

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 53 (1927)  
**Heft:** 19

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

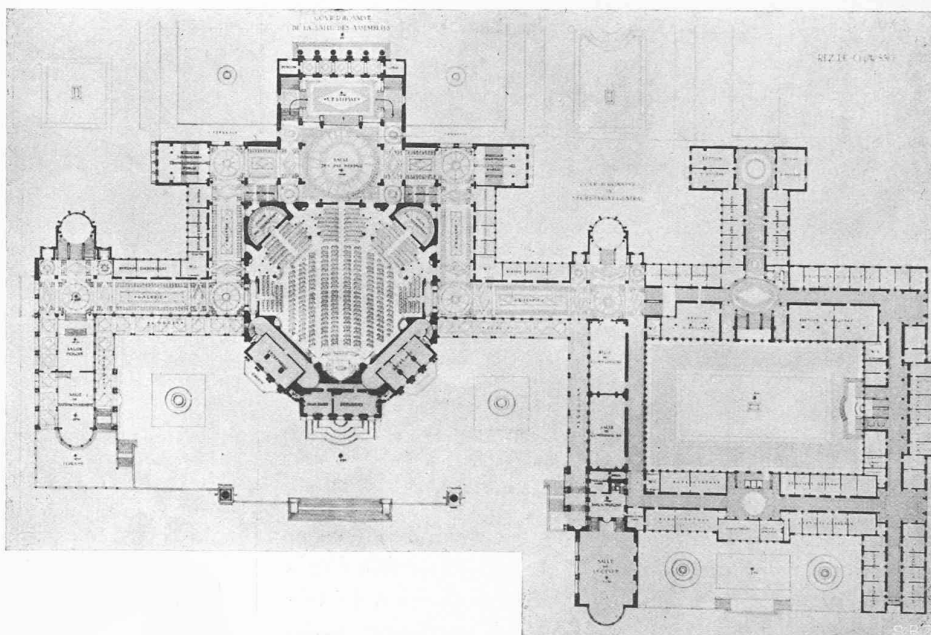
du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés ».

Le dernier alinéa de l'article 9, relatif à la communication directe entre bureaux de différents pays a été distrait de cet article, pour faire l'objet d'une disposition générale visant la convention entière et étendue à toutes autorités administratives et judiciaires compétentes (article C des Dispositions générales).

De même, l'article 11, relatif aux engagements des Etats de prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la Convention, est devenu l'article B des dispositions générales ; la première partie de l'ancien article 13, relative aux bateaux qui sont en dehors du champ d'application de la Convention est devenu l'article A desdites dispositions ; l'article 14 est devenu l'article D, et l'on a prévu qu'outre les dispositions d'ordre législatif ou réglementaire, les Etats devraient se communiquer la liste des bureaux chargés de la tenue des registres. Enfin l'article 15 qui réserve les droits des Etats non contractants sur les voies d'eau internationales est devenu l'article E.

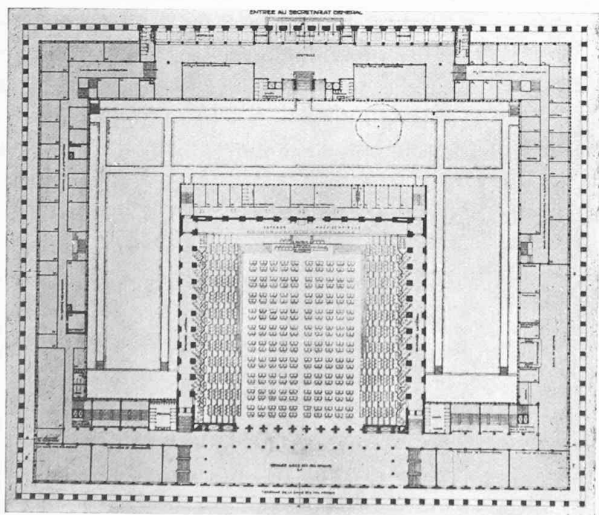
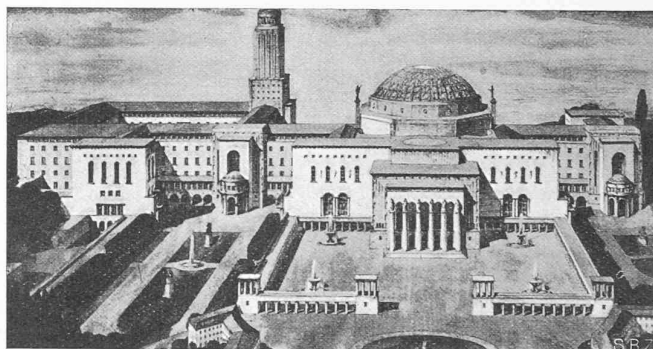
Aux dispositions générales qui viennent d'être indiquées, le Comité a estimé qu'il y avait lieu d'en ajouter une autre relative aux règlements des différends que l'application et l'interprétation de la Convention pourraient soulever. La rédaction de ce dernier article a été toutefois réservée. (A suivre.)

## CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS



En haut : 1<sup>er</sup> rang :  
M. Giuseppe Vago, archi-  
tecte, à Rome.

En bas : 1<sup>er</sup> rang :  
MM. E. zu Püllitz,  
R. Klopphaus et A. Schoch,  
tous à Hambourg.



## Concours international d'idées pour le palais de la Société des Nations.

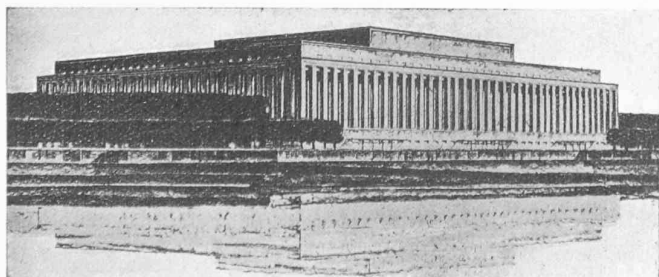
Nous reproduisons, au moyen de clichés de la *Schweizerische Bauzeitung*, des projets classés au premier rang et nous continuerons cette reproduction dans nos prochains numéros. Tous les plans sont à l'échelle 1 : 2000 et toutes les figures sont orientées vers le lac.

## Les turbines-hélice système Lawaczeck de l'usine de Lilla Edet.

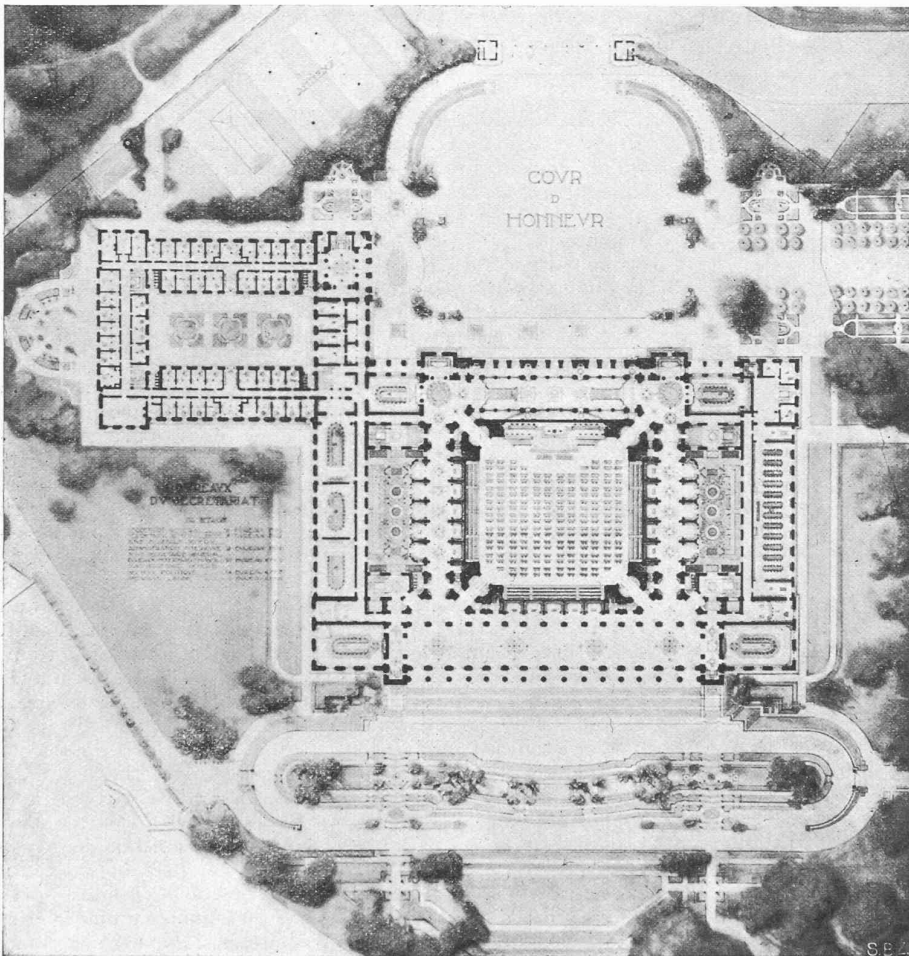
D'après une notice, en anglais, de M. Georges Willock, ingénieur, à Finnshtyttan, en Suède.

L'usine hydro-électrique de Lilla Edet, propriété du Gouvernement de la Suède, est située sur le fleuve Gotha, à 20 km. environ en aval de l'usine de Trollhätten dont la puissance est de 170 000 ch. (Fig. 1.)

La chute disponible n'est que de 6,5 m. dans les cir-



## CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS



1<sup>er</sup> rang : MM. Henri Paul Nenot, architecte, à Paris  
et Julien Flegenheimer, architecte, à Genève.

assurée d'une manière efficace, lorsque la contravention est constatée dans un Etat autre que celui où siège le tribunal compétent. L'article 11 (ancien 12) a été complété de manière qu'en pareil cas, les autorités de l'Etat où la contravention est constatée prennent les mesures voulues pour assurer la répression de cette contravention par les autorités compétentes.

4<sup>o</sup> La question de l'immatriculation et des hypothèques des bateaux en construction a fait l'objet d'un nouvel examen et elle a été résolue d'une manière quelque peu différente.

D'une manière générale, il a été précisé dans le texte même du projet (alors que ce point ne figurait précédemment que dans le commentaire du Secrétariat, voir *Bulletin Technique* du 13 mars 1926, p. 61 et suiv.) que si un bateau, qui est excepté par l'article 12 (ancien 13) de l'obligation de l'immatriculation, vient à être immatriculé, les dispositions

conventionnelles lui sont applicables, et l'on a ajouté les bateaux en construction à la liste de ceux pour lesquels l'immatriculation est facultative. Il suit de là que toute la convention, et par conséquent les chapitres subséquents relatifs à la propriété et aux hypothèques, sont applicables aux bateaux en construction qui ont été immatriculés. Mais cette solution, qui correspond à celle admise à la précédente session, a fait l'objet d'une restriction au protocole de clôture. Les membres allemands du Comité avaient précédemment fait une réserve au sujet de la reconnaissance de l'hypothèque des bateaux en construction, cette hypothèque n'étant pas admise par la législation allemande, sauf à Brême et Hambourg. Depuis, une loi allemande a réglé l'hypothèque de ces bateaux; cependant les membres allemands du Comité, appuyés sur ce point, par les membres français ont été d'avis qu'une pareille hypothèque ne pouvait être régie que par la loi du lieu de construction. Ils ont estimé que ni l'Allemagne ni la France ne pourraient reconnaître une hypothèque prise en Belgique sur un bateau construit en Allemagne ou en France. Les autres membres du Comité n'ont pas été du même avis. La mention au protocole de clôture prévoit donc qu'en signant la convention, les Etats contractants pourront se réserver le droit de déclarer qu'ils ne reconnaîtront pas l'application d'une loi autre que la loi du Pays où la question se pose, en ce qui concerne le régime de la propriété, de l'usufruit, des hypothèques et de l'exécution forcée des bateaux en construction. Cette réserve se rapporte ainsi à la disposition de l'article 3 qui accorde au propriétaire le choix du pays d'immatriculation lorsque le bateau remplit les conditions de plus d'un pays. Ce choix peut être retiré par la législation nationale, lorsqu'il s'agit de bateaux en construction. Mais il va de soi que, quant au fond, la législation nationale devra respecter, en ce qui concerne l'immatriculation, l'usufruit et les hypothèques des bateaux en construction, les règles posées par la convention pour prévenir la double immatriculation, pour assurer la publicité des droits, sauvegarder les créanciers hypothécaires, etc...

Les autres modifications apportées aux clauses relatives à l'immatriculation sont de pure forme.

La rédaction de l'art. 1 a été remaniée de manière à éviter qu'on y cherche la source de l'obligation de l'immatriculation qui doit découler de l'art. 3 seul. Pour bien marquer cette différence, les obligations des Etats ont été groupées dans les deux premiers articles et celles des particuliers dans les articles suivants, ce qui a entraîné certaines retouches de ces articles. Le Comité a en outre supprimé, dans l'art. 3 la limitation aux bateaux « définitivement mis en service » de l'obligation d'être immatriculés, cette formule ayant paru obscure. L'idée que l'on avait voulu exprimer et qui est indiquée dans la note du Secrétariat de 1926, figure maintenant à l'art. 12 (ancien art. 13) où l'on a ajouté à la liste des cas d'immatriculation facultative celui des « bateaux non encore immatriculés dans un Etat contractant, qui se rendent