УДК 34-340

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА НЕПОДАЧУ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Максуров А.А., Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова, г. Ярославль, Российская Федерация, *polzovatel.mos@bk.ru*

В статье рассматриваются проблемы специфики юридической ответственности автоперевозчиков в части соблюдения прав и охраняемых законом интересов обеих сторон договора. Материал представляет интерес в качестве позитивного опыта и возможности его использования в целях совершенствования законодательства и правоприменительной практики.

Ключевые слова: перевозчик, автотранспортное средство, отправитель груза, получатель груза, груз, перевозка

DOI: 10.21779/2224-0241-2019-31-3-83-88

UDC 34-340

CAR CARRIER LIABILITY FOR VEHICLE FAILURE

Maksurov A.A., Yaroslavl State University named by P.G. Demidov, Yaroslavl, Russian Federation, *polzovatel.mos@bk.ru*

The article discusses the specifics of the legal liability of road carriers in terms of compliance with the rights and legally protected interests of both parties to the contract. The material is of interest as a positive experience and the possibility of its use in order to improve legislation and law enforcement practice.

Key words: carrier, motor vehicle, consignor, consignee, freight, transportation.

DOI: 10.21779/2224-0241-2019-31-3-83-88

При решении вопроса об ответственности автомобильного перевозчика за неподачу транспортных средств следует, прежде всего, исходить из положений части 2 Гражданского кодекса Российской Федерации [1] (далее – ГК РФ) в части вопросов ответственности перевозчика в данной ситуации. Мы полагаем, что необходимо выделить две группы обстоятельств: а) условия ответственности и освобождения от ответственности и б) характер, размер и форма ответственности, о чем пишут и другие авторы [2, с. 49].

Условия ответственности в данном случае четко предусмотрены частью 1 статьи 794 ГК РФ: они заключаются в невыполнении перевозчиком своих обязанностей, предусмотренных законом или договоров в части общей обязанности по подаче транспортного средства под погрузку, определенной в ч. 1 ст. 791 ГК РФ.

В частности, во-первых, данной нормой предусмотрена обязанность перевозчика подать транспортное средство в некий конкретный срок, который определяется двумя путями: срок может быть указан в заказе (заявке) и эта заявка должна быть принята перевозчиком от грузоотправителя, либо срок указан непосредственно в договоре перевозки, а в случае системы отношений по перевозке,

длительности данных отношений – в договоре (договорах) об организации перевозок [3, с. 202].

Условие о сроке является существенным; при его нарушении отправитель груза может потерять интерес к исполнению договора перевозки или получить ущерб. Очевидно, что срок может быть прямо определен в договоре или заказе (заявке), и выражен календарной датой, указанием на часы и минуты.

Между тем, вполне возможны ситуации, когда данный срок определяется сторонами исходя из неких алгоритмов установления точного времени, указанных в договоре (например, «в течение 3-х часов после выгрузки предыдущего груза данного отправителя груза» и т.п.). Такое вполне возможно, если стороны не возражают против данного способа фиксации срока подачи автотранспорта в договоре.

Во-вторых, в силу закона подаче подлежат исключительно исправные транспортные средства, то есть, транспортные средства, которые можно использовать в качестве таковых.

В данном случае понятие «исправность», этимологически означающее «способность к применению по назначению, к применению каким-либо образом» [4, с. 298] представляется слишком оценочной категорией, так как исправность может

быть различной. Существует, к примеру, категория так называемого «морального устаревания» транспортного средства, его «исправности» в этом смысле, что в современных рыночных условиях мы вряд ли должны учитывать при перевозке грузов, тогда как при перевозке людей такого рода «исправность» может иметь первостепенное значение: если заказывается автомобиль для свадебного кортежа молодоженов, то вряд ли здесь подойдет старенький УАЗ или «запорожец» [5, с. 617].

В этой связи предлагаем уточнить данную категорию и использовать понятие «техническая исправность», то есть от транспортного средства требуется только одно: чтобы оно было способным к самостоятельному движению в целях перевозки груза [6, с. 872].

Также на практике неизбежно возникает вопрос (и этот вопрос однозначно не решается) о том, как грузоотправитель может убедиться в технической исправности транспортного средства, не будучи его владельцем [7, с. 43].

В связи с указанным полагаем необходимым дополнить часть 1 статьи 791 ГК РФ абзацем третьим следующего содержания:

«Перевозчик обязан представить отправителю груза по его требованию документы, свидетельствующие о технической исправности транспортного средства».

В качестве такого рода документов могут выступать диагностическая карта проверки технического состояния транспортного средства, заключение специалиста и т.п. Полагаем, что такая норма вполне может содержаться в Гражданском кодексе РФ независимо от вида транспортных средств, то есть, включая автомобильный транспорт.

Между тем, полностью такого рода изменение в законе не решает проблему, поскольку документы о технической исправности транспортного средства могут не соответствовать фактическому положению дел.

В связи с указанным представляется объективно необходимой норма о возможности отправителю груза при наличии определенных обстоятельств.

Однако данная норма уже не может быть общей нормой гражданского законодательства, так как возникнут значительные сложности в ее применении, например, в отношении морских судов, воздушных судов и т.п., то есть возможность исполнения данной нормы полностью зависит от вида транспорта, которым осуществляется перевозка. В отношении автомобильного транспорта это вполне возможно.

В связи с указанным предлагаем дополнить часть 1 статьи 9 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [8] абзацами вторым, третьим и четвертым следующего содержания:

«Перевозчик обязан представить отправителю груза по его требованию документы, свидетель-

ствующие о технической исправности транспортного средства.

При наличии явных оснований сомневаться в технической исправности транспортного средства отправителю груза должна быть предоставлена возможность для его осмотра, а также – за счет отправителя груза – возможность проверки технического состояния транспортного средства.

В случае установления в ходе проверки технической исправности транспортного средства факта непригодности использования транспортного средства для перевозки груза подтвержденные затраты отправителя груза на организацию такой проверки относятся на счет перевозчика».

Полагаем, что данные изменения будут способствовать формализации ответственности за неподачу транспортных средств при перевозке грузов автотранспортом, внесут ясность в права и обязанности отправителя груза и перевозчика, повысят правовую определенность в спорных и конфликтных ситуациях и, тем самым, снизят количество случаев нарушения договорной дисциплины и привлечения к гражданско-правовой ответственности.

В-третьих, перевозчиком должно быть подано транспортное средство, пригодное для перевозки соответствующего груза.

Таким образом, принятие на себя обязанности по перевозке конкретного груза подразумевает интеллектуальную, логистическую и любую иную деятельность перевозчика по предоставлению транспортного средства пригодного для перевозки конкретного вида груза, то есть эта обязанность ложится на него.

Понятно, что в силу ч. 2 ст. 9 Устава в противной ситуации отправитель груза вправе отказаться от исполнения договора перевозки груза и взыскать с перевозчика штраф в силу закона или договора, но установить это обстоятельство априори, то есть до завершения перевозки груза (в части, например, условий перевозки) или до погрузки на транспортное средство (в отношении, в частности, соотношения габаритов груза и габаритов транспортного средства), сложно; практика обычно свидетельствует об апостериорном, опытным установлении такого несоответствия, когда возникает речь о порче груза и иных схожих факторах.

На практике же возникает вопрос об определении пригодности транспортного средства для перевозки соответствующего, то есть конкретного груза, и это вопрос, прежде всего, в определении критериев пригодности в каждом конкретном случае, поскольку универсального правила здесь нет и, видимо, не может быть в принципе [9, с. 82].

Мы вслед за другими авторами [10, с. 67] полагаем, что это понятие является не оценочным, а строго техническим и состоит в соответствии груза и автомобильного транспортного средства по категориям веса, габаритов, условий перевозки и т.п.

Как уже было отмечено, в этом вопросе мы солидарны с позициями указанных выше авторов [11, с. 212].

Вместе с тем, дополнительно хотелось бы обратить внимание еще на два момента.

Прежде всего, мы полагаем, что требование о пригодности к перевозке должно на практике распространяться и на пригодность контейнеров для перевозки, о чем прямо говорит закон – часть 1 статьи 9 Устава, но что иногда забывается в договорной практике.

Другой вопрос несколько сложнее.

На практике можно столкнуться с ситуацией, когда, например, габариты груза позволяют его перевозку, но не позволяют осуществить его погрузку на транспортное средство и последующую выгрузку без угрозы сохранности груза или сделать это даже технически.

С учетом сказанного полагаем необходимым:

1. Изложить абзац 1 части 1 статьи 791 ГК РФ в следующей редакции:

«Перевозчик обязан подать отправителю груза под погрузку в срок, установленный принятой от него заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, *технически исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза, включая погрузку и выгрузку данного груза без причинения ему ущерба либо создания реальной угрозы причинения ущерба*».

2. Изложить абзац 1 части 1 статьи 9 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в следующей редакции:

«Перевозчик обязан предоставить в сроки, установленные договором перевозки груза, транспортные средства (контейнеры) *в исправном техническом состоянии*, пригодные для перевозок соответствующего груза, *включая погрузку и выгрузку данного груза без причинения ему ущерба, либо создания реальной угрозы причинения ущерба*».

Таким образом, только за неисполнение указанных обязанностей и возможна ответственность перевозчика.

В этой связи интересна позиция Верховного Суда РФ по конкретному делу, при рассмотрении которого Суд указал, что по смыслу ст. 1, 9, 10, 785 и 792 ГК РФ и ст. 1 и 14 Устава автомобильного транспорта грузоотправитель (заказчик) имеет право, действуя в своих интересах разумно и добросовестно, отказаться от исполнения договора перевозки после сдачи груза перевозчику, если в результате выхода из строя транспортного средства, используемого перевозчиком, либо наступления иных, не зависящих от заказчика причин исполнение этим перевозчиком договора перевозки в срок становится явно невозможным. Заказчик в этом случае не может быть лишен права поручить перевозку другому перевозчику либо осуществить ее своими силами и потребовать от первоначального

перевозчика возмещения убытков. При этом по смыслу п. 3 ст. 450 ГК РФ договор с первоначальным перевозчиком должен считаться расторгнутым [12].

В части 2 статьи 794 ГК РФ предусмотрены и условия освобождения перевозчика от ответственности, которые подразделяются на три группы.

Во-первых, это условия общие, характерные для большинства групп гражданско-правовых обязательств: нарушение договорной дисциплины вследствие непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожаров, заносов, наводнений) и военных действий. Особенности для перевозчика автомобильным транспортом мы здесь не видим.

Во-вторых, освобождение возможно вследствие прекращения или ограничения перевозки грузов в определенных направлениях, установленного в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Здесь все не так просто и нужно иметь в виду конкретную ситуацию.

В частности, обычно весной (с начала апреля по начало мая в Центральной России), после схода снега с дорог с асфальтовым покрытием и начала «ямочных» ремонтных работ органами исполнительной власти субъектов РФ устанавливаются запреты на перевозку крупногабаритных грузов, движение крупногабаритного транспорта по отдельным категориям дорог и направлениям.

Полагаем, что в данном случае речь о форс-мажоре вести нельзя и такого рода обстоятельство должно быть предвидено перевозчиком; должно быть заложено в его предпринимательские риски.

В-третьих, ГК РФ отсылает нас к иным случаям, предусмотренным транспортными уставами и кодексами.

В статье 36 Устава в частях 1 и 2 приводится понимание данных условий с позиций ГК РФ, однако в третьем пункте указано на освобождение от ответственности при наличии иных, не зависящих от перевозчика причин.

К такого рода причинам вполне можно отнести уже упомянутые в ГК РФ «иные явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения), военные действия».

Между тем, формулировка части 3 статьи 36 Устава намного шире и по своей сути в указанной части данная норма явно «резервная», в жизни такие ситуации представить сложно. Судебная практика на этот счет также молчит.

По нашему мнению, в качестве такого рода случая может выступать, например, противоправное лишение жизни водителя транспортного средства в ситуации, когда его поведение было разумным и не содержало признаков виктимности и т.п., хотя это тоже не однозначно.

В то же время режим чрезвычайной ситуации вполне может быть такого рода причиной, прямо же он не упомянут в законе.

Теперь же обратимся к характеру, размеру и форме ответственности.

Часть 1 статьи 794 ГК РФ прямо этот вопрос не решает, отсылая нас либо к соглашению сторон, либо к нормам транспортных уставов и кодексов.

Такого рода ответственность предусмотрена статьей 34 Устава и состоит в применении штрафных санкций.

В части специфики такого рода ответственности авторы отмечают, что, в отличие от общегражданской имущественной ответственности по принципу вины (ст. 401 ГК), ответственность за невыполнение заявки (заказа) при перевозках грузов на транспорте наступает не только за вину, но и за случай. Вина третьих лиц в невыполнении заявки (заказа) и другие возможные причины не снимают имущественной ответственности с перевозчика и грузоотправителя за невыполнение принятой заявки на перевозку грузов (ст. 401 ГК) [13, с. 123]. Ряд авторов перевалку грузов с одного вида транспорта на другой полагают частью перевозки грузов, осуществляемой в соответствии с заявкой (заказом), считают, что ответственность за невыполнение обязательства по перевалке при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении также должна быть признана основанной на том же принципе [14, с. 6], однако указанное явно неверно, поскольку речь идет все-таки о едином процессе, подчиненном общей цели, а перевалки лишь — способ достижения этой цели, «форма» движения груза.

Следует относиться к данному вопросу таким образом, что при подаче технически неисправного либо непригодного для перевозки конкретного груза автомобильного транспорта речь идет о неисполнении обязанности в виде его неподачи, что можно прямо указать и в руководящих разъяснениях Пленума Верховного Суда РФ.

По поводу ответственности допустимы следующие рассуждения.

Согласно ст. 393 ГК РФ основной формой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства является возмещение причиненных убытков. Причиненный неправым должником ущерб является не только основанием, но и мерой гражданско-правовой ответственности в форме возмещения убытков [15, с. 13].

В отличие от этих общих положений гражданского законодательства транспортное законодательство исключает ответственность в форме возмещения убытков за невыполнение заявки (заказа) на перевозку с причинением этим невыполнением какого-либо ущерба грузоотправителю. Эта ответственность установлена в форме штрафа.

Санкции за невыполнение заявок (заказов) при перевозках грузов, предусмотренные уставами

и кодексами, являются единственной формой имущественного воздействия, применяемого к нарушителю. В соответствии с этим они могут быть причислены к категории исключительных неустоек. Главная их цель — не компенсировать убытки перевозчиков или грузоотправителя, а воздействовать на нарушителя.

Хотя санкции, предусмотренные указанными выше статьями уставов и кодексов, направлены преимущественно на осуществление штрафной функции гражданско-правовой ответственности, это отнюдь не означает, что они лишены компенсационного значения. Имущественно воздействуя на организацию-нарушителя, санкции, вместе с тем, направлены на то, чтобы возместить исправной стороне за счет неисправной стороны убытки, понесенные ею в результате нарушения заявки (заказа) на перевозку. Однако для отправителей груза компенсационное значение штрафа чрезвычайно мало: поскольку такой штраф фактически не возмещает того ущерба, который ей наносится в результате невыполнения заявки (заказа) перевозчиками [16, с. 27].

Требование об убытках может быть предъявлено только тогда, когда это прямо предусмотрено законом [17, с. 281]. Характерно, что статьи 34 и 35 Устава как раз и предусматривают возмещение перевозчиком убытков при непредоставлении транспортных средств грузоотправителю.

В частности, в статьях 34 и 35 устанавливается, что за несвоевременное предоставление транспортного средства, контейнера, предусмотренных договором перевозки груза, перевозчик помимо штрафа должен оплачивать по требованию грузоотправителя причиненные ему убытки в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. В свою очередь, за непредъявление для перевозки груза, предусмотренного договором, грузоотправитель уплачивает перевозчику штраф, при этом перевозчик также вправе потребовать от грузоотправителя возмещения причиненных ему убытков в порядке, установленном законодательством [18, с. 198].

По мнению ряда авторов, с которым и мы согласны, данная норма объективно необходима, поскольку на практике зачастую возникают ситуации, когда реально понесенные расходы, в частности грузоотправителя, значительно превышают сумму штрафа, поэтому законодательное допущение взыскания убытков, а не исключительно штрафа, как это имеет место при аналогичной ситуации, например, на железнодорожном и внутреннем водном транспорте, значительно оптимизирует правовое регулирование в данной области перевозочной деятельности [19, с. 19].

Литература

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 26 янв. 1996 г. № 14-ФЗ: в ред. от 28 марта 2017 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410.
2. *Борисов А.Н., Карачун С.М.* Комментарий к Федеральному закону Российской Федерации от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (постатейный). М., 2009. С.49.
3. *Морозов С.Ю.* Система транспортных организационных договоров. М.: Норма, 2011. С.202.
4. Толковый словарь русского языка. М., 2017. С.298.
5. *Егизаров В.А.* Транспортное право: учебник. М., 2015. С.617.
6. Российское гражданское право: учебник: в 2 т. / В.В. Витрянский, В.С. Ем, Н.В. Козлова и др.; отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., стереотип. М.: Статут, 2011. Т. 2: Обязательственное право. С.872.
7. *Трофимов С.В.* Нормативное регулирование ответственности грузоперевозчиков в гражданском и транспортном законодательстве // Адвокат. 2017. № 2. С. 43–47.
8. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: федер. закон Рос. Федерации от 8 нояб. 2007 г. № 259-ФЗ: в ред. от 3 июля 2016 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 46, ст. 5555. Изменения, внесенные в документ в последней редакции опубликованы на Официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>
9. *Демченко М.В.* К вопросу о гармонизации норм о гражданско-правовой ответственности оператора перевозки в прямом смешанном сообщении // Современный юрист. 2014. № 1. С. 82–104.
10. *Морозов С.Ю.* Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». М., 2013. С.67.
11. Гражданское право: учебник / под ред. О.Н. Садикова. М., 2006. С. 212.
12. Определение Верховного Суда РФ от 5 февр. 2016 г. № 303-ЭС15-11847. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
13. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: в 3 т. / И.В. Бандурина, А.В. Демкина, Л.Г. Ефимова и др.; под ред. П.В. Крашенинникова. М.: Статут, 2011. Т. 2. С.123.
14. *Астановский Г.Б.* Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1960. С. 6.
15. *Мариненко Е.* Если не везет... Актуальные вопросы автомобильных грузовых перевозок // ЭЖ-Юрист. 2013. № 19. С. 13.
16. *Егизаров В.А.* Транспортное право: учебник для вузов. 3-е изд., стер. М.: ЗАО Юстицинформ, 2005. С. 27.
17. Гражданское право: в 2 т.: учебник / под ред. Б.М. Гонгало. М., 2016. С.281.
18. Российское гражданское право: в 2 т. Обязательственное право: учебник / под ред. Е.А. Суханова. М., 2011. С.198.
19. *Стрельникова И.А.* Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: достоинства и недостатки правового регулирования // Современное право. 2008. № 9. С. 19.

References

1. Grazhdanskii kodeks Rossiiskoi Federatsii. Chast' vtoraya ot 26 yanv. 1996 g. № 14-FZ: v red. ot 28 marta 2017 g. // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 1996. № 5, st. 410.
2. *Borisov A.N., Karachun S.M.* Kommentarii k Federal'nomu zakonu Rossiiskoi Federatsii ot 8 noyabrya 2007 goda № 259-FZ «Ustav avtomobil'nogo transporta i gorodskogo nazemnogo elektricheskogo transporta» (postateinyi). M., 2009. S.49.
3. *Morozov S.Yu.* Sistema transportnykh organizatsionnykh dogovorov. M.: Norma, 2011. S.202.
4. Tolkovyi slovar' russkogo yazyka. M., 2017. S.298.
5. *Egizarov V.A.* Transportnoe pravo: uchebnik. M., 2015. S.617.
6. Rossiiskoe grazhdanskoe pravo: uchebnik: v 2 t. / V.V. Vitryanskii, V.S. Em, N.V. Kozlova i dr.; отв. ред. Е.А. Sukhanov. 2-e izd., stereotip. M.: Statut, 2011. T. 2: Obyazatel'stvennoe pravo. S.872.
7. *Trofimov S.V.* Normativnoe regulirovanie otvetstvennosti gruzoperevozchikov v grazhdanskom i transportnom zakonodatel'stve // Advokat. 2017. № 2. S. 43–47.
8. Ustav avtomobil'nogo transporta i gorodskogo nazemnogo elektricheskogo transporta: feder. zakon Ros. Federatsii ot 8 noyab. 2007 g. № 259-FZ: v red. ot 3 iyulya 2016 g. // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federatsii. 2007. № 46, st. 5555. Izmeneniya, vnesennye v dokument v poslednei redaktsii opublikovany na Ofitsial'nom internet-portale pravovoi informatsii <http://www.pravo.gov.ru>
9. *Demchenko M.V.* K voprosu o garmonizatsii norm o grazhdansko-pravovoi otvetstvennosti operatora perevozki v pryamom smeshannom soobshchenii // Sovremenniyi yurist. 2014. № 1. S. 82–104.
10. *Morozov S.Yu.* Kommentarii k Federal'nomu zakonu ot 8 noyabrya 2007 g. № 259-FZ «Ustav avtomobil'nogo transporta i gorodskogo nazemnogo elektricheskogo transporta». M., 2013. S.67.

11. Grazhdanskoe pravo: uchebnik / pod red. O.N. Sadikova. M., 2006. S. 212.
12. Opredelenie Verkhovnogo Suda RF ot 5 fevr. 2016 g. № 303-ES15-11847. Dostup iz sprav.-pravovoi sistemy «Konsul'tant Plyus».
13. Postateinyi kommentarii k Grazhdanskomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii, chasti vtoroi: v 3 t. / I.V. Bandurina, A.V. Demkina, L.G. Efimova i dr.; pod red. P.V. Krashennnikova. M.: Statut, 2011. T. 2. S.123.
14. *Astanovskii G.B.* Grazhdansko-pravovye voprosy perevozok грузов v pryamom smeshannom zheleznodorozhno-vodnom soobshchenii: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. L., 1960. S. 6.
15. *Marinenko E.* Esli ne vezet... Aktual'nye voprosy avtomobil'nykh gruzovykh perevozok // EZh-Yurist. 2013. № 19. S. 13.
16. *Egizarov V.A.* Transportnoe pravo: uchebnik dlya vuzov. 3-e izd., ster. M.: ZAO Yustitsinform, 2005. S. 27.
17. Grazhdanskoe pravo: v 2 t.: uchebnik / pod red. B.M. Gongalo. M., 2016. S.281.
18. Rossiiskoe grazhdanskoe pravo: v 2 t. Obyazatel'stvennoe pravo: uchebnik / pod red. E.A. Sukhanova. M., 2011. S.198.
19. *Strel'nikova I.A.* Ustav avtomobil'nogo transporta i gorodskogo nazemnogo elektricheskogo transporta: dostoinstva i nedostatki pravovogo regulirovaniya // Sovremennoe pravo. 2008. № 9. S. 19.

*Поступила в редакцию 15 августа 2019 г.
Received 15 August, 2019*