

外国郵便の引き受け、引継ぎ、配達等について、U. P. U加盟国間においては引継ぎについて単一郵便圏の形成に最大の協力を期するように、U. P. U憲章第1編第1章第1条に規定されている。これが船函郵便の引き受けの基本になっている。

米国切手を貼ったの米国内での送配達には誰も異存のないところである。しかし、米国切手を貼った外国郵便物が船便、航空便により、日本のどこかの交換局に引き継がれ日本国内に配達されるのに対して誰も異議を唱えないのも不思議なことである。

船舶は不動産で且つ国土の延長線上にある。船舶の公海上で発送された郵便物は、その船舶の旗国、維持国から発送されたものとみなされる。法的にも合法性を持ったものである。例えばある国の船舶が日本のある港に入港した場合、適正料金として、その国の外国宛て料金が貼りつけられることが要求される。引き受け可能となる条件として、その国がU. P. U加盟国であることが必須の条件である。このように順次的な法的説明をした場合に、船函郵便の輪郭が浮かび上がって、外国切手に日本外信用消印が押されることが合法的であることが頷ける。

b. U. P. U協約第26条第2項
公海上を航海中の船舶にて発送されたものと証明される郵便物は、その船舶の旗国又は維持国より発送されたものとみなされる。その旗国又は維持国がU P U加盟国であると言う条件下にて、入港した国も勿論U. P. U加盟国の場合のみ、船函郵便は、その港の最寄りの郵便局に引き受けられる。適正料金はその船舶の旗国又は維持国より外国宛の料金が適正料金となる。船内に郵便局の施設がないために入港した最寄りの郵便局が消印を

代行し発送するものです。船函郵便に英語国を除き外信用消印を外国切手にも消印することが可能であるように規定した条文である。

c. U. P. U施行規則第133条第6項
船函郵便物が引き受けられ、外国切手に外信用消印（日本の場合は欧文日附印）押捺を合法化させる“PAQUEBOT”“NAVIRE”“SHIP”等の語句を捺印又は手書きを規定した条文である。引受局が外国切手に、外信用消印をすることに、大きな抵抗を感ずるのは事実で、その消印を不法化且つ嫌がる傾向がある。切手の上にPAQUEBOT又はそれに同等の語句の捺印、手がきし、余白部に日附印を空消しするのが、初期の船函に数多く見受けられる。この顕著な例として、中東とかアフリカ等で、船函郵便を発送してみると、Paquebot表示がなく、切手面に消印もなく裏面の余白部に消印され、絵のようなアラブ文字で意味の分からない何かがなぐり書きされて配達される。また、なんの消印も表示もないまま配達される場合、没にされたのか、どこかへ行ったのか、行方不明になって、配達されない場合もあるのが現状である。

d. U. P. U施行規則第198条第2項
1957年カナダ、オッタワで開催されたU P U総会で議決採択された船函郵便に対して船内郵便責任者の署名入りのAV-2重畳表が添付されて引き受けられた船函郵便に対してのみ航空通送が可能であることを規定した条文である。米国を旗国又は維持国とする船舶での船函郵便は一切船便のみで、航空扱いは不能であることも併せて規定してある。但し、エログラムのみはAV-2重畳表の添付がなくとも航空通送が慣例になっている。