

Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à leur égard sont laissés à la charge des compagnies de navigation intéressées. Les Gouvernements contractants prêteront leurs concours à ces compagnies, lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en la possession des Gouvernements.

Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à suivre, autant que les circonstances le permettent, les routes définies et pour inciter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des Etats-Unis, en passant au voisinage du grand banc de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve au nord du 43^{ème} degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

L'Administration qui dirige le service de surveillance des glaces est invitée à signaler à l'Administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière reconnue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des Etats-Unis, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

ARTICLE 40

Règles d'abordage

Les Gouvernements contractants conviennent que les modifications à apporter au règlement international pour prévenir les abordages en mer, telles qu'elles figurent à l'Annexe II sont désirables et devraient y être apportées. Le Gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord est prié de transmettre les détails complets de ces modifications aux autres Gouvernements qui ont accepté le Règlement international pour prévenir les Abordages en Mer, de s'assurer qu'ils les adoptent, d'informer les Gouvernements représentés à la Conférence de la suite donnée et, enfin, de s'efforcer de faire mettre en vigueur le règlement modifié à la date du 1er juillet 1931.

ARTICLE 41

Commandements à la Barre

Les Gouvernements contractants conviennent qu'à la date du 30 juin 1931 à partir de minuit les commandements à la barre, c'est-à-dire les commandements donnés à l'homme de barre, doivent être donnés, sur tous leurs navires, sous la forme de commandements directs, c'est-à-dire que, le navire allant de l'avant, le mot "tribord" ou "droite" ou tout mot équivalent à "tribord" ou à "droite" ne doit être donné à bord des navires—tels qu'ils sont généralement construits et aménagés de nos jours—que lorsque l'intention est de manœuvrer à droite, et tout à la fois, la roue, le safran du gouvernail et l'avant du navire.

ARTICLE 42

Emploi injustifié des signaux de détresse

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires.