

have a "chargable" weight based on 10 lb. per cubic foot. Choice of the 10 lb. cu. ft. level moves the "chargable" average density of all traffic to a level that is fairly compatible with the characteristics of the equipment being used to handle this traffic.

A mileage block system achieves the incorporation of distance into the pricing format. It provides the simplest method and has sufficient sensitivity to reflect necessary price differentials into the format.

To price all LCL traffic on a single structure requires a single set of terms and conditions of carriage. These define the responsibilities of carriers, shippers and consignees. The contents of former express and freight terms and conditions form the basis of the unified set, with conflicting items resolved, redundant items removed and necessary additions and changes made to match the new pricing approach.

Under the new legislation, the terms and conditions constituted the only component of the price structure that required the approval of the Board of Transport Commissioners, and this was given on September 18, 1967.

While the need for a commodity classification has been eliminated, rules that define the levels and limits of the services available, formerly incorporated in the classifications, are still required. As with the terms and conditions, the new rules have been developed from the former express and freight classifications, with changes, additions and deletions to meet the new situation.

Product Changes

With these new changes in pricing methods, some procedures deserve special emphasis.

Valuation. The carrier's liability under the rate is \$50 or 50¢ a pound, not to exceed the actual value at time and place of shipment. However, the liability may be increased to \$1 a pound, or to any declared value, for an additional fee. On a COD shipment, the COD amount will not be considered to be the insured value unless declared and an added fee is assessed.

établi d'après cette échelle. Le niveau de 10 livres au pied cube a été choisi; le trafic d'une densité inférieure à cette valeur aura un poids taxable fondé sur ce niveau. Le choix du niveau de 10 livres au pied cube portera la densité moyenne taxable de tout le trafic à un niveau raisonnablement compatible avec les particularités du matériel utilisé pour la manutention de ce trafic.

Le cantonnement offre la meilleure façon d'incorporer la distance dans les facteurs d'établissement des prix. Il constitue la méthode la plus simple et est suffisamment sensible pour refléter les différences dont il y a lieu de tenir compte dans l'établissement des prix.

Placer les prix de tout le trafic de détail dans une seule structure exige un ensemble unique de conditions de transport, qui définisse les responsabilités des transporteurs, des expéditeurs et des consignataires. La teneur des anciennes conditions des messageries et du trafic-marchandises a servi de base à l'ensemble unifié, les éléments incompatibles étant corrigés, les éléments superflus étant supprimés et les adjonctions et modifications nécessaires étant effectuées pour convenir au nouveau mode d'établissement des prix.

En vertu de la nouvelle loi, les conditions étaient le seul élément de la structure des prix qui exigeait l'approbation de la Commission des transports du Canada; cette approbation fut donnée le 18 septembre 1967.

Bien que le besoin d'une classification des denrées ait été éliminé, des règles qui définissent les niveaux et les limites des services disponibles, anciennement incorporées dans les classifications, sont toujours nécessaires. Pour ce qui est des conditions, les nouvelles règles ont été tirées des anciennes classifications des messageries et des marchandises, dans lesquelles on a fait les modifications, adjonctions et suppressions que nécessitait la nouvelle situation.

CHANGEMENTS RELATIFS AUX PRODUITS

Ces nouveaux changements dans les méthodes d'établissement des tarifs appellent certaines explications spéciales visant certains procédés.

Évaluation. Avec ce tarif, la responsabilité du transporteur est de \$50, ou encore de 50¢ la livre, et le montant ne doit pas dépasser la valeur réelle de la marchandise au moment et au lieu de l'expédition. Toutefois, la responsabilité peut être portée à \$1 la livre, ou toute autre valeur déclarée, moyennant un droit supplémentaire. S'il s'agit d'un envoi contre remboursement, le montant C.R. n'est pas considéré comme étant la valeur assurée, à moins que cette valeur ne soit déclarée et qu'un droit supplémentaire ne soit imposé.