

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

**Ефективна
ЕКОНОМІКА**

Дніпропетровський державний
аграрно-економічний університет



№ 5, 2015 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 656.043.1

*П. В. Лاپін,
здобувач, Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Київ*

КЛАСИФІКАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ ЗА КРИТЕРІЄМ ЕКОНОМІЧНИХ ЗБИТКІВ

*P. V. Lapin,
Ph.D. student, State Economy and Technology University of Transport*

RAIL ACCIDENTS' CLASSIFICATION USING THE CRITERION OF ECONOMIC DAMAGE

У статті надається оцінка категорійно-понятійному апарату, що використовується у сфері ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті, досліджується питання про класифікацію порушень безпеки руху на залізничному транспорті за критерієм тяжкості наслідків, виражених в грошовому еквіваленті. На основі аналізу чинного законодавства показано, що на залізницях більшості країн СНД та України градація всіх можливих випадків відбувається по тяжкості наслідків, виражених у натуральних величинах втрат (кількості загиблих, зокрема списаних одиниць рухомого складу, обсягах ремонту). На залізницях Європейського союзу та США випадки порушення безпеки руху на залізничному транспорті класифікуються як за типом пригод (сходження з рейок, зіткнення, подія на залізничному переїзді та ін.), так і за економічним збитком.

The article provides evaluation of conceptual apparatus used in emergencies for rail transport. The question of the classification of violations of traffic safety on the railways by the criterion severity of the impact expressed in monetary terms. Based on the law analysis it is shown that most of the railways of the CIS and Ukraine grading all possible emergency cases by the severity of the consequences, expressed in actual size losses (the number of deaths, including the decommissioned units of rolling stock, repair volumes). Emergencies of the railways of the European Union are classified as the type of accidents (derailment, collision event at a railway crossing, etc.) and for material damage.

Ключові слова: економічні збитки, класифікація транспортних подій, залізничний транспорт.

Key words: economic losses, classification of traffic accidents, rail transport.

Постановка проблеми. Надзвичайні ситуації природного і техногенного характеру і ті природні і техногенні лиха, що їх викликають, класифікуються за різними ознаками, що описують ці явища за характерними якостями їх природи та властивостей. Для практичних потреб загальну класифікацію надзвичайних ситуацій, як правило, здійснюють за типами надзвичайних ситуацій, що лежать в їх основі, а також за найважливішими показниками їх прояву.

При виникненні надзвичайної ситуації на залізничному транспорті необхідно розрізнити терміни «аварія», «інцидент» та «катастрофа» для правильного підношення і обробки інформації про залізничні події, оскільки вони мають різний ступінь небезпеки і наслідків для людей і виробничих об'єктів. Межі між усіма типами і класами надзвичайних ситуацій у певній мірі умовні. Однією з ознак надзвичайної ситуації є наявність матеріальних збитків, розмір яких впливає на присвоєння категорії надзвичайній ситуації та визначається різними нормативно-правовими актами. До завдань класифікації залізничних транспортних подій також відносяться визначення статусу комісії з розслідування транспортної пригоди, часу оповіщення, глибини розслідування, рівня прийнятих заходів щодо недопущення подібних випадків у майбутньому. Тому проблема вивчення та порівняльного аналізу категорійно-понятійного апарату, що застосовується у сфері ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті, потребує вивчення на підставі аналізу чинного законодавства та наукових джерел [8,10].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні доробки та обґрунтування практичних рекомендацій у сфері цивільного захисту, попередження та ліквідації надзвичайних ситуацій природного, техногенного та воєнного характеру висвітлюються в працях В. Богдановича, О. Власюка, В. Горбуліна, В. Ліпкана, Г. Почепцова, О. Труша, О. Чечела, Л. Жукової, М.Гінзбурга, Р. Микульчика, О.Ожиговата ін. У своїх наукових працях дослідники розглядають загальні аспекти теорії забезпечення національної безпеки, попередження та ліквідації надзвичайних ситуацій, проблеми державного управління та стандартизації. Але питанню вивчення категорійно-понятійного апарату транспортних подій на залізничному транспорті, зокрема аналізу та порівняльній оцінці його економічної складової приділено недостатньо уваги.

Метою роботи є аналіз формування критеріїв категорійно-понятійного апарату, пов'язаного із порушенням безпеки руху на залізничному транспорті, зокрема у його порівнянні з вітчизняними та закордонними нормативно-правовими актами.

Виклад основного матеріалу дослідження. Відповідно до українського законодавства, надзвичайна ситуація трактується як порушення нормальних умов життя та діяльності людей на окремій території чи об'єкті на ній або на водному об'єкті, спричинене аварією, катастрофою, стихійним лихом чи іншою небезпечною подією, зокрема епідемією, епізоотією, епіфітотією, пожежею, що призвело (може призвести) до виникнення великої кількості постраждалих, загрози життю та здоров'ю людей, їх загибелі, значних матеріальних втрат, а також до неможливості проживання населення на території чи об'єкті, ведення там господарської діяльності. [6].

Державний класифікатор надзвичайних ситуацій ДК 019-2001, затверджений і введений в дію наказом Держстандарту України від 19.11.2001р. № 552 визначає надзвичайні ситуації техногенного, природного, соціально-політичного і воєнного характеру. Серед ознак надзвичайної ситуації виділяють наявність або загрозу загибелі людей та тварин, або значне погіршення умов їх життєдіяльності; заподіяння великих економічних збитків, істотне погіршення стану навколишнього природного середовища (рис 1.).



Рис. 1. Види та ознаки надзвичайних ситуацій

Одним із видів надзвичайної ситуації є надзвичайна ситуація техногенного характеру, визначення якої наведено у ДСТУ 4933:2008 «Техногенні надзвичайні ситуації. Терміни та визначення основних понять»: надзвичайна ситуація техногенного характеру – порушення нормальних умов життя та діяльності людей на окремій території чи об'єкті на ній або на водному об'єкті унаслідок транспортної аварії (катастрофи), пожежі, вибуху, аварії з викиданням (загрозою викидання) небезпечних хімічних, радіоактивних і біологічно небезпечних речовин, раптового руйнування споруд; аварії в електроенергетичних системах, системах життєзабезпечення, системах телекомунікацій, на очисних спорудах, у системах нафтогазового промислового комплексу, гідродинамічних аварій тощо.

ДСТУ 4933:2008 визначає аварію на залізничному транспорті, як подію, що призводить до загибелі людей чи отримання ними тілесних ушкоджень, до пошкодження транспортних засобів, шляхів, споруд, вантажів тощо та/або завдає шкоди навколишньому природному середовищу.

Окремо виділяється термін «транспортна аварія» – аварія транспортних засобів на дорогах, мостах, у тунелях, на залізничних переїздах тощо, що призводить до загибелі людей чи отримання ними тілесних ушкоджень, пошкодження транспортних засобів, шляхів, споруд, вантажів тощо та/або завдає шкоди навколишньому природному середовищу. Таким чином, аварії на залізничних переїздах відносяться до дорожньо-транспортних подій.

Поняття «катастрофа» у ДСТУ 4933:2008 надається таке визначення: велика за масштабами аварія чи інша подія, що призводить до тяжких, трагічних наслідків.

Визначення понять «аварія» та «катастрофа» наведено також і в Кодексі цивільного захисту населення.

Аварія – небезпечна подія техногенного характеру, що спричинила ураження, травмування населення або створює на окремій території чи території суб'єкта господарювання загрозу життю або здоров'ю населення та призводить до руйнування будівель, споруд, обладнання і транспортних засобів, порушення виробничого або транспортного процесу чи спричиняє наднормативні, аварійні викиди забруднюючих речовин та інший шкідливий вплив на навколишнє природне середовище.

Катастрофа – велика за масштабами аварія чи інша подія, що призводить до тяжких наслідків.

Існує класифікація надзвичайних ситуацій за обсягом заподіяних наслідків, технічних та матеріальних ресурсів, необхідних для їх ліквідації. За цим показником їх поділяють на катастрофи державного, регіонального, місцевого та об'єктового рівня (Постанова Кабінету Міністрів України № 368 «Про затвердження Порядку класифікації надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру за їх рівнями») [9].

Державного рівня визнається надзвичайна ситуація:

1. яка поширилась або може поширитися на територію інших держав;
2. яка поширилась на територію двох чи більше регіонів України (Автономної Республіки Крим, областей, м. Києва та м. Севастополя), а для її ліквідації необхідні матеріальні і технічні ресурси в обсягах, що перевищують можливості цих регіонів, але не менш як один відсоток від обсягу видатків відповідних місцевих бюджетів (надзвичайна ситуація державного рівня за територіальним поширенням);
3. яка призвела до загибелі понад 10 осіб або внаслідок якої постраждало понад 300 осіб (постраждали – особи, яким внаслідок дії вражаючих чинників джерела надзвичайної ситуації завдано тілесне ушкодження або які захворіли, що призвело до втрати працездатності, засвідченої в установленому порядку) чи було порушено нормальні умови життєдіяльності понад 50 тис. осіб на тривалий час (більш як на 3 доби);
4. внаслідок якої загинуло понад 5 осіб або постраждало понад 100 осіб, чи було порушено нормальні умови життєдіяльності понад 10 тис. осіб на тривалий час (більш як на 3 доби), а збитки (оцінені в установленому законодавством порядку), спричинені надзвичайною ситуацією, перевищили 25 тис. мінімальних розмірів (навиникнення надзвичайної ситуації) заробітної плати;
5. збитки від якої перевищили 150 тис. мінімальних розмірів заробітної плати;
6. яка в інших випадках, передбачених актами законодавства, за своїми ознаками визнається як надзвичайна ситуація державного рівня.

Регіонального рівня визнається надзвичайна ситуація:

1. яка поширилась на територію двох чи більше районів (міст обласного значення) Автономної Республіки Крим, областей, а для її ліквідації необхідні матеріальні і технічні ресурси в обсягах, що перевищують можливості цих районів, але не менш як 1 відсоток обсягу видатків відповідних місцевих бюджетів (надзвичайна ситуація регіонального рівня за територіальним поширенням);
2. яка призвела до загибелі від 3 до 5 осіб або внаслідок якої постраждало від 50 до 100 осіб, чи було порушено нормальні умови життєдіяльності від 1 тис. до 10 тис. осіб на тривалий час (більш як на 3 доби), а збитки перевищили 5 тис. мінімальних розмірів заробітної плати;
3. збитки від якої перевищили 15 тис. мінімальних розмірів заробітної плати.

Місцевого рівня визнається надзвичайна ситуація:

1. яка вийшла за межі території потенційно небезпечного об'єкта, загрожує довкіллю, сусіднім населеним пунктам, інженерним спорудам, а для її ліквідації необхідні матеріальні і технічні ресурси в обсягах, що перевищують власні можливості потенційно небезпечного об'єкта;
2. внаслідок якої загинуло 1-2 особи або постраждало від 20 до 50 осіб, чи було порушено нормальні умови життєдіяльності від 100 до 1000 осіб на тривалий час (більш як на 3 доби), а збитки перевищили 0,5 тис. мінімальних розмірів заробітної плати;
3. збитки від якої перевищили 2 тис. мінімальних розмірів заробітної плати.

Об'єктового рівня визнається надзвичайна ситуація, яка не підпадає під названі вище визначення.

Для кожного виду надзвичайних ситуацій міністерства та інші центральні органи виконавчої влади розробляють конкретні класифікаційні ознаки (фізичні, хімічні, технічні, статистичні та інші) і спеціальні ознаки, що характеризують загрозу або виникнення надзвичайної ситуації.

Аварії та катастрофи на залізничному транспорті, що є окремим випадком надзвичайної ситуації, визначаються наказом Міністерства інфраструктури України №12 від 12.01.2012р. та затвердженим цим наказом «Положення про класифікацію транспортних подій на залізницях України» (далі Положення), де надано визначення поняттю «залізнична транспортна подія», «аварія», «катастрофа», «серйозний інцидент», «інцидент».

Залізнична транспортна подія – подія, що трапилася на залізничному транспорті та призвела до загибелі або травмування людей, пошкодження технічних засобів, вантажу, об'єктів залізничного транспорту, дезорганізації руху чи завдала шкоди довкіллю. У розділі II Положення дано додаткове визначення транспортних подій, які залежно від наслідків класифікують як катастрофи, аварії, серйозні інциденти та інциденти.

Катастрофа на залізничному транспорті – транспортна подія з тяжкими наслідками, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомих складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в пасажирських або вантажних поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких одна або більше осіб загинули чи шість або більше осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку в обсязі від трьох одиниць.

Аварія на залізничному транспорті – транспортна подія, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомих складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких від однієї до п'яти осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку.

Серйозний інцидент на залізничному транспорті – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, яка могла призвести до аварії та (або) у наслідок якої рухомий склад залізничного транспорту пошкоджено до ступеня капітального ремонту.

Інцидент на залізничному транспорті – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася серйозним інцидентом.

На думку окремих дослідників, уся термінологія, яка приходить в українську мову з інших мов часто потребує додаткового перегляду. Кожне слово, що входить до термінологічної системи, у мові-джерелі, здебільшого є багатозначним. Дуже часто виникають і суто термінологічні проблеми під час перекладу з іншої мови [3]. Наприклад, в російських нормативно-правових актах залізничного спрямування замість поняття «катастрофа» широко використовується термін «крушення», що ймовірно прийшов до залізничної термінології із судноплавства.

Вперше слово «крушення» зустрічається у ранніх виданнях словника В.Далія, де автор асоціює його із зруйнуванням корабля: «крушення – ср.р., гл. от крушить. Крушение корабля, кораблекрушение, гибель его от стихий» [4]. Термін «Авария, авария» у тому ж виданні визначається як «повреждение торгового судна или груза и убыток от этого. Авария малая, обычные случаи небольшой порчи и ломки судна; большая, особое и более важные случаи крушения; она частная, если пострадало только одно судно или один только товар; общая, если и то, и другое» [5]. Термін «катастрофа» у В.Далія тлумачиться, як «переворот, перелом; важное событие, решающее судьбу или дело; случай гибельный, бедственный», а отже широко використовувалось і у загальному значенні для опису фатальних подій [4].

Російсько-український словник, виданий Інститутом мовознавства імені О.О. Потебні у 1969р., перекладає словосполучення «крушение поезда», як «аварія поїзда» [11]. Російсько-український словник термінологічної лексики (2004р.) [12] перекладає слово «крушение», як «аварія», «катастрофа», «зруйнування». Важливість цього перекладу визначається різним змістовним наповненням термінів «крушение» та «аварія» у радянському, пізніше російському законодавстві. В українському законодавстві аналогом слова «крушение» найчастіше виступає слово «катастрофа».

Широке трактування та синонімічне використання термінів «аварія» та «крушение» в першій половині ХХст. призвело до перших спроб упорядкування залізничного понятійного апарату з метою створення ефективного механізму оцінки подій та визначення ступеня реагування на відповідному рівні. Відповідно до наказу Наркома шляхів сполучень Л. Кагановича №7/Ц від 7 січня 1936р. «Об учете крушений на железнодорожном транспорте» з 1 січня 1936р. на залізницях СРСР вводився облік зруйнувань («крушений») та аварійних випадків. До «крушений» поїзда відносили сходження з рейок та зіткнення з іншими потягами або рухомих складом, незалежно від наслідків, а також всі випадки зіткнень і сходжень внаслідок яких трапились людські жертви (вбиті чи поранені), або було розбито паровози і вагони до стану списання або капітального ремонту, або відбулось значне зруйнування колії та перерва в русі понад одну годину. Під аварією за тим самим наказом розуміли зіткнення та сходження з рейок рухомого складу, що не мають наслідків, передбачених в пункті «катастрофа», проте, внаслідок чого відбулось пошкодження рухомого складу, яке потребує середнього ремонту або загромождження станційних шляхів, що викликало перерви у маневрових роботах по станції [7]. Як показано вище, із змінами та доповненнями ця класифікація в основі своєї увійшла в сучасні вітчизняні нормативно-правові акти на залізницях РФ, Білорусі, Узбекистану, Казахстану, України та деяких інших країн СНД.

У Європейському залізничному законодавстві оперують термінами «Accident» – «аварія/подія» та «Serious Accident» – «серйозна аварія/подія», визначення яких наведено у Директиві 2004/49/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 29 квітня 2004р. у Статті 3 пункт(k) та (l).

Відповідно до цього документу «Аварія/подія» – це небажана або ненавмисно здійснена раптова подія або певний ланцюг таких подій, які мають шкідливі наслідки. Аварії поділяються на такі категорії: зіткнення, сходження з рейок, нещасні випадки на перетині дороги із залізничними коліями на одному рівні, події в яких постраждали люди, внаслідок взаємодії із рухомих складом поїзда, дії полум'я та інші впливи.

«Серйозна аварія/подія» означає будь-яке зіткнення поїзда або сход з рейок поїздів, в результаті чого загинула, по меншій мірі хоча б одна людина або серйозні травми отримали п'ять або більше осіб, або завдано значної шкоди рухомих складу поїзда, інфраструктурі або навколишньому середовищу, або це будь-яка інша подібна подія з очевидним впливом на безпеку руху. Тут же надається визначення поняття "значна шкода", що означає збиток, який може бути миттєво оцінений слідчим органом та складає 2 млн. євро у своїй сукупності [2].

В США залізничне законодавство визначається Федеральною адміністрацією залізничного транспорту (Federal Railroad Administration). Відповідно до параграфу 225 (визначення) глави 49, частини 225 Кодексу Федеральних Правил, по відношенню до залізничних подій вживаються термін accident/incident:

Accident/Incident (Аварія/подія/інцидент) на залізниці це:

1. Будь-яка подія із «користувачем дороги» на перетині дороги із залізничними коліями на одному рівні. Поняття «користувач дороги» включає автомобілі, автобуси, вантажні автомобілі, мотоцикли, велосипеди, сільськогосподарські машини, пішоходів, і всі інші види наземного моторизованого і немоторизованого транспорту;

2. Будь-яке зіткнення, сходження з рейок, пожежа, вибух, стихійне лихо, або інша подія за участю залізничного складу (який знаходився в русі або стояв), що призвело до збитків, вартість яких більше поточного порогу звітності втрати залізничного обладнання, сигнальної системи, рухомого складу, дорожнього полотна. Поріг звітності (починаючи з 2008 року) складає 8,5 тис. доларів США;

3. Кожна смерть, травма або професійне захворювання, що є новим випадком і відповідає загальним критеріям звітності;

4. Професійне захворювання.

Таким чином, в США «аварія/подія/інцидент» – це збірний термін, що використовується для опису всього спектру залізничних подій, включаючи медичні. До них відносяться зіткнення, катастрофи та інші події, які викликають смерть або заподіяння шкоди будь-якій особі, або професійні захворювання у залізничників Рис. 2 [1].



Рис. 2. Види та ознаки залізничних транспортних подій

Попередження надзвичайних ситуацій та ліквідація їх наслідків є важливим завданням галузевої політики залізничного транспорту. Дієвість такої політики знаходить відображення у тому, чи була відвернута катастрофа та як швидко були ліквідовані наслідки в разі її виникнення. Подальших досліджень вимагає залежність вибору методів боротьби з високою ймовірністю настання надзвичайної ситуації та наслідками можливих надзвичайних від наведених детально пророблених класифікацій, особливо це стосується випадків із наявністю санітарних та безпоровотних втрат.

Нормативні акти, що регламентують цю діяльність, охоплюють широкий спектр різноманітних знань та дій, зокрема визначають можливість залучення сил та засобів залізниць та Державної служби України з питань надзвичайних ситуацій до ліквідації наслідків залізничних подій.

Висновки. Основним критерієм для формування системи класифікації транспортних на залізницях більшості країн СНД та України та деяких інших країн подій на залізничному транспорті є тяжкість наслідків, що настали в результаті виникнення цієї події. Проведений аналіз нормативно-правової бази свідчить, що градація всіх можливих випадків відбувається по тяжкості наслідків, виражених у натуральних величинах втрат (кількості загиблих, зокрема списаних одиниць рухомого складу, обсягах ремонту). На залізницях Європейського союзу випадки класифікуються як за типом пригод (сходження з рейок, зіткнення, подія на залізничному переїзді та ін.), так і за матеріальним збитком. У США можливі випадки класифікуються за тяжкістю наслідків, виражених в грошовому еквіваленті, де основними видами порушень є «incident» та «accident».

Кінцевим результатом будь-якого порушення руху залізничного транспорту є фінансові витрати на ліквідацію його наслідків, тому для об'єктивізації віднесення тієї чи іншої надзвичайної ситуації до певної категорії досить часто беруться до уваги показники економічних збитків, адже, такий підхід більш об'єктивним та універсальним. Його перевагою є також можливість загальної оцінки стану безпеки руху на ділянках дороги. Таким чином, градація за ознакою величини економічних збитків є перспективним підходом до класифікації залізничних транспортних подій.

Список літератури.

- 1.Code of Federal Regulations. Parts 200 to 299 / National Archives and Records Administration, Office of the Federal Register. – October 2009. –985p.
- 2.Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 // Official Journal of the European Union. L series. – 30.04.2004. – pp. 44-113
- 3.Гребцова І.А. Українські відповідники технічних термінів у гармонізованих стандартах і нормативних документах / Гребцова І.А. // Теорія та практика державного управління, – №2(33), – 2011, – С. 350-357.
- 4.Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка: Издание книгопродавца-типографа М.О. Вольфа. В 4 т. – СПб., –Том 2, –1881г., – 807с.
- 5.Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка: Издание книгопродавца-типографа М.О. Вольфа. В 4 т. – СПб., –Том 1, –1880г., – 723с.
- 6.Класифікатор надзвичайних ситуацій ДК 019:2010. – К.: Держспоживстандарт України, 2010. – 23с.
- 7.Кудрявцев М. Н. Крушения и аварии на железнодорожном транспорте и борьба с ними. Киев: Гос. научно-техническое изд-во Украины, – 1935, – 109 с.
- 8.Полковниченко Д. Ю. Класифікація надзвичайних ситуацій: державноуправлінський підхід / Полковниченко Д. Ю. // Теорія та практика державного управління, – №1(44), – 2014, – С. 201-206.
- 9.Постанова Кабінету Міністрів України від 24 березня 2004 р. № 368 «Про затвердження Порядку класифікації надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру за їх рівнями». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/368-2004-%D0%BF>
- 10.Приходько Р.В. Надзвичайна ситуація: поняття, зміст, характеристика / Р. В. Приходько. // Державне будівництво, – 2011, – № 1. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/DeBu_2011_1_47.pdf
- 11.Русско-украинский словарь: Російсько-український словник / АН УССР. Ин-т языкознания им. А.А. Потемкина; Ред. кол.: И.К. Белодед(пред.) и др. К.: Наукова думка, 1969. А-М: Т. 1. – 1969. – 700с.
- 12.Шило Н. Російсько-український словник. Термінологічна лексика. К: Просвіта, – 2004. – 212 с.

References.

- 1.Code of Federal Regulations (2009). Parts 200 to 299 / National Archives and Records Administration, Office of the Federal Register.
- 2.Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 (2004) // Official Journal of the European Union. L series, pp. 44-113.
- 3.Hrebtsova I.A. (2011) "Ukrainian counterparts technical terms in the harmonized standards and regulations" // *Teoriia ta praktyka derzhavnoho upravlinnia*, vol. 2 (33), pp. 350-357.
- 4.Dal V.Y. (1881) *Tolkovii slovar zhivogo velikorusskogo jazyka: Izdanie knigoprodavca-tipografa M.O. Volfa* [Explanatory dictionary of a living russian language, typographer, bookseller edition M.O. Wolf], vol. 2, Saint-Petersburg.
5. Dal V.Y. (1880) *Tolkovii slovar zhivogo velikorusskogo jazyka: Izdanie knigoprodavca-tipografa M.O. Volfa* [Explanatory dictionary of a living russian language, typographer, bookseller edition M.O. Wolf], vol. 1, Saint-Petersburg.
- 6.*Klasyfikator nadzvychnykh sytuatsii DK 019:2010* (2010) [Emergency Breakdown DK 019: 2010], Derzhspozhyvstandart, Kyiv, Ukraine.
- 7.Kudriavtsev M. N. (1935) *Krusheniya i avarii na zheleznodorozhnom transporte i borba s nimi* [Accident on railroad transport and struggle with them], Nauchno-tekhnicheskoe izdatelstvo, Kyiv, Ukraine.
- 8.Polkovnychenko D. Iu. (2014) "Classification of emergency situations: management approach" // *Teoriia ta praktyka derzhavnoho upravlinnia*, vol. 1(44), pp. 201-206.
9. "Cabinet of Ministers of Ukraine of 24 March 2004 p. № 368 "On approval of the classification of emergency situations of technogenic and natural character based on their levels" (2004) [Online], available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/368-2004-%D0%BF>
- 10.Prykhodko R.V. (2011) "Incident: concept, content, characteristic" // *Derzhavne budivnytstvo*, vol. 1. [Online], available at: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/DeBu_2011_1_47.pdf
11. Y.K. Beloded (1969) *Rusko-ukraynskyi slovar: Rosiisko-ukrainskii slovnyk* [Russian-Ukrainian dictionary], vol. 1, AN USSR, Institut A.A. Potebny, Kyiv, Ukraine.
- 12.Shylo N. (2004) *Rosiisko-ukrainskyi slovnyk. Terminolohichna leksyka*. [Russian-Ukrainian dictionary. Terminology vocabulary], Prosvita, Kyiv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 19.05.2015 р.



ТОВ "ДКС Центр"