

valné hromady zadlužení aneb použití důchodů společných nemovitostí k jinému účelu, nežli k rozdělení mezi členy dle poměru jejich spoluvlastnictví. Pouze může zavázati jednotlivé členy ku příspěvkům v zájmu správy k-u a tito mohou pro své podíly převzítí reální břemena (hypotéky) vlastním jménem. (Stálá praxe Nejvyššího soudu.)

Neorganisované k-y urbářské zastupuje dle starší praxe v pasivních sporech obecní rychtář, kdežto v aktivních sporech musili by dáti ke sporu zmocnění všichni komposesoři. Tato praxe vyvinula se ze stavu, kdy urbářská obec či společnost byla identickou s obcí politickou jakožto původně obcí poddanskou. S hlediska dnešního právního stavu, t. j. z povahy urbářského společenství jako spoluvlastnictví se odůvodniti nedá. Na tom nemění nic, že urbářské společenství z důvodů veřejného hospodářství podléhá dle platných předpisů administrativních dozoru a eventuelně schvalování politické správy. O tom dosti bohatá judikatura nejv. správ. soudu.

Vyskytují se také případy kombinovaného komposesorátu členů vlastních pozemky zemanské a urbářské v téže obci.

K urbářskému k-u vztahují se zvláště ustanovení zák. čl. XXXIII/1868, LIII/1871, XII/1877, XXXIX/1908 (s prov. nař. č. 30/1909, RT č. 45).

III. K. lesů a pastvin¹⁾ mimo případ zemanských a urbářských k-ů může vzniknouti tím způsobem, že při provádění komasace (zák. čl. XXXIX/1908) v obcích,

¹⁾ Označení tohoto útvaru jako k. není sice v literatuře a v pramenech zvyklé, poněvadž však termín compossessoratus znamená vlastně kolektivní spoluvlastnictví a ne pouhou společnou držbu, jak by se dle doslovného znění (také maď. výrazu: Közbirtokosság) zdálo, a při útvaru pod III vylíčeném jde právě o kolektivní spoluvlastnictví, považujeme použití termínu k. na tento útvar odůvodněným. Právní podstata všech tří útvarů je úplně stejná, pouze důvod vzniku je, jak v textu vylíčen, různý. Zákonodárství, jmenovitě předpisy formálního práva, upravují všechny tři útvary v souvislosti a dle stejných pravidel. Viz svrchu cit. nař. č. 30/1909 o řízení při majetkové úpravě (cf. též § 6 uvoz. zák. k uh. civ. ř. s.: segregace, komasace, upoměrňování, rozdělení pastvin a podobné věci), dále zák. čl. XIX/1898 o státní správě obecních a některých jiných lesů a holých ploch, dále o úpravě hospodářské správy k-ů a v nerozděleném vlastnictví bývalých urbárních se nacházejících, společně užívaných lesů a holých ploch.

kde je nedostatek pastvin obecních, zřídí se potřebná plocha pastevní tím, že každý účastník komasace ustoupí aspoň 5% své půdy — dle dohody i více — k tomuto účelu. Spoluvlastníci takto zřízených pastvin tvoří pak pastvinové společenství organisované způsobem jako k. pod I a II. Fysické dělení je možno žádati jen cestou administrativní po svolení ministerstva orby.

Ohledně řízení k utvoření společných pastvin platí svrchu řečené (zvláště nař. min. spravedl. č. 30/1909).

Literatura.

Zlinský Rainer: „A magyar magánjog mai érvényében“, VII. vyd.; Janesó: „A közbirtokosság“, 1889; Tóth (Vavřínek): „Útmutató urbéri ügyekben“, Tóth (Ludvík): „Urbérikalanz“, Horák: „Urbářské a příbuzné poměry na Slovensku a v Podkarpatské Rusi“, Právní Obzor, 1923; také separatim: „Urbářské právo na Slovensku“.

Jaroslav Horák.

Kompromisární klausule

viz Rozhodčí soudy mezinárodní.

Komunikační právo mezinárodní.

Komunikačním nebo-li dopravním právem mezinárodním rozumíme souhrn právních řádů, kterými se státy kulturního společenství řídí ve vzájemném styku dopravním. Mezinárodní dopravou rozumíme pak činnost, jejímž cílem jest překonati prostorové vzdálenosti přemístěním osob, statků a zpráv ve styku mezistátním.

K. p. m. patří do oboru mezinárodního práva správního. Jedná se tu o právní normy správy společenství mezinárodního, které se rozvojem civilisace mezi kulturními národy vytvořilo. Doprava sprostředkuje mezinárodní styky a jest tedy přirozeno, že v tomto oboru nejzřejměji projevilo se poznání vzájemné hospodářské, kulturní a sociální závislosti států a přesvědčení o nutnosti, aby státy vlastní suverenitu v zájmu světového obchodu dobrovolně omezily a že tu nejdříve a nejzřetelněji vytvořily se konkrétní formy mezinárodního společenství zájmů a spolupráce států. Vznikl vztah mezi státy, způsobený dopravou, vyžádal si záhy jich úpravy mezistátními smlouvami, které jsou hlavním pramenem k. p. m. Šlo tu jednak o