

**Tomasz Dolata**

ORCID: 0000-0003-2028-0671  
Uniwersytet Wrocławski  
tomasz.dolata@uwr.edu.pl

Rodzaj artykułu: oryginalny artykuł naukowy

## **Wkład Władysława Górskiego w prace Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego Komisji Kodyfikacyjnej PRL<sup>1</sup>**

**Słowa kluczowe:** kodeks cywilny 1964 r., Komisja Kodyfikacyjna PRL, Zespół Prawa Cywilnego Materialnego, Władysław Górski, umowa spedycji, umowa przewozu, umowa składu

Problematyka powstania i działalności Komisji Kodyfikacyjnej PRL znana jest współczesnej doktrynie i doczekała się już opracowań<sup>2</sup>. Na swoją naukową eksplorację czeka natomiast wiele problemów szczegółowych dotyczących choćby prac Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego<sup>3</sup>. W skład tego gremium

---

<sup>1</sup> Artykuł powstał dzięki wsparciu finansowemu NCN uzyskanemu w ramach grantu Miniatura 3 nr projektu 0213/2742/19.

<sup>2</sup> W najnowszej doktrynie problematykę tę poruszali w swoich pracach m.in. A. Lityński, A. Moszyńska czy P. Fiedorczyk.

<sup>3</sup> W strukturze Komisji Kodyfikacyjnej powstały trzy odrębne wydziały (wydział prawa karnego, wydział prawa cywilnego i wydział organizacji wymiaru sprawiedliwości). Z kolei w wydziale prawa cywilnego powołano trzy zespoły do przygotowania projektów kodeksów: prawa cywilnego, prawa cywilnego procesowego i prawa prywatnego międzynarodowego. Tym pierwszym zadaniem zajęł się Zespół Prawa Cywilnego Materialnego.

weszli: J. Marowski (przewodniczący Zespołu)<sup>4</sup>, J. Wasilkowski (referent projektu kodeksu cywilnego), S. Szer, J. Gwiazdomorski, K. Przybyłowski, A. Wolter, J. Topiński, J. Mayzel, H. Dawidowicz. Później do grona członków Zespołu włączono jeszcze: A. Chełmońskiego<sup>5</sup>, W. Czachórskiego, Z. Rzepkę i A. Szpunara. Sekretarzem Zespołu był J. Winiarz<sup>6</sup>, a w posiedzeniach Zespołu uczestniczył również przedstawiciel ministra sprawiedliwości W. Bendetson<sup>7</sup>. Zespół Prawa Cywilnego Materialnego obradował od grudnia 1956 r. do maja 1961 r. W tym czasie odbyły się trzy czytania projektu kodeksu cywilnego, które miały miejsce na posiedzeniach Zespołu odbywanych w Warszawie, a także poza stolicą<sup>8</sup>. W efekcie 10 października 1961 r. przewodniczący Komisji Kodyfikacyjnej J. Wasilkowski przesłał gotowy projekt kodeksu ministrowi sprawiedliwości<sup>9</sup>. Rozpoczął się etap prac ministerialnych i parlamentarnych<sup>10</sup>, zakończony uchwaleniem kodeksu cywilnego w dniu 23 kwietnia 1964 r.<sup>11</sup>

Oczywiście i bezdyskusyjnie największy wpływ na kształt rozwiązań przyjmowanych w toku prac nad kodeksem cywilnym mieli członkowie Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego. Metodyka prac polegała bowiem na opracowywaniu określonej problematyki przez wyznaczonego koreferenta (najczęściej członka Zespołu), który na posiedzeniu przedstawiał swoje propozycje. Pozostali członkowie debatowali nad przedłożonymi im propozycjami, zgłaszali poprawki, przedstawiali swoje argumenty. Wreszcie dochodziło do głosowania, w toku którego przyjmowano, modyfikowano lub odrzucano zgłoszone wnioski<sup>12</sup>. Jak wspomniano, na koreferenta co do zasady wskazywany był członek Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego jednak zdarzały się sytuacje, w których koreferentem zostawał inny specjalista w określonej materii. Z takim właśnie przypadkiem mieliśmy do czynienia przy okazji powołania ówczesnego doc. dra Władysława Górskiego<sup>13</sup> (specjalisty w zakresie prawa

<sup>4</sup> W 1960 r. ze względu na zły stan zdrowia J. Marowskiego obowiązki przewodniczącego przejął inny członek Zespołu – S. Szer. J. Marowski zmarł w okresie prac Zespołu (26.04.1961).

<sup>5</sup> Zmarł w okresie prac Zespołu (16.08.1959).

<sup>6</sup> Okazjonalnie funkcję protokolanta pełnił również M. Gintowt.

<sup>7</sup> Zmarł w okresie prac Zespołu (8.12.1959), a w jego miejsce minister nie wyznaczył nowego delegata.

<sup>8</sup> Kilkundniowe wyjazdowe posiedzenia Zespołu odbyły się choćby w Emowie k. Otwocka (tzw. Mądralin), Jabłonie, Nieborowie czy Osiecznej. Celem ich było zintensyfikowanie i przyspieszenie prac Zespołu.

<sup>9</sup> AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 3114, k. 469.

<sup>10</sup> Zakończenie prac nad projektem kodeksu cywilnego w Komisji Kodyfikacyjnej oraz prace w Radzie Ministrów i prace parlamentarne przedstawia A. Moszyńska, *Geneza prawa spadkowego w polskim kodeksie cywilnym z 1964 roku*, Toruń 2019, s. 517–598.

<sup>11</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – kodeks cywilny, Dz.U. 1964 nr 16 poz. 93 z późn. zm.

<sup>12</sup> Zespół podejmował uchwały zwykłą większością głosów w obecności co najmniej połowy jego członków. W razie równej liczby głosów decydującym był głos przewodniczącego.

<sup>13</sup> Władysław Górski (1917–2015) – późniejszy profesor i współzałożyciel Uniwersytetu Szczecińskiego, wybitny specjalista w zakresie prawa przewozowego i ubezpieczeniowego. Nie wchodził on w skład Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego. Powierzenie mu opracowania okre-

przewozowego). Odtworzenie wpływu tego uczonego na prace Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego Komisji Kodyfikacyjnej PRL, stanowiące cel tego przyczynku, możliwe było dzięki analizie dokumentacji znajdującej się w zasobach Archiwum Akt Nowych (akta Ministerstwa Sprawiedliwości w Warszawie).

We wrześniu 1960 r. przewodniczący Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego – S. Szer zwrócił się do W. Górskiego z pisemną propozycją opracowania uwag i przedstawienia własnych koncepcji odnośnie do przyszłego uregulowania umowy ekspedycji i umowy przewozu<sup>14</sup>. Na marginesie warto zauważyć, że pierwotnie umowy te opracowane zostały przez byłego koreferenta tej problematyki A. Chełmońskiego<sup>15</sup>, a Zespół Prawa Cywilnego Materialnego pracował nad tymi zagadnieniami na posiedzeniu 19 lutego 1959 r.<sup>16</sup> W efekcie tych prac umowa ekspedycji znalazła się w księdze III, w tytule XXII (art. 687–696), natomiast umowa przewozu w księdze III, w tytule XXIII (art. 697–710) projektu kodeksu cywilnego z 1960 r.<sup>17</sup> Te właśnie uregulowania stanowić miały punkt wyjścia dla propozycji W. Górskiego.

W odpowiedzi na pismo przewodniczącego S. Szera W. Górski przyjął propozycje Komisji Kodyfikacyjnej oraz zobowiązał się przedstawić swoje uwagi do końca października 1960 r.<sup>18</sup> Uczony wykonał swoją pracę i pod koniec października 1960 r. wysłał jej efekty do Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego<sup>19</sup>. Propozycje W. Górskiego to ponad 40 stron maszynopisu, który zatytułował *Problematyka transportu w Projekcie Kodeksu Cywilnego PRL*. Zawarł tam swoje uwagi i koncepcje uregulowania nie tylko zleconej mu problematyki (umowy ekspedycji<sup>20</sup> i przewozu), ale także wnosił o uregulowanie w przyszłym

---

ślonej problematyki nie było odosobnionym przypadkiem. Z podobną sytuacją mieliśmy do czynienia choćby przy umowie rachunku bankowego powierzonej do opracowania Mirosławowi Gersdorffowi, umowie ubezpieczenia zleconej Witoldowi Warkałło czy problematyki „domków i mieszkań rodzinnych (jednorodzinnych)” powierzonej Zygmuntovi Nowakowskiemu.

<sup>14</sup> Pismo K. Kod. 68/55/1-320/60, AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 172.

<sup>15</sup> Koreferat uczonego w tym zakresie zob.: AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5397, k. 136–141.

<sup>16</sup> Zob.: AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości. Komisja Kodyfikacyjna. Protokoły z sesji Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego Komisji Kodyfikacyjnej, sygn. 54/11, k. 169, 170.

<sup>17</sup> *Projekt kodeksu cywilnego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej*, Warszawa 1960, s. 115–119.

<sup>18</sup> AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 173.

<sup>19</sup> Nadto uczony, jako znawca również prawa ubezpieczeniowego, wyraził gotowość zaopiniowania projektu uregulowania umowy ubezpieczenia oraz wzięcia udziału w dyskusji nad tym zagadnieniem. Stanowczo wypowiedział się też za objęciem problematyki ubezpieczenia w przyszłym kodeksie cywilnym (AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 218). Wcześniej (w maju 1960 r.) przygotowanie projektu przepisów o umowie ubezpieczenia Komisja Kodyfikacyjna zleciła Państwowemu Zakładowi Ubezpieczeń (PZU). Projekt PZU zob. wyżej: AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5400, k. 103 i n.

<sup>20</sup> W. Górski w swoim referacie skrytykował nazwę „ekspedycja” i postulował zastąpienie jej nowocześniejszym określeniem „spedycja”. Argumentował to przede wszystkim tym, iż w

kodeksie cywilnym umowy składu, której nie zamieszczono w projekcie kodeksu cywilnego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z 1960 r.<sup>21</sup>. W. Górski w swoim opracowaniu przedstawił zatem: a) uwagi do projektu kodeksu cywilnego z 1960 r. w zakresie umowy ekspedycji<sup>22</sup> i umowy przewozu oraz b) własne projekty uregulowania w przyszłym kodeksie cywilnym umowy spedycji, umowy przewozu (przy uwzględnieniu przepisów ogólnych, przewozu osób i przewozu bagażu) oraz umowy składu<sup>23</sup>. Zasadność wprowadzenia do kodeksu cywilnego regulacji dotyczących składu argumentował uczony faktem ścisłego powiązania tej umowy z problematyką przewozu towarów i działalnością spedycyjną. Propozycja osobnego ujęcia i wprowadzenia do kodeksu cywilnego umowy składu stanowiła nawiązanie do koncepcji germańskiej, gdyż w modelu niemieckim ustawodawca już pod koniec XIX w. zdecydował o odrębnym potraktowaniu umowy składu i umieszczeniu jej w kodeksie handlowym z 1897 r.<sup>24</sup>. Zresztą tą samą drogą poszedł ustawodawca polski w okresie międzywojennym, lokując umowę składu w kodeksie handlowym z 1934 r.<sup>25</sup>.

Za podstawę teoretyczną propozycji regulacji umowy spedycji i umowy przewozu W. Górski przyjął przede wszystkim koncepcję sformułowaną w swoich wcześniejszych publikacjach z tego zakresu<sup>26</sup>. Nadto uczony uwzględnił najnowsze ówczesne rozwiązania zawarte w Rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 24 maja 1960 r. w sprawie regulaminu zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym<sup>27</sup>

---

praktyce gospodarczej, nauce prawa, judykaturze i aktach normatywnych używano już wtedy prawie wyłącznie nowego terminu. W rezultacie przyjęto jego uwagę językową (nazewnictw) i w konsekwencji do kodeksu cywilnego wprowadzona została umowa nazwana „spedycją”, a nie „ekspedycją”.

<sup>21</sup> Projekt kodeksu zob.: AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5422.

<sup>22</sup> W przedstawionym projekcie kodeksu cywilnego umowę tę nazwano ekspedycją, w projekcie autorstwa Górskiego umowa ta konsekwentnie nazywana jest już zgodnie z postulatami uczonego spedycją.

<sup>23</sup> Odpowiedź dla Komisji Kodyfikacyjnej uczony podzielił na 7 punktów: 1) Uwagi wstępne; 2) Umowa spedycji – uwagi do projektu k.c. z 1960 r.; 3) Umowa spedycji – projekt uregulowania (wraz z uzasadnieniem); 4) Umowa przewozu – uwagi do projektu k.c. z 1960 r.; 5) Umowa przewozu – projekt uregulowania (wraz z uzasadnieniem) z rozbiorem na przepisy ogólne, przewóz osób, przewóz rzeczy; 6) Umowa składu – uwagi do projektu k.c.; 7) Umowa składu – projekt uregulowania (wraz z uzasadnieniem), AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 176–217.

<sup>24</sup> Zob. więcej: W. Górski, *Skład*, [w:] S. Grzybowski (red.), *System prawa cywilnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, t. III, cz. 2, Wrocław 1976, s. 627.

<sup>25</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1934 r. Kodeks Handlowy, Dz.U. 1934 nr 57 poz. 502 z późn. zm.

<sup>26</sup> W. Górski powołuje następujące swoje prace: *Pojęcie spedycji*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 1958, nr 4; *W sprawie uregulowania prawnego umowy przewozu*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 1959, nr 4; *Problematyka transportu w projekcie kodeksu cywilnego*, „Państwo i Prawo” 1960, nr 6; *Zagadnienia prawne przewozu osób*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, *Ekonomika* nr 3/1959.

<sup>27</sup> Dz.U. 1960 nr 31 poz. 174.

oraz regulacje Kodeksu cywilnego Węgierskiej Republiki Ludowej z dnia 11 sierpnia 1959 r.<sup>28</sup>

A) Odnośnie do spedycji w projekcie z 1960 r. uczoney dostrzegł zasadnicze wady dotyczące konstrukcji tej umowy. Uznał ją bowiem za przestarzałą, pochodzącą jeszcze z kodeksu handlowego<sup>29</sup>, który to kodeks traktował umowę ekspedycji jako rodzaj komis. Świadczyć o tym miała definicja spedycji (art. 687 projektu z 1960 r.) oraz odesłanie do przepisów o komisie zawarte w art. 688 tego projektu. Uczony przedstawił genezę i powiązanie funkcjonalne komis i spedycji, wychodząc od średniowiecza, a kończąc na przepisach dotyczących „komisu przewozu” zawartych w kodeksie handlowym Napoleona z 1807 r. Jednak, zdaniem Górskiego, powojenna spedycja nie wykazywała już powiązania ekonomicznego ani organizacyjnego z komisem, ściśle natomiast łączyła się z transportem. Świadczyło o tym choćby to, iż usługi spedycyjne wykonywane były przede wszystkim przez przedsiębiorstwa transportowe (choć mogły istnieć również przedsiębiorstwa czysto spedycyjne). Nadto, w związku z rozszerzeniem się procesu transportowego znacznie rozwinął się zakres świadczonych usług spedycyjnych. Jak wskazywał uczoney: „działalność spedytora nie ogranicza się dziś do pośredniczenia w zawieraniu umowy przewozu, lecz obejmuje szeroki asortyment usług związanych z przewozem rzeczy. Usługi te bądź poprzedzają sam proces transportowy, bądź wykonywane są w czasie transportu, bądź też mają miejsce dopiero po nadejściu przesyłki na miejsce przeznaczenia. Do usług spedycyjnych zalicza się więc takie czynności – faktyczne i prawne – jak np. poradnictwo fachowe, przygotowanie przesyłki do przewozu (opakowanie, ważenie, liczenie, cechowanie itd.), dostarczenie przesyłki do miejsca nadania, sporządzenie dokumentów przewozowych, czynności ładunkowe, składowanie, ubezpieczenie przesyłki, dozоровanie przesyłki w drodze, [...]”<sup>30</sup>. Trzeba przy tym zauważyć, spedytor dzisiejszy w coraz to wyższym stopniu przestaje być wykonawcą pojedynczych zleceń klienta, stając się organizatorem, czuwającym nad prawidłowym przebiegiem całego procesu transportowego<sup>31</sup>. Uczony podkreśla rolę spedytora w ustroju kapitalistycznym, w którym spedytora uważany jest za pośrednika pomiędzy przewoźnikiem, a klientem oraz reprezentanta interesów klienta wobec przewoźnika. Wskazuje też jego zadania w ustroju socjalistycznym nie tylko jako podmiotu pośredniczącego, ale również jako ogniwa systemu transportowego kraju. „Zadaniem spedytora jest więc niejako uzupełnienie pracy przewoźnika i współdziałanie z nim w kierunku wykonania planów przewozowych pod względem ilościowym i jakościowym. Decydującą rolę odgrywać przy tym mają nie tylko wąskie interesy klienteli, lecz także interes

<sup>28</sup> Magyar Népköztársaság Polgári Törvénykönyve, Magyar Közlöny 1959 nr 82.

<sup>29</sup> W kodeksie tym umowę ekspedycji uregulowano w art. 596–612.

<sup>30</sup> W. Górski wskazał w swoim wywodzie jeszcze wiele innych czynności wchodzących w zakres usług spedycyjnych.

<sup>31</sup> AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 183.

społeczny. W imię tego spedytor powinien dążyć do zharmonizowania uprawnień interesów zleceniodawcy z wymogami gospodarki planowej oraz postulatami socjalistycznej ekonomiki transportu, takimi jak np.: prawidłowy podział zadań pomiędzy różne rodzaje transportu, optymalne wykorzystanie taboru, walka z próżnymi przebiegami itd.”<sup>32</sup>. Dalej W. Górski przedstawia rozwiązania dotyczące konstrukcji spedycji w różnych systemach prawnych (francuskim, iberyjskim, anglosaskim, włoskim, radzieckim, węgierskim), wspomina również o rozwiązaniach niemieckich. Odnośnie do konstrukcji spedycji przyjętej w projekcie z 1960 r. Górski uważa, że prowadzi ona do zubożenia złożonych zagadnień usług spedycyjnych oraz do ich oderwania od potrzeb ówczesnego obrotu gospodarczego. Nadto konstrukcja ta przeciwstawia „bogată treść ekonomiczną pojęcia spedycji wąskiej i sztucznej konstrukcji prawniczej”<sup>33</sup>. Według uczonego definicja spedycji z art. 687 projektu k.c. z 1960 r. zawężała działalność spedytora tylko do czynności prawnych, ograniczała usługi spedycyjne jedynie do tych świadczonych w imieniu własnym i związanych z przesłaniem przesyłki. Zdaniem Górskiego taka konstrukcja tej umowy zbliża ją do rodzaju umowy komisji oraz pozostawia poza jej uregulowaniami prawie całość usług spedycyjnych w nowoczesnym tego pojęcia znaczeniu. Biorąc pod uwagę ww. zastrzeżenia uczony bardzo surowo ocenia regulacje umowy spedycji zawarte w projekcie z 1960 r. pisząc: „trudno, doprawdy, zrozumieć dlaczego projekt utrzymał nadal przestarzałą konstrukcję prawną spedycji. Tego rodzaju muzealna i sztuczna koncepcja nie może przyczynić się do umocnienia autorytetu przyszłego kodeksu cywilnego i prawa w ogóle. Poza tym prowadzi ona do rozbratu pomiędzy ekonomicznym i prawniczym rozumieniem pojęcia spedycji, tracąc tym samym swój sens i rację bytu”<sup>34</sup>. W dalszej części wywodu wnioskuje o przerehabilitowanie poszczególnych artykułów projektu w kierunku jak najszerszego rozumienia pojęcia spedycji. Za najbardziej przydatną i najprostszą uważa konstrukcję spedycji jako rodzaju zlecenia. Nadto postuluje zmianę miejsca umowy spedycji w systemie kodeksu, gdyż z gospodarczego punktu widzenia spełniała ona jedynie pomocniczą funkcję wobec umowy przewozu<sup>35</sup>. Swoje uwagi szczegółowe do umowy spedycji zawartej w projekcie, wraz z własnymi propozycjami regulacji i ich uzasadnieniem zawarł W. Górski w końcowej części swojego referatu poświęconego spedycji<sup>36</sup>.

B) Odnośnie do umowy przewozu W. Górski zwrócił uwagę na dwie główne niedoskonałości projektu; po pierwsze, umowa przewozu w wersji z 1960 r. nie miała zastosowania do wszystkich rodzajów transportu oraz, po drugie, pomijała problematykę przewozu osób i bagażu. Zdaniem W. Górskiego błędem

<sup>32</sup> *Ibidem*, k. 184.

<sup>33</sup> *Ibidem*, k. 187.

<sup>34</sup> *Ibidem*, k. 188.

<sup>35</sup> Zob. więcej: *ibidem*, k. 182–188.

<sup>36</sup> Zob. więcej: *ibidem*, k. 189–196.

było ograniczenie umowy przewozu w projekcie k.c. tylko do transportu lądowego, powietrznego i transportu wodami śródlądowymi. Wykluczało to z zakresu zastosowania tej umowy przewóz dokonywany za pomocą transportu morskiego<sup>37</sup>. W. Górski argumentował, że taki stan regulacji powodował, że przyszły kodeks morski, który ureguluje problematykę przewozu morskiego, traktowany będzie nie jako *lex specialis*, ale jako akt normatywny równorzędny kodeksowi cywilnemu. Zdaniem W. Górskiego kwestie dotyczące przewozu w transporcie morskim, tak jak w innych rodzajach transportu, powinny być subsydiarnie uregulowane przez ogólne zasady zawarte w umowie przewozu w k.c. Co do problematyki przewozu osób, W. Górski uważał, iż pominięcie jej w projekcie było zupełnie niezrozumiałym błędem i stanowiło efekt biernego przejmowania rozwiązań rodem z kodeksu handlowego<sup>38</sup>. Podkreślał wielkie znaczenie przewozu osób w ówczesnych stosunkach cywilnych i wytykał starszym kodeksom brak regulacji w tym zakresie. Celem wzmocnienia swojej argumentacji sięgał także po pierwiastki polityczno-propagandowe, pisząc: „o ile pomijanie przewozu osób w starych burżuazyjnych kodeksach handlowych, odnoszących się do obrotu gospodarczego, może nie dziwić, o tyle pominięcie tego zagadnienia w kodeksie cywilnym państwa socjalistycznego stanowi rażąco brak, nie dający się pogodzić z głęboko humanistycznymi tendencjami ustawodawstwa socjalistycznego”<sup>39</sup>. Nadto uczony przedstawił i przeanalizował w swoim referacie ówczesne uregulowania prawne dotyczące przewozu osób, nakreślił również wynikające z tych uregulowań problemy praktyczne i doktrynalne. Z redakcyjnego punktu widzenia w tytule poświęconym umowie przewozu uczony wyodrębnił trzy działy: 1) przepisy ogólne, 2) przewóz osób, 3) przewóz rzeczy. Co do konkretnych rozwiązań prawnych, w dziale dotyczącym przepisów ogólnych W. Górski zaprojektował umieszczenie 4 artykułów, natomiast uregulowania dotyczące przewozu osób i przewozu rzeczy liczyć miały odpowiednio 7 i 16 artykułów. Każdy artykuł zaopatrzony był w uzasadnienie<sup>40</sup>.

C) Odnośnie do umowy składu, W. Górski przyznał, że formułując stosowne propozycje uregulowania tej problematyki, wykorzystał w pewnym zakresie przepisy kodeksu handlowego z 1934 r.<sup>41</sup> W koncepcji składu uczony dostrzegał kwalifikowaną postać umowy przechowania<sup>42</sup>, którą znało ustawodawstwo

<sup>37</sup> Nie widział ku temu żadnych racjonalnych powodów, a tłumaczył to biernym naśladownictwem dotychczasowych, przestarzałych rozwiązań zawartych w kodeksie handlowym.

<sup>38</sup> W kodeksie handlowym przewóz uregulowany został w art. 613–629.

<sup>39</sup> AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 199.

<sup>40</sup> Zob. więcej: *ibidem*, k. 197–213.

<sup>41</sup> Tak krytykowanego przy okazji spedycji i przewozu.

<sup>42</sup> Na związki, ale i na różnice umów składu i przechowania wskazuje także wcześniejsza i późniejsza doktryna, zob. przykładowo: M. Allerhand, *Kodeks handlowy. Komentarz*, Lwów 1935, s. 937 i *passim*; Z. Fenichel, *Przechowanie a skład*, [w:] tegoż, *Polskie prawo prywatne i procesowe. Studia*, Kraków 1936; W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 1995, s. 375; J. Gudowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz, Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa*,

polskie z kodeksu zobowiązań z 1933 r.<sup>43</sup> *Signum specificum* umowy składu w porównaniu do przechowania stanowiły 3 zasadnicze elementy: 1) przechowawcą miał być kwalifikowany podmiot – „przedsiębiorstwo składowe”; 2) składowanie miało dotyczyć wyłącznie towarów; 3) do *essentialia negotii* tej umowy należeć miało wynagrodzenie (tzw. składowe). Cechy te wpływały na zmianę treści stosunku prawnego, w stronę zwiększenia obowiązków i odpowiedzialności przedsiębiorstwa składowego. Nadto uczony zwraca uwagę, że składowanie ściśle łączy się z przewozem rzeczy, gdyż: a) składowaniem towarów zajmowały się w ówczesnych realiach głównie przedsiębiorstwa transportowe i spedycyjne (np.: PKP, PKS) i usług portowych (zarządy portu); b) składowanie odnosiło się przede wszystkim do towarów w transporcie, tzn. przed, w czasie lub po zakończeniu procesu transportowego. W. Górski w swoich uwagach wyraził poważną wątpliwość dotyczącą faktu pominięcia przez Komisję Kodyfikacyjną umowy składu w projekcie kodeksu cywilnego. W swoim wywodzie stwierdził, że w związku z intensyfikacją życia gospodarczego (rosnącą produkcją oraz podnoszeniem poziomu usług z tym związanych) – problematyka składowania stała się jeszcze bardziej aktualna. Niedopuszczalne było zatem uznawanie zagadnień składowania za nieaktualny w nowych warunkach społeczno-gospodarczych przeżytek i pozostawienie tej instytucji poza kodeksem cywilnym. Przepisy kodeksu odnosiłyby się bowiem do wszystkich rodzajów transportu krajowego i zagranicznego, a także do przypadków składowania występujących poza procesem transportu. Za uregulowaniem umowy składu w kodeksie cywilnym opowiadali się także ówcześni przedstawiciele nauki związani z handlem zagranicznym<sup>44</sup>. Co do systematyki, zdaniem W. Górskiego, ze względu na to, iż umowa składu stanowi kwalifikowaną postać umowy przechowania, przepisy dotyczące składowania powinny być zamieszczone w osobnym dziale w ramach tytułu poświęconego przechowaniu<sup>45</sup>.

---

Warszawa 2017, s. 490; K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Tom II. Komentarz, Art. 450–1088, Przepisy wprowadzające*, Warszawa 2015, s. 793; K. Zacharzewski, *Kwalifikacja prawna umowy składu zawartej z domem składowym*, „Prawo Spółek” 2001, nr 3, s. 39 i *passim*. Zob. także uwagi samego W. Górskiego dotyczące porównania obu umów: W. Górski, *Skład*, s. 627, 628.

<sup>43</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. Kodeks zobowiązań, Dz.U. 1933 nr 82 poz. 598 z późn. zm. W kodeksie zobowiązań umowę przechowania uregulowano w art. 523–537. Po drugiej wojnie światowej przepisy te utrzymano w mocy i obowiązywały one w latach 1945–1964, czyli do uchwalenia kodeksu cywilnego. Podobnie Komisja Kodyfikacyjna (pracująca nad kodeksem cywilnym w latach 1956–1964) zdecydowała się na umieszczenie (pozostawienie) przepisów dotyczących umowy przechowania w nowym kodeksie cywilnym uchwalonym ostatecznie w 1964 r.

<sup>44</sup> Zob. więcej: J. Jakubowski, *Kodyfikacja prawa cywilnego a handel zagraniczny*, „Handel Zagraniczny” 1960, nr 7, cyt. za: W. Górski, *Problematyka transportu w Projekcie Kodeksu Cywilnego PRL*, AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 215.

<sup>45</sup> AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 214–217. O koncepcjach W. Górskiego dotyczących uregulowania umowy składu zob. także: T. Dolata, *O genezie umowy składu w kodeksie cywilnym z 1964 r.* [w druku].



Owoce swojej pracy w zakresie zleconej problematyki W. Górski odesłał do Komisji Kodyfikacyjnej<sup>46</sup>, a w dniu 19.11.1960 r. Biuro Komisji Kodyfikacyjnej jego uwagi i propozycje przesłało do zapoznania się członkom Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego oraz członkom Prezydium Komisji Kodyfikacyjnej<sup>47</sup>. Zatem, jak wynika z dokumentacji zachowanej w AAN, propozycje W. Górskiego wysłano do 18 adresatów (S. Szera, W. Czachórskiego, J. Gwiazdomorskiego, J. Marowskiego, J. Mayzela, K. Przybyłowskiego, Z. Rzepki, A. Szpunara, J. Topińskiego, J. Wasilkowskiego, A. Woltera, J. Jodłowskiego, M. Mazura, Z. Opuszyńskiego, Z. Resicha, M. Szerera, J. Zembatego i J. Winiarza)<sup>48</sup>.

Dyskusję nad wnioskami W. Górskiego przeprowadzono na posiedzeniu Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego w dniu 16.12.1960 r. w Jabłonie<sup>49</sup>. W sesji przedpołudniowej członkowie Zespołu w składzie: przewodniczący S. Szer i członkowie: W. Czachórski, J. Gwiazdomorski, K. Przybyłowski, Z. Rzepka, A. Szpunar, J. Topiński, J. Wasilkowski i A. Wolter zajęli stanowisko wobec propozycji W. Górskiego w zakresie regulacji umowy spedycji, przewozu i składu<sup>50</sup>.

Co do umowy spedycji, członkowie Zespołu zgodzili się na nową terminologię, czyli zastąpienie pojęcia „ekspedycja” terminem „spedycja”. Następnie artykuł po artykule dyskutowali o przedstawionych przez W. Górskiego rozwiązaniach<sup>51</sup>. Analiza toku obrad uprawnia do postawienia tezy, iż zdecydowana większość propozycji uczonego została przez Zespół przyjęta<sup>52</sup>.

Bezpośrednio po przedyskutowaniu propozycji rozwiązań dotyczących spedycji, Zespół zajął się regulacjami w zakresie umowy przewozu. Przyjęto zaproponowaną konstrukcję umowy polegającą na podziale uregulowań na: przepisy ogólne, przewóz osób i przewóz rzeczy<sup>53</sup>. Odnośnie do rozwiązań

<sup>46</sup> Całość projektu W. Górskiego, zob.: AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 176–217 i k. 218 (pismo przewodnie W. Górskiego do Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego).

<sup>47</sup> Pismo K. Kod. 68/55/2-410/60, AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 174.

<sup>48</sup> AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399, k. 175.

<sup>49</sup> Sesja ta, poświęcona III czytaniu księgi III projektu kodeksu cywilnego PRL, odbyła się w dniach 14–16 grudnia 1960 r.

<sup>50</sup> Zob. więcej: Tekst ostateczny protokołu sesji Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego odbytej w dniach 14–16.12.1960 r. – K. Kod. 65/187/1-509/60, AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5420, k. 70–90. Obrady Zespołu protokołował J. Winiarz.

<sup>51</sup> Podobną metodykę przyjęto przy okazji rozważań nad umową przewozu i składu.

<sup>52</sup> Swoje poprawki do poszczególnych rozwiązań zgłaszali A. Wolter i J. Wasilkowski. Nadto jeden artykuł został decyzją Zespołu skreślony (artykuł ten dotyczył zakresu odpowiedzialności spedytora), jeden został zastąpiony uregulowaniem zawartym w art. 692 projektu z 1960 r., a jeden przepis postanowiono przyjąć bez rozbijania go na dwa paragrafy. Zob. więcej: AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości. Komisja Kodyfikacyjna. Protokoły z sesji Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego Komisji Kodyfikacyjnej, sygn.. 54/13, k. 71–75.

<sup>53</sup> W projekcie z 1960 r. umowa przewozu uregulowana była w tytule XXIII (art. 697–710) bez wspomnianego podziału. Zob. więcej: *Projekt kodeksu cywilnego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej*, Warszawa 1960, s. 117–119.

szczegółowych zawartych w poszczególnych 27 artykułach propozycji W. Górskiego, członkowie Zespołu mieli nieco więcej uwag. Co do definicji przewozu (art. 1 propozycji W. Górskiego) J. Wasilkowski opowiadał się za utrzymaniem rozwiązań zawartych w art. 697 projektu z 1960 r., natomiast swoje brzmienie tego artykułu zaproponował W. Czachórski. Propozycja tego ostatniego została przyjęta. Artykuł 2 został skreślony, art. 3 przyjęto bez zastrzeżeń ze strony członków Zespołu, art. 4 i 5 skreślono. Do artykułu 6 swoje uwagi wnieśli J. Wasilkowski i W. Czachórski. Sugestie obu uczonych zostały przyjęte. Artykuły 7 i 8 zostały skreślone. Artykuł 9 (dotyczący odpowiedzialności przewoźnika opartej na zasadzie ryzyka) wywołał ożywioną dyskusję. A. Szpunar i W. Czachórski opowiedzieli się za skreśleniem go. Z kolei J. Wasilkowski bronił jedynie obowiązku przewiezienia pasażera „cało i zdrowo”. Po wysłuchaniu argumentacji J. Wasilkowskiego, pogląd ten poparł W. Czachórski. W rezultacie powzięto uchwałę o przyjęciu art. 9 w brzmieniu: „Przewoźnik obowiązany jest przewieźć podróżnych cało i zdrowo”. Propozowany przez W. Górskiego § 2 tego artykułu postanowiono pominąć. Artykuł 10 skreślono, art. 11 przyjęto z drobną poprawką autorstwa A. Woltera. W artykule 12 W. Górski zaproponował do rozważenia dwa warianty regulacji. Dzięki sugestiom A. Woltera i J. Topińskiego przyjęto zmodyfikowaną wersję wariantu pierwszego. Artykuły 13 i 14 przyjęto bez zastrzeżeń ze strony członków Zespołu. Co do treści art. 15 wypowiedzieli się kolejno: J. Topiński, A. Wolter, Z. Rzepka i W. Czachórski. W rezultacie artykuł ten został zastąpiony uregulowaniem zawartym w art. 701 projektu z 1960 r. Artykuł 16 po dyskusji z udziałem K. Przybyłowskiego, A. Woltera, W. Czachórskiego, J. Wasilkowskiego i J. Topińskiego, na wniosek A. Woltera, został skreślony. Artykuł 17 przyjęto z drobną poprawką J. Wasilkowskiego. Artykuł 18 został przyjęty bez zastrzeżeń ze strony członków Zespołu. Artykuł 19 nasunął pewne wątpliwości J. Topińskiemu, które podzielił J. Wasilkowski proponując swoją poprawkę. W konsekwencji Zespół przyjął art. 19 z poprawką autorstwa tego ostatniego. Artykuły 20 i 21 wywołały dyskusję, w toku której swoje stanowiska zaprezentowali A. Wolter, W. Czachórski, A. Szpunar, J. Wasilkowski, J. Gwiazdomorski i J. Topiński. W wyniku głosowania Zespół przyjął regulacje tych artykułów w zmodyfikowanym kształcie. Artykuł 22 § 1 przyjęto z drobną poprawką autorstwa J. Wasilkowskiego, natomiast par. 2 i par. 3 przyjęto bez zastrzeżeń ze strony członków Zespołu. Artykuły 23 i 24 zastąpione zostały regulacjami zawartymi w art. 708 i 709 projektu z 1960 r. z pewnymi modyfikacjami. Natomiast art. 25–27 zostały przez członków Zespołu skreślone<sup>54</sup>. Tak więc propozycje regulacji umowy przewozu autorstwa W. Górskiego zostały przez Zespół Prawa Cywilnego Materialnego bardzo mocno zmienione

<sup>54</sup> Zob. więcej: AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości. Komisja Kodyfikacyjna. Protokoły z sesji Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego Komisji Kodyfikacyjnej, sygn. 54/13, k. 75–89.

i preredagowane. Na uwagę zasługuje jednak przyjęcie konstrukcji umowy przewozu składającej się z przepisów ogólnych, przewozu osób i przewozu rzeczy.

Odnosnie do umowy składu, przed przystąpieniem do dyskusji nad konkretnymi wnioskami uczestniczący w sesji uczeni, zgodnie z sugestią W. Czachórskiego, wysłuchali informacji Z. Rzepki na temat tendencji rozwojowych umów składu i przewidywanego rozwoju przedsiębiorstw składowych. Wspomniana informacja wskazywała na potrzebę uregulowania umowy składu w projekcie kodeksu cywilnego. Następnie członkowie Zespołu dyskutowali nad każdym artykułem projektu umowy składu autorstwa W. Górskiego, przyjmując wszystkie 7 artykułów w postaci zaproponowanej przez uczonego, z kilkoma zaledwie zmianami. W szczególności, przepis art. 1 projektu W. Górskiego przyjęto z zastrzeżeniem zmian redakcyjnych postulowanych przez J. Wasilkowskiego, iż należy pisać o przedsiębiorstwie składowym, a nie „przedsiębiorcy składowym”. Odnosnie do art. 2 i 3 zasady w nich zawarte uznano za słuszne. W związku z rozważaniem J. Topińskiego czy wyrażony w art. 2 § 1 pozytywny obowiązek dokonywania czynności konserwacyjnych przez przedsiębiorcę składowego (po korekcie – przedsiębiorstwo składowe) nie idzie za daleko, Z. Rzepka skonał, że rozwiązanie jest właściwe, a wyraz „odpowiednich” usuwa obawę przed nadmierną ostrością tego przepisu. W konsekwencji większość zebranych podzieliła pogląd, że przedsiębiorstwo składowe powinno być zobowiązane do odpowiednich czynności konserwacyjnych (np. utrzymywania właściwej temperatury, wietrzenia w razie potrzeby). W zakresie art. 4, W. Czachórski wskazał na zasadność dodania przepisu, który unormowałby problem naturalnych ubytków. W rezultacie członkowie Zespołu przyjęli art. 4 wraz z wnioskiem W. Czachórskiego i zastrzeżeniem zmiany redakcji. Artykuł 5 przyjęto bez zmian, natomiast w art. 6 § 1 zdaniu drugim, termin trzydniowy zastąpiono – na wniosek J. Wasilkowskiego – terminem tygodniowym. Wreszcie art. 7 przyjęto z zastrzeżeniem redakcji. Po rozpatrzeniu projektu W. Górskiego zdecydowano o ulokowaniu przepisów o umowie składu w kodeksie cywilnym, po przepisach o przechowaniu<sup>55</sup>.

Po posiedzeniu Zespołu z 16 grudnia 1960 r., w toku którego opracowano kształt jurydyczny i redakcję umów spedycji, przewozu i składu, wszystkie trzy umowy znalazły się w opublikowanym, kolejnym projekcie kodeksu cywilnego z 1961 r.<sup>56</sup>, następnie w projekcie z 1962 r.<sup>57</sup>, by wreszcie trafić do kodeksu

<sup>55</sup> Zob. więcej: *ibidem*, k. 89–91.

<sup>56</sup> Umowa przewozu (tytuł XXI, art. 682–701); umowa spedycji (tytuł XXII, art. 702–711); umowa składu (tytuł XXV, art. 759–765), zob.: *Projekt kodeksu cywilnego*, Warszawa 1961, s. 110–115, 125, 126.

<sup>57</sup> Umowa przewozu (tytuł XXII, art. 715–734); umowa spedycji (tytuł XXIII, art. 735–745); umowa składu (tytuł XXVI, art. 793–799), zob.: *Projekt kodeksu cywilnego oraz przepisów wprowadzających kodeks cywilny*, Warszawa 1962, s. 114–119, 129, 130.

cywilnego z 23 kwietnia 1964 r.<sup>58</sup> Zauważyć należy, że w regulacjach projektów z lat 1961 i 1962 zmian prawie nie wprowadzono, natomiast między projektem z 1962 r. a uchwalonym tekstem kodeksu cywilnego różnice były niewielkie. Tak więc regulacje umowy spedycji, przewozu i składu pozostały w kształcie zasadniczo ustalonym i przedyskutowanym na posiedzeniu Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego w 16 grudnia 1960 r. w Jabłonie.

Podsumowując wkład W. Górskiego w prace Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego, odnotować wypada, że niewątpliwie jego zasługą stało się wprowadzenie do projektu, a następnie do kodeksu cywilnego umowy składu. Wcześniej umowy tej w ogóle nie było bowiem w projektach k.c. Kolejnym spełnionym wnioskiem uczonego była zmiana nazwy umowy „ekspedycji” na „spedycję”. W zakresie konstrukcji umowy przewozu, Zespół zaaprobował proponowany przez uczonego podział umowy przewozu na: przepisy ogólne, przewóz osób i przewóz rzeczy. Jeżeli chodzi o jurydyczny kształt uregulowań przygotowanych przez W. Górskiego odnotować trzeba, iż (z niewielkimi modyfikacjami) umowa składu i spedycji przyjęte zostały przez Zespół, bardzo istotnie zmieniono natomiast kształt umowy przewozu. Spełnionym postulatem W. Górskiego okazała się również zmiana systematyki projektu kodeksu w zakresie kolejności umów, gdyż początkowo (zgodnie z projektem z 1960 r.) umowa spedycji uregulowana była przed przewozem. Natomiast zgodnie z propozycją uczonego, w projekcie z 1961 r. i później przewóz znalazł się przed umową spedycji, która z gospodarczego punktu widzenia pełniła pomocniczą funkcję w stosunku do przewozu.

## Bibliografia

### Archiwalia

- AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 3114.  
AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5397.  
AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5399.  
AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5400.  
AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5420.  
AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości w Warszawie, nr zespołu 285, sygn. 5422.  
AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości. Komisja Kodyfikacyjna. Protokoły z sesji Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego Komisji Kodyfikacyjnej, sygn. 54/11.  
AAN, Ministerstwo Sprawiedliwości. Komisja Kodyfikacyjna. Protokoły z sesji Zespołu Prawa Cywilnego Materialnego Komisji Kodyfikacyjnej, sygn. 54/13.

---

<sup>58</sup> Umowa przewozu (tytuł XXV, art. 774–793); umowa spedycji (tytuł XXVI, art. 794–804); umowa składu (tytuł XXX, art. 853–859).

## Opracowania

- Allerhand M., *Kodeks handlowy. Komentarz*, Lwów 1935.
- Czachórski W., *Zobowiązania. Zarys wykładu*, Warszawa 1995.
- Dolata T., *O genezie umowy składu w kodeksie cywilnym z 1964 roku* [w druku].
- Fenichel Z., *Przechowanie a skład*, [w:] tegoż, *Polskie prawo prywatne i procesowe. Studia*, Kraków 1936.
- Górski W., *Pojęcie spedycji*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 1958, nr 4.
- Górski W., *Problematyka transportu w projekcie kodeksu cywilnego*, „Państwo i Prawo” 1960, nr 6.
- Górski W., *Skład*, [w:] S. Grzybowski (red.), *System prawa cywilnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, t. III, cz. 2, Wrocław 1976.
- Górski W., *W sprawie uregulowania prawnego umowy przewozu*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 1959, nr 4.
- Górski W., *Zagadnienia prawne przewozu osób*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, *Ekonomika* nr 3/1959.
- Gudowski J. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz, Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa*, Warszawa 2017.
- Jakubowski J., *Kodyfikacja prawa cywilnego a handel zagraniczny*, „Handel Zagraniczny” 1960, nr 7.
- Moszyńska A., *Geneza prawa spadkowego w polskim kodeksie cywilnym z 1964 roku*, Toruń 2019.
- Pietrzykowski K. (red.), *Kodeks cywilny. Tom II. Komentarz, Art. 450–1088, Przepisy wprowadzające*, Warszawa 2015.
- Projekt kodeksu cywilnego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej*, Warszawa 1960.
- Projekt kodeksu cywilnego*, Warszawa 1961.
- Projekt kodeksu cywilnego oraz przepisów wprowadzających kodeks cywilny*, Warszawa 1962.
- Zacharzewski K., *Kwalifikacja prawna umowy składu zawartej z domem skladowym*, „Prawo Spółek” 2001, nr 3.

## Akty prawne

- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. Kodeks zobowiązań, Dz.U. 1933 nr 82 poz. 598 z późn. zm.
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1934 r. Kodeks Handlowy, Dz.U. 1934 nr 57 poz. 502 z późn. zm.
- Magyar Népköztársaság Polgári Törvénykönyve [Kodeks cywilny Węgierskiej Republiki Ludowej], Magyar Közlöny 1959 nr 82.
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, Dz.U. 1964 nr 16 poz. 93 z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 maja 1960 r. w sprawie regulaminu zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym, Dz.U. 1960 nr 31 poz. 174.

## **The input of Władysław Górski into the work of the Substantive Civil Law Team of the Codification Commission of the People's Republic of Poland**

### Summary

The aim of the article is to describe the influence of an outstanding scientist Władysław Górski on the work of the Substantive Civil Law Team of the Codification Commission of the Polish People's Republic. The author presents the concepts of this scientist presented to the Codification Committee during the work on the adoption of the Polish Civil Code of 1964 and the course of the work of the Team in this regard. As a result, the author comes to the conclusion that the merit of W. Górski was the introduction of a storage contract to the Civil Code. Earlier, this contract was not included in the draft of the Civil Code at all. Another successful conclusion of the scientist was the change of the term "expedition" contract into "forwarding". In terms of the structure of the contract of carriage, W. Górski proposed division of the contract of carriage into: general provisions, the carriage of passengers and the carriage of goods was approved. As for the juridical shape of the regulations prepared by W. Górski, it should be noted that the storage and forwarding contracts have been accepted by the Team, but the draft of transport contract has not been approved. The change of the systematics of the draft code in terms of the order of contracts also turned out to be fulfilled by W. Górski. The scientist argued that the contract of carriage should be settled before the forwarding contract. The author's findings are based on the analysis of archival sources, i.e., documentation contained in the resources of the Archives of New Files in Warsaw.

**Keywords:** the Civil Code of 1964, the Codification Commission of the People's Republic of Poland, the Substantive Civil Law Team, Władysław Górski, forwarding contract, transport contract, storage contract

### **Томаш Долята**

Вроцлавський університет

## **Внесок Владислава Гурського в роботу Групи цивільного матеріального права Кодифікаційної комісії ПНР**

### Анотація

Мета статті – опис впливу Владислава Гурського, видатного фахівця в галузі транспортного права, на роботу Групи цивільного матеріального права Кодифікаційної комісії Польської Народної Республіки. Автор знайомить з концепціями цього вченого, представленими Кодифікаційній комісії під час роботи над Цивільним кодексом Польщі 1964 року.

У вересні 1960 року голова Групи цивільного матеріального права Кодифікаційної комісії попросив Владислава Гурського розробити та направити на подальшу кодифікаційну обробку питання, пов'язані з двома транспортними контрактами: на експедиції та перевезення. Завданням вченого було оцінити положення, що містяться в проекті ЦК 1960 р., і викласти власні пропозиції. Виконуючи це завдання, В. Гурський розкритикував у своїй доповіді контракти експедиції та перевезення, попередньо підготовані Адамом Хелмонським та обговорені членами Групи цивільного матеріального права, і запропонував інші норми. Більше того, він запропонував введення контракту складу, якого до цього часу не планували вводити в ЦК.

У ході обговорення цього питання члени Групи схвалили пропозиції В. Гурського щодо юридичної форми контракту експедиції, але повністю переписали та змінили положення контракту перевезення. Що стосується складу, члени команди позитивно оцінили ідею введення цього контракту у ЦК. Вони також погодились з переважною більшістю рішень, запропонованих Гурським у цьому питанні.

Підводячи підсумок, автор статті наголошує на впливі В. Гурського на роботу Групи цивільного матеріального права Кодифікаційної комісії, зокрема на тому, що завдяки аргументам, використаним вченим, контракт про склад був уведений у наступні версії проекту ЦК (1961 та 1962), а також у затверджену у 1964 році версію Цивільного кодексу Польщі. Ще одним успішним внеском вченого стала зміна назви терміну “ekspedycja” на “spedycja”, що закріпилося у польській юридичній номенклатурі. У структурі контракту перевезення прийнято запропонований вченим поділ на: загальні положення, перевезення пасажирів та перевезення вантажів. Що стосується юридичної форми правил, підготованих В. Гурським, слід зазначити, що контракти про склад та експедицію отримали схвалення членів Групи, але рішення щодо договору перевезення не були прийняті. Запроваджено також зміну систематики проекту кодексу з точки зору порядку контрактів. Вчений стверджував, що договір перевезення повинен бути врегульований до контракту експедиції, і це було зроблено.

Висновки автора базуються на аналізі архівних джерел, тобто документації, що міститься в Архіві нових актів у Варшаві.

**Ключові слова:** цивільний кодекс 1964 р., Кодифікаційна комісія ПНР, Група цивільного матеріального права, Владислав Гурський, експедиційний контракт, контракт перевезення, контракт складу