

мораторий с 2021 г. В законодательстве вооруженных сил США также предусмотрена казнь, но последняя была осуществлена в 1961 г.

В большинстве случаев смертная казнь в Соединенных Штатах Америки применяется за убийство. В некоторых штатах (Техас, Оклахома, Монтана, Луизиана и других) были приняты новые законы, которые предусматривают смертную казнь за изнасилование ребенка.

В наши дни в Соединенных Штатах Америки разрешены пять способов проведения смертной казни: смертельная инъекция, казнь на электрическом стуле, использование смертельного газа, повешение и расстрел. Чаще всего применяют инъекции (более 1,400 казней) и электрический стул (163 казни), а в январе 2024 г. в США одобрили новый метод казни – путем удушения с помощью азота.

Лапов И. Н.

**ФОРМИРОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСА
ЛИЦА, ПРАВОМЕРНО УПРАВЛЯЮЩЕГО ТРАНСПОРТНЫМ
СРЕДСТВОМ В СОВЕТСКОЙ РОССИИ В 1918–1940 гг. (ИСТОРИКО-
ПРАВОВОЙ АСПЕКТ)**

*Лапов Иван Николаевич, адъюнкт кафедры административной
деятельности органов внутренних дел Краснодарского университета МВД
России, г. Краснодар, Россия, 30161980@mail.ru*

Научный руководитель: доктор юрид. наук, профессор Труфанов М. Е.

В 1909 г. делегация из России участвовала в международной конференции в Париже с целью выработки общеевропейских требований к дорожному движению. По итогам конференции выработана «Международная конвенция об автомобильном движении», определившая требования к шоферам, правилам дорожного движения и водительским удостоверениям. Положения, узаконенные Россией в Париже, оставались действительными вплоть до 1925 г.

Первым советским документом, связанным с безопасностью дорожного движения, была «Инструкция о пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по городу Москве и ее окрестностям» 1918 г.

10 июня 1920 г. принят первый нормативный правовой акт, посвященный безопасности движения – Декрет СНК РСФСР «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям», в котором определялись правила дорожного движения. К тому времени в стране насчитывалось около девяти тысяч автотранспортных средств.

В 1923 г. СНК РСФСР утвердил форму нового водительского удостоверения. Новые водительские удостоверения имели три категории, высшая из которых предполагала водительский стаж не менее шести лет и умение ремонтировать автомобиль. Однако главная особенность данного документа заключалась в том, что водительские удостоверения выдавались местными органами власти и ограничивались в действии территорией

соответствующего субъекта, т. е. водительское удостоверение признавалось только субъектом по месту его выдачи.

В 1925 г. в Ленинграде были разработаны очень подробные Правила дорожного движения, базирующиеся на общих принципах регулирования дорожного движения, которые приняты в больших городах других стран, а также по Международной конвенции об автомобильном движении.

В мае 1928 г. организовывались заочные курсы автотранспортного дела. В июле 1928 г. Народный комиссариат просвещения РСФСР признал целесообразным организацию психотехнической лаборатории для испытания профессиональной пригодности шоферов, вагоновожатых и работников других профессий, связанных с движением по дорогам.

В 1930 г. в Москве, Ленинграде и в других городах были переизданы Правила уличного движения, в которых указывался порядок сдачи экзаменов на право управления автомобилями и получения водительских удостоверений.

11 декабря 1931 г. на основе решений, принятых на Женевской международной конференции, Главное управление рабоче-крестьянской милиции НКВД РСФСР впервые утверждает типовые «Правила уличного движения». Спустя два года вышли «Правила движения автомобильного и гужевого транспорта по дорогам СССР» (15 мая 1933 г.).

С 1934 г. властями особое внимание уделялось качеству подготовки водительских кадров, в том числе в автохозяйствах. Программа испытаний отличалась очень высокими требованиями. В зависимости от оценки навыков по вождению, полученной в квалификационной комиссии, молодым водителям устанавливался срок стажировки от одного до двух месяцев.

В 1935 г. Отделом по регулированию уличного движения (ОРУД) принято решение о ликвидации многих автошкол на предприятиях, не обеспеченных помещениями, машинами, преподавателями и агрегатами.

На основании новых нормативных актов в период с 1935 по 1937 г. на всей территории СССР происходил обмен водительских удостоверений. В 1936 г. появилось удостоверение шофера, выдаваемое органами внутренних дел после прохождения кандидатами в водители обучения и сдачи квалификационных экзаменов.

В 1940 г. впервые были утверждены первые типовые правила дорожного движения, распространявшие свое действие на всю территорию СССР.

Таким образом, в период с 1918 по 1940 г. в Советской России проводилась работа по стандартизации для всей территории страны бланков удостоверений на право управления транспортными средствами, профессиональному обучению и проверке состояния здоровья кандидатов в водители, принятию единых правил регистрации и учета автотранспортных средств. Принимаемые правовые акты заложили основу для формирования административно-правового статуса лица, правомерно управляющего транспортным средством. Однако, по мнению А. С. Квитчука, они не обеспечивали формирования единой правовой системы.