МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ

ХАРЬКОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Кафедра правового регулирования экономики

Курсовая работа

по курсу «Международное экономическое право»

Понятия международного права

Харьков 2006

**Содержание**

Введение

47. Государственные границы и их значение, сухопутные, водные, воздушные границы, границы недр. Практика и этапы установления границ. Концепция охраны внешних границ пограничными войсками государств – участниц СНГ

68. Принципы международной торговли. Заключительный Акт Конференции ООН по торговле и развитию 1964 г

78. Понятие международного транспортного права. Правовое регулирование международных правоотношений с участием железнодорожного, авиационного, автомобильного или морского транспорта. Источники правового регулирования

Заключение

Литература

**Введение**

Рассмотренные в данной работе вопросы являются одними из ключевых вопросов международного права.

Вопрос государственных границ является ключевым в связи с важностью определения государственных границ для определения сфер действия государственного суверенитета, который действует только в пределах государственной территории.

Вопрос принципов международной торговли приобретает свою важность в процессе осуществления государствами внешнеторговой деятельности.

Вопрос международных транспортных правоотношений и их регулирования является исключительно важным на современном этапе развития общества в связи с важностью самого транспорта для него, для международных отношений в различных сферах (в первую очередь, перевозка людей и товаров, а также торговля).

Мы в данной работе проанализируем эти вопросы и выделим в них ключевые, наиболее важные, моменты. Это позволит более четко понимать сущность роль каждого из этих элементов международных отношений в системе международного права.

**47. Государственные границы и их значение, сухопутные, водные, воздушные границы, границы недр. Практика и этапы установления границ. Концепция охраны внешних границ пограничными войсками государств – участниц СНГ**

В международной доктрине существует несколько определений государственных границ. Одни считают их линией, устанавливающей предел сухопутной или водной территории государства, другие – как юридически обоснованную условную линию, что определяет предел не только поверхности, но и недр и воздушного пространства, а третьи – как фактические или представляемые линии на сухопутном, водном и воздушном пространстве и недрах, которые определяют пределы действия государственного суверенитета. Но, в этих подходах есть точки соприкосновения: под государственной границей понимается линия, которая не только устанавливает пространственные границы государственной территории, но и сферы действия государственной власти.

Существуют также и нормативные определения государственных границ. Например, Закон Украины «О государственной границе Украины» от 4 ноября 1991 года определяет государственную границу как линию и вертикальную поверхность, проходящую по этой линии ,которые определяют границы территории Украины – суши, вод, недр, воздушного пространства.

Следует также различать государственные границы, разделяющие различные государства, и административные границы, разделяющие отдельные части одного государства (федеральных территорий, областей, земель и т. д.).

Главной задачей государственных границ является определение пространственных границ действия территориально верховенства государства и ограничение принадлежащей ему территории, которая составляет материальную основу деятельности государства и его народа.

Современное международное право запрещает какие-либо односторонние, а тем более, насильнические действия, связанные с изменением границ. Но оно не исключает возможности мирного изменения границ по договоренности между государствами, в соответствии с принципами международного права. Одновременно, они могут быть установлены в результате издания внутригосударственного акта. Так, ст. 2 Закона Украины «О государственной границе Украины» устанавливает, что «государственная граница Украины определяется решением Верховной Рады Украины, а также международными договорами Украины».

Существуют следующие виды границ в зависимости от места прохождения:

- сухопутные;

- водные;

- воздушные;

- границы недр.

По способам установления разделяют границы:

- астрономические – проводятся по меридианам или параллелям (например, 38 параллель между КНДР и Южной Кореей, а также границы в Северной Африке);

- орографические – проходят по местности с расчетом ее рельефа (большинство границ в мировой практике).

Сухопутные границы устанавливаются на основе договоров между соседними государствами и обозначаются на местности.

Водные границы делятся на речные, озерные, границы прочих водоемов и морские. Речные границы устанавливаются по соглашению между прибрежными государствами: на судоходных реках – по средине главного фарватера или по тальвегу, на несудоходных – по средине главного рукава реки. На озерах и прочих водоемах – по прямой линии, соединяющей выходы сухопутной границы к берегам озера или другого водоема. Морские границы – это внешние воды ее территориальных вод (12 морских миль от крайней точки береговой линии). Здесь также существует особая экономическая зона (200 морских миль от крайней точки береговой линии) и граница континентального шельфа (200 морских миль от границы территориальных вод). В случае если территории моря не хватает для определения каждому государству по 200 морских миль, границы устанавливаются по договоренности.

Воздушные границы государственной территории – это боковые и высотные границы его воздушного пространства. Высотные пределы государственной границы ограничиваются 110-115 км.

Границы недр – это условные линии, проведенные от сухопутной границы государства в сторону земного ядра.

Выделяют 3 этапа установления границ:

1. Делимитация. Это определение в договорном порядке общего направления прохождения линии государственной границы с определением ее на карах, схемах и планах. При делимитации составляется описание прохождения линии границы, которое исключает двоякое толкование, с нанесением ее на карты и схемы по специально выбранным и согласованным природным или искусственным точкам или ориентирам. Делимитационная карта подлежит парафированию и подписанию, а также скрепляется гербовыми печатями договаривающихся сторон. Украина провела этот этап установления границ со всеми странами, кроме Российской Федерации;

2. Демаркация. Предусматривает проведение линии государственной границы на местности с обозначением ее специальными пограничными знаками. Работы по демаркации находятся под контролем представителей соседних государств и проводятся пограничными войсками. В соответствии со ст. 4. Закона Украины «О государственной границе Украины», государственная граница Украины на местности обозначается ясно видимыми пограничными знаками, формы, размер и порядок установления которых определяются законодательством Украины и международными договорами, ратифицированными Украиной. При демаркации составляется протокол – основательное описание прохождения линии границы на местности со схемами, фотографиями и описанием каждого пограничного знака и его характеристик (размер, цвет, характеристики огней и т.д.). на данный момент осуществляется процесс демаркации украино-белорусской и украино-молдавской границы.

3. Редемаркация. Осуществляется в случае возникновения необходимости уточнения границ соседних государств. Осуществляется путем проверки ранее демаркированной границы с восстановлением, ремонтом, заменой, ране установленных пограничных знаков. Например, такая редемаркация была осуществлена на советско-турецкой границе в 1967 – 1972 гг.

Особенно актуальной проблематика государственной границы стала после распада СССР. Следует отметить, что границы между государствами – бывшими членами СССР были установлены по административным границам между союзными республиками. При этом, не была проведена, первоначально, ни их делимитация, ни их демаркация.

Именно в связи с этим, 26 мая 1995 года государства – участники СНГ подписали Договор «о сотрудничестве и охране границ государств – участниц СНГ с государствами, которые не входят в СНГ».

Основным положением этого договора и Концепции «охраны внешних границ» было разделение границ на внутренние (между государствами – участницами СНГ) и внешние (с 3-ми странами). То есть, внешними границами Украины являются только границы с Польшей, Словакией, Венгрией и Румынией.

Для достижения целей договора, стороны приняли на себя взаимную ответственность за обеспечение охраны своего участка границы с учетом интересов безопасности сторон.

Одновременно с договором, было подписано Положение «О Совете командующих пограничными войсками» (оно не было подписано Азербайджаном, Молдавией и Украиной).

В соответствии с Концепцией «охраны внешних границ» на внутренних границах действует режим прозрачности границ, в соответствии с которым, гражданам таких государств при пересечении границ не надо предъявлять какие-либо специальные документы, кроме удостоверения личности (наподобие Маастрихтского Договора).

На сегодняшний день некоторые государства – участники СНГ готовятся к изменениям порядка пересечения границ и, соответственно, к появлению внутри СНГ внешних границ.

**68. Принципы международной торговли. Заключительный Акт Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) 1964 г.**

В последние годы Организация Объединенных Наций уделяет большое внимание разработке принципов международного торгового сотрудничества. В 1964 г. под эгидой ООН была проведена Женевская конференция по торговле и развитию (ЮНКТАД), которая преследовала две главные цели:

- принятие Декларации основных принципов международного торгового общения;

- создание универсального эффективного международного механизма, необходимого для осуществления мероприятий, направленных на расширение международной торговли.

Здесь же было принято решение превратить конференцию в орган Генеральной Ассамблеи ООН. Это решение рассматривалось как этап на пути создания универсальной Международной торговой организации (МТО).

Заключительный акт Конференции 1964 г. провозгласил «Общие и специальные принципы, определяющие международные торговые отношения и торговую политику, способствующие развитию». В основу данных принципов была положена новая международно-правовая концепция, призванная в корне перестроить сложившийся порядок в международной торговле, устранить все барьеры и ограничения, стоящие на ее пути, положить конец «холодной войне» в международных экономических отношениях. В их формировании решающую роль сыграли предложения, выдвинутые социалистическими и развивающимися странами.

Принципы, сформулированные на Женевской конференции, неоднородны по своей правовой характеристике:

- общие принципы, затрагивающие интересы всех стран мира;

- специальные принципы, касающиеся (за некоторыми исключениями) лишь проблем развивающихся стран;

- принципы, распространяющиеся на транзитную торговлю стран, не имеющих выхода к морю.

Они неоднородны и по объекту регулирования. Несмотря на единое название «Общие и специальные принципы, определяющие международные торговые отношения и торговую политику, способствующие развитию», лишь десять принципов непосредственно относятся к регулированию международной торговли. Остальные касаются оказания развивающимся странам финансовой, технической и экономической помощи, проведения широких международных мер, способствующих экономическому и социальному прогрессу данных стран.

Принципы:

1. общепризнанные основополагающие международно-правовые нормы (принцип суверенного равенства, принцип права народов на самоопределение, принцип невмешательства во внутренние дела);

2. недопустимость дискриминации в международной торговле, что было зафиксировано еще в Гаванском уставе Международной торговой организации. Широкое международное признание он получил в торгово-договорной практике социалистических стран с развивающимися странами. Его соблюдение вытекает из ст. 1 и 55 Устава ООН. Дискриминация, которую проводят империалистические державы по отношению к социалистическим странам, противоречит не только основным нормам общего международного права, но и является грубым нарушением принципа наибольшего благоприятствования;

3. право каждой страны свободно распоряжаться своими естественными ресурсами. Нашел свое закрепление в целом ряде международно-правовых документов. Так, еще на VII сессии Генеральной Ассамблеи ООН была принята резолюция 626/VII/ от 21 декабря 1952 г., в которой подтверждалось «право народов свободно распоряжаться своими естественными богатствами и ресурсами и свободно эксплуатировать их». Это право рассматривалось как неотъемлемое суверенное право всех народов, соответствующее целям и принципам Устава ООН;

4. право внутриконтинентальных стран на свободный доступ к морю и преференциальный режим транзита через страны, лежащие между морем и самими внутриконтинентальными странами. Вытекает из принципа свободы открытого моря, зафиксированного в Женевских конвенциях по морскому праву 1958 г. Право на свободный доступ к морю и свободу транзита через другие страны при его осуществлении нашло свое отражение, хотя и в ограниченной мере, в целом ряде международно-правовых документов: в Барселонской конвенции и Статуте о свободе транзита 1921 г., Гаванском уставе МТО 1948 г., Генеральном соглашении о тарифах и торговле (ГАТТ) 1947 г., Женевской конвенции об открытом море 1958 г. Наиболее полно он был раскрыт в Нью-йоркской конвенции 1965 г., касающейся транзитной торговли стран, не имеющих выхода к морю;

5. осуществление торговли определенными видами сырьевых товаров на основе многосторонних товарных соглашений, учитывающих интересы как стран-экспортеров, так и стран-импортеров и направленных, в первую очередь, на «увеличение и стабилизацию экспортной выручки от сырьевых товаров, в частности выручки развивающихся стран.». Обычай, сложившийся в международной торговой практике в последнее десятилетие, был закреплен в многостороннем международно-правовом акте;

6. принцип взаимной выгоды. Его становление тесно связано с созданием мировой социалистической системы хозяйствования. Впервые он был закреплен: в Договоре о торговле и мореплавании между СССР и Болгарией от 1 апреля 1948 г., а затем воспроизведен во всех торговых договорах,, а также договорах о дружбе, сотрудничестве и взаимопомощи, заключаемых социалистическими странами между собой. Развитие взаимовыгодных торговых отношений социалистических стран с развивающимися странами привело к расширению сферы действия этого принципа. Закрепление принципа взаимной выгоды Женевской конференцией ООН по торговле и развитию в числе важнейших начал международного экономического сотрудничества говорит о том, что он прочно утвердился в правосознании всего прогрессивного человечества;

7. принцип наибольшего благоприятствования. Является важнейшим началом международного торгового общения. Хотя этот принцип зафиксирован в ряде двусторонних торговых договоров различных стран мира, он нашел отражение в таких многосторонних актах, как Гаванский устав МТО 1948 г. и Генеральное соглашение о тарифах и торговле (ГАТТ) 1947 г. Следует также отметить, что современная практика международных торговых отношений стран, относящихся к капиталистической системе, дает многочисленные примеры грубого нарушения принципов наибольшего благоприятствования и взаимной выгоды. Существование неравноправных договоров, преференциальных систем, действие в международной торговле так называемых «ножниц цен», дискриминационная политика замкнутых экономических группировок типа ЕЭС — все это ущемляет интересы малых стран, ставит их в неравноправное положение и ведет к прямому ограблению империалистическими державами. Конференция потребовала от развитых стран «устранять барьеры и прочие ограничения, которые препятствуют торговле и потреблению товаров развивающихся стран»; она отметила, что социалистические страны и, в частности, Советский Союз осуществляют целый ряд мероприятий, направленных на резкое увеличение импорта сырья, полуфабрикатов и готовых изделий из развивающихся стран, в то время как развитые капиталистические страны чинят всяческие препятствия на пути расширения импорта из этих стран, и призвала оказывать содействие интеграции и расширению внутрирегиональной и межрегиональной торговли развивающихся стран как важного фактора развития международной торговли. Новой нормой является также положение, провозглашающее недопустимость неблагоприятного воздействия, которое оказывает на международную торговлю деятельность экономических группировок развитых стран. Эти требования были выдвинуты развивающимися странами в целом ряде документов, принятых на региональных конференциях в Альта-Грасиа, Аддис-Абебе, Маниле, Ниамее и Тегеране, состоявшихся до Женевской конференции ООН по торговле и развитию. Эти положения содержались и в «Принципах международных торговых отношений и торговой политики» — документе, представленном на данной конференции социалистическими странами. Из анализа принципов, принятых на Женевской конференции, видно, что в основном это — либо общепризнанные принципы международного права, либо — положения, вытекающие из этих принципов и развивающие их. И в том, и в другом случае их юридическая обязательность для государств бесспорна, поскольку действие общепризнанных норм международного права распространяется на всю совокупность международных отношений, включая и торговые. Тот факт, что отдельные развитые капиталистические страны голосовали на конференции против некоторых из этих принципов или воздержались, ни в коей мере не освобождает их от обязанности соблюдать эти принципы, так как они относятся к общему международному праву — jus cogens. Конференция, естественно, не могла, да это и не входило в ее задачу, выработать конкретные международно-правовые нормы, регулирующие все многообразие вопросов, связанных с осуществлением международной торговли. Однако, она разработала и приняла основополагающие нормы, которыми должны руководствоваться государства в международном торговом общении. «Принципы Женевы» являются тем сводом общих правил, которые должны лечь в основу международного торгового права, к разработке которого в настоящее время приступает Комиссия ООН по праву международной торговли. Подчеркивая всю важность принципов международного торгового общения, принятых в Женеве в 1964 г., нельзя не отметить и некоторых недостатков, которые имеются в документе, провозгласившем эти принципы. К числу существенных недостатков, на которые указала советская делегация при подписании Заключительного акта Конференции ООН по торговле и развитию, относятся неточность, расплывчатость формулировок некоторых принципов, вследствие чего они звучат скорее как пожелание, а не как обязательные для государств международно-правовые нормы, что, однако, не влияет на юридическую силу «Принципов Женевы» — важнейшего источника международного торгового права. Необходимость дальнейшей конкретизации принципов международного права, относящихся к регулированию международной торговли в направлении заключения многосторонних договоров, конвенций, имеет большое значение для того, чтобы в международной торговле утвердился прогрессивный правопорядок. Первым шагом в этом направлении после создания ЮНКТАД явилось подписание в Нью-Йорке в июле 1965 г. Конвенции, касающейся транзитной торговли стран, не имеющих выхода к морю. Принципы, признающие право внутриконтинентальных стран на свободный доступ к морю и льготный режим транзита через другие страны при осуществлении ими этого права, зафиксированные в «Принципах Женевы», были включены в преамбулу вышеуказанной конвенции и детализированы в ее тексте.

**78. Понятие международного транспортного права. Правовое регулирование международных правоотношений с участием железнодорожного, авиационного, автомобильного или морского транспорта. Источники правового регулирования**

Экономические отношения между государствами и их юридическими и физическими лицами без применения транспорта невозможны.

Международное транспортное право – это система принципов и норм, которые регулирует правоотношения, которые возникают между субъектами международного права в связи с использованием транспортных средств в процессе международного экономного сотрудничества.

Коротко рассмотрим источники права относительно каждого из важнейших международных транспортных средств (железнодорожного, авиационного, автомобильного и морского транспорта).

Потребность в международно-правовом регулировании железнодорожных перевозок возникла еще с того времени, когда железнодорожные национальные сети объединились в 1 общую сеть, и поезда начали пересекать государственные границы.

В 1890 г. в Берне девять европейских государств (в том числе и Россия) подписали 2 конвенции – «О железнодорожных перевозках грузов» и «О железнодорожных перевозках пассажиров», которые сохраняли действие до 1985 г.

В 1966 г. как приложение к Бернской Конвенции было заключено Соглашение «Об ответственности железных дорог при перевозке пассажиров».

В 1980 г. было принято Соглашение «О международных железнодорожных перевозках (KOTIR)», которое фактически является объединенным текстом указанных двух Бернских конвенций, и представляет правовую основу современных международных железнодорожных перевозок вместе с приложениями: А (условия перевозки пассажиров – Единые правила Международной пассажирской конвенции), и B (условия перевозки грузов – Единые правила Международной грузовой конвенции).

Соглашение KOTIR и приложения А и В регулируют общие принципы международных железнодорожных перевозок. Если возникает непредвиденная соглашением и приложениями ситуация, то применяется право государств – участниц конвенций.

Плата за перевозку определяется международными и национальными тарифами. Предусмотренные также максимально возможные сроки доставки грузов.

Перевозки считаются возможными при наличии обычных средств перевозок и если им не препятствуют обстоятельства, которые железная дорога не может избежать или устранить. Компетентные органы имеют право прекратить движение, запретить или ограничить прием отдельных грузов к перевозкам, если это необходимо в интересах общества или производственной деятельности. Соглашение KOTIR предусматривает ответственность перевозчика, устанавливает порядок выдвижения претензий и исковую давность, определяет товаросопроводительные документы.

Страны социалистического лагеря (Россия, отдельные страны Восточной Европы, Монголия, Китай, Северная Корея, Вьетнам) в 1950 г. заключили Соглашение «о международном грузовом сообщении», которое действует в редакции 1992 г. Согласно его положениям и Международному транзитному тарифу, возможна перевозка грузов в страны Западной Европы и из них.

Вообще, государства мира заключают двусторонние соглашения о пассажирском и грузовом сообщениях, которые воплощают общепринятую практику перевозок и опираются на правила Бернских конвенций.

Все субъекты бывшего СССР заключили Соглашение «О распределении инвентарных парков грузовых вагонов и контейнеров бывшего Министерства путей сообщения СССР и их дальнейшем общем использовании» (22.01.1993 г.) и Соглашение «Об общем использовании грузовых вагонов и контейнеров» (12.03.1993 г.). Двенадцать стран СНГ 9 сентября 1994 г. заключили Соглашение «О сотрудничестве в сфере технического переоснащения и обновления железнодорожного подвижного состава».

С постепенным развитием авиации и осложнением функций, которые выполнялись воздушным транспортом, появилась потребность заключить многосторонний межгосударственный договор о регулировании воздушных перевозок. В Варшаве 12 октября 1929 была подписана Конвенция «Об унификации отдельных правил международных воздушных перевозок». Варшавская конвенция была дополнена Гаагским протоколом 1955 г.

Варшавскую конвенцию существенно изменили Гватемальский протокол 1971 г. и Монреальский протокол 1975 г. На Украине действует Гаагский протокол.

Административные вопросы воздушного транспорта регламентируются Чикагской Конвенцией «О международной гражданской авиации» от 7 декабря 1944 г.

Автомобильный транспорт появился в конце XIX в. Женевская конвенция от 19 мая 1956 г. «О договоре международной перевозки грузов» считается основной в сфере автомобильного транспорта. Ее первыми подписали страны Западной и Центральной Европы. Советский Союз присоединился к Женевской конвенции в 1983 г., и с 1 августа 1986 г. международные перевозки грузов советским автомобильным транспортом регулировались этой конвенцией. Женевская конвенция 1956 г. действует и для Украины. Она распространяется на перевозку грузов автомобильным транспортом между двумя государствами, если, по крайней мере, одна из них является участницей Конвенции. Такой прием оказывает содействие распространению сферы применения унифицированного режима перевозок, установленного Женевской конвенцией. Нормы последней имеют императивный характер.

До сих пор отсутствует глобальная международная конвенция, которая бы регламентировала международные перевозки людей, поэтому они осуществляются на основе двусторонних соглашений. Правда, страны СНГ 9 октября 1997 г. заключили Конвенцию «О международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа».

Негосударственной организацией, которая играет большую роль в создании международно-правовой базы, которая бы регламентировала автомобильный транспорт, является Международный союз автомобильного транспорта.

Морской транспорт используется в международных отношениях с давних времен, но лишь в XX в. появились универсальные конвенции, экономического характера. Постепенно в международном судоходстве сложились две формы организации перевозок:

- регулярная;

- нерегулярная.

В 1924 г. в Брюсселе была заключена Конвенция: «Об унификации принципов, которые касаются коносаментов» (Гаагские правила), которая была дополнена Брюссельскими протоколами от 23.02.68 и 21.02.79 г. известными как Правила Визби. Новый вариант Конвенции был принят в 1957 г.

Советский Союз не был участником Брюссельской конвенции о коносаменте, но основные нормы использовал, в частности, в Кодексе торгового мореходства СССР (1968 г.).

В марте 1978 г. на конференции в Гамбурге была принята Конвенция ООН о морской перевозке грузов (так называемые Гамбургские правила), которая фактически заменила первую Брюссельскую конвенцию 1924 г. Эта Конвенция имеет более широкую сферу действия (в частности, распространяется на перевозку животных, палубных грузов), предусматривает ряд нововведений – отсутствует правило об освобождении морского перевозчика от ответственности за навигационную ошибку; повышены условия ответственности за сохранность груза; детально регламентирован порядок предъявления претензий заявителю и т. п. Гамбургские правила, в отличие от Гаагских, содержат нормы и об юрисдикции, и об арбитраже, их положения используют также и государства, которые формально не являются участниками Конвенции.

Пока что большинство морских государств мира пользуются Брюссельскими конвенциями 1924 г. с соответствующими изменениями и дополнениями. Эти конвенции в большей мере удобны судовладельцам и перевозчикам, и меньшей – контрагентам и другим заинтересованным лицам. Большинство морских линий эксплуатируется большими судовладельческими компаниями, которые образовывают группы, которые имеют название «линейные конференции».

По инициативе развивающихся стран, под эгидой ООН была заключена Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций. Эта Конвенция направлена на искоренение дискриминационных элементов в деятельности указанных конференций и достижение баланса интересов перевозчиков и владельцев груза (в СССР конвенция действовала с 1983 г.)

Международного экономического права касаются также два акта: Афинская Конвенция «О перевозке морем пассажиров и их багажа» от 13.12.1974 г., Лондонская Конвенция «Об ограничении ответственности за претензиями на определенные участки моря» от 19.11.1976 г.

Отдельно можно выделить правовое регулирование международного транспорта внутренних водоемов (речного транспорта).

Международными считаются реки, которые протекают по территории двух или больше государств и использование которых является предметом международно-правовых отношений соответствующих государств (Дунай, Рейн, Амазонка, Нигер, Конго и др.). Реки используют не только для судоходства, а и для рыболовства, орошения и т.п.. Согласно условиям международных договоров, международные реки открыты для льготного судоходства. Для международного судоходства используют, например, отдельные озера в Африке и Большие Озера в Северной Америке.

Правовой режим Дуная определен Белградской Конвенцией «О режиме судоходства по Дунаю» (1948 г.). Для контроля за соблюдением условий конвенции создана специальная Дунайская комиссия. Суда, которые плывут по Дунаю, должны придерживаться санитарных, таможенных и других правил, установленных соответствующими придунайскими странами.

Следует отметить, что международная перевозка грузов (товаров) осуществляется в соответствии с Правилами INCOTERMS 1990 г.

**Заключение**

Мы рассмотрели 3 очень важных в международном праве вопроса: вопрос государственных границ, принципов международной торговли и транспортного права.

Государственная граница Украины – это линия и вертикальная поверхность, проходящая по этой линии, которые определяют границы территории Украины – суши, вод, недр, воздушного пространства. Вопрос установления границ – это очень кропотливый и долгий процесс, требующий больших финансовых и прочих вложений.

К основным принципам международной торговли, установленным на Женевской конференции по торговле и развитию (ЮНКТАД) 1964 г. относятся: принцип наибольшего благоприятствования, суверенного равенства, недопустимости дискриминации и другие. Все эти принципы призваны облегчить и усовершенствовать международную торговлю с целью привлечения в нее все большего количества участников, как среди государств, так и среди юридических лиц.

Международное транспортное право – это система принципов и норм, которые регулирует правоотношения, которые возникают между субъектами международного права в связи с использованием транспортных средств в процессе международного экономного сотрудничества. Регулирование международных транспортных отношений необходимо с целью увеличения внешнеторгового оборота стран и, опять таки, увеличения числа участников международных отношений.

**Литература**

1. «Заключительный Акт Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) 1964 г.». – Internet;

2. «Договор «о сотрудничестве и охране границ государств – участниц СНГ с государствами, которые не входят в СНГ»» от 26.05.1995 г. – Internet;

3. Закон Украины «О государственной границе Украины» от 4.11.1991 г. – Инфодиск «Законодательство Украины на 01.02.2006 г»;

4. Баймуратов М. О. «Міжнародне право». – Х: «Одіссей», 2002 р. – 672 с.;

5. Блатова Н. Т. «Международное право». – М: «Юридическая литература», 2001 г. – 355 с.;

6. «Международное право: Учебник». - 5-е изд., перераб. и доп./ Отв. ред. Ф. И. Кожевников– М: «Международные отношения», 1987 г. – 521 с.;

7. С.В. Черниченко «Международное право: современные теоретические аспекты». М: «Международные отношения», 1999 г. – 455 с.;