州による多数の規制から構成されているが、大部分は common law に基づいている。

ヨーロッパとは異なり、アメリカの旅行市場においては、パック旅行は旅行の特別な形式として形成されていない。そのためアメリカでは、EU 内でパック旅行指令によって作られたようなもっぱらこの種の旅行 (パック旅行) 用に組み込まれた法は存しない。しかし、主催者によって作成され (組

み立てられ)た旅行の商品化に取り組みかつこの特別な販売状況を顧慮しようとする法令による規制と裁判例も存在する。法律による規制が存する限りにおいて、法的規制はパック旅行の概念から出発していない。むしろ法的規制は、原則として個別のサービスも含まれている旅行サービスの販売に関係があり、又は全適用領域については、初めからクラブ旅行やチャーター旅行のような特定の旅行態様に限定されている。パック旅行の場合には、EU内のそれと比較可能な法的に定義された概念に関わる問題はない。

約 11 の州では、旅行業界における詐欺的な取引実務から旅行者を守るために現在、旅行販売者法 *Travel Seller Act* という旅行法が公布されている。この法律は、その人的、物的、場所的範囲において相互にあらこちらとかなり異なっている。[S.520] 旅行販売者 *Travel Seller* の統一概念から出発するところでさえ、旅行法の定義は相互に一致していない。その上、多くの旅行提供者は免責条項によって法律の適用範囲から除外されている。全体として規制は非常に欠缺があり、個々の重要な問題点しか規制していない。連邦国家の面では、特にチャーター航空旅行について同様に旅行者の保護を目的とする連邦運輸省 DOT の一般チャーター規則 *Public Charter Regulations* が注目される。さらに、原則として海事法 *maritime law* が適用されるクルーズ旅行が固有の連邦国家による規制に数えられる。この規制は消費者保護的ではなく、船会社の利益を一方向的に組み込んでいる。

旅行の予約の場合の契約関係については、ヨーロッパの規制と同様、旅行者の主権者に対する関係と旅行者の仲介者に対する関係とが区別されている。旅行サービスの履行に関する旅行契約は、アメリカの規制においても、普通、主催者と旅行者の間で成立する。旅行契約は、サービスの履行に関する契約と格付けされている。主催者によって組み立てられた旅行パックの場合には、アメリカの観点からも、製品や商品ではなく、サービスの履行が問題となる。とりわけ、製造物責任規定、UCCによる商品売買に関する規制並びに詐欺防止法 *Statutes of Fraud* の規定は適用され得ないとみなされた。

アメリカの旅行法内での議論の中心には、主催者及び旅行者に対する仲介者の法的位置づけの問題がある。もともと仲介者は旅行主催者の代理人にすぎないとみなされていた。この地位において仲介者には、旅行者に対する固有の法的義務は存しない。〔S.521〕旅行サービスの履行についての責任は、仲介者が代理関係を十分に公にしていなかったときにのみ考慮された（隠れた本人 *undisclosed principal*）。その知識及び専門知識に旅行者が信頼を置いている旅行助言者としてその機能から非常に強く印象付けられている旅行市場での増大するその地位並びに業界団体でのその能力発揮と共に、同時に、責任を求める声が大きくなった。裁判所は、仲介者も結果において旅行サービスの履行につき責任を負うとの様々な理論を展開することを始めた。その傾向は、仲介者を旅行者の代理人と位置づけ、両者の間に存在する特別な信頼関係（信託関係 *fiduciary relationship*）を肯定し、旅行者に対する仲介者の責任を裏付ける点にあった。

いつ契約が成立するかは、ヨーロッパでは、加盟各国の規制に従う。USA では、契約の成立については、原則としてその時々各州の *common law* が適用される。規制は統一的ではない。しかし、バック旅行指令によっても、アメリカの規制によっても、パンフレットや旅行広告は原則として申込みではなく、申込みの誘引 *invitatio ad offerendum* と評価されるべきであることは確実であると言える。

方式に関しては、ヨーロッパでは、契約締結自体は方式自由であるという圧倒的な見解から出発している。指令は単に、全ての契約条件が契約締結前に旅行者に交付されなければならないことを要求しているにすぎない。アメリカの規制によれば、契約締結は原則として方式自由である。しかし、たいの各州法は、最低記載事項をも充たしている、契約テキストの書面を要求している。書面が旅行者に交付されない前に、旅行提供者は旅行代金を受領してはならない。チャーター規則によれば、契約締結自体も書面を要求している。

[S.522] ヨーロッパの規制もアメリカの規制も、旅行経過を含めた契約内容に関する情報提供に関する詳細に確定した情報提供義務が、主催者及び／又は仲介者には広範に存している。パック旅行指令は契約前の情報提供、契約中の情報提供及び旅行開始前の情報提供を区別しているのに対し、アメリカ法の情報提供の場合には、たいてい、契約締結の場合又は代金受領の場合に与えるべき情報提供が問題となっている。ここで例外は、契約締結前にも与えるべき情報の提供を指定しているチャーター規則である。指令が基礎としている二重の公示システムを、アメリカの規制は定めていない。情報提供義務は、同時にそれが主催者及び／又は仲介者が旅行者に対して履行すべき注意義務を意味するから、なканずく責任の基礎として意義を有している。

ヨーロッパの規制もアメリカの規制も、一定の要件の下に、主催者が重大な契約変更又は旅行契約の解除を留保する権限を与えている。対抗策として、旅行者には、解約権及び解除権が与えられており、これについては情報提供がされなければならない。アメリカの大部分の州法では、この情報提供に特別な形式の要求をなしている。すなわち、情報提供は他の契約テキストから際だっていなければならない、それに適った条項が作られなければならないことを要求している。

ヨーロッパの規制とは異なり、ほとんど全てのアメリカの旅行法によれば、変更された契約条件を理由に解除権を行使する旅行者に代替旅行を提供する義務を、主催者は負わない。旅行者は、原則として旅行代金の償還及び場合によっては損害賠償の請求権を有するだけである。チャーター規則は、チャーター主催者に、旅行代金の償還をチャーター参加者の他の諸請求権の放棄に掛からしめることを許している。[S.523] アメリカの規制によれば、パック旅行指令によるよりも、旅行主催者にはサンクションのない解除がより容易である。解除は、一定の理由の存在を要せず、原則として出発前の一定の時点までは可能である。その上、アメリカの規制の若干は、旅行者の独自の解除権を規定している。一方では、とりわけ旅行証明書 *Reisezertifikaten* 又は

クラブ会員資格 Klubmitgliedschaften の売買の場合に、一般的な解除権又は取消権 (撤回権 Widerrufrecht) が問題となり、他方では、旅行売主がその情報提供義務に違反した場合についての旅行者の解除権を規定している。バック旅行指令に似て、チャーター規則は、代わりの人を立てる場合にチャーター参加者のサンクシジョンのない解除権を規定している。この規制の外で旅行者が旅行契約を解除しようとする場合には、旅行者は旅行主催者との契約合意を指示される。旅行者による契約解除の場合に、旅行代金を全部又は一部留保することを旅行主催者が留保しているときは、違約罰 Vertragstrafe を予定する条項は common law の中では無効であるから、違約罰は許されない。しかし、包括的損害賠償算定が基礎にあるのであるから (予め約定された損害賠償金 liquidated damages)、主催者は旅行者に対する諸請求権を主張できる。額においては、これは旅行代金に照応しうる。

責任に関しては、ヨーロッパの規制もアメリカの旅行法も、主催者の責任と仲介者の責任とを区別している。さらに、旅行サービスの不履行又は不完全履行による責任並びに人的損害及び物的損害が区別されている。

その際、主催者は、サービスの履行につき、原則として過失とは関係なく契約からの責任を負う (breach of contract)。この責任は、旅行目的地で活動しているサービス提供者によるサービスの履行をも含んでいる。特定の注意義務違反に基づく不法行為法 (tort law, negligence) からの責任は、この枠内で同様に考慮されるが、引き合いに出されることは少ない。[S.524] 不法行為法による主催者の責任は、なかんずく旅行者の身体侵害の場合に重要である。不法行為責任は、契約責任とは違って、過失責任である。旅行の安全に関する保証及び Garantie がないために契約責任は問えないことから、原則として不法行為責任を引っ張り出さざるを得ない。裁判所は、旅行サービスを履行するとの主催者の契約約束と共に、同時に、旅行が旅行者にとって安全で無事故であるように展開されることまでは約束されていないと、比較的統一的に判決している。

仲介者の責任は、旅行サービスの履行についても、旅行者の身体侵害についても、とりわけ不法行為法に拠っており、したがって、過失責任である。仲介者の責任は、裁判所が仲介者に旅行者の助言者かつ信頼する人物としてのその機能をますます承認することによって課している多数の注意義務 *Sorgfaltspflicht* の違反に根拠を置いている。したがって、とりわけ、身体侵害についての主催者及び／又は仲介者の責任は、パック旅行指令ほどには厳しくはない。

責任の効果については、ヨーロッパの規制と同様に、原則としてアメリカの旅行法内においても、財産的損害のみでなく、失われた休暇旅行の喜び *entgangene Urlaubsfreuden* のような非財産的損害も可能である。付加的に、アメリカ法では、懲罰的損害賠償 *punitive damages* を課すことも考慮される。しかし、裁判所がこの可能性を使用することはほとんどない

ヨーロッパにおけると同様、アメリカでも、顧客による旅行代金の前払いは許されているし、行われている。この結果、その濫用と横領を避けるために、顧客の金銭を保護する防護システムが必要になった。各州の法律でも連邦運輸省のチャーター規則でも、担保の証明が定められ、連邦海事委員会 (FMC) の規則でも、クルーズ旅行の実施の場合に担保の証明がなされなければならない。[S.525] 一部では、業界団体が会員資格を倒産防護の証明と結びつけ、若干の旅行会社は任意に担保提供の義務を負った。担保手段としては、圧倒的にボンド約束の証明及び／又は信託口座 *Treuhandkonten* への顧客の金銭の寄託が要求された。カルフォルニア州とネバダ州では特別な基金 *Fonds* が設立され、そこから旅行者は一定の要件の下に補償を受けることができる。

パック旅行指令の場合と同様に、旅行主催者の倒産の場合に、担保はまず旅行者の請求権をカバーする。しかし、アメリカの担保モデルは、それによって原則として倒産以外の責任請求権も防護されるため、しばしばはるかに広範にカバーする。他方、担保提供者の責任は全般的に限度額に限られる。

その上、旅行者が担保提供者に主張できる請求権の種類と額は、しばしば限定されている（例えば、旅行代金額までとか）。クレジットカードによってその旅行を支払った旅行者には、追加的な防護が存する。これは公正信用支払い請求法 Fair Credit Billing Act により補償される。

旅行者の帰路運送は、チャーター規則の規定によってのみ確保されている。その際、チャーター主催者の倒産及びサービスの給付不能の場合に、チャーター航空運送人は、帰路運送を実施しなければならない。後で補償するとして旅行参加者に（帰路運送の）組織化（催行）を委任することは、ヨーロッパの規制（str.）とは異なり、許されない。

アメリカ各州の旅行法は全般的に旅行提供者の登録 *Registrierung* を規定している。しかし、規制が遵守されているかどうかと旅行提供者を監督することによって、その時々のお官庁は一部過大な要求をし、そのために（法律の）遵守貫徹問題 *Durchsetzungsproblemen* が生じている。