

200-GP-1

1973
CANCELLATION
ANNULATION
July/Juillet 1979

**CANADIAN GOVERNMENT
SPECIFICATIONS BOARD**

**THE CANADIAN TRADE DOCUMENT
ALIGNMENT SYSTEM (CTDAS)**

This handbook is cancelled because it has been superseded by the Canadian Trade Document Alignment System Manual (Second Edition).

The CTDAS Manual is not a CGSB Publication.
It is available from COSTPRO

Canadian Organization for the Simplification of
Trade Procedures
151 Sparks Street
Ottawa, Ontario
Canada
K1P 5E3

**OFFICE DES NORMES DU
GOUVERNEMENT CANADIEN**

**UNIFORMISATION DES DOCUMENTS
COMMERCIAUX CANADIENS (UDCC)**

Ce manuel est annulé parce qu'il est remplacé par le Manuel du Système d'uniformisation des documents commerciaux canadiens (deuxième édition).

Le Manuel UDCC n'est pas publié par l'ONGC.
On peut se le procurer auprès de COSTPRO

Organisation canadienne pour la simplification des
procédures commerciales
151, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
Canada
K1P 5E3



Specifications Board

Office des Normes

Supply and Services
Canada

Approvisionnement et Services
Canada

**THE CANADIAN
TRADE DOCUMENT
ALIGNMENT SYSTEM**

This handbook contains procedures and forms prepared by The Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures (COSTPRO), an organization composed of Canadian Civil and Government Organizations concerned with facilitation of international trade.

200-GP-1

CTDAS

1973

**UNIFORMISATION
DES DOCUMENTS
COMMERCIAUX CANADIENS**

Ce manuel présente les méthodes et les formulaires élaborés par l'Organisation canadienne de simplification des pratiques commerciales (COSTPRO), composée d'organismes privés et gouvernementaux et dont le but est de faciliter le commerce international.

200-GP-1

UDCC

1973

COSTPRO

CANADIAN ORGANIZATION FOR THE SIMPLIFICATION OF TRADE PROCEDURES ORGANISATION CANADIENNE DE SIMPLIFICATION DES REGLEMENTS COMMERCIAUX

(Membership at date of approval of this handbook)
(Organismes membres au moment de l'approbation du document)

MEMBERS/MEMBRES

Air Transport Association of Canada	Air Transport Association of Canada
Canadian Bankers' Association	Association des banquiers canadiens
Canadian Chamber of Commerce	Chambre de commerce du Canada
Canadian Chamber of Shipping	Chambre canadienne du commerce maritime
Canadian Port & Harbour Association	Canadian Port & Harbour Association
Canadian Shippers' Council	Canadian Shippers' Council
Canadian Trucking Association	Association canadienne du camionnage
Department of Industry, Trade & Commerce	Ministère de l'Industrie et du Commerce
Department of National Revenue, Customs & Excise	Ministère du Revenu national – Douanes et accise
Department of Supply and Services	Ministère des Approvisionnements et Services
Dominion Chartered Customs House Brokers Association	Dominion Chartered Customs House Brokers Association
Ministry of Transport	Ministère des Transports
Statistics Canada	Statistique Canada
The Railway Association of Canada	Association des chemins de fer du Canada.

BOARD OF DIRECTORS CONSEIL D'ADMINISTRATION

President/Président

CN Railway

*Mr. J. Gratwick

Chemins de fer du CN

Vice-President/Vice-Président

Department of National Revenue,
Customs and Excise

*Mr. A. Senecal

Ministère du Revenu national –
Douanes et accise

Directors/Directeurs

Royal Bank of Canada

*Mr. B. Gray

Banque royale du Canada

Department of Supply
and Services

*Mr. J. Guminski

Ministère des Approvisionnements
et Services

Canadian Shippers' Council

*Mr. A.S. Marshall

Canadian Shippers' Council

Department of Industry,
Trade and Commerce

Mr. G. Schuthe

Ministère de l'Industrie et du
Commerce

Canadian Bankers' Association

Mr. C.O.G. Slade

Association des banquiers canadiens

Air Transport Association of
Canada

Mr. W.A.C. Stuart

Air Transport Association of
Canada

Executive Director/Secrétaire général

Ministry of Transport

*Mr. R.C. Milne

Ministère des Transports

*Members of the Executive Committee

*Membres du Comité directeur

AIMS AND OBJECTIVES OF COSTPRO

- (a) To reduce the cost of trade procedures involved in the trade of Canada by seeking, in co-operation with the commercial and public authorities involved, the reduction, simplification and international harmonization of all trade documents used in Canada's foreign trade.
- (b) To ensure that the information flow relating to the distribution of goods facilitates and does not impede Canada's industrial development or growth in external trade.
- (c) To ensure that developments in the field of trade procedures keep pace with and permit Canada to derive full benefit from the increasingly fast and sophisticated methods of international transportation and communications.
- (d) To seek improvements in trade procedures and the elimination of national and international requirements which cause delay or are uneconomic in international transactions.
- (e) To provide for consideration of matters concerning the simplification of trade procedures that may be referred to it by any member.
- (f) To provide for the exchange of information among members and other interested parties on matters under consideration by COSTPRO.
- (g) To provide a forum through which Government and Industry can effectively develop an informed consensus on a Canadian position at the international level.

LES OBJECTIFS DE COSTPRO

- a) Réduire le coût des pratiques canadiennes en matière de commerce international en cherchant, de concert avec les intéressés des secteurs privé et public, la réduction, la simplification et l'harmonisation à l'échelle internationale de tous les documents utilisés par le commerce canadien avec l'étranger.
- b) Voir à ce que la circulation des renseignements liés à la distribution des marchandises n'entrave pas mais facilite la croissance industrielle du Canada dans le domaine du commerce extérieur.
- c) Voir à ce que le Canada tire plein avantage des progrès réalisés au chapitre des pratiques commerciales en ce qui a trait, notamment, aux méthodes de plus en plus rapides et perfectionnées utilisées dans le domaine des communications et des transports internationaux.
- d) Voir à améliorer les pratiques commerciales et à éliminer, sur le plan national et international, les exigences qui retardent ou grèvent les transactions internationales.
- e) S'occuper de l'étude des questions relatives à la simplification des pratiques commerciales que pourrait poser tout membre de l'Organisation.
- f) Voir à la circulation de l'information au sein de l'Organisation et auprès de tout organisme intéressé sur tout sujet touchant à la sphère d'activité de COSTPRO.
- g) Servir de tribune au gouvernement et à l'industrie et permette ainsi, grâce à l'information fournie, d'en arriver à une politique canadienne commune à l'égard du commerce international.

FOREWORD

Simpler Export Documents: This is the goal of the Canadian Trade Document Alignment System (CTDAS).

Recognizing this need, the international trading community has long sought ways to curb the apparently ever increasing complexities imposed by the documents of all shapes and sizes used in international trade. Some years ago, starting in Sweden, an international movement developed to standardize the format of all trade documents around a single internationally acceptable layout key. The primary objective was to eliminate the need for repetitive typing and checking of information by aligning common inputs such as the name and address of the shipper, the consignee and description of the goods, so that they could be reproduced on different documents by the use of simple duplication equipment. This work culminated in the "ECE layout key" named after the Economic Commission for Europe, the United Nations agency most closely identified with its development.

In 1970, when it became clear that the ECE layout key was receiving a wide degree of acceptance, not only in Europe but in trading nations in other parts of the world, the Canadian Export Association began initial drafts for a compatible Canadian alignment system. Several such drafts were prepared, first under the aegis of the Canadian Export Association and later the Canadian Shippers' Council, were circulated to the different elements in Canada's trading community and government, were modified, improved and finally approved.

When the Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures (COSTPRO) was formed in 1972, it was logical that it should take a direct interest in the CTDAS. A Working Group was formed and this handbook is the result.

Trade document alignment is a proven technique affording substantial cost savings. It makes possible for the first time "one-run" reproduction of domestic and company-generated forms compatible with a wide variety of Trade documents designed outside Canada over which we have little direct influence. Experience in other countries using similar systems shows savings of up to 70% and even higher may be achieved in the cost of preparing and processing documents. The disproportionately high cost of handling export paperwork can therefore be reduced by the CTDAS to a level more in accord with domestic business and provide a useful stimulus to export competitiveness. I recommend this handbook to all those involved in Canada's international trade and particularly to those in industry or government who process or stipulate

AVANT-PROPOS

L'objectif du système d'uniformisation des documents commerciaux canadiens (SUDCC) vise à la simplification des documents d'exportation.

La communauté commerciale internationale, cherchait depuis longtemps le moyen de surmonter les difficultés grandissantes inhérentes à l'emploi de documents de toutes sortes et de tout format dans le commerce international. Il y a quelques années, la Suède prit l'initiative d'un mouvement international tendant à normaliser le format de tous les documents commerciaux par l'adoption d'une présentation type acceptable par tous les pays. L'objectif premier était d'obvier à la nécessité de dactylographier et de vérifier les inscriptions répétitives, par exemple, le nom et l'adresse de l'expéditeur, du destinataire, la désignation des marchandises, en les alignant de manière à pouvoir les reproduire sur divers documents au moyen d'un simple duplicateur. C'est ainsi qu'on a abouti à la présentation type de la C.E.E. (Conseil Économique pour l'Europe), organisme des Nations Unies qui avait travaillé à son élaboration.

Lorsque, en 1970, la présentation type de la C.E.E. s'implanta non seulement en Europe mais dans les autres nations commerçantes du monde, l'Association canadienne d'exportation entreprit l'élaboration d'un système d'uniformisation compatible avec celui de la C.E.E. Plusieurs projets furent étudiés, d'abord sous l'égide de l'Association canadienne d'exportation, ensuite sous celle du Canadian Shippers' Council, puis soumis aux divers organismes canadiens commerciaux et au gouvernement, modifiés, améliorés et finalement approuvés.

Lorsque l'Organisation canadienne de simplification des pratiques commerciales (COSTPRO) fut constituée en 1972, il était tout naturel qu'elle s'intéresse au SUDCC et forme un groupe de travail; c'est à ce dernier que nous devons le présent document.

L'uniformisation des documents commerciaux est un procédé qui a fait ses preuves et dont l'implantation est susceptible d'entraîner bien des économies. Elle permet, pour la première fois, de reproduire "d'une seule traite" des formulaires requis par le gouvernement et le secteur privé ainsi qu'une grande variété de documents commerciaux destinés à l'étranger et à l'égard desquels nous ne pouvons rien. L'expérience des autres pays a démontré que l'utilisation de systèmes analogues a comprimé jusqu'à 70%, même davantage, les frais de l'établissement et du traitement des documents. Le coût démesurément élevé de la manipulation des documents d'exportation peut donc, grâce au SUDCC, être ramené à un niveau proportionnel au commerce intérieur et stimuler la concurrence dans le domaine des exportations. Je recommande l'utilisation du SUDCC à tous

the need for trade documents. COSTPRO will be happy to answer any further questions or to give any help it can to anyone designing documents compatible with the CTDAS.

I would like to express sincere thanks to all those who have devoted time to the necessary research and study in preparing the CTDAS. COSTPRO is particularly indebted to Mr. David Porteous of Porteous Systems Services Ltd. for his work in preparing the handbook contents and to the Canadian Government Specifications Board for their assistance in the layout and printing of the publication. I would also like to acknowledge with gratitude much useful advice and help we have received from the U.N. Inter-Regional Advisor on Trade Documentation, Mr. Gosta E. Roos and to our confreres in the United States of America, the United Kingdom, New Zealand and Australia, who have developed national alignment systems based on the ECE layout key.



John Gratwick
Chairman
Canadian Organization for the
Simplification of Trade Procedures

References

During the development of the CTDAS frequent reference has been made to the following publications:

- “The ECE Guide on Simplification and Standardization of External Trade Documents”
- “Simpler Export Documents”, issued by the Board of Trade, London.
- “Standard Export Documents for Australia,” issued by the Department of Trade and Industry, Commonwealth of Australia.
- “Export Documents, A Standard Aligned System for New Zealand,” issued by the New Zealand Customs Department.

Suggestions for Improvement

Suggestions for the improvement of this handbook should be addressed to:

Secretary
Canadian Organization for the Simplification
of Trade Procedures
9th Floor, 2085 Union St.,
Montreal 111, P.Q.

les Canadiens qui s'adonnent au commerce international et spécialement à ceux qui, au sein de l'industrie ou du gouvernement, sont appelés à traiter des documents commerciaux. COSTPRO se fera un plaisir de collaborer avec tous ceux qui voudraient appairer leurs documents à ceux du SUDCC.

Je tiens à remercier tous ceux qui ont participé aux recherches et aux études nécessaires à l'élaboration du SUDCC. COSTPRO sait particulièrement gré à M. David Porteous, des Porteous Systems Services Ltd., d'avoir rédigé le guide et à l'Office des Normes du Gouvernement Canadien d'avoir décidé de la disposition typographique et exécuté l'impression de cette publication. Je tiens également à signaler la précieuse collaboration de M. Gosta E. Roos, conseiller inter-régional (des Nations Unies) en matière de documentation commerciale. Merci aussi à nos collègues des États-Unis, du Royaume-Uni, de Nouvelle-Zélande et d'Australie qui ont mis au point des systèmes nationaux d'uniformisation fondés sur le document type de la C.E.E.



John Gratwick
Président
Organisation canadienne de simplification
des pratiques commerciales

Références

Durant l'élaboration du système de l'UDCC, nous avons souvent eu recours aux publications suivantes:

- le “Guide de la C.E.E. sur la simplification et la normalisation des documents commerciaux internationaux”.
- “Simpler Export Documents” publié par le Board of Trade de Londres.
- “Standard Export Documents for Australia” publié par le ministère australien de l'Industrie et du Commerce.
- “Export Documents, A Standard Aligned System for New Zealand” publié par le ministère des Douanes de la Nouvelle-Zélande.

Commentaires sur l'amélioration

Toute suggestion visant à améliorer ce guide doit être adressée à:

Le Secrétaire
Organisation canadienne de simplification des
pratiques commerciales
9^e étage
2085, rue Union
MONTRÉAL 111, Québec.

**WORKING GROUP
GROUPE DE TRAVAIL**

Canadian Export Association Canadian Shippers' Council	(Chairman) Moore, J.D. (President)	Association canadienne d'exportation Canadian Shippers' Council
Chubb and Son Inc. Canadian Board of Marine Underwriters	Balcer, G.C.	Chubb and Son Inc. Canadian Board of Marine Underwriters
Canadian Government Specifications Board/Department of Supply and Services	Balke, S.J.	Office des normes du gouvernement canadien/Ministère des Approvisionnement s et Services
CP Rail Railway Association of Canada	Bourgeois, C.G.	CP Rail Railway Association of Canada
Atlantic Container Line Canadian Shipping Federation	Boyne, M.	Atlantic Container Line Canadian Shipping Federation
Dupont of Canada Ltd. Canadian Shippers' Council	Browne, J.	Dupont of Canada Ltd. Canadian Shippers' Council
Aluminum Co. of Canada Canadian Chamber of Commerce	Durocher, R.J.	Aluminium du Canada Limitée Chambre de commerce du Canada
Department of Industry, Trade & Commerce	Hadskis, H.A.	Ministère de l'Industrie et du Commerce
Department of National Revenue, (Customs and Excise)	McIsaac, D.J.	Ministère du Revenu national – Douanes et Accise
Ministry of Transport COSTPRO Secretariat	Milne, R.C.	Ministère des Transports Secrétariat de COSTPRO
Celanese Canada Ltd. Canadian Shippers' Council	Mueller, W.	Celanese Canada Ltd. Canadian Shippers' Council
CN Rail Railway Association of Canada	Murray, P.S.	CN Rail Railway Association of Canada
Maislin Transport Ltd. Canadian Trucking Association	Pace, F.J.	Maislin Transport Ltd. Association canadienne du camionnage
Statistics Canada	Richardson, G.A.	Statistique Canada
Royal Bank of Canada Canadian Bankers' Association	Stronach, R.B.	Banque royale du Canada Association des banquiers canadiens
Air Canada – Air Transport Association of Canada	Stuart, W.A.C.	Air Canada – Air Transport Association of Canada
Porteous System Service Ltd.	Porteous, D. (Consultant/Expert-Conseil)	Porteous System Service Ltd.

CTDAS

UDCC

**THE CANADIAN
TRADE DOCUMENT
ALIGNMENT SYSTEM**

**UNIFORMISATION
DES DOCUMENTS
COMMERCIAUX CANADIENS**

1973

This handbook is printed on ISO
A4 size paper (210 × 297 mm).

Ce manuel est imprimé sur papier
de format ISO A4 (210 × 297 mm)

Address requests for copies of this handbook
(Price \$2.00) to:

Canadian Government Specifications Board
c/o Department of Supply and Services
88 Metcalfe St.
Ottawa, Canada
K1A 0S5

Vous pouvez acheter ce guide pour \$2 en adressant
votre commande comme suit:

L'Office des Normes du Gouvernement Canadien
a/s Ministère des Approvisionnements et Services
88, rue Metcalfe
Ottawa, Canada
K1A 0S5

CONTENTS

Part 1 — Background

Introduction	1
What is an Aligned System?	1
International Development	2

Part 2 — Advantages of an Aligned Series

One-Run Benefits	4
The Advantages Illustrated	6

Part 3 — How CTDAS is Used

Typing the Master	7
The Reproduced Forms	8
The B. 13	9
The Certificate of Origin	9
The XS113 Preferential Certificates of Origin and Value	10
The Insurance Policy/Certificate	10
The Ocean Bill of Lading	10
The Commercial Invoice	11
The Master Continuation Sheet	11
The Form of Invoice in Lieu of U.S. Customs Invoice 5515	11

Part 4 — Technical Aspects of CTDAS

Duplicating Methods	12
Spirit Duplicating	12
Photocopying	13
Layout and Printing Considerations	13
Paper Size	14
Language	14
Construction Sheets	14
Printing Instructions	15
Notes on Availability of Standard Canadian Trade Document Alignment System (CTDAS) Forms ..	75

Appendices:

A.1 — CTDAS Master — Dimensions	17
A.2 — CTDAS Master — Layout (English)	18
B.1 — Master Continuation Sheet — Dimensions ..	20
B.2 — Master Continuation Sheet — Layout	21

TABLE DES MATIÈRES

Partie 1 — Historique

Introduction	1
Qu'est-ce qu'un système uniformisé?	1
Expansion internationale	2

Partie 2 — Avantages des séries uniformes

Avantages de la méthode "d'une seule traite"	4
Illustration des avantages	6

Partie 3 — Comment utiliser les systèmes d'uniformisation des documents commerciaux canadiens (UDCC)

Dactylographie de la formule type	7
Reproduction des formules	8
Formule B.13	9
Certificat d'origine	9
Formule XS113 et les certificats préférentiels d'origine et de valeur	10
Certificat/Police d'assurance	10
Connaissements maritimes	10
Facture commerciale	11
Feuille de suite	11
Formule de facturation en remplacement de la "US Customs Invoice 5515"	11

Partie 4 — Aspects techniques de l'UDCC

Méthodes de reprographie	12
Duplication à l'alcool	12
Photocopie	13
Remarques sur la disposition typographique et l'impression	13
Format du papier	14
Langue	14
Feuilles de construction	14
Instructions relatives à l'impression	15
Avis sur la disponibilité des formules normalisées du système d'uniformisation des documents commerciaux canadiens	75

Appendices:

A.1 — Formule type de l'UDCC — Dimensions. .	17
A.2(F) — Formule type de l'UDCC — Format	19
B.1 — Feuille de suite type — Dimensions	20
B.2(F) — Feuille de suite type — Format	22

Standard Aligned Forms

C.1	– B.13	23
C.2	– CTDAS Certificate of Origin	25
C.3	– XS112	26
C.4	– XS113	27
C.5	– Insurance Policy/Certificate	28
C.6	– Ocean Bill of Lading	30
C.7	– Commercial Invoice	32

Typical Application of CTDAS Master

D	– Typed Master	35
E.1	– B.13 Mask	36
E.2	– B.13 Completed	37
F.1	– Certificate of Origin Mask	38
F.2	– Certificate of Origin Completed	39
G.1	– XS113 Mask	40
G.2	– XS113 Completed	41
H.1	– Insurance Mask	42
H.2	– Insurance Policy/Certificate Completed	43
J.1	– Ocean Bill of Lading Mask	44
J.2	– Ocean Bill of Lading Completed	45
K	– Commercial Invoice Completed	46

Other One-Run Applications of CTDAS Master

L.1 to L.6	– Order, Shipping and Financial Documents	57
M.1 to M.3	– Foreign Customs Forms	64
N.1 to N.6	– Carrier Documents	68

CTDAS	– Handbook Order	77
-------	------------------	----

CTDAS	– Information Request	77
-------	-----------------------	----

What COSTPRO is proposing to do to assist companies in the introduction of CTDAS forms	79
--	----

Suggestions for improvements	79
------------------------------	----

Formules uniformisées standard

C.1(F)	– B.13	24
C.2	– Certificat d'origine de l'UDCC	25
C.3	– XS112	26
C.4	– XS113	27
C.5(F)	– Certificat/police d'assurance	29
C.6(F)	– Connaissance maritime	31
C.7(F)	– Facture commerciale	33

Utilisation de la formule type de l'UDCC

D(F)	– Formule type dactylographiée	47
E.1(F)	– Cache B.13	48
E.2(F)	– Formule B.13 remplie	49
F.1(F)	– Cache du certificat d'origine	50
F.2(F)	– Certificat d'origine rempli	51
G.1	– Cache XS113	40
G.2	– Formule XS113 remplie	41
H.1(F)	– Cache du Certificat/Police d'assurance	52
H.2(F)	– Certificat/police d'assurance rempli	53
J.1(F)	– Cache de la formule des connaissances maritimes	54
J.2(F)	– Formule des connaissances maritimes remplie	55
K(F)	– Facture commerciale remplie	56

Autres utilisations de la formule type de l'UDCC par la méthode "d'une seule traite"

L.1 à L.6	– Documents financiers, de commande et d'expédition	57
M.1 à M.3	– Formules de dédouanement	64
N.1 à N.6	– Documents à l'usage des transporteurs	68

UDCC	– Bon de commande du manuel	77
------	-----------------------------	----

UDCC	– Demande de renseignements	77
------	-----------------------------	----

Ce que COSTPRO se propose de faire pour aider les entreprises en vue de l'adoption des formules de l'UDCC	79
---	----

Améliorations suggérées	79
-------------------------	----

PART 1 – BACKGROUND

Introduction

The purpose of this handbook is to introduce the Canadian Trade Document Alignment System (CTDAS), to explain what it is and how it works, and to suggest why all Canadian companies involved in the preparation of export documents should make the maximum possible use of this system. Fortunately, the cost saving potential of trade document alignment is not dependent upon the use of sophisticated equipment. The benefits of the system can be applied to relatively small or large volumes of transactions and the minimum equipment requirement consists only of a typewriter and a simple office duplicator. Generally speaking, paperwork is not the most popular of subjects and in the case of export transactions, the requirement for documents can become a time consuming burden of nightmare proportions. In the short term our document alignment system does not remove the need for paperwork, but it does drastically reduce the burden of preparing export documents and the costly delays resulting therefrom. Looking a little further ahead as use of the system becomes general, it is envisaged that standard aligned commercial documents may well replace many of the special forms presently required. It can also be foreseen that the widespread international use of a standardized alignment system will pave the way for an increase in the use of electronic data transmission and the elimination of much of today's paperwork.

What is an Aligned System?

Until the introduction of aligned systems, export documentation had not even begun to keep pace with the modern techniques for handling and transporting shipments. All too often paperwork bottlenecks have built up, which halted the movement of merchandise, resulting in frustration and costly delay. Over the years, requirements for documents related to export transactions came from different sources and for different reasons. Forms were produced in a series of different shapes and sizes. It was not uncommon for twelve or more different sets of papers to be typed in as many separate operations to cater for one export shipment.

Just to add to the misery there were many instances in which so many copies were required of a single document that it had to be typed twice. Since information must be accurate, each typing had to be carefully checked. As documents are usually urgently needed, the typists, under pressure, made errors. Each copy had to be corrected and the amount of work and time required multiplied. The process was slow, costly and irritating. Indeed the grief involved was one of the factors that deterred some companies from considering the export field.

PARTIE 1 – HISTORIQUE

Introduction

L'objet de ce manuel est de présenter le Système d'uniformisation des documents commerciaux canadiens, d'en expliquer la nature, les mécanismes, et d'exposer les raisons pour lesquelles les sociétés canadiennes appelées à établir des documents d'exportation ont intérêt à s'en servir. Fort heureusement, il n'est pas nécessaire de recourir à un équipement complexe pour réaliser les économies que fait entrevoir le Système d'uniformisation des documents commerciaux. Ce système peut indifféremment s'appliquer à un nombre restreint ou élevé de transactions et ne nécessite qu'une machine à écrire et un simple duplicateur de bureau. En général, on n'aime guère aborder le sujet de la "paperasserie", mais dans le domaine des exportations, la masse des documents requis peut rapidement prendre des proportions cauchemardesques. À brève échéance, le Système d'uniformisation des documents ne supprime pas le besoin de recourir à maints documents d'exportation, mais il représente une économie de temps notable quant à leur établissement. Cependant, on présume que, à longue échéance et à mesure que ce système se généralisera, les documents commerciaux normalisés remplaceront bon nombre de formules spéciales requises à l'heure actuelle. D'ailleurs, l'utilisation à l'échelle internationale de documents normalisés ne manquera pas de faciliter le recours à la transmission électronique des données et, en conséquence, d'éliminer en partie la pléthore d'imprimés qu'on connaît aujourd'hui.

Qu'entend-on par système uniformisé?

Avant l'ère du système uniformisé, personne n'a pensé mettre les documents d'exportation à jour en fonction des techniques modernes de manutention et d'expédition des marchandises. Trop souvent, l'amoncellement d'imprimés ne faisait qu'entraver la circulation des marchandises, créer des tensions et entraîner des retards coûteux. Au fil des ans, et pour divers motifs, on a ressenti le besoin de créer des formules d'exportation de dimensions et de modèles différents. Maintes fois on a dû dactylographier séparément un jeu de 12 documents ou plus, pour une seule exportation.

Pis encore, dans certains cas, il fallait taper deux fois le même document pour pouvoir disposer de plusieurs exemplaires. Les renseignements devant être exacts, il fallait vérifier chaque copie. Comme la plupart de ces documents étaient urgents, la dactylo, énervée, multipliait les erreurs. D'où la nécessité de corriger chaque copie avec, comme conséquence, un surcroît de travail et de temps. Le processus était lent, coûteux, frustrant et certaines sociétés ont même alors préféré s'abstenir de s'aventurer dans le domaine de l'exportation.

The only factor common to these numerous sets of documents was the repetitive entry of much of the information required on each set. When means were found to make all the documents the same size and the forms were redesigned so that the same information appeared in the same area on each document, an aligned series of documents was created.

Finally, when a key or master form was drawn up that would hold all the common information needed on all of the forms, it became possible to reproduce all the sets and copies needed from the single typing of the master. Using the Canadian Trade Document Alignment System it is possible to type one master that, with the aid of a relatively simple office machine, can be used to duplicate the documents needed to process an export shipment. Information not required on any given document is easily omitted by means of a simple masking device attached to the master. This combination of an aligned series of documents and a master designed to be used in conjunction with reproducing equipment provides what is generally known as an aligned "one-run" system. The Canadian Trade Document Alignment System falls into this category.

International Development

Aligned export systems are not new and the development of aligned one-run methods has taken place in many countries over a period of time. Individual exporters and forwarding agents in Canada have been making partial use of alignment principles since the 1950's. The general approach taken was to align as many internal forms as possible with the most commonly used external document, e.g. the B.13. There were a number of instances in which exporters coupled this limited alignment with one-run procedures to achieve interesting savings both in the cost and time aspects of documentation. However the lack of national or international standardization severely curtailed the scope of schemes of this nature.

The first successful attempt at standardization on a national level came in 1956 when Sweden, followed by the other Scandinavian countries, adopted common standards for certain commercial and official documents. When these standards were incorporated in users' documentation systems, considerable cost savings were rapidly realized. With the hope of further enlarging the field open for alignment, the subject was taken up with the United Nations Economic Commission for Europe (ECE). At this level a Working Party was set up and by 1963 international standards had been established for the layout. In co-operation with the International Chamber of Shipping, the design

Tous ces documents n'avaient qu'un seul point en commun: l'inscription répétée, sur chacun, de renseignements identiques. On en arriva alors à uniformiser leur format et le plan des formules pour leur assigner des zones précises, les mêmes sur chacune, destinées à recevoir les données correspondantes. C'est ainsi qu'un système d'uniformisation venait de voir le jour.

Finalement, on créa une formule type pouvant recevoir toutes les données requises et il devint alors possible de reproduire tous les jeux de documents et toutes les copies nécessaires en ne dactylographiant que la formule type. Grâce au Système d'uniformisation des documents commerciaux canadiens, il ne faut dactylographier qu'une seule formule type et l'on peut ensuite reproduire les documents nécessaires au traitement des expéditions d'exportation au moyen d'une machine de bureau relativement simple. Il est très facile d'omettre toute donnée inutile en masquant les rubriques superflues. La combinaison d'un jeu de documents uniformes et d'une formule type destinés à être utilisés en conjonction avec un matériel de reproduction fournit ce que l'on appelle généralement un système normalisé "d'une seule traite"; et c'est précisément dans cette catégorie que se classe le Système d'uniformisation des documents commerciaux canadiens.

Internationalisation

Les systèmes uniformisés d'exportation ne sont pas nouveaux et depuis un certain temps déjà, plusieurs pays ont mis au point la méthode dite "d'une seule traite". Des exportateurs et des agents d'expédition y ont eu recours, dans une certaine mesure, depuis la décennie de 1950. De façon générale, on s'est efforcé d'apparier le plus grand nombre possible d'imprimés internes aux documents externes les plus couramment utilisés; c'est notamment le cas de la formule B.13. Dans un certain nombre de cas, les exportateurs ont assorti ce procédé d'uniformisation partiel à des méthodes "d'une seule traite", dans le but de réaliser des économies considérables de temps et d'argent au chapitre de la documentation. Cependant, le manque de normes nationales ou internationales a considérablement réduit le nombre d'initiatives en ce sens.

La première tentative fructueuse de normalisation au niveau national remonte à 1956. C'est alors que la Suède, suivie par les autres pays scandinaves, a adopté des normes communes pour certains documents commerciaux et administratifs. D'importantes économies ont été réalisées lorsque ces normes furent incorporées aux systèmes de documentation des clients. Dans l'espoir d'élargir davantage le champ de l'uniformisation, la question a alors été portée devant la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Un groupe de travail fut constitué à ce niveau et l'année 1963 vit l'établissement de normes internationales à l'égard de la disposition typographique.

of an ocean bill of lading was aligned with the new international standard master, which became known as the ECE layout key. The way was now open for widespread adoption of alignment systems based on this key document.

Since that time there has been a steady growth in the number of countries who have created national systems based on the ECE master key. The point has now been reached where a list of the countries using, or in the process of establishing, ECE-based national documentation systems would be almost synonymous with a roll of the world's major trading nations.

Along the line there have been certain developments of particular significance from a Canadian standpoint. In 1965 Britain introduced a standard series of documents based on the ECE master key.

Other Commonwealth members have followed suit and, at this time, the United Nations' Conference on Trade and Development (UNCTAD) is helping to introduce the system to developing countries. As a result of work done by the Commonwealth Economic Committee, 26 nations have accepted aligned versions of their certificates of value and origin (one of these is illustrated in *Appendix C.4*). Of universal importance is the fact that there are now more than 300 shipping lines using the International Chamber of Shipping (ICS) standard bill of lading format.

The approach taken to alignment in the U.S.A. has been of particular relevance from a Canadian standpoint: prior to 1970 a great deal of work on document standardization had been carried out by the Department of Transportation in co-operation with a National Committee on International Trade Documentation, and an aligned series of documents had been put into effect. Although there were many close similarities between the ECE key and the U.S. master document, there were also a number of important differences in layout. At a Geneva meeting of the group of experts on the Simplification and Standardization of External Trade Documents these differences were resolved to the point where the two key documents could be considered compatible. The way was now clear for the development of Canadian standard trade documents.

De concert avec l'International Chamber of Shipping, la Commission créa un connaissance maritime aligné sur la nouvelle formule type internationale normalisée, connu depuis sous le nom de disposition typographique type de la C.E.E. La porte ouvrant sur la généralisation des systèmes d'uniformisation basés sur ce document type était, dès lors, grande ouverte.

Depuis lors, nombreux sont les pays qui ont créé un système national fondé sur la formule type de la C.E.E. Au nombre des pays qui utilisent ou sont à la veille d'établir un système de documents basé sur celui de la C.E.E., on compte, aujourd'hui, la plupart des grandes nations commerciales.

Il faut également noter certaines réalisations d'une très grande importance pour notre pays. En 1965, l'Angleterre a établi une série normalisée de documents basée sur la formule type de la C.E.E.

Son exemple fut suivi par d'autres pays du Commonwealth et, à l'heure actuelle, la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (UNCTAD) s'emploie à faire adopter ces systèmes par les pays en voie de développement. A la suite des travaux du "Commonwealth Economic Committee", 26 pays ont accepté les versions uniformisées des certificats de valeur et d'origine (voir à cet égard l'*appendice C.4*). Plus de trois cents compagnies de navigation utilisent actuellement le connaissance normalisé de l'"International Chamber of Shipping".

Pour le Canada, la position prise par les États-Unis à l'égard de l'uniformisation revêt une grande signification; avant 1970, c'est le département des Transports des États-Unis qui, de concert avec le "National Committee on International Trade Documentation", s'était surtout occupé de l'uniformisation des documents et avait réussi à en faire adopter toute une série. La formule de la C.E.E. et les documents types des États-Unis présentaient de nombreux points communs, mais il existait aussi d'importantes divergences quant à la disposition typographique. Celles-ci furent aplanies à Genève, lors d'une réunion d'experts de la simplification et de la normalisation des documents commerciaux d'exportation, et les deux documents types furent jugés compatibles. Le Canada pouvait donc, dès ce moment, s'employer à faire normaliser ses propres documents commerciaux.

PART 2 – THE ADVANTAGES OF AN ALIGNED SERIES

It is possible to use an aligned series of documents without the added benefit of one-run reproduction methods. This would not do much to reduce the amount of typing required to produce a full set of export documents but it would offer certain advantages:

- (a) The fact that the forms used are all the same size offers an advantage in typing, filing and storage.
- (b) The uniform position of information makes transcription easier, facilitates the business of checking documents and makes it easier to familiarize new personnel with document processing requirements.
- (c) A standard position for names and addresses allows for the use of window envelopes and thereby reduces the overall typing requirement.

One-Run Benefits

However the most important economies are realized when an aligned series of forms is combined with one-run reproduction methods. All the advantages outlined above will still be gained and, by the addition of a master and an office duplicating machine, the following added benefits will be produced:

- (a) Only one document, the master, need be typed.
- (b) Only one document, the master, need be checked.
- (c) Only one document to be corrected in case of errors in typing.
- (d) Only one document need be referred to in a search for details, the master carries all typed information.
- (e) Only one typing is required, regardless of the number of copies needed of any individual document.

These factors result in the following tangible savings:

- (a) A reduction in the requirement for skilled clerical assistance.
- (b) A reduction in the time taken to produce documents.
- (c) An increase in accuracy due to the elimination of transcription.

PARTIE 2 – LES AVANTAGES D'UNE SÉRIE UNIFORMISÉE DE DOCUMENTS

Il est possible d'utiliser une série uniformisée de documents sans toutefois bénéficier des avantages supplémentaires que présentent les méthodes de reproduction "d'une seule traite". Certes, le travail de dactylographie qu'implique la production d'un jeu complet de documents d'exportation ne s'en trouvera pas sensiblement réduit, mais on y gagnera en revanche sur les points suivants:

- a) Les documents utilisés ayant le même format, il est plus commode de les dactylographier, classer et conserver.
- b) Une zone précise étant attribuée à chaque information, on y gagne sur le plan de la transcription et de la vérification. Il est également plus commode d'initier les nouveaux employés au traitement des documents.
- c) Les nom et adresse étant situés dans une zone fixe, on peut recourir à des enveloppes à fenêtres, d'où allègement du travail de transcription.

Les avantages de la méthode "d'une seule traite"

C'est surtout lorsque l'on a simultanément recours aux formules uniformes et aux méthodes de reprographie "d'une seule traite" que l'on réalise des économies vraiment considérables. On profite alors des mêmes avantages que ceux énumérés plus haut, auxquels peuvent s'ajouter ceux de l'utilisation d'une formule type et d'un duplicateur de bureau, notamment:

- a) Il ne faut dactylographier qu'un seul document, à savoir le document type.
- b) Il ne faut vérifier qu'un seul document, à savoir le document type.
- c) Il ne faut corriger qu'un seul document en cas de fautes de frappe, à savoir le document type.
- d) Il ne faut se reporter qu'à un seul document pour retrouver un détail, puisque le document type porte tous les renseignements dactylographiés.
- e) Le document ne doit être dactylographié qu'une seule fois, sans égard au nombre de copies requis par document.

Tous ces facteurs réunis contribuent à réaliser les économies suivantes:

- a) Une réduction du nombre de commis compétents;
- b) Une réduction du temps de production des documents;
- c) Une plus grande exactitude du fait de l'élimination de la transcription;

- (d) An increase in legibility, all copies are as good as the original.
- (e) An increase in the ability to control export order processing due to the simplification of document preparation.

ADOPTION OF THE CANADIAN TRADE DOCUMENT ALIGNMENT SYSTEM WILL GREATLY REDUCE COSTS AND SAVE TIME FOR ITS USERS. ESTIMATES RECEIVED FROM OTHER COUNTRIES WHERE THE USE OF ALIGNED ONE-RUN SYSTEMS IS WELL ESTABLISHED INDICATE THAT SAVINGS IN CLERICAL COSTS ALONE ARE OFTEN AS HIGH AS 70%. CONSIDERABLE SAVINGS WILL ALSO RESULT FROM THE REDUCTION IN SHIPPING DELAYS CAUSED BY PAPERWORK BOTTLENECKS.

- d) Une meilleure lisibilité, les copies étant aussi claires que l'original;
- e) Un contrôle plus serré du traitement des commandes d'exportation, l'établissement des documents étant simplifié.

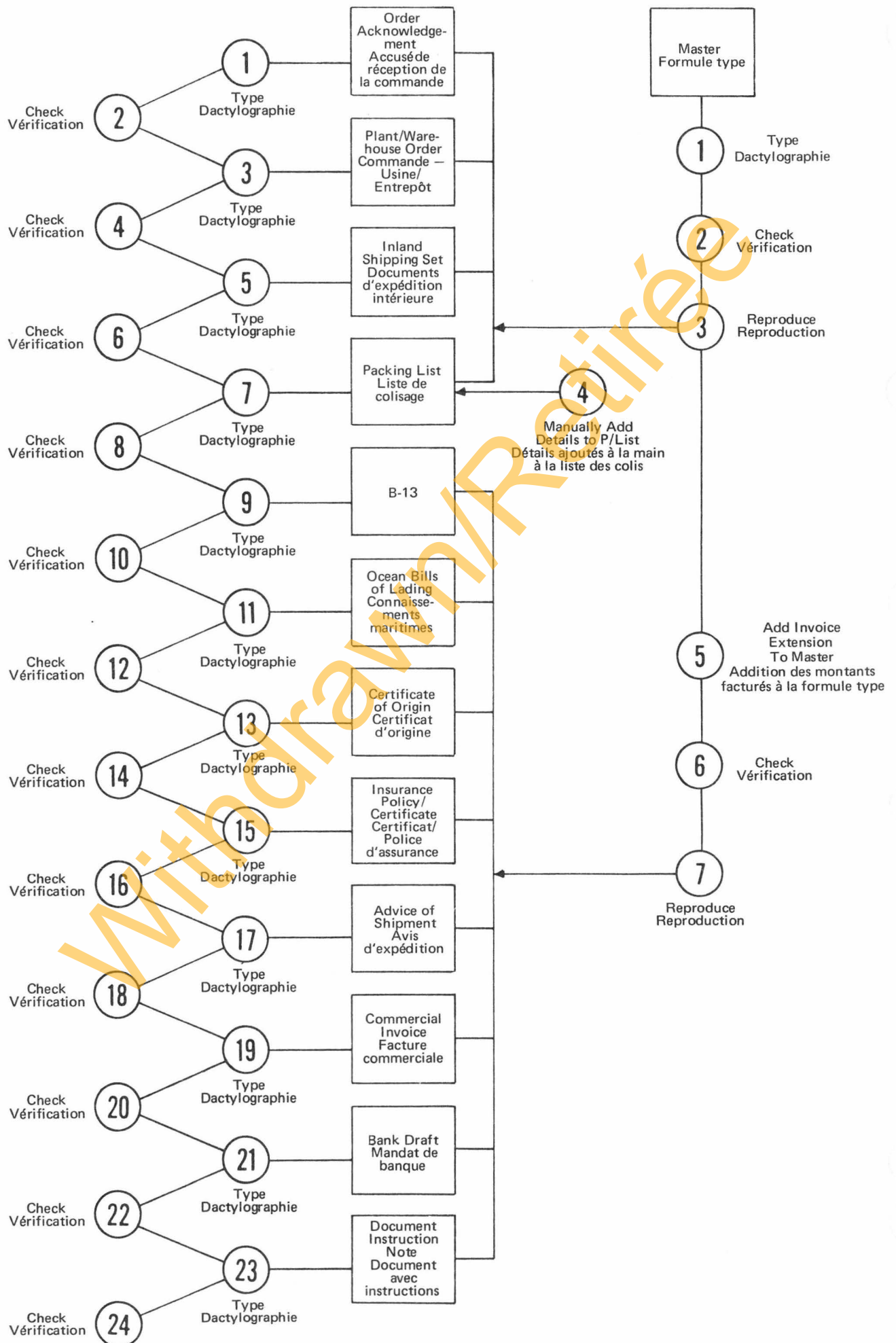
L'ADOPTION DU SYSTÈME D'UNIFORMISATION DES DOCUMENTS COMMERCIAUX CANADIENS PERMETTRA À SES UTILISATEURS D'ÉPARGNER BEAUCOUP DE TEMPS ET D'ARGENT. D'APRÈS LES ÉVALUATIONS REÇUES DES PAYS OÙ LE SYSTÈME UNIFORMISÉ "D'UNE SEULE TRAITE" EST BIEN IMPLANTÉ, LES ÉCONOMIES PEUVENT ALLER JUSQU'À 70% SUR LE SEUL PLAN ADMINISTRATIF. LA RÉDUCTION DES RETARDS D'EXPÉDITION DUS À L'AMONCELLEMENT DE PAPERASSES PERMETTRA ÉGALEMENT DE RÉALISER DE FORTES ÉCONOMIES.

Withdrawn/Retired

PAPER WORK – DOCUMENTS REQUIS

BEFORE ALIGNMENT AVANT L'UNIFORMISATION

AFTER ALIGNMENT APRÈS L'UNIFORMISATION



PART 3 – HOW THE CANADIAN TRADE DOCUMENT ALIGNMENT SYSTEM IS USED

Examples of documents that may be included in the CTDAS and that are shown in the Appendices to this publication are:

- The Master (Appendix A.2)
- A Master Continuation Sheet (Appendix B.2)
- The B.13 (Appendix C.1)
- Certificate of Origin (based on the Customs Cooperation Council draft) (Appendix C.2)
- The XS112 (Appendix C.3) and XS113 (Appendix C.4) (examples of aligned Commonwealth Preference Certificates)
- An Insurance Policy/Certificate (Appendix C.5)
- Ocean Bill of Lading (based on the aligned format recommended by the International Chamber of Shipping) (Appendix C.6)
- A Commercial Invoice (Appendix C.7)

Once a basic aligned set of this nature has been established, it will be found that individual users will be able to add other documents to their own series. An idea of the kind of additions that may be made is illustrated in *Appendices L, M and N*.

To demonstrate the principle of the one-run method in use, the processing of a fictitious order is illustrated in *Appendices D to K* as it would appear on the standard forms noted above. The part played by masking techniques is also shown but it should be borne in mind that the exact overall size of the masks will depend upon the reproducing equipment actually used.

Typing the Master

As all the detail to be reproduced on each of the forms will be typed only on the master as illustrated in *Appendix D*, it is important that the precise use for each of the designated areas on the master be clearly understood. While the information called for by most of the boxes is self-evident, some clarification may be useful in the following areas (the numbers listed refer to the circled numbers in *Appendix A.2*):

- ② – This space may be used for any additional exporters reference No's which may be useful.
- ⑤ – In instances where the forms are used for exports to the U.S.A., this area may be used for custom brokers references.

PARTIE 3 – LES MÉCANISMES DU SYSTÈME D'UNIFORMISATION DES DOCUMENTS COMMERCIAUX CANADIENS

Vous trouverez ci-après les spécimens des documents susceptibles d'être incorporés au système UDCC:

- Formule type (Appendice A.2 (F))
- Feuille de suite type (Appendice B.2 (F))
- Formule B.13 (Appendice C.1 (F))
- Certificat d'origine (modèle sur l'ébauche du Conseil de coopération douanière) (Appendice C.2)
- Formule XS112 (Appendice C.3) et formule XS113 (Appendice C.4) (modèle du certificat préférentiel uniformisé pour les pays du Commonwealth)
- Certificat/Police d'assurance (Appendice C.5 (F))
- Connaissance maritime (d'après le format uniformisé recommandé par l'International Chamber of Shipping) (Appendice C.6 (F))
- Facture commerciale (Appendice C.7 (F))

Une fois établi un jeu uniforme de formules de base de ce genre, le client pourra y ajouter sa propre série de documents. Des exemples de documents complémentaires requis figurent aux *appendices L, M et N*.

Pour prouver l'excellence du principe sur lequel la méthode d'une seule traite est fondée, nous avons illustré, aux appendices D(F) à K(F), le traitement d'une commande fictive, tout comme cela se ferait par l'emploi des formules normalisées précitées. On peut également voir quelles sont les techniques utilisées pour masquer les différentes rubriques caches mais il est à noter que les dimensions de ces caches dépendent du matériel de reprographie utilisé.

Dactylographie de la formule type

Tous les détails à reproduire sur chacune des formules ne devant être dactylographiés que sur la seule formule type illustrée à l'*appendice D(F)* il est important de bien comprendre comment utiliser chacune des cases numérotées de la formule type. Les renseignements devant figurer dans la plupart de ces cases se passent d'explication, mais il convient d'apporter des précisions pour les cases suivantes: (les numéros ci-dessous correspondent aux chiffres encadrés de l'*appendice A.2(F)*.)

- ② – Espace pouvant servir à tout autre numéro de référence aux exportateurs susceptible d'être utile.
- ⑤ – Lorsque les formules doivent servir à des exportations vers les États-Unis, on peut y inscrire les références des courtiers en douane.

- ⑥ – *Notify Party* – This space may also be used for “Sold to” if different from consignee or “To the Order of”.
- ⑪ – *Pre-Carriage By* – Enter the name of the carrier from the point of origin, e.g. plant or warehouse, to the port of loading.
- ⑫ – *Place of Receipt* – Enter the name of the point of origin, i.e. name of city.
- ⑭ – *Ship etc.* – Enter the name of vessel, airline, trucker or railway.
- ⑰ – *Place of Delivery* – Enter the name of the place of final destination (if on carriage).
- ⑱ – *Onward Inland Routing* – Specify the name of the carrier from the port of discharge to the place of final destination, (if applicable). From the standpoint of information required on the bill of lading, the information in boxes 11, 12, 17 and 18 is only needed if the bill of lading is to serve as a through document.
- ⑳ – *Number and Kind of Packages etc.* – The shipment will be described in accordance with the other documents to be reproduced. In general a summary description of the shipment will be typed in the upper part of this space and a description of detail for invoicing and B.13 purposes will be typed below (as shown on the sample forms).
- ②⑤ } These captions may be moved up or down or omitted as necessary when producing the user's master.
- ②⑥ }
- ②⑦ }
- ②⑨ – This area is free for individual users' requirements, e.g. shipping or manufacturing instructions.

The Reproduced Forms

The information that is reproduced from the master onto the other documents is illustrated in *Appendices E to K*, but some additional comment on other aspects of the forms concerned will be useful.

- ⑥ – “*Partie à notifier*” – ou “vendu à”, si autre que le destinataire ou “pour le compte de”.
- ⑪ – “*Transport initial par*” – Inscrire ici le nom du transporteur du point d'origine, p. ex. usine ou entrepôt, jusqu'au port de chargement.
- ⑫ – *Lieu de réception*: Indiquer le point d'origine, par ex. le nom de la ville.
- ⑭ – *Navire, etc.*: Indiquer le nom du navire, de la ligne aérienne, de l'entreprise de camionnage ou de la société de chemin de fer.
- ⑰ – *Lieu de livraison*: Indiquer le lieu de destination finale (si sous connaissance direct).
- ⑱ – *Acheminement intérieur final*: Indiquer le nom du transporteur, du port de déchargement jusqu'au lieu de destination finale (le cas échéant). Si le connaissance doit servir de document unique, n'y inscrire que les renseignements demandés aux cases 11, 12, 17 et 18.
- ⑳ – *Nombre et nature des colis etc.*: Il faut donner une description du colis en fonction des autres documents à reproduire. En général, on dactylographiera une description sommaire du colis dans la partie supérieure de cet espace et, en dessous, une description détaillée aux fins de facturation et de la formule B.13 (voir spécimens).
- ②⑤ } Ces rubriques peuvent être déplacées au besoin, vers le haut ou vers le bas ou être omises pour établir la formule type de l'utilisateur.
- ②⑥ }
- ②⑦ }
- ②⑨ – Cette zone reste libre à l'intention des utilisateurs qui voudraient y inscrire certaines instructions, notamment en ce qui concerne l'expédition ou la fabrication.

Formules reproduites

Vous trouverez aux *appendices E(F) à K(F)* des indications quant aux procédés de reprographie utilisés pour transposer les renseignements de la formule type sur les autres documents. Cependant, il y a lieu de faire certains commentaires sur d'autres aspects de ces formules.

The B.13 (Appendices C.1, E.1 and E.2)

It is necessary to add certain items to the B.13 after it has been reproduced. An X should be marked in the appropriate "Mode of transportation from port of exit", "Containerized" and, if applicable, "Drawback" boxes. If the shipment covered by the B.13 includes goods of non-Canadian origin that are being exported in the same condition as when brought into Canada, the country of origin should be added in the left hand column opposite the item or items in question.

An export permit number should be entered where appropriate.

An estimate of freight charges either to port of exit or to destination should be entered.

If the goods covered by the B.13 are not being sold, the reason for export should be noted.

If the desired return address is not the same as that reproduced for the exporter, the correct return address should be entered in the box provided.

If the form is being signed by a member of a firm other than the exporter, the name and address of the signee's company should be entered. The status (owner or agent) of the signature should be indicated.

The two boxes entitled "Report No." and "Stamp of Chief Port" are for official use and must be left blank.

The approval reference "DNR approved 30/10/72" may only be used when the form is printed exactly as illustrated in *Appendix C.1*. It is sometimes possible to preprint certain additional information on an aligned B.13 to avoid the typing of constant data. Whenever this is done, individual approval must be obtained from the Department of National Revenue – Customs and Excise, Ottawa.

Certificate of Origin (Appendices C.2, F.1 and F.2)

The CTDAS Certificate of Origin is compatible with the international format as drafted by the Customs Cooperation Council. The only addition to be made to the reproduced information is the name of the certifying body and of the country of origin in the base area along with notarizing dates and signatures if specified by the requirements of the country to which the shipment is consigned.

Formule B.13 (appendices C.1(F), E.1(F) et E.2(F))

Même après reproduction de la formule B.13, il est nécessaire d'y ajouter certains détails. Il faut inscrire un X dans les cases portant sur les "modes de transport appropriés à partir du port de sortie", l'utilisation ou non de "conteneurs" et, le cas échéant, l'"assujettissement au drawback". Si la formule B.13 concerne des marchandises d'origine non canadienne devant être exportées dans l'état où elles ont été livrées au Canada, indiquer leurs pays d'origine dans la colonne de gauche, en regard des articles en question.

Si nécessaire, indiquer le numéro du permis d'exportation.

Donner également une estimation des frais de transport jusqu'au port de sortie ou jusqu'à destination.

Si les marchandises dont il est question dans la formule B.13 ne sont pas vendues, donner la raison de leur exportation.

Si l'adresse de retour diffère de celle de l'exportateur, inscrire l'adresse de retour exacte dans la case prévue à cet effet.

Si la formule porte la signature d'un membre d'une société autre que celle de l'exportateur, indiquer le nom et l'adresse de la société du signataire. Indiquer également le statut (propriétaire ou mandataire) du signataire.

Les deux cases intitulées "numéro du rapport" et "timbre du bureau principal" sont réservées à l'administration et doivent, par conséquent, rester vierges.

La mention "Approuvé le 30/10/72 MRN" (minist. du Revenu national) ne peut être utilisée que lorsque la formule est imprimée conformément à l'*appendice C.1*. Il est parfois possible, sur la formule B.13 uniformisée, d'imprimer à l'avance certaines données complémentaires pour éviter d'avoir à les recopier chaque fois. Il faut cependant, dans chaque cas, l'approbation du ministère du Revenu national, Douanes et Accise.

Certificat d'origine (Appendices C.2, F.1(F) et F.2(F))

Le certificat d'origine du Système UDCC est compatible avec la formule internationale établie par le Conseil de coopération douanière. Il suffit d'ajouter, aux données imprimées, les noms de l'organisme de certification et du pays d'origine dans la case inférieure ainsi que les dates et signatures d'authentification, lorsqu'elles sont exigées par le pays destinataire.

The XS113 and Preferential Certificates of Origin and Value (Appendices C.4, G.1 and G.2)

Because the U.K. Certificate XS113 is probably the most frequently used Commonwealth preference certificate, this form is illustrated in *Appendix C.4*. It has been slightly modified for Canadian use and has the approval of H. M. Customs. The bulk of the required detail is reproduced from the master, the only extra information called for being the name and capacity of the authorized signee. Other U.K. preferential certificates of origin that may be used with the CTDAS are:

U.K. XS112 – Grower, Producer or Supplier (*Appendix C.3*).

U.K. XS119 – Indirect Produce (not illustrated).

U.K. XS120 – Indirect Manufacture (not illustrated).

Aligned preference forms for other Commonwealth countries are shown listed in *Appendices M.1 to M.2*. Printers should obtain full specifications from COSTPRO before printing Preferential Certificates of Value and Origin.

The Insurance Policy/Certificate (Appendices C.5, H.1 and H.2)

It will not normally be necessary to add information to this document, but space has been provided for the insertion of any special conditions that may apply to the shipment in question. As indicated in the illustration in *Appendix C.5*, areas are provided for the name and logo of the insurance company concerned as well as for the relevant printed clauses. The back of the form will also normally be used for this purpose. Some of the copies of the insurance set will usually carry variable information relative to premium rates and amounts in the optional use base area.

The exact wording and layout of the optional areas of an individual exporter's insurance policy/certificate are subject to agreement between the exporter and the insurer. Experience to date, which has been confirmed by the Canadian Board of Marine Underwriters, indicates that no difficulty should be encountered in reaching such agreement based on the model illustrated in *Appendix C.5*.

Ocean Bill of Lading (Appendices C.6, J.1 and J.2)

The CTDAS Bill of Lading Format is based on, and is compatible with, the latest issue of the International Chamber of Shipping Bill of Lading introduced in 1972. Virtually all of the information normally required will be reproduced from the master. The top right hand portion of the bill is a free disposal area which will normally be used

Formule XS113 et les certificats préférentiels d'origine et de valeur (appendices C.4, G.1 et G.2)

La formule XS113 du Royaume-Uni est probablement le certificat préférentiel le plus utilisé par les pays membres du Commonwealth; on en trouvera un spécimen à l'*appendice C.4*. Le Canada l'a légèrement modifié avec l'approbation des Douanes de Sa Majesté. L'ensemble des détails requis proviennent de la formule type et il n'y a qu'à y ajouter les noms et titres du fondé de signature. Voici la liste des autres certificats préférentiels d'origine du Royaume-Uni qui sont susceptibles d'être utilisés dans le cadre du système UDCC.

U.K. XS112 – Exploitant, fabricant ou fournisseur (*Appendix C.3*)

U.K. XS119 – Produits indirects (pas de spécimen)

U.K. XS120 – Fabrication indirecte (pas de spécimen)

Les formules préférentielles uniformisées utilisées dans les autres pays du Commonwealth figurent aux *Appendices M.1 et M.2*. Les imprimeurs doivent obtenir des spécifications complètes de COSTPRO avant d'imprimer les certificats préférentiels de valeur et d'origine.

Police/Certificat d'assurance (Appendices C.5(F), H.1(F) et H.2(F))

Il ne sera généralement pas nécessaire d'ajouter des renseignements à ces documents, mais on a néanmoins prévu un espace pour y inscrire des conditions particulières pouvant s'appliquer à chaque expédition. Ainsi qu'en témoigne l'*appendice C.5(F)* des cases ont été prévues pour le nom et le sigle de la compagnie d'assurance ainsi que pour les clauses imprimées pertinentes. Le verso de la formule pourra également être utilisé à cette fin. Sur certains exemplaires des formules d'assurance, il y aura généralement, dans la case facultative, divers renseignements sur les tarifs et les montants des primes.

L'exportateur et l'assureur doivent s'entendre sur le libellé et la disposition typographique des cases facultatives pour chaque police ou certificat d'assurance de l'exportateur. Jusqu'à présent, il s'est avéré, et cela a d'ailleurs été confirmé par la "Canadian Board of Marine Underwriters", qu'on devait facilement s'entendre sur le spécimen figurant à l'*appendice C.5(F)*.

Connaissance maritime (Appendices C.6(F), J.1(F) et J.2(F))

Le connaissance maritime du système UDCC s'inspire de la dernière édition (1972) du connaissance de l'International Chamber of Shipping et lui est compatible. Presque tous les renseignements habituellement requis seront reproduits à partir de la formule type. Le coin supérieur droit du connaissance est laissé en blanc et doit

for the printing of the steamship company name. The optional area at the base will usually carry clauses and appropriate freight details and charges. Terms and conditions will normally be printed on the reverse side. Different copies of the bill of lading set may carry different information in the optional areas. Modifications of this document are often used to serve as instructions to forwarding agents or as bill of lading instructions to carriers who have not yet aligned their own bills of lading.

Commercial Invoice (Appendices C.7 and K)

The commercial invoice shown in *Appendix C.7* can be used with the layout as illustrated. The position of the words "invoice quantity", "unit price" and "amount" can be varied in the vertical plane to suit the needs of individual users, (depending, for example, on the average number of items per invoice).

It is also possible to introduce considerable flexibility into the CTDAS approach to invoicing by the use of variable strip masters. It is worth noting that the invoice can be designed to incorporate value and origin clauses. When this is done, prior approval should be sought from proper authorities in the importing countries. The invoice illustrated in *Appendix C.7* could be reproduced without any need for masking, as shown in *Appendix K*.

The Master Continuation Sheet (Appendix B)

There will be instances in which exporters habitually ship many different items that must be listed separately, e.g. for foreign customs and invoicing purposes. In such cases it is desirable that a master continuation sheet be used to avoid the repetitive typing of the heading information.

Form of Invoice in Lieu of U.S. Customs Invoice 5515 (Appendix M.3)

The U.S. Customs Invoice 5515 is a most important foreign customs form for many Canadian exporters. While there is no standard aligned version of this form at the present time, it has been found possible to incorporate aligned versions of the document in individual systems. An example of this treatment is shown in *Appendix M.3*.

normalement servir à l'inscription du nom de la compagnie de navigation. L'espace laissé libre au bas du document doit servir à l'inscription des clauses et des détails quant au transport et aux tarifs. Les modalités et conditions seront généralement imprimées au verso. Dans chaque espace facultatif du connaissement peuvent figurer des renseignements différents d'une copie à l'autre d'un jeu. Des versions modifiées de ce document peuvent être utilisées pour donner des instructions aux agents d'expédition ou pour y consigner des instructions quant aux connaissements maritimes à l'intention des transporteurs qui n'ont pas encore uniformisé les leurs.

Facture commerciale (Appendices C.7(F) et K(F))

On peut utiliser le spécimen de facture commerciale présenté à l'*appendice C.7(F)* sans en changer la disposition. La disposition des expressions "quantité facturée", (invoice quantity), "prix unitaire et montant" (unit price and amount) peut varier verticalement selon les besoins des usagers (en fonction, par exemple, du nombre moyen d'articles par facture).

On peut aussi assouplir considérablement le mode de facturation UDCC en utilisant des formules types à bandes de dimensions variables. Il est à noter que la facture peut être conçue de façon à inclure les clauses concernant la valeur et l'origine. Il faut alors d'abord obtenir l'approbation des autorités compétentes des pays importateurs. La facture présentée à l'*appendice C.7(F)* peut être reproduite sans qu'il soit nécessaire d'en masquer certaines parties (voir *Appendix K(F)*).

Feuille de suite type (Appendix B)

Parmi les exportateurs, il y en a qui sont appelés à expédier plusieurs articles différents, lesquels doivent figurer sur des listes distinctes aux fins, par exemple, de dédouanement et de facturation. Il est préférable, dans pareils cas, d'utiliser une feuille complémentaire pour éviter d'avoir à dactylographier à nouveau l'en-tête.

Formule de facturation en remplacement de la "US Customs Invoice 5515" (Appendix M.3)

Le document "US Customs Invoice 5515" est une formule de dédouanement très importante pour nombre d'exportateurs canadiens. Il n'existe pas, actuellement, de version uniformisée de cette formule, mais on a constaté qu'il était possible d'en intégrer certaines dans les systèmes individuels. Voir, à cet effet, l'*appendice M.3*.

PART 4 – TECHNICAL ASPECTS OF CTDAS

PARTIE 4 – ASPECTS TECHNIQUES DU SYSTÈME UDCC

Duplicating Methods

The reproduction of the number and type of copies required to document an order can be achieved with the aid of several different duplicating methods. The method selected by an individual user will depend upon the volume of orders and the scope and complexity of the aligned series of documents to be reproduced. The two methods most commonly used are those generally known as Hectographic Carbon (spirit duplicating), and Electro-Photographic (photocopy). Dyeline or small offset equipment can also be used in certain circumstances. A simple aligned "one-run" system can in fact be used with duplicating equipment costing less than \$500.

Spirit Duplicating

The master is made by typing on a sheet of paper that is printed with the CTDAS master layout and backed by a sheet of hectograph carbon with the carbon side of the sheet facing the reverse side of the master. When used on a spirit duplicating machine the reverse carbon image on the back of the master will produce a positive image on the printed forms fed into the machine. Information not required on any one set of documents, e.g. money extensions, which are on the master for invoicing purposes but which are not wanted on a bill of lading, is suppressed by means of masking devices. Whenever different sets of documents are being reproduced the master will be clipped to the drum of the duplicator and the mask will be changed as each set of forms is fed into the duplicating machine.

There will normally be one mask for each set of documents in the aligned series being used, although with this method it is sometimes possible to suppress unwanted detail by use of a blackout printed on the form to eliminate the need for masking. The spirit duplicating method offers considerable flexibility in that any form can be back printed and the different copies in any one set of forms can have partially differing layout, e.g. the internal and rating copies of an insurance set may carry a different design in the base area.

Experience has shown that the best material presently available for use in masking is .004 or .005 polyester film with a mat surface on both sides. Masks will normally be procured from the suppliers of systems equipment and stationery but they can also be hand-cut using a handcraft knife. Windows are cut in the masking material to correspond to the areas to be reproduced on the form in

Méthodes de reproduction

Plusieurs méthodes peuvent être utilisées pour reproduire toutes les copies des documents nécessaires pour une commande. La méthode choisie par l'utilisateur dépendra de la quantité des commandes, de l'envergure et de la complexité des séries uniformisées de documents à reproduire. Les deux méthodes les plus couramment utilisées sont celles connues sous le nom d'hectographie (duplication à l'alcool) et d'électrocopie (photocopie). Dans certains cas, on peut également utiliser la diazocopie ou un petit offset de bureau. En fait, on peut utiliser un simple système uniformisé "d'une seule traite" conjointement avec un matériel de reprographie, ce qui revient à moins de \$500.

Duplication à l'alcool

Le document type est produit en dactylographiant une feuille de papier imprimée à l'aide du document type UDCC, au dos de laquelle on a eu soin de placer un carbone hectographique, le côté carbone faisant face au verso de la formule type. Lorsqu'on utilise un duplicateur à l'alcool, le verso du document type marqué au carbone produit une image positive sur les feuilles imprimées qui sont alimentées dans la machine. Les renseignements non requis sur les documents, notamment les totaux imprimés sur la formule type aux fins de facturation, mais qui ne sont d'aucune utilité sur un connaissance, peuvent être tout simplement masqués par un cache. Pour la reproduction de différents jeux de documents, on attache le nouveau stencil de base au cylindre du duplicateur et l'on masque les rubriques voulues à mesure que l'on introduit les formules à imprimer dans la machine.

Il y aura d'ordinaire un cache pour chaque jeu de documents de la série uniformisée à traiter, bien qu'il soit parfois possible, avec cette méthode, de supprimer des détails inutiles en les caviardant afin de ne pas avoir à se servir du procédé de cache. L'hectographie est une méthode qui présente de nombreux avantages, en ce sens qu'elle permet l'impression au verso et que les différentes copies d'un jeu de formules peuvent varier quant à la disposition typographique. C'est ainsi que la case inférieure des copies internes et des copies d'évaluation peut être conçue différemment dans le cas d'un jeu de formules d'assurance.

Le meilleur procédé de cache connu à l'heure actuelle est une pellicule en polyester de 0.004 ou 0.005 d'épaisseur dont les deux côtés sont mats. On peut généralement se procurer ce type de pellicule auprès des fournisseurs de matériel et de papeterie, mais on peut aussi les confectionner à la main à l'aide d'un couteau d'artisan. De cette façon, on peut pratiquer des fenêtres dans le dispositif

question. The masks used with the basic CTDAS series are illustrated in the Appendices. It should be borne in mind that the overall size of masks will depend upon the size and model of duplicator being used. Some machines have a double clip in the drum to facilitate the changing of masks, and in these instances the left-hand and/or top margins of the mask will be wider than those illustrated. Masks will normally also be wider at the right-hand edge than those pictured.

Photocopy

When the electrostatic photocopy method is used, the master is again typed on a sheet of paper printed according to the CTDAS master layout. Blank or partially printed paper is fed into the machine, and the images of both the printed and typed information on the master are transferred to the copies via the medium of an electrically-charged selenium-coated plate or drum treated with a dark powder or spray. An application of heat fuses the powder to give a permanent image of the original on the copy.

Masks will normally be cut from opaque plastic sheets that have been preprinted with the outline of the form to be reproduced. When the printed mask is laid over the original, the information to be reproduced from the master will be visible through the windows. When the mask and master are exposed together on electrostatic equipment, the outline of the required form along with the applicable information from the master will be reproduced on the copies. A different preprinted mask will be used for each set of documents to be reproduced.

Layout and Printing Considerations

Whenever printed forms are used in conjunction with reproducing methods, it is imperative that all forms in the series are printed in perfect registration. Both the internal measurements and the critical margins of all documents must be absolutely precise. It clearly becomes necessary that the original layout of forms and the instructions for their printing must be exact.

To assist in obtaining the desired high degree of accuracy at the time of checking layouts a full size copy of the CTDAS master (Appendix A.1) is inserted as a loose sheet in this handbook on a transparency, which can be laid over the document or proof to verify registration. It is strongly recommended that users designing new aligned systems consult with COSTPRO prior to the initial printing of aligned forms.

de cache pour permettre l'impression des rubriques nécessaires. Vous trouverez, en appendices, quelques modèles de dispositifs de cache utilisés pour les documents de base UDCC. Il est à remarquer que la dimension de ces dispositifs varie selon la taille et le modèle du duplicateur utilisé. Certaines machines sont dotées d'un double dispositif d'attache au cylindre permettant de remplacer tel dispositif de cache par tel autre et, à cette fin, la marge latérale "gauche" et/ou la marge supérieure du dispositif sont plus larges que celles des modèles donnés à titre d'exemple. D'ordinaire, la marge de droite de ces dispositifs de cache est également plus large que dans le cas de celles qui sont présentées.

Photocopie

Pour ce qui est du processus de photocopie électrostatique, on dactylographie également une feuille de papier, laquelle est imprimée conformément à la disposition typographique des formules type UDCC. On alimente ensuite le copieur d'un papier vierge ou partiellement imprimé, sur lequel l'image des renseignements imprimés et dactylographiés de la formule type est transférée au moyen d'une plaque recouverte de sélénium et chargée d'électricité statique, ou d'un cylindre traité avec une poudre obscure ou un liquide vaporisé. La chaleur fixe alors la poudre sur le papier et produit une image définitive de l'original.

Les dispositifs de cache sont habituellement découpés dans des feuilles de plastique opaques pré-imprimées et portant le tracé de la formule à reproduire. Lorsque le cache imprimé est placé sur l'original, les renseignements du document type à reproduire apparaissent à travers les fenêtres. Exposés dans l'électrocopieur, le dispositif de cache et la formule type transfèrent donc sur les copies le tracé de la formule requise et les renseignements désirés. On peut utiliser différents dispositifs de cache imprimés, selon le jeu de documents à reproduire.

Remarques sur la disposition typographique et l'impression

Chaque fois que l'on utilise un processus de reproduction pour imprimés, il est indispensable de se conformer aux normes. La précision la plus absolue doit régir la disposition intérieure et celle des marges importantes de tous les documents. La disposition typographique originale des formules et les instructions concernant leur impression doivent donc être des plus précises.

Pour en arriver au degré d'exactitude désiré au moment de vérifier la disposition typographique, on peut utiliser un modèle transparent (inséré ici comme feuille mobile) correspondant exactement à la formule type UDCC (voir appendice A.1), modèle que l'on superpose à la copie pour voir s'il y correspond. Il est fortement recommandé à ceux qui conçoivent de nouveaux systèmes de formules uniformisées de consulter COSTPRO avant de procéder à l'impression.

Paper Size

The CTDAS has been designed for immediate use with the standard 8 1/2 X 11 inch paper size now used in North America or with ISO A4 size (210 x 297 mm) (8.27 x 11.69 inches), which is already in general use in many other countries. It is to be expected that the A4 size will become more commonly used in Canada as the current program for the adoption of metric standards advances. The key CTDAS measurements are the top margin (10 mm) (5/12 inch) and the left-hand margin (20 mm) (8/10 inch), from which all other dimensions are taken, as specified in *Appendix A.1*. This means that forms already printed on A4 paper stock can be reproduced from the CTDAS master (provided that no reproduced input is required on the bottom 3/4" of the form concerned). A number of documents required by authorities in other countries fall into this category.

Language

As English is the universal language of international trade, the majority of the forms illustrated have English headings. The Master, B.13 Insurance Certificate, ocean bill of lading and commercial invoice have been shown in both English and French as well as a bilingual version of the Certificate of Origin. The language used in typing the Master will, of course, reproduce on all the aligned documents used.

While the language used in typing will always be largely governed by the requirements of the importing country, the language on printed internal and Canadian forms remains at the discretion of the individual exporter. The French language master illustrated in *Appendix A.2(F)* will serve as a guide for the translation of other internal documents.

Construction Sheets

To assist in the achievement of accurate layout in the design of the master and all aligned forms in the series, it is recommended that printed construction sheets having vertical lines spaced 10 per inch and horizontal lines spaced 12 per inch, be used. The dimensions and layout of the CTDAS Master are shown in *Appendices A.1 and A.2*. The critical dimensions of this master also apply to all the other aligned documents each of which should also be drawn on a separate construction sheet. Construction sheets may be obtained from any forms manufacturer.

Format du papier

Le système UDCC a été conçu en vue de l'utilisation immédiate du format de papier normalisé 8-1/2 po. x 11 po. actuellement en usage en Amérique du Nord ou du format A4 d'ISO (210 mm x 297 mm=8.27" x 11.69") déjà fort répandu dans plusieurs autres pays. Il est à prévoir que le format A4 sera de plus en plus utilisé au Canada, vu les progrès réalisés dans le cadre du programme actuel de conversion au système métrique. Les documents UDCC ont obligatoirement une marge supérieure de 10 mm et une marge latérale gauche de 20 mm à partir desquelles toutes les autres mesures sont prises (voir *Appendice A.1*). Autrement dit, les documents déjà imprimés sur format A4 peuvent être reproduits à partir des formules types UDCC, pour autant qu'aucune donnée ne doive être reproduite dans la partie inférieure de 3/4 de pouce. Certains documents exigés par les autorités de pays étrangers tombent dans cette catégorie.

Langue

L'anglais étant la langue du commerce international, la majorité des formules reproduites en appendice portent des en-tête en anglais. Les spécimens de la formule type et de la B.13 le certificat/police d'assurance, le connaissance maritime et la facture commerciale sont en anglais et en français et celui du certificat d'origine est bilingue. La langue utilisée pour dactylographier la formule type sera, bien sûr, celle de tous les documents normalisés requis.

Certes, les renseignements seront dactylographiés dans la langue qui répond le mieux aux exigences du pays importateur, mais la langue utilisée pour les formules internes canadiennes sera laissée au choix de l'exportateur. La formule type rédigée en français (voir *appendice A.2(F)*) servira de modèle pour la traduction des autres documents internes.

Grilles

Pour obtenir une disposition typographique précise de la formule type et de tous les autres documents uniformisés, il est recommandé d'utiliser des grilles comportant par pouce, 10 lignes verticales et 12 lignes horizontales. Les *Appendices A.1 et A.2(F)* illustrent par pouce, les dimensions et la disposition typographique de la formule type UDCC. Ces mesures s'appliquent également à tous les autres documents uniformisés lesquels doivent, eux aussi, être dessinés sur une grille distincte. On peut se procurer ces grilles auprès des imprimeurs de formules.

Printing Instructions

When draft forms are being sent for printing, it is suggested that the following details should be included in the instructions to the printer:

Paper 1) Size: 8 1/2 x 11 inches or ISO Size A4 (210 x 297 mm), (8.27 x 11.69 inches), trimmed.

2) Basis Weight (substance) and Quality: These will depend upon whether one or both sides are to be printed and the selected reproduction method. For most applications spirit duplicating copy paper, basis weight 36M (17 x 22 inches) (68 g/m²) should be suitable for printing on one side or 48M (90 g/m²) for duplicating and printing on both sides. If in doubt, a printer should be consulted.

3) Color: Paper and printing.

Background Grid of the construction sheet is not to appear on finished copy.

Lines – Solid lines to be hairlines throughout, except where heavier lines are indicated in the construction sheet.

Texts and Box Headings

- 1) Position as indicated on construction sheet.
- 2) Captions: 6 point Univers is recommended.
- 3) Other texts: size and style of type will depend upon the space available, relative importance, etc.

Margins – Top margin: 5/12 inch (10 mm), left margin: 8/10 inch (20 mm).

Proofs – At least two press proofs should be supplied by the printer for approval prior to final production.

Tolerances – This form is one of an aligned series; thus accuracy of layout is essential. All measurements must be followed exactly as shown in the construction sheets. The maximum individual or accumulated tolerance for lines, printing measurements and margins is $\pm 1/64$ inch.

Instructions relatives à l'impression

Il serait bon, avant d'envoyer les ébauches à l'impression, de joindre aux instructions pour l'imprimeur les détails suivants:

Papier 1) Format: 8-1/2 po. x 11 po., ou format ISO (210 mm x 297 mm), (8.27 po. x 11.69 po.), ébarbé.

2) Force du papier (substance) et qualité: elles seront fonction de l'impression d'une seule ou des deux faces et du mode de reproduction choisi. Dans la plupart des cas, le papier à reproduire par le procédé de duplication à l'alcool, de force 36M (17 po. x 22 po.), devrait convenir pour l'impression sur une seule face, et celui de 48M (90 g/m²) pour l'impression recto-verso. En cas de doute, consulter un imprimeur.

3) Couleur du papier et de l'encre.

La grille de fond doit être invisible sur la copie finale.

Lignes – Les lignes continues doivent être très minces, sauf celles qui sont accentuées sur la grille.

Textes et en-tête des cases

- 1) Les placer tel qu'indiqué sur la grille.
- 2) Titres: on recommande le caractère 6 points univers.
- 3) Autres textes: la dimension et le type de caractère dépendront de l'espace disponible, de l'importance du texte, etc.

Marges – La marge supérieure sera de 5/12 de pouce (10 mm), et celle de gauche de 8/10 de po (20 mm).

Épreuves – L'imprimeur devra tirer deux épreuves au moins, aux fins d'approbation, avant de procéder au tirage final.

Tolérances – Cette formule fait partie de la série des documents normalisés; il faut donc respecter scrupuleusement la disposition typographique, de même que les mesures données sur la feuille de construction. Le jeu maximal ou la tolérance totale par rapport aux lignes, aux mesures d'impression et aux marges, ne peut dépasser 1/64 de pouce.

APPENDICES

- A.1 – CTDAS Master – Dimensions
- A.2 – CTDAS Master – Layout (English)

- B.1 – Master Continuation Sheet – Dimensions
- B.2 – Master Continuation Sheet – Layout

Standard Aligned Forms

- C.1 – B.13
- C.2 – CTDAS Certificate of Origin
- C.3 – XS112
- C.4 – XS113
- C.5 – Insurance Policy/Certificate
- C.6 – Ocean Bill of Lading
- C.7 – Commercial Invoice

Typical Application of CTDAS Master

- D – Typed Master
- E.1 – B.13 Mask
- E.2 – B.13 Completed
- F.1 – Certificate of Origin Mask
- F.2 – Certificate of Origin Completed
- G.1 – XS113 Mask
- G.2 – XS113 Completed
- H.1 – Insurance Mask
- H.2 – Insurance Policy/Certificate Completed
- J.1 – Ocean Bill of Lading Mask
- J.2 – Ocean Bill of Lading Completed
- K – Commercial Invoice Completed

Other One-Run Applications of CTDAS Master

- L.1 to L.6 – Order, Shipping and Financial Documents
- M.1 to M.3 – Foreign Customs Forms
- N.1 to N.6 – Carrier Documents

- A.1 – Formule type de l'UDCC – Dimensions
- A.2(F) – Formule type de l'UDCC – Format

- B.1 – Feuille de suite type – Dimensions
- B.2(F) – Feuille de suite type – Format

Formules uniformisées standard

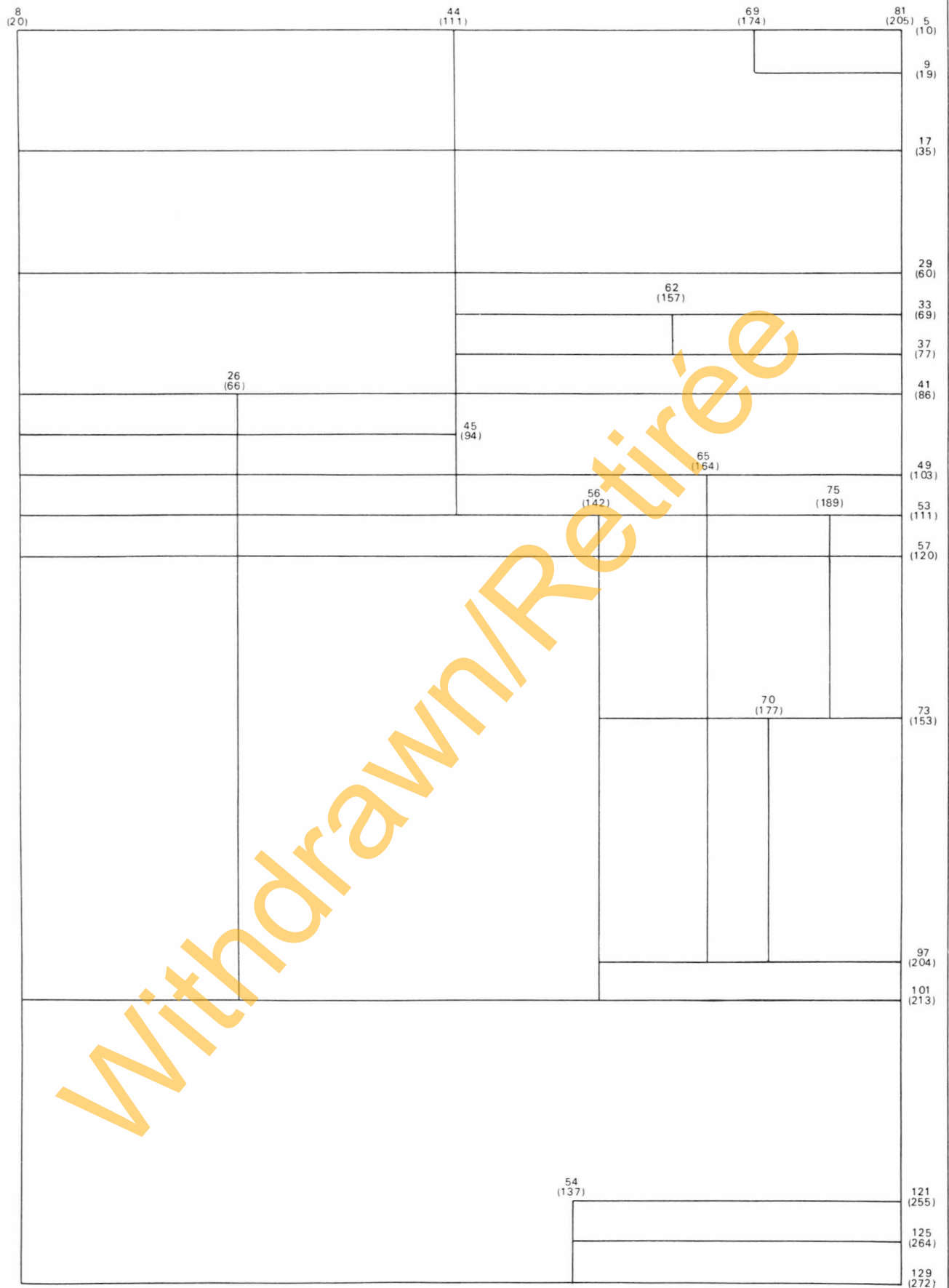
- C.1(F) – B.13
- C.2 – Certificat d'origine de l'UDCC
- C.3 – XS112
- C.4 – XS113
- C.5(F) – Certificat/police d'assurance
- C.6(F) – Connaissance maritime
- C.7(F) – Facture commerciale

Utilisation de la formule type de l'UDCC

- D(F) – Formule type dactylographiée
- E.1(F) – Cache B.13
- E.2(F) – Formule B.13 remplie
- F.1(F) – Cache du certificat d'origine
- F.2(F) – Certificat d'origine rempli
- G.1 – Cache XS113
- G.2 – Formule XS113 remplie
- H.1(F) – Cache du certificat/Police d'assurance
- H.2(F) – Certificat/police d'assurance rempli
- J.1(F) – Cache de la formule des connaissances maritimes
- J.2(F) – Formule des connaissances maritimes remplie
- K(F) – Facture commerciale remplie

Autres utilisations de la formule type de l'UDCC par la méthode "d'une seule traite"

- L.1 à L.6 – Documents financiers, de commande et d'expédition
- M.1 à M.3 – Formules de dédouanement
- N.1 à N.6 – Documents à l'usage des transporteurs

**CTDAS MASTER – DIMENSIONS**

- NOTE: (A) Dimensions at the right ends of horizontal lines are in 1/12th's inch from the top edge of the form.
- (B) Dimensions at the top ends of vertical lines are in 1/10th's inch from the left edge of the form.
- (C) Metric equivalents to these dimensions are shown in brackets in mm.

(NOT TO SCALE)

FORMULE TYPE DE L'UDCC – DIMENSIONS

- REMARQUES: (A) Les dimensions aux extrémités droites des lignes horizontales sont en 1/12 de pouce du sommet de la formule.
- (B) Les dimensions aux extrémités du haut des lignes verticales sont en 1/10 de pouce du bord gauche de la formule.
- (C) Les équivalents métriques de ces dimensions figurent entre parenthèses en mm.

(SANS ÉCHELLE)

APPENDIX A.2

Exporter <div style="text-align: center;">①</div>		<div style="text-align: center;">②</div>		Bill of Lading No. <div style="text-align: center;">③</div>	
Consignee <div style="text-align: center;">④</div>		Name of Exporter's Bank in Canada Presenting Bank <div style="text-align: center;">⑤</div>			
Notify Party (If different from above) <div style="text-align: center;">⑥</div>		<div style="text-align: center;">⑦</div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>Country of Origin ⑧</div> <div>Country of Final Destination ⑨</div> </div> <div style="text-align: center;">⑩</div>			
Pre-carriage by <div style="text-align: center;">⑪</div>	Place of Receipt (If pre-carriage) <div style="text-align: center;">⑫</div>	Insured Value <div style="text-align: center;">⑬</div>			
Ship/Air/Mail/Truck/Rail <div style="text-align: center;">⑭</div>	Sea/Air Port of Loading <div style="text-align: center;">⑮</div>	Words <div style="text-align: center;">⑯</div>			
Sea/Air Port of Discharge <div style="text-align: center;">⑰</div>	Place of Delivery (If on carriage) <div style="text-align: center;">⑱</div>	Onward Inland Routing <div style="text-align: center;">⑲</div>		Currency of Sale <div style="text-align: center;">⑳</div>	
MARKS AND NUMBERS, AND /OR CONTAINER AND SEAL NUMBERS <div style="text-align: center;">㉑</div>	NUMBER AND KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS <div style="text-align: center;">㉒</div>	NET WEIGHT OR QUANTITY SHIPPED <div style="text-align: center;">㉓</div>		GROSS WEIGHT <div style="text-align: center;">㉔</div>	MEASURE- MENT <div style="text-align: center;">㉕</div>
		INVOICE QTY. <div style="text-align: center;">㉖</div>		UNIT PRICE <div style="text-align: center;">㉗</div>	AMOUNT <div style="text-align: center;">㉘</div>
		TOTAL INVOICE VALUE <div style="text-align: center;">㉙</div>			
<div style="text-align: center;">㉚</div>					
<div style="text-align: right;"> Place and Date of Issue <div style="text-align: center;">㉛</div> </div>					
<div style="text-align: right;"> Signature <div style="text-align: center;">㉜</div> </div>					

CTDAS MASTER – LAYOUT

(NOT TO SCALE)

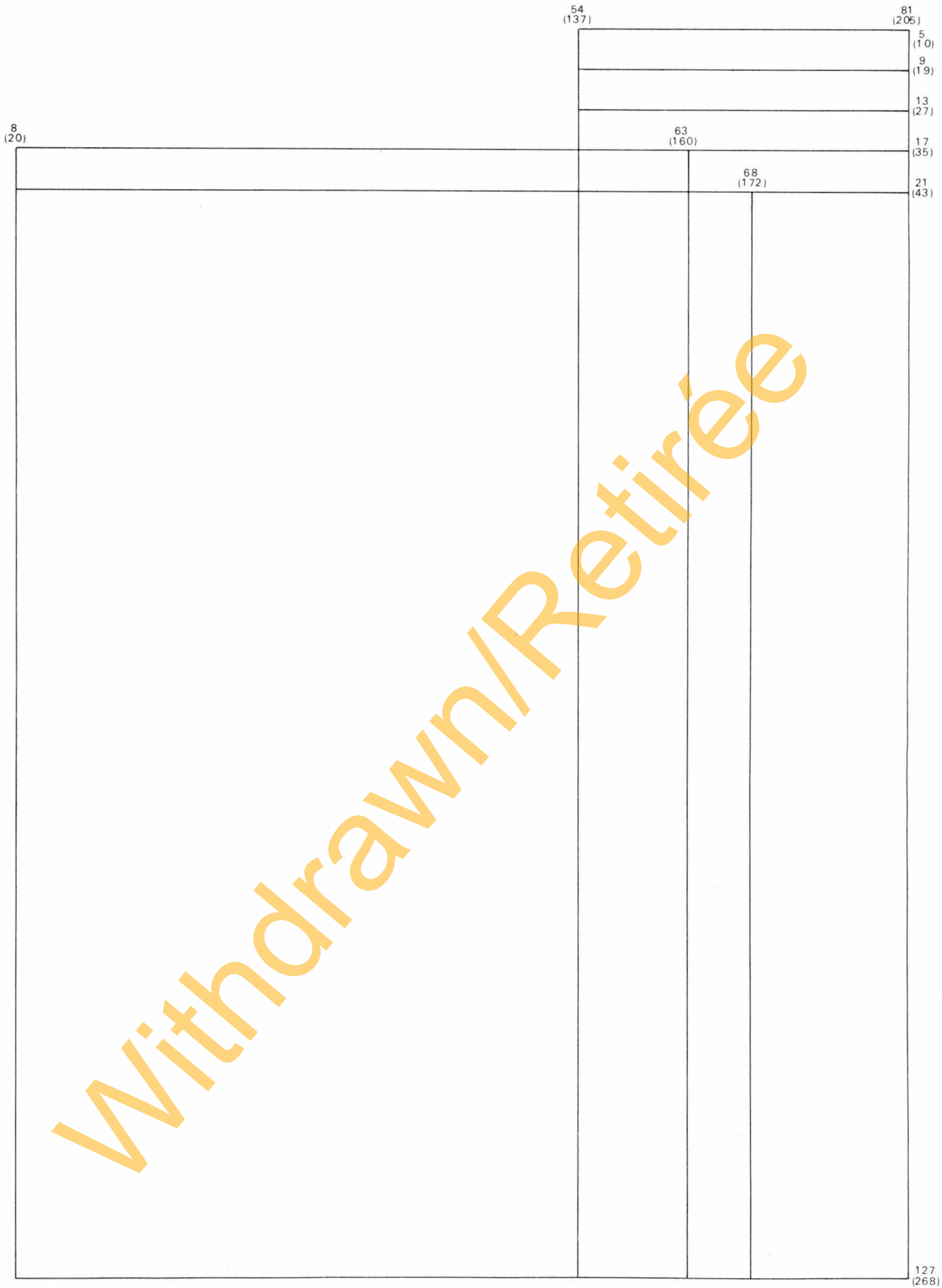
(For detailed explanation of numbered captions see pages 7 and 8)

Exportateur <div>1</div>		N° de connaissance <div>3</div>		
		<div>2</div>		
Destinataire <div>4</div>		Banque de l'exportateur au Canada <div>5</div>		
		Banque présentatrice		
Partie à notifier (si autre que le destinataire) <div>6</div>		<div>7</div>		
		Pays de provenance <div>8</div>	Pays de destination finale <div>9</div>	
		Conditions de livraison et de paiement <div>10</div>		
Transport initial par <div>11</div>	Lieu de réception (si transport initial) <div>12</div>	Valeur assurée		
Navire/avion/poste/camion/ch. de fer <div>14</div>	Aéroport ou port de chargement <div>15</div>	Mots <div>13</div>		
		Chiffres		
Aéroport ou port de déchargement <div>16</div>	Lieu de livraison (si sous connaissance direct) <div>17</div>	Acheminement intérieur final <div>18</div>	Vente exprimée en <div>19</div>	
MARQUES ET NUMÉROS ET/OU NUMÉROS DE CONTENEUR ET DE SCELLES	NOMBRE ET NATURE DES COLIS; DESCRIPTION DES MARCHANDISES	POIDS NET OU QUANTITÉ EXPÉDIÉE	POIDS BRUT	DIMENSIONS
<div>20</div>	<div>21</div>	<div>22</div>	<div>23</div>	<div>24</div>
		QUANTITÉ FACTURÉE	PRIX UNITAIRE	MONTANT
		<div>25</div>	<div>26</div>	<div>27</div>
		VALEUR TOTALE FACTURÉE ► <div>28</div>		
<div>29</div>				
Lieu et date <div>30</div>				
Signature <div>31</div>				

FORMULE TYPE DE L'UDCC – FORMAT

(SANS ÉCHELLE)

(Les titres numérotés sont expliqués aux pages 7 et 8)



MASTER CONTINUATION SHEET – DIMENSIONS
(NOT TO SCALE)

NOTE: (A) Dimensions at the right ends of horizontal lines are in 1/12th's inch from the top edge of the form.
(B) Dimensions at the top ends of vertical lines are in 1/10th's inch from the left edge of the form.
(C) Metric equivalents to these dimensions are shown in brackets in mm.

FEUILLE DE SUITE TYPE – DIMENSIONS
(SANS ÉCHELLE)

REMARQUES: (A) Les dimensions aux extrémités droites des lignes horizontales sont en 1/12 de pouce du sommet de la formule.
(B) Les dimensions aux extrémités du haut des lignes verticales sont en 1/10 de pouce du bord gauche de la formule.
(C) Les équivalents métriques de ces dimensions figurent entre parenthèses en mm.

Date			
Reference Number			
Page	of Pages		
MARKS AND NUMBERS / NUMBER AND KIND OF PACKAGES / DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY	SELLING PRICE TO PURCHASER	
	(State Unit)	STATE CURRENCY	Amount
<div style="position: absolute; top: 20%; left: 20%; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5; font-size: 100px; pointer-events: none;"> Withdrawn/Retirée </div>			

MASTER CONTINUATION SHEET – LAYOUT

(NOT TO SCALE)

Date		
Numéro de référence		
Page	de	pages
MARQUES ET NUMÉROS/NOMBRE ET NATURE DES COLIS/DESCRIPTION DES MARCHANDISES	QUANTITÉ	PRIX DE VENTE À L'ACHETEUR
	(Indiquer l'unité requise)	INDIQUER LA DEVISE
	@	Montant

FEUILLE DE SUITE TYPE – FORMAT

(SANS ÉCHELLE)

B13 CANADA CUSTOMS-EXPORT ENTRY

Exporter 	Report No. 									
Consignee 	Stamp of Chief Port 									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%; padding: 2px;"> RE-EXPORTS Indicate country of origin individually in left hand margin </td> <td style="width: 30%; padding: 2px;"> Country of Final Destination </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;"> Terms of Delivery & Payment </td> </tr> </table>		RE-EXPORTS Indicate country of origin individually in left hand margin	Country of Final Destination	Terms of Delivery & Payment						
RE-EXPORTS Indicate country of origin individually in left hand margin	Country of Final Destination									
Terms of Delivery & Payment										
<i>If foreign goods in same condition as imported, give Country of Origin</i>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; padding: 2px;">Local Carrier</td> <td style="width: 25%; padding: 2px;">From</td> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> MODE OF TRANSPORTATION FROM PORT OF EXIT Road ☐ Rail ☐ Water ☐ Air ☐ Other ☐ </td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Exporting Carrier</td> <td style="padding: 2px;">(Local Point of Lading)</td> <td style="padding: 2px;"> CONTAINERIZED Yes ☐ No ☐ </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="padding: 2px;"> For entering quantity, use unit required for Export Commodity Classification </td> <td style="padding: 2px;"> State currency in which value is shown </td> </tr> </table>	Local Carrier	From	MODE OF TRANSPORTATION FROM PORT OF EXIT Road ☐ Rail ☐ Water ☐ Air ☐ Other ☐	Exporting Carrier	(Local Point of Lading)	CONTAINERIZED Yes ☐ No ☐	For entering quantity, use unit required for Export Commodity Classification		State currency in which value is shown
Local Carrier	From	MODE OF TRANSPORTATION FROM PORT OF EXIT Road ☐ Rail ☐ Water ☐ Air ☐ Other ☐								
Exporting Carrier	(Local Point of Lading)	CONTAINERIZED Yes ☐ No ☐								
For entering quantity, use unit required for Export Commodity Classification		State currency in which value is shown								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%; padding: 2px;"> MARKS & NUMBERS; NUMBER OF PACKAGES; DESCRIPTION OF GOODS, GIVE SUFFICIENT DETAIL TO PERMIT CODING ACCORDING TO STATISTICS, CANADA EXPORT COMMODITY CLASSIFICATION </td> <td style="width: 10%; padding: 2px;">QUANTITY</td> <td style="width: 20%; padding: 2px;">SHIPPING WEIGHT</td> </tr> </table>		MARKS & NUMBERS; NUMBER OF PACKAGES; DESCRIPTION OF GOODS, GIVE SUFFICIENT DETAIL TO PERMIT CODING ACCORDING TO STATISTICS, CANADA EXPORT COMMODITY CLASSIFICATION	QUANTITY	SHIPPING WEIGHT						
MARKS & NUMBERS; NUMBER OF PACKAGES; DESCRIPTION OF GOODS, GIVE SUFFICIENT DETAIL TO PERMIT CODING ACCORDING TO STATISTICS, CANADA EXPORT COMMODITY CLASSIFICATION	QUANTITY	SHIPPING WEIGHT								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 2px;"> (IF APPLICABLE) ARE/WERE THE GOODS </td> <td style="width: 10%; padding: 2px;"> Subject to drawback ☐ </td> <td style="width: 10%; padding: 2px;"> Imported on 1/60th. basis ☐ </td> <td style="width: 10%; padding: 2px;"> Imported under Licence ☐ </td> <td style="width: 40%; padding: 2px;"> Export Permit No. </td> </tr> </table>		(IF APPLICABLE) ARE/WERE THE GOODS	Subject to drawback ☐	Imported on 1/60th. basis ☐	Imported under Licence ☐	Export Permit No.				
(IF APPLICABLE) ARE/WERE THE GOODS	Subject to drawback ☐	Imported on 1/60th. basis ☐	Imported under Licence ☐	Export Permit No.						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> ESTIMATED FREIGHT CHARGES To Port of Exit \$..... OR To Destination \$..... </td> <td style="width: 50%; padding: 2px;"> If Goods not sold State reason for Report, (Loan, Repair, Processing etc.) </td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> Return Address (if different from exporter) </td> <td style="padding: 2px;"> I hereby certify that the information given above is true & complete in every respect Give firm name & address if different from exporter box above. Date _____ Signature _____ </td> </tr> </table>		ESTIMATED FREIGHT CHARGES To Port of Exit \$..... OR To Destination \$.....	If Goods not sold State reason for Report, (Loan, Repair, Processing etc.)	Return Address (if different from exporter)	I hereby certify that the information given above is true & complete in every respect Give firm name & address if different from exporter box above. Date _____ Signature _____					
ESTIMATED FREIGHT CHARGES To Port of Exit \$..... OR To Destination \$.....	If Goods not sold State reason for Report, (Loan, Repair, Processing etc.)									
Return Address (if different from exporter)	I hereby certify that the information given above is true & complete in every respect Give firm name & address if different from exporter box above. Date _____ Signature _____									

DNR APPROVED 30/10/72

B. 13
(NOT TO SCALE)

B. 13

(SANS ÉCHELLE)

Exporter — Exportateur	Numbers — Numéros	
Consignee — Destinataire	<p align="center"> CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICAT D'ORIGINE </p>	
Particulars of Transport (where required) Renseignements relatifs au transport (le cas échéant)		
MARKS & NUMBERS; NUMBER & KIND OF PACKAGES; DESCRIPTION OF THE GOODS MARQUES ET NUMÉROS; NOMBRE ET NATURE DES COLIS; DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	QUANTITY QUANTITÉ	GROSS WEIGHT POIDS BRUT
Sworn to me this _____ day of _____ Juré devant moi ce _____ jour de _____ Signature _____	It is hereby certified that the above mentioned goods originate in: Le soussigné certifie que les marchandises mentionnées ci-dessus sont originaires de: _____	
Name of Authorized Trade Association Nom de l'association commerciale agréée _____ The undersigned has examined the Manufacturer's Invoice or Shipper's Affidavit concerning the origin of the merchandise, and according to the best of his knowledge and belief finds that the products named originated in: Le soussigné a vérifié l'origine des marchandises d'après la facture du fabricant ou la déclaration sous serment de l'expéditeur et, à sa connaissance et à son avis, pense que les produits énumérés ci-dessus sont originaires de: _____ Authorized Signature Fondé de signature _____	_____ _____ Place & Date Lieu et date _____ Authorized Signature Fondé de signature _____	

CTDAS CERTIFICATE OF ORIGIN

CERTIFICAT D'ORIGINE DE L'UDCC

(NOT TO SCALE)

(SANS ÉCHELLE)

APPENDIX/APPENDICE C.3

COMMONWEALTH PREFERENCE CERTIFICATE OF ORIGIN AND CONSIGNMENT FOR EXPORTS TO THE UNITED KINGDOM (see Note A overleaf)		X.S. 112
Insert FULL names and addresses	Exporter	<p><i>This form is for the use of a grower, producer or supplier exporting his own goods.</i></p> <p><i>The certificate must be given personally by the proprietor, a partner or a principal official of the firm or company concerned. (See Note B overleaf)</i></p>
	Consignee	
	FOR OFFICIAL USE	
	COUNTRY OF ORIGIN	
	<p>This form is to be used ONLY for goods Grown or Produced (see Note C overleaf) in the *Commonwealth Preference Area and † consigned there from to the <i>United Kingdom</i> by the grower, producer or supplier. Details of other forms are included in the Notes overleaf to which attention is drawn.</p>	
	Place and country from which first consigned to the United Kingdom	<p>* see Note D overleaf † see Note E overleaf</p>
	Port of loading	
Place of discharge in the United Kingdom		
Marks and numbers; number and kind of packages; description of goods (see Note F overleaf)		<p>State Currency: —</p> <p>Weight or Quantity and Value</p>
		TOTAL VALUE
<p>Name of grower or producer (to be completed where the Certificate is given by the supplier - see Note B overleaf)</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICATE BY EXPORTER (GROWER, PRODUCER OR SUPPLIER)</p> <p>I, DO HEREBY CERTIFY that:—</p> <p style="text-align: center;">(State name and capacity in which signing — see Note B overleaf)</p> <p>(1) I am duly authorized by the above exporter who is also the grower/producer/supplier of the goods designated in this certificate to make and sign this certificate.</p> <p>(2) All the goods designated above were grown/produced in the country of origin stated herein.</p> <p>(3) All the information given in this certificate is correct in all respects.</p> <p>*Delete as necessary.</p>		
<p>WARNING</p> <p>The presentation to the United Kingdom Customs of a certificate which is untrue in a material particular is an offence which may lead to the imposition of heavy penalties and forfeiture of the goods. Growers, producers, suppliers and exporters are therefore urged to ensure that the particulars given in the certificate are correct before signing it.</p>		<p>Place & Date</p> <p>Signature of Authorized Signatory</p>

XS112

XS 112

(NOT TO SCALE)

(SANS ÉCHELLE)

(This form must be printed on green paper stock with the requisite notes on the reverse side as approved by H.M. Customs. A sample of the colour and text may be obtained from COSTPRO.)

(Cette formule doit être imprimée sur papier vert, l'énumération des conditions étant imprimées au verso, approuvées par les Douanes de Sa Majesté. On peut obtenir de COSTPRO un échantillon du texte et de la couleur de la formule.)

COMMONWEALTH PREFERENCE

CERTIFICATE OF ORIGIN AND CONSIGNMENT FOR EXPORTS TO THE UNITED KINGDOM (see Note A overleaf)

X.S. 113

Insert FULL names and addresses	Exporter	<p><i>This form is for the use of a manufacturer exporting his own goods.</i></p> <p><i>The certificate MUST BE GIVEN PERSONALLY by the proprietor, a partner or a principal official of the firm or company concerned (see Note B overleaf).</i></p>	
	Consignee	FOR OFFICIAL USE	
		COUNTRY OF ORIGIN	
		<p><i>This form is to be used ONLY for goods, other than tobacco, manufactured in the *Commonwealth Preference Area and † consigned therefrom to the United Kingdom by the manufacturer. Details of other forms are included in the Notes overleaf to which attention is drawn.</i></p> <p><i>*see Note C overleaf † see Note D overleaf</i></p>	
	Place and country from which first consigned to the United Kingdom	State Currency: —	
Port of loading	<p>Marks and numbers; number and kind of packages; description of goods (see Note E overleaf)</p> <p>Weight or Quantity and Value</p>		
Place of discharge in the United Kingdom			
		TOTAL VALUE	
<p align="center">CERTIFICATE BY EXPORTER (MANUFACTURER)</p> <p>I, DO HEREBY CERTIFY that:—</p> <p align="center"><i>(State name and capacity in which signing — see Note B overleaf)</i></p> <p>(1) I am duly authorized by the above exporter who is also the manufacturer of the goods designated in this certificate to make and sign this certificate, and declare that he will make available to the Commissioners of Customs and Excise, London, or their nominees, for inspection at any time, such accounts and other evidence as they may require for the purpose of verifying the particulars in this certificate.</p> <p>(2) All the goods included in this certificate were manufactured by the exporter named above during the period from to in the country of origin stated herein.</p> <p>(3) Of the total cost of manufacture not less than per cent of the cost of † each and every article covered by this certificate, as ascertained in accordance with the Commonwealth Preference Regulations, 1958, is attributable to Commonwealth expenditure.</p> <p>(4) Goods which are not eligible for Commonwealth Preference are not included in this certificate.</p> <p>(5) All the information given on this form is correct in all respects.</p> <p align="right">* see Note F overleaf † see Note I Overleaf</p>			
<p>WARNING</p> <p>The presentation to the United Kingdom Customs of a certificate which is untrue in a material particular is an offence which may lead to the imposition of heavy penalties and forfeiture of the goods. Manufacturers and exporters are therefore urged to ensure that the particulars given in the certificate are correct before signing it.</p>		<p>Place & Date</p> <p>Signature of Authorized Signatory</p>	

XS113

XS 113

(NOT TO SCALE)

(SANS ÉCHELLE)

(This form must be printed with the requisite H.M. Customs notes on the reverse side. Details are available from COSTPRO.)

(Cette formule doit avoir au verso les remarques sur les conditions des Douanes de Sa Majesté. COSTPRO fournira les renseignements nécessaires.)

POLICY OF MARINE INSURANCE

WE DO HEREBY AGREE TO INSURE AT THE RATE OF PREMIUM AS AGREED.		Policy No.	
Loss, if any, payable to the order of on surrender of this policy.		Exporter's Ref. No.	
AREA RESERVED FOR PRINTED CLAUSES		INSURANCE COMPANY NAME AND LOGO	
		Special Conditions	
Per conveyances	From	Insured Value	
Vessel	Via	Words	
		Figures	
Via/To (whilst in storage) thence to		Per conveyances	Currency
MARKS & NUMBERS	NUMBER & KIND OF PACKAGES: DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY	GROSS WEIGHT MEASURE- MENT
AREA FOR PRINTED CLAUSES AND SIGNATURE. ALSO FOR STATEMENT OF PREMIUM RATES AND AMOUNTS ON INTERNAL COPIES.			
		Name of Shipper	
		Date	
		Authorized Signature	

INSURANCE POLICY/CERTIFICATE
(NOT TO SCALE)

POLICE D'ASSURANCE MARITIME

NOUS ACCEPTONS PAR LA PRÉSENTE D'ASSURER POUR UNE PRIME AGRÉÉE		Police N° No. de référence de l'exportateur		
En cas de perte, règlement sera versé à l'ordre de sur cession de cette police.		RAISON SOCIALE DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCES		
ESPACE RÉSERVÉ AUX CLAUSES IMPRIMÉES				
Moyens de transport	De	Valeur assurée		
Navire	Via	Mots		
		Chiffres		
Via/à (pendant entreposage) de là à		Moyens de transport	Devise	
MARQUES ET NUMÉROS	NOMBRE ET NATURE DES COLIS DESCRIPTION DES MARCHANDISES		QUANTITÉ	POIDS BRUT
ESPACE RÉSERVÉ AUX CLAUSES IMPRIMÉES, AUX SIGNATURES AINSI QU'AUX PRIMES ET MONTANTS SUR LES COPIES A USAGE INTERNE.				
Nom du chargeur Date Fondé de Signature				

CERTIFICAT/POLICE D'ASSURANCE

(SANS ÉCHELLE)

Shipper		BILL OF LADING		B / L No.	
				Reference No.	
Consignee					
Notify Address					
Pre-carriage by	Place of Receipt by Pre-carrier				
Vessel	Port of Loading				
Port of Discharge	Place of Delivery by On-carrier	Onward Inland Routing			
Marks and Nos.	Number and Kind of Packages Description of Goods		Gross Weight	Measure- ment	
FREIGHT CHARGES PAYABLE AT	BY	NUMBER OF ORIGINAL BS / L			
Place and Date of Issue					
Signature					

OCEAN BILL OF LADING

(NOT TO SCALE)

Chargeur		CONNAISSEMENT		No. de connaissance							
				No. de référence							
Destinataire											
À notifier											
Transport initial par	Lieu de réception (si transport initial)										
Navire long-courrier	Port de chargement										
Port de déchargement	Lieu de livraison (si sous connaissance direct)	Acheminement intérieur final									
Marques et numéros et/ou numéros de conteneurs et de scellés		Nombre et nature des colis Description des marchandises		Poids brut	Dimensions						
Fret payable à	Par	Nombre d'originaux									
Lieu et Date											
Signature											

CONNAISSEMENT MARITIME

(SANS ÉCHELLE)

Exporter		Invoice No.		Customer Order No.		Bill of Lading No.	
		Order No.		Date Entered		Carrier's Ref. No.	
				Invoice Date		Date Shipped	
Consignee		Name of Exporter's Bank of Canada					
		Presenting Bank					
Notify Party (if different from above)		Country of Origin				Country of Final Destination	
		Terms of Delivery & Payment					
Pre-carriage by		Place of receipt (if pre-carriage)		Insured Value			
Ship/Air/Mail/Truck/Rail		Sea/Air Port of Loading		Words			
Sea/Air Port of Discharge		Place of delivery (if on carriage)		Figures			
				Onward inland routing		Currency of sale	
MARKS & NUMBERS: AND/OR CONTAINER & SEAL NUMBERS:		NUMBER & KIND OF PACKAGES & DESCRIPTION OF GOODS		NET WEIGHT OR QUANTITY SHIPPED		GROSS WEIGHT	MEASURE- MENT
				INVOICE QTY.		UNIT PRICE	
						AMOUNT	
						TOTAL INVOICE VALUE ►	
<div style="text-align: right;">Place & Date of Issue</div> <div style="text-align: right;">Signature _____</div>							

(NOT TO SCALE)

FACTURE COMMERCIALE

Exportateur		N° de facture	N° de commande du client		N° de connaissance
		N° de commande	Date inscrite		N° du transporteur
			Date de facture		Date d'expédition
Destinataire		Banque de l'exportateur au Canada			
		Banque présentatrice			
Partie à notifier (si autre que le destinataire)		Pays de provenance		Pays de destination finale	
		Conditions de livraison et de paiement			
Transport initial par	Lieu de réception (si transport initial)	Valeur assurée			
Navire-Avion-Poste-Camion-Ch. de fer	Aéroport ou port de chargement	Mots			
		Chiffres			
Aéroport ou port de déchargement	Lieu de livraison (si sous connaissance direct)	Acheminement intérieur final		Vente exprimée en	
MARQUES ET NUMÉROS ET/OU NUMÉROS DE CONTENEURS ET DE SCELLÉS	NOMBRE ET NATURE DES COLIS: DESCRIPTION DES MARCHANDISES	POIDS NET OU QUANTITÉ EXPÉDIÉE		POIDS BRUT	DIMENSIONS
		QUANTITÉ FACTURÉE	PRIX UNITAIRE	MONTANT	
		VALEUR TOTALE FACTURÉE			
Lieu et date					
Signature					

FACTURE COMMERCIALE

(SANS ÉCHELLE)

Exporter Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street Lasalle, Quebec, Canada		Invoice No. 10660	Customer Order No. A 1812	Bill of Lading No. 44321
		Order No. 4261	Date Entered 10 Oct 72	Carrier's Ref. No. Y 169
		Invoice Date 27 Oct 72	Date Shipped 26 Oct 72	
Consignee To Order		Name of Exporter's Bank in Canada Canadian Bank, St. James St. W., Montreal, Canada Presenting Bank British Bank Ltd., 1000 Oxford St., Manchester, U.K.		
Notify Party (if different from above) Modern Builders Ltd. 128 Construction Lane, Manchester, England		Country of Origin Canada		
		Country of Final Destination England		
		Terms of Delivery and Payment C.I.F. - Sight Draft		
Pre-carriage by XYZ Co.	Place of Receipt (if pre-carriage) Lasalle	Insured Value Five Hundred and Ten Dollars		
Ship/Air/Mail/Truck/Rail M.V. Sealine	Sea/Air Port of Loading Montreal	Words Figures \$510.00		
Sea/Air Port of Discharge London	Place of Delivery (if on carriage)	Onward Inland Routing	Currency of Sale Can. \$	
MARKS AND NUMBERS, AND/OR CONTAINER AND SEAL NUMBERS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS	NET WEIGHT OR QUANTITY SHIPPED	GROSS WEIGHT	MEASURE-MENT
MBL Manchester Made in Canada 1/8	Roofing Shingles	8 cases	1000 LBS	120 CU. FT.
	35724 Slate Surface No. 90	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Slate Surface No. 92	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Self Seal No. 106	25 SQ.	5.00	125.00
	35724 Self Seal No. 114	25 SQ.	5.00	125.00
		TOTAL INVOICE VALUE ► 465.00		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 20px;"> Place and Date of Issue Lasalle, 26 Oct 72 Signature </div>				

TYPED MASTER

(NOT TO SCALE)

APPENDIX E.1

Exporter Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street Lasalle, Quebec, Canada		Invoice No. 10660	Customer Order No. A 1812	Bill of Lading No. 44321
		Order No. 4261	Date Entered 10 Oct 72	Carrier's Ref. No. Y 169
		Invoice Date 27 Oct 72	Date Shipped 26 Oct 72	
Consignee To Order		Name of Exporter's Bank in Canada Canadian Bank, St. James St. W., Montreal, Canada Presenting Bank British Bank Ltd., 1000 Oxford St., Manchester, U.K.		
Notify Party (If different from above) Modern Builders Ltd. 128 Construction Lane, Manchester, England		Country of Origin Canada		
		Country of Final Destination England		
		Terms of Delivery and Payment C.I.F. - Sight Draft		
Pre-carriage by XYZ Co.	Place of Receipt (If pre-carriage) Lasalle	Insured Value Five Hundred and Ten Dollars		
Ship/Air/Mail/Truck/Rail M.V. Sealine	Sea/Air Port of Loading Montreal	Words \$510.00		
Sea/Air Port of Discharge London	Place of Delivery (If on carriage)	Onward Inland Routing	Currency of Sale Can. \$	
MARKS AND NUMBERS, AND/OR CONTAINER AND SEAL NUMBERS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS	NET WEIGHT OR QUANTITY SHIPPED	GROSS WEIGHT	MEASURE-MENT
MBL Manchester Made in Canada 1/8	Roofing Shingles	8 cases	1000 LBS	120 CU. FT.
	35724 Slate Surface No. 90	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Slate Surface No. 92	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Self Seal No. 106	25 SQ.	5.00	125.00
	35724 Self Seal No. 114	25 SQ.	5.00	125.00
		TOTAL INVOICE VALUE ▶ 465.00		
<div style="text-align: right;"> Place and Date of Issue Lasalle, 26 Oct 72 Signature </div>				

B. 13 MASK

(NOT TO SCALE)

B13 CANADA CUSTOMS - EXPORT ENTRY

Exporter Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street Lasalle, Quebec, Canada		Report No. 											
Consignee To Order Modern Builders Ltd. 128 Construction Lane Manchester, England		Stamp of Chief Port 											
		RE-EXPORTS Indicate country of origin individually in left hand margin	Country of Final Destination England										
Terms of Delivery & Payment C.I.F. - Sight Draft													
If foreign goods in same condition as imported, give Country of Origin	Local Carrier XYZ Co.	From Lasalle	MODE OF TRANSPORTATION FROM PORT OF EXIT Road ☐ Rail ☐ Water ☐ Air ☐ Other ☐										
	Exporting Carrier M.V. Sealine	(Local Point of Lading)	CONTAINERIZED Yes ☐ No ☐										
	For entering quantity, use unit required for Export Commodity Classification		State currency in which value is shown Can. \$										
	MARKS & NUMBERS; NUMBER OF PACKAGES; DESCRIPTION OF GOODS. GIVE SUFFICIENT DETAIL TO PERMIT CODING ACCORDING TO STATISTICS CANADA EXPORT COMMODITY CLASSIFICATION												
		QUANTITY	SHIPPING WEIGHT										
MBL Manchester Made in Canada 1/8 35724 Slate Surface No. 90 35724 Slate Surface No. 92 35724 Self Seal No. 106 35724 Self Seal No. 114		Roofing Shingles 25 SQ. 25 SQ. 25 SQ. 25 SQ.	1000 LBS <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">UNIT PRICE</th> <th style="width: 50%;">INVOICE VALUE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4.30</td> <td>107.50</td> </tr> <tr> <td>4.30</td> <td>107.50</td> </tr> <tr> <td>5.00</td> <td>125.00</td> </tr> <tr> <td>5.00</td> <td>125.00</td> </tr> </tbody> </table>	UNIT PRICE	INVOICE VALUE	4.30	107.50	4.30	107.50	5.00	125.00	5.00	125.00
UNIT PRICE	INVOICE VALUE												
4.30	107.50												
4.30	107.50												
5.00	125.00												
5.00	125.00												
(IF APPLICABLE) ARE/WERE THE GOODS		Subject to drawback ☐	Imported on 1/60th. basis ☐										
Imported under Licence ☐		Export Permit No.											
ESTIMATED FREIGHT CHARGES To Port of Exit \$..... OR To Destination \$.....		If Goods not sold State reason for Report, (Loan, Repair, Processing etc.)											
Return Address (if different from exporter)		I hereby certify that the information given above is true & complete in every respect											
		Give firm name & address if different from exporter box above. Lasalle, 26 Oct 72											
		Date _____ Signature _____											
		STATUS ☐ Owner ☐ Agent											

DNR APPROVED 30/10/72

B. 13 COMPLETED

(NOT TO SCALE)

APPENDIX F.1

Exporter Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street Lasalle, Quebec, Canada		Invoice No. 10660	Customer Order No. A 1812	Bill of Lading No. 44321
		Order No. 4261	Date Entered 10 Oct 72	Carrier's Ref. No. Y 169
		Invoice Date 27 Oct 72	Date Shipped 26 Oct 72	
Consignee To Order		Name of Exporter's Bank in Canada Canadian Bank, St. James St. W., Montreal, Canada Presenting Bank British Bank Ltd., 1000 Oxford St., Manchester, U.K.		
Notify Party (If different from above) Modern Builders Ltd. 128 Construction Lane, Manchester, England		Country of Origin Canada		
		Country of Final Destination England		
		Terms of Delivery and Payment C.I.F. - Sight Draft		
Pre-carriage by XYZ Co.	Place of Receipt (if pre-carriage) Lasalle	Insured Value Five Hundred and Ten Dollars		
Ship/Air/Mail/Truck/Rail M.V. Sealine	Sea/Air Port of Loading Montreal	Words \$510.00		
Sea/Air Port of Discharge London	Place of Delivery (if on carriage)	Onward Inland Routing	Currency of Sale Can. \$	
MARKS AND NUMBERS, AND/OR CONTAINER AND SEAL NUMBERS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS	NET WEIGHT OR QUANTITY SHIPPED	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
MBL Manchester Made in Canada 1/8	Roofing Shingles	8 cases	1000 LBS	120 CU. FT.
	35724 Slate Surface No. 90	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Slate Surface No. 92	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Self Seal No. 106	25 SQ.	5.00	125.00
	35724 Self Seal No. 114	25 SQ.	5.00	125.00
		TOTAL INVOICE VALUE ▶ 465.00		
<div style="text-align: right;"> Place and Date of Issue Lasalle, 26 Oct 72 Signature </div>				

CERTIFICATE OF ORIGIN MASK

(NOT TO SCALE)

Exporter — Exportateur Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street Lasalle, Quebec, Canada		Numbers — Numéros	
Consignee — Destinataire To Order Modern Builders Ltd. 128 Construction Lane, Manchester, England		CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICAT D'ORIGINE	
Particulars of Transport (where required) Renseignements relatifs au transport (le cas échéant)			
MARKS & NUMBERS: NUMBER & KIND OF PACKAGES: DESCRIPTION OF THE GOODS MARQUES ET NUMÉROS: NOMBRE ET NATURE DES COLIS: DÉSIGNATION DES MARCHANDISES		QUANTITY QUANTITÉ	GROSS WEIGHT POIDS BRUT
MBL Manchester Made in Canada 1/3 Roofing Shingles 35724 Slate Surface No. 90 35724 Slate Surface No. 92 35724 Self Seal No. 106 35724 Self Seal No. 114		8 cases	1000 LBS
Sworn to me this _____ day of _____ Juré devant moi ce _____ jour de _____ Signature _____ Name of Authorized Trade Association Nom de l'association commerciale agréée _____ The undersigned has examined the Manufacturer's Invoice or Shipper's Affidavit concerning the origin of the merchandise, and according to the best of his knowledge and belief finds that the products named originated in: Le soussigné a vérifié l'origine des marchandises d'après la facture du fabricant ou la déclaration sous serment de l'expéditeur et, à sa connaissance et à son avis, pense que les produits énumérés ci-dessus sont originaires de: _____ Authorized Signature Fondé de signature _____		It is hereby certified that the above mentioned goods originate in: Le soussigné certifie que les marchandises mentionnées ci-dessus sont originaires de: _____ Place & Date Lieu et date Lasalle, 26 Oct 72 Authorized Signature Fondé de signature _____	

CERTIFICATE OF ORIGIN COMPLETED

(NOT TO SCALE)

APPENDIX G.1

Exporter Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street Lasalle, Quebec, Canada		Invoice No. 10660	Customer Order No. A 1812	Bill of Lading No. 44321
		Order No. 4261	Date Entered 10 Oct 72	Carrier's Ref. No. Y 169
		Invoice Date 27 Oct 72	Date Shipped 26 Oct 72	
Consignee To Order		Name of Exporter's Bank in Canada Canadian Bank, St. James St. W., Montreal, Canada Presenting Bank British Bank Ltd., 1000 Oxford St., Manchester, U.K.		
Notify Party (if different from above) Modern Builders Ltd. 128 Construction Lane, Manchester, England				
		Country of Origin Canada	Country of Final Destination England	
		Terms of Delivery and Payment C.I.F. - Sight Draft		
Pre-carriage by XYZ Co.	Place of Receipt (if pre-carriage) Lasalle	Insured Value Five Hundred and Ten Dollars		
Ship/Air/Mail/Truck/Rail M.V. Sealine	Sea/Air Port of Loading Montreal	Words \$510.00		
Sea/Air Port of Discharge London	Place of Delivery (if on carriage)	Figures Onward Inland Routing	Currency of Sale Can. \$	
MARKS AND NUMBERS, AND/OR CONTAINER AND SEAL NUMBERS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS	NET WEIGHT OR QUANTITY SHIPPED	GROSS WEIGHT	MEASURE- MENT
MBL Manchester Made in Canada 1/8	Roofing Shingles	8 cases	1000 LBS	120 CU. FT.
	35724 Slate Surface No. 90	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Slate Surface No. 92	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Self Seal No. 106	25 SQ.	5.00	125.00
	35724 Self Seal No. 114	25 SQ.	5.00	125.00
		TOTAL INVOICE VALUE		465.00
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 20px;"> Place and Date of Issue Lasalle, 26 Oct 72 Signature </div>				

XS 113 MASK
(NOT TO SCALE)

COMMONWEALTH PREFERENCE
CERTIFICATE OF ORIGIN AND CONSIGNMENT FOR EXPORTS TO THE UNITED KINGDOM (see Note A overleaf) X.S. 113

Insert FULL names and addresses	Exporter	This form is for the use of a manufacturer exporting his own goods. The certificate MUST BE GIVEN PERSONALLY by the proprietor, a partner or a principal official of the firm or company concerned (see Note B overleaf).		
	Canadian Manufacturing Co. Ltd., 1000 Main Street, Lasalle, Quebec, Canada	FOR OFFICIAL USE		
	Consignee			
	To Order	COUNTRY OF ORIGIN		
	Modern Builders Ltd., 128 Construction Lane, Manchester, England	Canada		
	Place and country from which first consigned to the United Kingdom	This form is to be used ONLY for goods, other than tobacco, manufactured in the *Commonwealth Preference Area and † consigned therefrom to the <i>United Kingdom</i> by the manufacturer. Details of other forms are included in the Notes overleaf to which attention is drawn.		
Lasalle	*see Note C overleaf †see Note D overleaf			
Port of loading	State Currency: — Can. \$			
Montreal				
Place of discharge in the United Kingdom				
London				
Marks and numbers; number and kind of packages; description of goods (see Note E overleaf)		Weight or Quantity and Value		
MBL Manchester Made in Canada 1/8		Roofing Shingles 1000 LBS.		
35724 Slate Surface No. 90		25 SQ.	4.30 107.50	
35724 Slate Surface No. 92		25 SQ.	4.30 107.50	
35724 Self Seal No. 106		25 SQ.	5.00 125.00	
35724 Self Seal No. 114		25 SQ.	5.00 125.00	
TOTAL VALUE		465.00		
<p align="center">CERTIFICATE BY EXPORTER (MANUFACTURER)</p> <p>I, DO HEREBY CERTIFY that:— (State name and capacity in which signing — see Note B overleaf)</p> <p>(1) I am duly authorized by the above exporter who is also the manufacturer of the goods designated in this certificate to make and sign this certificate; and declare that he will make available to the Commissioners of Customs and Excise, London, or their nominees, for inspection at any time, such accounts and other evidence as they may require for the purpose of verifying the particulars in this certificate.</p> <p>(2) All the goods included in this certificate were manufactured by the exporter named above during the period from to in the country of origin stated herein.</p> <p>(3) Of the total cost of manufacture not less than per cent of the cost of † each and every article covered by this certificate, as ascertained in accordance with the Commonwealth Preference Regulations, 1958, is attributable to Commonwealth expenditure.</p> <p>(4) Goods which are not eligible for Commonwealth Preference are not included in this certificate.</p> <p>(5) All the information given on this form is correct in all respects.</p> <p align="right">*see Note F overleaf †see Note I Overleaf</p>				
<p>WARNING</p> <p>The presentation to the United Kingdom Customs of a certificate which is untrue in a material particular is an offence which may lead to the imposition of heavy penalties and forfeiture of the goods. Manufacturers and exporters are therefore urged to ensure that the particulars given in the certificate are correct before signing it.</p>		<p>Place & Date Lasalle, 26 Oct 72</p> <p>Signature of Authorized Signatory</p>		

XS113

XS 113 COMPLETED

(NOT TO SCALE)

APPENDIX H.1

Exporter Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street Lasalle, Quebec, Canada		Invoice No. 10660	Customer Order No. A 1812	Bill of Lading No. 44321
		Order No. 4261	Date Entered 10 Oct 72	Carrier's Ref. No. Y 169
		Invoice Date 27 Oct 72	Date Shipped 26 Oct 72	
Consignee To Order		Name of Exporter's Bank in Canada Canadian Bank, St. James St. W., Montreal, Canada Presenting Bank British Bank Ltd., 1000 Oxford St., Manchester, U.K.		
Notify Party (if different from above) Modern Builders Ltd. 128 Construction Lane, Manchester, England				
		Country of Origin Canada	Country of Final Destination England	
		Terms of Delivery and Payment C.I.F. - Sight Draft		
Pre-carriage by XYZ Co.	Place of Receipt (if pre-carriage) Lasalle	Insured Value Five Hundred and Ten Dollars		
Ship/Air/Mail/Truck/Rail M.V. Sealine	Sea/Air Port of Loading Montreal	Words Figures \$510.00		
Sea/Air Port of Discharge London	Place of Delivery (if on carriage)	Onward Inland Routing	Currency of Sale Can. \$	
MARKS AND NUMBERS, AND/OR CONTAINER AND SEAL NUMBERS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS	NET WEIGHT OR QUANTITY SHIPPED	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
MBL Manchester Made in Canada 1/8	Roofing Shingles	8 cases	1000 LBS	120 CU. FT.
	35724 Slate Surface No. 90	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Slate Surface No. 92	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Self Seal No. 106	25 SQ.	5.00	125.00
	35724 Self Seal No. 114	25 SQ.	5.00	125.00
		TOTAL INVOICE VALUE 465.00		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 20px;"> Place and Date of Issue Lasalle, 26 Oct 72 Signature </div>				

INSURANCE MASK

(NOT TO SCALE)

POLICY OF MARINE INSURANCE

WE DO HEREBY AGREE TO INSURE AT THE RATE OF PREMIUM AS AGREED. Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street, Lasalle, Quebec, Canada Loss, if any, payable to the order of on surrender of this policy.		Policy No. Exporter's Ref. No. 4261	
AREA RESERVED FOR PRINTED CLAUSES		INSURANCE COMPANY NAME AND LOGO	
		Special Conditions	
Per conveyances XYZ Co.	From Lasalle	Insured Value Five Hundred and Ten Dollars	
Vessel M.V.Sealine	Via Montreal	Figures \$ 510.00	
Via/To (whilst in storage) thence to London		Per conveyances	Currency Can. \$
MARKS & NUMBERS	NUMBER & KIND OF PACKAGES: DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY	GROSS WEIGHT MEASURE- MENT
MBL Manchester Made in Canada 1/8	Roofing Shingles	8 cases	1000 LBS. 120 CU. FT.
AREA FOR PRINTED CLAUSES AND SIGNATURE. ALSO FOR STATEMENT OF PREMIUM RATES AND AMOUNTS ON INTERNAL COPIES.			
		Name of Shipper	
		Date Lasalle, 26 Oct 72	
		Authorized Signature	

INSURANCE POLICY/CERTIFICATE COMPLETED

(NOT TO SCALE)

APPENDIX J.1

Exporter Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street Lasalle, Quebec, Canada		Invoice No. 10660	Customer Order No. A 1812	Bill of Lading No. 44321
		Order No. 4261	Date Entered 10 Oct 72	Carrier's Ref. No. Y 169
		Invoice Date 27 Oct 72	Date Shipped 26 Oct 72	
Consignee To Order		Name of Exporter's Bank in Canada Canadian Bank, St. James St. W., Montreal, Canada Presenting Bank British Bank Ltd., 1000 Oxford St., Manchester, U.K.		
Notify Party (If different from above) Modern Builders Ltd. 128 Construction Lane, Manchester, England		Country of Origin Canada		
		Country of Final Destination England		
		Terms of Delivery and Payment C.I.F. - Sight Draft		
Pre-carriage by XYZ Co.	Place of Receipt (If pre-carriage) Lasalle	Insured Value Five Hundred and Ten Dollars		
Ship/Air/Mail/Truck/Rail M.V. Sealine	Sea/Air Port of Loading Montreal	Words \$510.00		
Sea/Air Port of Discharge London	Place of Delivery (If on carriage)	Onward Inland Routing	Currency of Sale Can. \$	
MARKS AND NUMBERS, AND/OR CONTAINER AND SEAL NUMBERS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS	NET WEIGHT OR QUANTITY SHIPPED	GROSS WEIGHT	MEASURE- MENT
MBL Manchester Made in Canada 1/8	Roofing Shingles	8 cases	1000 LBS	120 CU. FT.
	35724 Slate Surface No. 90	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Slate Surface No. 92	25 SQ.	4.30	107.50
	35724 Self Seal No. 106	25 SQ.	5.00	125.00
	35724 Self Seal No. 114	25 SQ.	5.00	125.00
		TOTAL INVOICE VALUE ▶ 465.00		
Place and Date of Issue Lasalle, 26 Oct 72				
Signature				

OCEAN BILL OF LADING MASK

(NOT TO SCALE)

Shipper Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street, Lasalle, Quebec, Canada		BILL OF LADING		B/L No.
Consignee To Order				Reference No.
Notify Address Modern Builders Ltd., 128 Construction Lane, Manchester, England				
Pre-carriage by XYZ Co.	Place of Receipt by Pre-carrier Lasalle			
Vessel M.V. Sealine	Port of Loading Montreal			
Port of Discharge London	Place of Delivery by On-carrier	Onward Inland Routing		
Marks and Nos.	Number and Kind of Packages Description of Goods	Gross Weight	Measure- ment	
MBL Manchester Made in Canada 1/8	Roofing Shingles	8 cases 1000 LBS.	120 CU. FT.	
FREIGHT CHARGES				
PAYABLE AT	BY	NUMBER OF ORIGINAL BS/L		
Place and Date of Issue Lasalle, 26 Oct 72				
Signature				

OCEAN BILL OF LADING COMPLETED

(NOT TO SCALE)

COMMERCIAL INVOICE

Exporter Canadian Manufacturing Co. Ltd. 1000 Main Street Lasalle, Quebec, Canada		Invoice No. 10660	Customer Order No. A 1812	Bill of Lading No. 44321	
		Order No. 4261	Date Entered 10 Oct 72	Carrier's Ref. No. Y 169	
			Invoice Date 27 Oct 72	Date Shipped 26 Oct 72	
		Consignee To Order			
Notify Party (if different from above) Modern Builders Ltd. 128 Construction Lane, Manchester, England		Name of Exporter's Bank of Canada Canadian Bank, St. James St. W. Montreal, Canada Presenting Bank British Bank Ltd., 1000 Oxford St., Manchester, U.K.			
		Country of Origin Canada	Country of Final Destination England		
		Terms of Delivery & Payment C.I.F. - Sight Draft			
		Insured Value Five Hundred and Ten Dollars Words			
Pre-carriage by XYZ Co.	Place of receipt (if pre-carriage) Lasalle	Figures \$ 510.00			
Ship/Air/Mail/Truck/Rail M.V. Sealine	Sea/Air Port of Loading Montreal	Onward inland routing Currency of sale Can. \$			
Sea/Air Port of Discharge London	Place of delivery (if on carriage)				
MARKS & NUMBERS: AND/OR CONTAINER & SEAL NUMBERS:		NUMBER & KIND OF PACKAGES & DESCRIPTION OF GOODS	NET WEIGHT OR QUANTITY SHIPPED	GROSS WEIGHT	MEASURE-MENT
MBL Manchester Made in Canada 1/8		Roofing Shingles	8 cases	1000 LBS.	120 CU. FT.
		35724 Slate Surface No. 90	25 SQ.	4.30	107.50
		35724 Slate Surface No. 92	25 SQ.	4.30	107.50
		35724 Self Seal No. 106	25 SQ.	4.30	125.00
		35724 Self Seal No. 114	25 SQ.	4.30	125.00
				TOTAL INVOICE VALUE	465.00
<div style="text-align: right;"> Place & Date of Issue <u>Lasalle, 26 Oct 72</u> Signature </div>					

COMMERCIAL INVOICE COMPLETED

(NOT TO SCALE)

Exportateur Entreprises Canadiennes Ltée 1000, rue Principale Lasalle Québec, Canada.		N° de facture 18122	N° de commande du client 30095	N° de connaissance 83346	
		N° de commande E 2522	Date inscrite 24-11-72	N° du transporteur X 1314	
			Date de facture 12-12-72	Date d'expédition 11-12-72	
Destinataire Société des Couvreurs B.P. 59 rue Lenoir Courchelettes France.		Banque de l'exportateur au Canada Banque Canadienne rue St-Jacques-O., Montréal. Banque présentatrice Credit Francais, Agence Centrale Lyon, France.			
Partie à notifier (si autre que le destinataire)					
		Pays de provenance Canada	Pays de destination finale France		
		Conditions de livraison et de paiement C.I.F. Courchelettes - 90 jours			
Transport initial par Cie XYZ	Lieu de réception (si transport initial) Lasalle	Valeur assurée Vingt deux mille cinq cent			
Navire-Avion-Poste-Camion-Ch. de fer Outremer	Aéroport ou port de chargement Montréal	Mots soixante douze dollars			
		Chiffres \$ 22,572.00			
Aéroport ou port de déchargement Anvers	Lieu de livraison (si sous connaissance direct) Courchelettes	Acheminement intérieur final Ch. de Fer	Vente exprimée en \$ Can.		
MARQUES ET NUMÉROS ET/OU NUMÉROS DE CONTENEURS ET DE SCELLÉS	NOMBRE ET NATURE DES COLIS DESCRIPTION DES MARCHANDISES		POIDS NET OU QUANTITÉ EXPÉDIÉE	POIDS BRUT	DIMENSIONS
nos de conteneurs 227831 - P 228624 222262 225387 226142 - 7 223418 - 0 229872 - 1 224465 - 5B 226781 - 1 228456 227373 226612 Sté des Couvreurs Bardeaux-Vedette	12 conteneurs - 40'			478,000 livres	
	6840 paquets de bardeaux d'asphalte				
	Bardeaux d'asphalte - noir		1140 SQ.	9.00	20,520.00
	Bardeaux d'asphalte - brun		1140 SQ.	9.00	
		2280 SQ.			
		VALEUR TOTALE FACTURÉE		20,520.00	
Signature					

FORMULE TYPE DACTYLOGRAPHIÉE

(SANS ÉCHELLE)

APPENDICE E.1(F)

Exportateur Entreprises Canadiennes Ltée 1000, rue Principale Lasalle Québec, Canada.		N° de facture 18122	N° de commande du client 30095	N° de connaissement 83346						
		N° de commande E 2522	Date inscrite 24-11-72	N° du transporteur X 1314						
			Date de facture 12-12-72	Date d'expédition 11-12-72						
Destinataire Société des Couvreurs B.P. 59 rue Lenoir Courchelettes France.		Banque de l'exportateur au Canada Banque Canadienne rue St-Jacques-O., Montréal. Banque présentatrice Credit Francais, Agence Centrale Lyon, France.								
Partie à notifier (si autre que le destinataire)										
		Pays de provenance Canada	Pays de destination finale France							
		Conditions de livraison et de paiement C.I.F. Courchelettes - 90 jours								
Transport initial par Cie XYZ	Lieu de réception (si transport initial) Lasalle	Valeur assurée Vingt deux mille cinq cent								
Navire-Avion-Poste-Camion-Ch. de fer Outremer	Aéroport ou port de chargement Montréal	Mots soixante douze dollars								
		Chiffres \$ 22,572.00								
Aéroport ou port de déchargement Anvers	Lieu de livraison (si sous connaissement direct) Courchelettes	Acheminement intérieur final Ch. de Fer	Vente exprimée en \$ Can.							
MARQUES ET NUMÉROS ET/OU NUMÉROS DE CONTENEURS ET DE SCELLES	NOMBRE ET NATURE DES COLIS - DESCRIPTION DES MARCHANDISES	POIDS NET OU QUANTITÉ EXPÉDIÉE	POIDS BRUT	DIMENSIONS						
nos de conteneurs 227831 - P 228624 222262 225387 226142 - 7 223418 - 0 229372 - 1 224465 - 5B 226781 - 1 228456 227373 226612 Sté des Couvreurs Bardeaux-Vedette	12 conteneurs - 40' 6840 paquets de bardeaux d'asphalte Bardeaux d'asphalte - noir Bardeaux d'asphalte - brun		478,000 livres							
		QUANTITÉ FACTURÉE	PRIX UNITAIRE	MONTANT						
		1140 SQ.	9.00	20,520.00						
		1140 SQ.	9.00							
		2280 SQ.								
		VALEUR TOTALE FACTURÉE		20,520.00						
<div style="text-align: right;"> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">Lieu et date</td> </tr> <tr> <td>Lasalle</td> <td>11-12-72</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Signature</td> </tr> </table> </div>					Lieu et date		Lasalle	11-12-72	Signature	
Lieu et date										
Lasalle	11-12-72									
Signature										

CACHE B. 13

(SANS ÉCHELLE)

B13 DOUANES, CANADA - DÉCLARATION D'EXPORTATION

Exportateur Entreprises Canadiennes Ltée 1000, rue Principale Lasalle Québec, Canada.		N° du rapport	
Destinataire Société des Couvreur B.P. 59 rue Lenoir Courchelettes France.		Timbre du bureau principal	
		MARCHANDISES RÉEXPORTÉES Inscrive à gauche, dans la marge, le pays d'origine de chacune des marchandises	
		Pays de destination finale France	
		Conditions de livraison et de paiement C.I.F. Courchelettes - 90 jours	
S'il s'agit de produits étrangers exportés intacts, inscrire le pays d'origine	Transporteur local Cie XYZ	De Lasalle	MODE DE TRANSPORT A PARTIR DU PORT DE SORTIE Route ☐ Rail ☐ Eau ☐ Air ☐ Autre ☐
	Transporteur exportateur Outremer	(Lieu de chargement)	EN CONTENEUR Oui ☐ Non ☐
	Inscrive la quantité en utilisant l'unité requise pour la Classification des marchandises destinées à l'exportation		Devise dans laquelle la valeur est indiquée \$ Can.
	MARQUES ET NUMÉROS; NOMBRE DE COLIS; DÉSIGNATION DES MARCHANDISES; PRIÈRE DE DONNER SUFFISAMMENT DE DÉTAILS POUR PERMETTRE LE CODAGE SELON LA CLASSIFICATION DES MARCHANDISES DESTINÉES À L'EXPORTATION DE STATISTIQUE CANADA		
nos de conteneurs 227831 - P 228624 222262 225387 226142 - 7 223418 - 0 229872 - 1 224465 - 5B 226781 - 1 228456 227373 226612 Sté des Couvreur Bardeaux-Vedette		12 conteneurs - 40' 6840 paquets de bardeaux d'asphalte Bardeaux d'asphalte - noir Bardeaux d'asphalte - brun	QUANTITÉ 1140 SQ. 1140 SQ. 2280 SQ. POIDS D'EXPÉDITION 478,000 livres PRIX UNITAIRE 9.00 9.00 VALEUR FACTURÉE 20,520.00
(LE CAS ÉCHÉANT) LES MARCHANDISES SONT-ELLES/ ÉTAIENT-ELLES		Assujetties au drawback ☐	Importées sur une base de 1/60 ☐
		Importées à la faveur d'une licence ☐	N° du permis d'exportation
FRAIS APPROXIMATIFS DE TRANSPORT Jusqu'au port de sortie \$..... OU Jusqu'à destination \$.....		Si les marchandises ne sont pas vendues, motiver l'ex- portation (prêt, réparation, transformation, etc.)	
Adresse de l'expéditeur (si différente de celle de l'exportateur)		Je soussigné certifie que les renseignements donnés ci-dessus sont exacts et complets sous tous les rapports. Donner les nom et adresse de la société s'ils diffèrent de ceux de l'exportateur mentionnés plus haut Lasalle 11-12-72 Date Signature STATUT ☐ ☐ Propriétaire Agent	

B. 13 REMPLIE

(SANS ÉCHELLE)

APPENDICE F.1(F)

Exportateur Entreprises Canadiennes Ltée 1000, rue Principale Lasalle Québec, Canada.		N° de facture 18122	N° de commande du client 30095	N° de connaissement 83346
		N° de commande E 2522	Date inscrite 24-11-72	N° du transporteur X 1314
			Date de facture 12-12-72	Date d'expédition 11-12-72
Destinataire Société des Couvreurs B.P. 59 rue Lenoir Courchelettes France.		Banque de l'exportateur au Canada Banque Canadienne rue St-Jacques-O., Montréal. Banque présentatrice Credit Français, Agence Centrale Lyon, France.		
Partie à notifier (si autre que le destinataire)				
		Pays de provenance Canada	Pays de destination finale France	
		Conditions de livraison et de paiement C.I.F. Courchelettes - 90 jours		
Transport initial par Cie XYZ	Lieu de réception (si transport initial) Lasalle	Valeur assurée Vingt deux mille cinq cent		
Navire-Avion-Poste-Camion-Ch. de fer Outremer	Aéroport ou port de chargement Montréal	Mots soixante douze dollars		
		Chiffres \$ 22,572.00		
Aéroport ou port de déchargement Anvers	Lieu de livraison (si sous connaissement direct) Courchelettes	Acheminement intérieur final Ch. de Fer	Vente exprimée en \$ Can.	
MARQUES ET NUMÉROS ET/OU NUMÉROS DE CONTENEURS ET DE SCELLES	NOMBRE ET NATURE DES COLIS: DESCRIPTION DES MARCHANDISES	POIDS NET OU QUANTITÉ EXPÉDIÉE	POIDS BRUT	DIMENSIONS
nos de conteneurs 227831 - P 228624 222262 225387 226142 - 7 223418 - 0 229872 - 1 224465 - 5B 226781 - 1 228456 227373 226612 Sté des Couvreurs Bardeaux-Vedette	12 conteneurs - 40' 6840 paquets de bardeaux d'asphalte Bardeaux d'asphalte - noir Bardeaux d'asphalte - brun		478,000 livres	
		QUANTITÉ FACTURÉE	PRIX UNITAIRE	MONTANT
		1140 SQ.	9.00	
		1140 SQ.	9.00	
		2280 SQ.		20,520.00
		VALEUR TOTALE FACTURÉE		20,520.00
Lieu et date Lasalle 11-12-72				
Signature				

CACHE DU CERTIFICAT D'ORIGINE

(SANS ÉCHELLE)

Exporter — Exportateur Entreprises Canadiennes Ltée 1000, rue Principale Lasalle Québec, Canada.		Numbers — Numéros	
Consignee — Destinataire Société des Couvreurs B.P. 59 rue Lenoir Courchelettes France.		CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICAT D'ORIGINE	
Particulars of Transport (where required) Renseignements relatifs au transport (le cas échéant)			
MARKS & NUMBERS; NUMBER & KIND OF PACKAGES; DESCRIPTION OF THE GOODS MARQUES ET NUMÉROS; NOMBRE ET NATURE DES COLIS; DÉSIGNATION DES MARCHANDISES		QUANTITY QUANTITÉ	GROSS WEIGHT POIDS BRUT
nos de conteneurs 12 conteneurs - 40' 227831 - P 6840 paquets de 228624 bardeaux d'asphalte 222262 225387 226142 - 7 223418 - 0 229872 - 1 224465 - 5B 226781 - 1 Bardeaux d'asphalte - noir 228456 Bardeaux d'asphalte - brun 227373 226612 Sté des Couvreurs Bardeaux-Vedette			478,000 livres
Sworn to me this _____ day of _____ Juré devant moi ce _____ jour de _____ Signature _____ Name of Authorized Trade Association Nom de l'association commerciale agréée _____ The undersigned has examined the Manufacturer's Invoice or Shipper's Affidavit concerning the origin of the merchandise, and according to the best of his knowledge and belief finds that the products named originated in: Le soussigné a vérifié l'origine des marchandises d'après la facture du fabricant ou la déclaration sous serment de l'expéditeur et, à sa connaissance et à son avis, pense que les produits énumérés ci-dessus sont originaires de: _____ Authorized Signature Fondé de signature _____		It is hereby certified that the above mentioned goods originate in: Le soussigné certifie que les marchandises mentionnées ci-dessus sont originaires de: _____ _____ Place & Date Lasalle 11-12-72 Lieu et date Authorized Signature Fondé de signature _____	

CERTIFICAT D'ORIGINE REMPLI

(SANS ÉCHELLE)

APPENDICE H.1(F)

Exportateur Entreprises Canadiennes Ltée 1000, rue Principale Lasalle Québec, Canada.		N° de facture 18122	N° de commande du client 30095	N° de connaissance 83346
		N° de commande E 2522	Date inscrite 24-11-72	N° du transporteur X 1314
			Date de facture 12-12-72	Date d'expédition 11-12-72
Destinataire Société des Couvreurs B.P. 59 rue Lenoir Courchelettes France.		Banque de l'exportateur au Canada Banque Canadienne rue St-Jacques-O., Montréal. Banque présentatrice Credit Français, Agence Centrale Lyon, France.		
Partie à notifier (si autre que le destinataire)				
		Pays de provenance Canada	Pays de destination finale France	
		Conditions de livraison et de paiement C.I.F. Courchelettes - 90 jours		
Transport initial par Cie XYZ	Lieu de réception (si transport initial) Lasalle	Valeur assurée Vingt deux mille cinq cent		
Navire-Avion-Poste-Camion-Ch. de fer Outremer	Aéroport ou port de chargement Montréal	Mots soixante douze dollars		
		Chiffres \$ 22,572.00		
Aéroport ou port de déchargement Anvers	Lieu de livraison (si sous connaissance direct) Courchelettes	Acheminement intérieur final Ch. de Fer	Vente exprimée en \$ Can.	
MARQUES ET NUMÉROS ET/OU NUMÉROS DE CONTENEURS ET DE SCELLÉS	NOMBRE ET NATURE DES COLIS: DESCRIPTION DES MARCHANDISES	POIDS NET OU QUANTITÉ EXPÉDIÉE	POIDS BRUT	DIMENSIONS
nos de conteneurs 227831 - P 228624 222262 225387 226142 - 7 223418 - 0 229872 - 1 224465 - 5B 226781 - 1 228456 227373 226612 Sté des Couvreurs Bardeaux-Vedette	12 conteneurs - 40'		478,000 livres	
	6840 paquets de bardeaux d'asphalte			
	Bardeaux d'asphalte - noir	1140 SQ.	9.00	20,520.00
Bardeaux d'asphalte - brun	1140 SQ.	9.00		
	2280 SQ.			
		VALEUR TOTALE FACTURÉE		20,520.00
Lieu et date Lasalle 11-12-72				
Signature				

CACHE DU CERTIFICAT/POLICE D'ASSURANCE

(SANS ÉCHELLE)

POLICE D'ASSURANCE MARITIME

NOUS ACCEPTONS PAR LA PRÉSENTE D'ASSURER POUR UNE PRIME AGRÉÉE Entreprises Canadiennes Ltée 1000, rue Principale Lasalle Québec, Canada. <small>En cas de perte, règlement sera versé à l'ordre de sur cession de cette police.</small>		Police N° No. de référence de l'exportateur E 2522		
ESPACE RÉSERVÉ AUX CLAUSES IMPRIMÉES		RAISON SOCIALE DE LA COMPAGNIE D'ASSURANCES		
		Conditions spéciales		
Moyens de transport Cie XYZ	De Lasalle	Valeur assurée Vingt deux mille cinq cent Mots soixante douze dollars Chiffres \$ 22,572.00		
Navire Outremer	Via Montréal			
Via/à (pendant entreposage) de là à Anvers Courchelettes		Moyens de transport Ch. de Fer	Devise \$ Can.	
MARQUES ET NUMÉROS	NOMBRE ET NATURE DES COLIS DESCRIPTION DES MARCHANDISES	QUANTITÉ	POIDS BRUT	DIMEN- SIONS
nos de conteneurs 227831 - P 228624 222262 225387 226142 - 7 223418 - 0 229872 - 1 224465 - 5B 226781 - 1 228456 227373 226612 Sté des Couvreurs Bardeaux-Vedette	12 conteneurs - 40' 6840 paquets de bardeaux d'asphalte		478,000 livres	
ESPACE RÉSERVÉ AUX CLAUSES IMPRIMÉES, AUX SIGNATURES AINSI QU'AUX PRIMES ET MONTANTS SUR LES COPIES A USAGE INTERNE.				
Nom du chargeur Date Lasalle 11-12-72 Fondé de Signature				

CERTIFICAT/POLICE D'ASSURANCE REMPLI

(SANS ÉCHELLE)

APPENDICE J.1(F)

Exportateur Entreprises Canadiennes Ltée 1000, rue Principale Lasalle Québec, Canada.		N° de facture 18122	N° de commande du client 30095	N° de connaissance 83346	
		N° de commande E 2522	Date inscrite 24-11-72	N° du transporteur X 1314	
			Date de facture 12-12-72	Date d'expédition 11-12-72	
Destinataire Société des Couvreurs B.P. 59 rue Lenoir Courchelettes France.		Banque de l'exportateur au Canada Banque Canadienne rue St-Jacques-O., Montréal. Banque présentatrice Credit Francais, Agence Centrale Lyon, France.			
Partie à notifier (si autre que le destinataire)					
		Pays de provenance Canada		Pays de destination finale France	
		Conditions de livraison et de paiement C.I.F. Courchelettes - 90 jours			
Transport initial par Cie XYZ	Lieu de réception (si transport initial) Lasalle	Valeur assurée Vingt deux mille cinq cent			
Navire-Avion-Poste-Camion-Ch. de fer Outremer	Aéroport ou port de chargement Montréal	Mois soixante douze dollars			
		Chiffres \$ 22,572.00			
Aéroport ou port de déchargement Anvers	Lieu de livraison (si sous connaissance direct) Courchelettes	Acheminement intérieur final Ch. de Fer		Vente exprimée en \$ Can.	
MARQUES ET NUMÉROS ET/OU NUMÉROS DE CONTENEURS ET DE SCELLES		NOMBRE ET NATURE DES COLIS DESCRIPTION DES MARCHANDISES		POIDS NET OU QUANTITÉ EXPÉDIÉE	POIDS BRUT
nos de conteneurs 227831 - P 228624 222262 225387 226142 - 7 223418 - 0 229872 - 1 224465 - 5B 226781 - 1 228456 227373 226612 Sté des Couvreurs Bardeaux-Vedette		12 conteneurs - 40' 6840 paquets de bardeaux d'asphalte			478,000 livres
		Bardeaux d'asphalte - noir		1140 SQ.	9.00
		Bardeaux d'asphalte - brun		1140 SQ.	9.00
				2280 SQ.	20,520.00
		VALEUR TOTALE FACTURÉE		20,520.00	
Lieu et date Lasalle 11-12-72					
Signature					

CACHE DE LA FORMULE DES CONNAISSEMENTS MARITIMES

(SANS ÉCHELLE)

[illegible]

FORMULE DES CONNAISSEMENTS MARITIMES REMPLIE

(SANS ÉCHELLE)

FACTURE COMMERCIALE

Exportateur Entreprises Canadiennes Ltée 1000, rue Principale Lasalle Québec, Canada.		N° de facture 18122	N° de commande du client 30095	N° de connaissance 83346
		N° de commande E 2522	Date inscrite 24-11-72	N° du transporteur X 1314
			Date de facture 12-12-72	Date d'expédition 11-12-72
Destinataire Société des Couvreurs B.P. 59 rue Lenoir Courchelettes France.		Banque de l'exportateur au Canada Banque Canadienne rue St-Jacques-O., Montréal. Banque présentatrice Credit Francais, Agence Centrale Lyon, France.		
Partie à notifier (si autre que le destinataire)				
		Pays de provenance Canada	Pays de destination finale France	
		Conditions de livraison et de paiement C.I.F. Courchelettes - 90 jours		
Transport initial par Cie XYZ	Lieu de réception (si transport initial) Lasalle	Valeur assurée Vingt deux mille cinq cent		
Navire-Avion-Poste-Camion-Ch. de fer Outremer	Aéroport ou port de chargement Montréal	Mots soixante douze dollars Chiffres \$ 22,572.00		
Aéroport ou port de déchargement Anvers	Lieu de livraison (si sous connaissance direct) Courchelettes	Acheminement intérieur final Ch. de Fer	Vente exprimée en \$ Can.	
MARQUES ET NUMÉROS ET/OU NUMÉROS DE CONTENEURS ET DE SCELLES	NOMBRE ET NATURE DES COLIS: DESCRIPTION DES MARCHANDISES		POIDS NET OU QUANTITÉ EXPÉDIÉE	POIDS BRUT DIMENSIONS
nos de conteneurs	12 conteneurs - 40'			
227831 - P	6840 paquets de			478,000
228624	bardeaux d'asphalte			livres
222262				
225387				
226142 - 7				
223418 - 0				
229872 - 1				
224465 - 5B				
226781 - 1	Bardeaux d'asphalte - noir		1140 SQ.	9.00
228456				
227373	Bardeaux d'asphalte - brun		1140 SQ.	9.00
226612				
Sté des Couvreurs			2280 SQ.	20,520.00
Bardeaux-Vedette				
			VALEUR TOTALE FACTURÉE	20,520.00
Lieu et date Lasalle 11-12-72				
Signature				

FACTURE COMMERCIALE REMPLIE

(SANS ÉCHELLE)

ORDER, SHIPPING AND FINANCIAL DOCUMENTS

The documents illustrated in *Appendices L.1 to L.6* are examples of existing order, shipping and financial forms being used by individual Canadian Companies (with names removed) that can be aligned with the CTDAS master to suit the needs of individual exporters. Many other forms can be similarly aligned, the range might include: pro-forma invoices, production orders, change orders and various internal forms. *Appendix L.6* is an example of the way in which a bank draft can be aligned with the CTDAS and, at the same time, combined with banking instructions. Individual exporters will determine the exact detail of aligned drafts in conjunction with their own bankers. Since these are examples of forms which are presently being used only in English, they have not been translated.

DOCUMENTS FINANCIERS, DE COMMANDE ET D'EXPÉDITION

Les Appendices L.1 à L.6 sont des modèles de formules financières, de commande et d'expédition utilisées par certaines entreprises (dont on a supprimé la raison sociale), elles sont susceptibles d'être adaptées à la formule type UDCC pour répondre aux besoins de chaque exportateur. Il y aurait lieu également d'uniformiser plusieurs autres formules, et notamment: les factures pro forma, les demandes de production, de modification et diverses formules d'usage interne. *L'Appendice L.6* illustre la façon dont une traite bancaire peut être adaptée à la formule UDCC et porter en même temps les instructions de la banque. Il appartient à chaque exportateur, de concert avec le banquier, de déterminer avec exactitude les détails des traites uniformisées. Puisque ce sont des exemples de formules qui n'existent qu'en anglais, leur traduction a été jugée inutile.

Withdrawn/Retiré

		Customer Order No.		Ocean Contract No.		Our Order No.	
		Agent's Ref. No.		Ref. No.		E.T.A.	
		Date entered					
CONSIGNEE				EXPORT ORDER ACKNOWLEDGMENT			
SOLD TO (If different from above)				Lbs. Gross		Net	
				Country of origin		Country of final destination	
Date of Loading		Shed/Wharf		Terms of Sale			
Local Carrier		From (Local Lading Point)		Terms of Payment			
Ocean Vessel		Port of Loading		Insured value words			
Port of Discharge		Final Destination		Onward Inland Routing		Currency	
PRODUCT						Approximate value of order	
ITEM	ORDERED		DESCRIPTION	UNIT PRICE		<p>This is an acknowledgement of your order for which we thank you, and indicates the manner in which we interpret your instructions. Kindly examine and advise promptly if not correct.</p> <p>THIS ORDER IS ACCEPTED FOR DELIVERY IN ACCORDANCE WITH THE TERMS SET FORTH ON THE FACE AND REVERSE SIDE OF THIS FORM.</p>	
	Quantity	Unit					
MARKS AND NUMBERS							
COMMISSION - NAME				ACCOUNT		TP No.	
EX PLANT DATE				Day		Mo.	
SPECIAL INSTRUCTIONS							
PLANT SHIP TO							

EXAMPLE OF ACKNOWLEDGEMENT
OF ORDER

(NOT TO SCALE)

MODÈLE D'ACCUSÉ DE RÉCEPTION DE
COMMANDE

(SANS ÉCHELLE)

[illegible]

PACKING, WEIGHT & MEASUREMENT LIST

EXAMPLE OF PACKING LIST

MODÈLE DE LISTE DE COLISAGE

(SANS ÉCHELLE)

		CONTRACT No.		OUR ORDER No.		
CONTAINERIZATION INSTRUCTION		THIS INSTRUCTION CONFIRMS OUR TELEPHONE CONVERSATION REGARDING THE CONTAINERIZATION OF THIS ORDER				
TO						
DATE OF LOADING	SHED/WHARF	No. CONTAINERS	@	BAGS	DRUMS	CARTONS
LOCAL CARRIER	FROM (LOCAL LADING POINT)					
OCEAN VESSEL	PORT OF LOADING					
PORT OF DISCHARGE	FINAL DESTINATION					
		AGENT		LINE		CAR No.
MARKS & NUMBERS	No. OF PKGS.	DESCRIPTION OF PACKAGES & GOODS				PLEASE ADVISE US OF THE CONTAINER NUMBER(S) AS SOON AS THIS ORDER IS COMPLETE
SPECIAL INSTRUCTIONS						
CARRIER'S COPY						

**EXAMPLE OF CONTAINERIZATION
INSTRUCTION MEMO**

(NOT TO SCALE)

**MODÈLE D'UNE COURTE INSTRUCTION SUR LA
CONTAINÉRISATION**

(SANS ÉCHELLE)

Shipper				Contract No.		Shipper's Ref. No.	
Consignee (if "order" state notify party)				<h1>BILL OF LADING INSTRUCTION MEMO</h1> <p>The detail & description on your Bill of Lading must be the same as that shown on this copy, return negotiable & non-negotiable copies to us with your invoice.</p>			
Notify Party (only if not stated above)							
Pre-carriage by *		Place of receipt (if pre-carriage) *					
1-Ship; 2-Airline; 3-Mail		Sea/Air Port of Loading					
Sea/Air Port of Discharge		Place of delivery (if on carriage) *		Onward Inland Routing*		If containerized show container tare weight also	
MARKS & NUMBERS AND/OR CONTAINER & SEAL NUMBERS		NUMBER & KIND OF PACKAGES; DESCRIPTION OF GOODS				GROSS WEIGHT	MEASURE-MENT
FREIGHT CHARGES PAYABLE AT				BY		NUMBER OF ORIGINAL BS/L	
CHARGES		PPD.	COLL.	AMOUNT			
Land Origin		*					
Port		*					
Sub-Total		*					
Ocean Freight							
Port		*					
Land Destination		*					
Sub-Total		*					
GRAND TOTAL							
*ONLY APPLICABLE WHEN DOCUMENT USED AS A THROUGH BILL OF LADING							

FILE COPY

EXAMPLE OF INSTRUCTION TO OCEAN CARRIER

(NOT TO SCALE)

MODÈLE D'INSTRUCTION À UN TRANSPORTEUR MARITIME

(SANS ÉCHELLE)

					ADVICE OF SHIPMENT		OUR ORDER NO.		
					CUSTOMER ORDER NO.		DATE ENTERED	DATE SHIPPED	
					INV. COPIES	AGENT	DATE INVOICED		
CONSIGNEE					PRESENTING BANK				
SOLD TO (IF DIFFERENT FROM ABOVE)					WEIGHT		CAR NO.		
					COUNTRY OF ORIGIN		COUNTRY OF FINAL DESTINATION		
DATE OF LOADING		SHED/WHARF		TERMS OF DELIVERY AND PAYMENT					
LOCAL CARRIER		FROM (LOCAL LADING POINT)		INSURED VALUE WORDS FIGURES					
EXPORTING CARRIER		POINT OF LOADING							
PORT OF DISCHARGE		FOR TRANSSHIPMENT TO		ONWARD INLAND ROUTING		CURRENCY			
QUANTITY ORDERED				PRODUCT SYMBOL	DESCRIPTION	SHIPPED		UNIT PRICE	AMOUNT
PIECES		UNITS				QUANTITY	UNIT		
QUAN.	UNIT	QUAN.	UNIT						
<div style="position: absolute; top: 50%; left: 50%; transform: translate(-50%, -50%) rotate(-45deg); opacity: 0.5; font-size: 2em; pointer-events: none;"> Withdrawn Retiré ADVICE OF SHIPMENT ONLY </div>									
MARKS & NUMBERS									
<p>THIS IS NOT AN INVOICE. IT IS AN ADVICE THAT YOUR SHIPMENT HAS LEFT OUR PLANT AS SHOWN</p>									

EXAMPLE OF AN ADVICE OF SHIPMENT

(NOT TO SCALE)

MODÈLE D'AVIS D'EXPÉDITION

(SANS ÉCHELLE)

		DATE	DUE DATE
Consigned to/Drawee		Accepted payable at:	
Drawee			
SAME AS ABOVE			
FOR VALUE RECEIVED PAY TO THE ORDER OF		Amount Words	Figures —
		CURRENCY	▶

NOTE: The above draft is to be accepted with company stamp and signature of authorized officers in the space provided on the draft.

DOCUMENTS ENCLOSED					
BS/L.	Insurance Policy Certificates	Invoices and Letters	Consular Invoices	Certificate of Origin	Other Documents
INSTRUCTIONS: Please follow instructions marked X					
	DELIVER DOCUMENTS AGAINST	Payment	HOLD FOR ARRIVAL OF GOODS BEFORE PRESENTING		
	HAVE NON-ACCEPTANCE ADVISED BY	Acceptance	IF DISHONORED, OR IF NECESSARY WAREHOUSE AND INSURE GOODS		
	HAVE NON-PAYMENT ADVISED BY	Mail			
	BANK CHARGES FOR	Cable	DO NOT PROTEST		
	ACCOUNT OF	Mail	PROTEST		
		Cable	Other:		
	In case of need refer to: — Name:	Drawee			
	Address:	Drawer			
		WHO IS FULLY EMPOWERED BY US TO	Act fully on our behalf, i.e. authorize reductions, extensions, free delivery, waving of protest, etc.		
			Assist in obtaining acceptance, payment of drafts as drawn, but not to alter its terms in any way.		
SPECIAL INSTRUCTIONS: —					
DATE	INVOICE NO.	ACCT. NO.	AMOUNT OF INVOICE	CREDITS	

COPY

EXAMPLE OF COMBINED DRAFT/
INSTRUCTION LETTER/STATEMENT

Refer to page 56
(NOT TO SCALE)

MODÈLE DE FORMULE MIXTE: MANDAT DE
BANQUE/LETRE D'INSTRUCTION/
DÉCLARATION

Se rapporter à la page 56
(SANS ÉCHELLE)

FOREIGN CUSTOMS FORMS

In addition to the Preference Certificates of Origin for United Kingdom illustrated in *Appendices C.3 and C.4*, aligned preference forms may be used for other Commonwealth countries.

Appendix M.1 shows a form that may, with approved text (available from COSTPRO) printed on the reverse side of the form, be used for exports to: Ceylon, Jamaica, Malaysia, Singapore, Bahamas, Bermuda, Dominica, Falkland Islands, Fiji, Grenada, Hong Kong, Mauritius, Monserrat, St. Kitts – Nevis, St. Lucia, Seychelles, and the Turks and Caicos Islands.

Appendix M.2 shows the front only of one of seven preferential forms that are available for different types of exports to Cyprus. Other Commonwealth countries using aligned forms are: Solomon Isles, Gilbert and Ellice Isles, Singapore (for raw materials of Commonwealth origin imported for manufacturing and subsequent re-exportation), Malawi and Zambia, Australia and New Zealand use extended A4 size certificates and will also consider the use of modified versions designed to be used with individual exporter's systems. All these documents can be run from the CTDAS Master. Printing specifications for the forms may be obtained on request from COSTPRO.

Appendix M.3 shows a form of invoice being used in lieu of U.S. customs invoice 5515. U.S. customs regulation 8.15(D) provides the authority for district directors of customs to waive the requirement for the production of a special customs invoice for articles with respect to which they are satisfied that classification, appraisement and liquidation can be properly effected without production of Special Customs Invoice form 5515. The form illustrated is a specially aligned invoice individually approved by a U.S. District Director of Customs and containing the necessary information for the proper entry of a specific exporter's shipments. Similar forms may be developed by individual Canadian companies in consultation with U.S. customs authorities for use in lieu of form 5515. These forms are used for trade with specific English speaking countries and therefore are not translated.

FORMULES DE DÉDOUANEMENT

En plus des certificats préférentiels d'origine pour le Royaume-Uni (voir les *Appendices C.3 et C.4*), on peut également recourir à des formules préférentielles normalisées en ce qui concerne d'autres pays du Commonwealth.

L'*Appendice M.1* illustre une formule que les exportateurs peuvent employer pour les pays suivants (le texte approuvé qu'on peut obtenir de COSTPRO est imprimé au verso de la formule): Ceylan, la Jamaïque, la Malaisie, Singapour, les Bahamas, les Bermudes, la République Dominicaine; les Îles Falkland, Fidji, Grenade, Hong Kong, Maurice, Montserrat, Saint-Kitts – Nevis, Sainte-Lucie, Seychelles, ainsi que les Îles Turks et Caicos.

L'*Appendice M.2* fait voir le recto d'une des sept formules préférentielles dont on peut se prévaloir pour les exportations de diverses sortes à destination de Chypre. D'autres pays du Commonwealth utilisent également des formules normalisées. Il s'agit des Îles Gilbert et Ellice, de Singapour (matières premières importées d'un pays du Commonwealth aux fins de manufacture et devant être ensuite ré-exportées), du Malawi et de la Zambie. L'Australie et la Nouvelle-Zélande se servent des certificats A4 d'un format plus large et envisagent l'utilisation de versions modifiées conçues pour être utilisées conjointement avec un système particulier d'exportation. Tous ces documents peuvent être produits à partir de la formule type UDCC; on peut, d'ailleurs, obtenir de COSTPRO les normes d'impression relatives à ces formules.

L'*Appendice M.3* présente un modèle de facture pouvant remplacer la facture douanière 5515. Le règlement 8.15(D) des Douanes américaines autorise les directeurs de douanes de district à ne plus exiger de facture douanière spéciale lorsqu'ils estiment que la classification, l'évaluation et la liquidation des articles peuvent se faire normalement sans qu'on ait à produire la facture douanière spéciale (formule 5515). La formule présentée à l'*Appendice M.3* a été spécialement uniformisée, approuvée par un directeur de douanes de district des États-Unis et contient les renseignements nécessaires à l'inscription adéquate des expéditions particulières d'un exportateur. Des formules canadiennes, de concert avec les autorités douanières américaines, pour remplacer la formule 5515. Ces formules, utilisées dans le cadre des échanges commerciaux avec certains pays anglophones, ne sont donc pas traduites.

PREFERENTIAL TARIFF. Invoice and Certificate of Value and Origin for exports to the countries shown overleaf.

[illegible]

CYPRUS COMMONWEALTH PREFERENCE		CERTIFICATE OF ORIGIN AND CONSIGNMENT		(Manufactured goods: Com. B-E) FORM B																					
Insert Full Names and Addresses	Exporter		Status of Exporter MANUFACTURER	Date																					
	Consignee			Reference Number																					
				Page of pages																					
<p>This form to be used for goods manufactured in the Commonwealth Preference Area and consigned therefrom to Cyprus by the manufacturer. It is not to be used for manufactured tobacco (e.g., cigarettes, cigars, etc.) for which Form C should be used.</p>			FOR OFFICIAL USE ONLY																						
			Country of Origin		Country to which consigned																				
<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>Place and Country from which consigned</p> <hr/> <p>Ship/Aircraft, etc.</p> <hr/> <p>Port of Discharge</p> <hr/> </div> <div style="flex: 1;"> <p>Port of Loading</p> <hr/> <p>Final Destination of Goods</p> <hr/> </div> </div>			Conditions of Sale (e.g. F.O.B., C.I.F., Consignment, etc.)																						
			Weight or Quantity		Selling Price to Purchaser State currency:																				
<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>Origin Code (see clauses below)</p> </div> <div style="flex: 4;"> <p>Marks and numbers; number and kind of packages; description of goods (see notes overleaf):</p> </div> </div>			<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>Weight or Quantity</p> </div> <div style="flex: 1;"> <p>Selling Price to Purchaser State currency:</p> </div> </div>																						
<p>ORIGIN CLAUSES</p> <p>(1) This certificate is correct in all respects and contains a true and full statement of the quantity and description of the goods.</p> <p>(2) All the goods marked B in the column headed Origin Code were manufactured in the country of origin shown herein from indigenous unmanufactured raw materials.</p> <p>(3) With respect of the goods marked C or D or E in the column headed Origin Code, each and every article contained therein was manufactured in the country of origin shown herein AND of the total cost of manufacture of these articles not less than the respective percentages shown hereunder, as ascertained in accordance with the provision of the Notice relating to Commonwealth Preference issued by the Council of Ministers, is attributable to Commonwealth expenditure:</p> <table style="margin-left: 40px; margin-top: 10px;"> <tr> <td>C</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>75 per cent</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>50 per cent</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>...</td> <td>25 per cent</td> </tr> </table>			C	...	...	...	...	...	75 per cent	D	...	...	...	...	...	50 per cent	E	...	...	...	...	...	25 per cent	<p>CERTIFICATE BY MANUFACTURER</p> <p>I, the undersigned, being duly authorised to make and sign this certificate by the above exporter, being also the manufacturer of the goods designated in this certificate, and having made the necessary enquiries, DO HEREBY CERTIFY THAT THIS CERTIFICATE, INCLUDING CONTINUATION SHEETS, IF ANY, IS MADE IN ACCORDANCE WITH THE ORIGIN CLAUSES PRINTED HEREON, and I declare that the manufacturer will furnish to the Customs authorities of Cyprus or their nominee, for inspection at any time, such accounts and other evidence as may be requested for the purpose of verifying this certificate.</p> <hr/> <p>Place and Date</p> <hr/> <p>Full name and business designation of signatory</p> <hr/> <p>Signature of authorised Signatory</p>	
			C	...	...	...	...	...	75 per cent																
D	...	...	...	...	...	50 per cent																			
E	...	...	...	...	...	25 per cent																			
			TOTAL																						

(Preference form applicable to most manufactured goods shipped to Cyprus by manufacturers).

(Formule préférentielle utilisable pour la plupart des produits manufacturés expédiés à Chypre par le fabricant).

				INVOICE COPY		OUR ORDER NO.	
				CUSTOMER ORDER NO.		DATE ENTERED	
				INV. COPIES	AGENT	DATE INVOICED	
CONSIGNEE				CUSTOMS BROKER/REFERENCES			
SOLD TO (IF DIFFERENT FROM ABOVE)				WEIGHT		CAR NO.	
				COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS CANADA		COUNTRY OF FINAL DESTINATION U.S.A.	
DATE OF SHIPMENT				TERMS OF DELIVERY AND PAYMENT F.O.B. OUR MILL U.S. FUNDS			
VIA		FROM					
EXPORTING CARRIER		POINT OF LOADING					
PORT OF ENTRY		FOR TRANSSHIPMENT TO		ONWARD INLAND ROUTING		INVOICE UNIT PRICE	
ENTERED IF APPLICABLE		PRODUCT		SHIPPED		INVOICE TOTALS	
CURRENT EXPORT PRICE	HOME MARKET PRICE	SYMBOL	FULL DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY	UNIT	ALL OTHER CHARGES SHOWN SEPARATELY	
CANADIAN FEDERAL SALES TAX HAS BEEN DEDUCTED FROM HOME MARKET VALUE							
<p>THESE GOODS WERE PURCHASED AT THE INVOICE UNIT PRICE SHOWN ABOVE. THIS PRICE IS FREELY OFFERED TO ANYONE WHO WISHES TO BUY THE GOODS FOR HOME CONSUMPTION, SUBJECT ONLY TO THE ADDITION OF CANADIAN FEDERAL SALES TAX WHEN APPLICABLE, AND THE CURRENT RATE OF EXCHANGE. THE INVOICE UNIT PRICE SHOWN ABOVE IS FREELY OFFERED TO ANYONE WHO WISHES TO BUY THE GOODS FOR EXPORT TO THE UNITED STATES. SHOULD THERE BE ANY DIFFERENCE BETWEEN THE INVOICE UNIT PRICE, THE HOME MARKET PRICE AND THE CURRENT EXPORT PRICE, SUCH DIFFERENCE IS DETAILED ABOVE. REBATES, DRAWBACKS, BOUNTIES, OR OTHER GRANTS ARE NOT ALLOWED UPON THE EXPORTATION OF THESE GOODS. ANY SPECIAL CONDITIONS RELATING TO THIS SALE ARE NOTED ON THE REVERSE SIDE.</p>							
<p>BY _____ TITLE _____</p>							

EXAMPLE OF CUSTOMS / COMMERCIAL INVOICE
 SED IN LIEU OF SPECIAL CUSTOMS INVOICE
 5515 BY INDIVIDUAL AGREEMENT.

MODÈLE DE FORMULE DOUANIÈRE/FACTURE
 COMMERCIALE UTILISÉE À LA PLACE DE LA
 FACTURE SPÉCIALE DE DOUANES 5515, APRÈS
 CONSENTEMENT INDIVIDUEL.

CARRIER DOCUMENTS

DOCUMENTS À L'USAGE DES
TRANSPORTEURS

Inland Bills of Lading

Appendix N.1 shows an inland combination short form straight bill of lading-express shipping contract that has been aligned with the CTDAS master and adopted by rail, freight and express carriers. Although the information picked up from the master is limited, some shippers have found it useful to incorporate this document in their aligned series for control purposes. While there is flexibility permitted in the layout of the short form of straight bill of lading-express shipping contract, approval for special designs must be obtained from the Canadian Freight Association and the Express Transport Association, subject to the jurisdiction of the Canadian Transport Commission. Aligned trucking bills of lading may be designed and used subject to the approval of the appropriate provincial trucking authorities and the jurisdiction of the Canadian Transport Commission.

Ocean Bill of Lading Instruction Memo

Aligned ocean bills of lading may be reproduced from the CTDAS master. Those ocean carriers serving Canadian trades who have not yet adopted an aligned bill will usually agree to accept an aligned instruction memo as shown in *Appendix N.2* from which they cut their own non-aligned bills of lading.

Forwarder's House Bill

The example illustrated in *Appendix N.3* is compatible with the CTDAS and is patterned after the recommendations of the Federation of International Forwarding Agents Association.

C.N. and C.P. Through Bills

Appendices N.4 and N.5: These documents are printed on ISO A4 size paper but can be used in conjunction with the CTDAS master.

Air Waybill Instruction Memo

An International Air Transport Association recommended practice states: "Whenever practicable members shall adopt a shipper's letter of instruction aligned with the E.C.E. layout key," (i.e. compatible with CTDAS). The format and wording are shown in *Appendix N.6* with minor modification of boxes 11, 12, 14, 15, 16, 17, 30 and 31 (*Appendix A.2*) as permitted by IATA. Shippers are advised to ask individual airlines whether they have yet accepted this recommendation before submitting aligned instructions for air waybills.

Connaissances intérieurs

L'Appendice N.1 est une formule mixte pour usage intérieur, soit la brève formule de connaissance direct combinée à la formule contractuelle d'expédition par messagerie; elle a été alignée sur la formule type UDCC et adoptée par les sociétés de chemin de fer, les transporteurs de marchandises et les services de messageries. Même si les renseignements pris de la formule type ne sont guère nombreux, certains expéditeurs ont jugé utile d'ajouter ce document à leur série uniforme, aux fins de contrôle. Bien que la disposition typographique de ce document soit assez souple, on ne peut créer de formules spéciales sans l'approbation de la "Canadian Freight Association" et de l'"Express Transport Association", qui relèvent de la Commission Canadienne des Transports. On ne peut concevoir et utiliser des connaissances uniformes de camionnage qu'avec l'approbation des autorités provinciales en matière de transport par camion et de la Commission Canadienne des Transports.

Brèves instructions concernant les connaissances maritimes

On peut reproduire des connaissances maritimes uniformisés à partir de la formule type UDCC. Les transporteurs maritimes au service des entreprises canadiennes de commerce qui n'ont pas encore adopté de connaissances uniformes accepteront, d'ordinaire, une brève instruction uniformisée (voir *Appendice N.2*) de laquelle ils tireront leurs propres connaissances, non uniformisés.

Connaissance de transitaire

Le modèle présenté à l'*Appendice N.3*, compatible avec la formule type UDCC, a été constitué par la Federation of International Forwarding Agents Association.

Connaissances directs du C.N. et du C.P.

Appendices N.4 et N.5: Ces documents sont imprimés sur papier format ISO A4 et peuvent s'adapter à la formule type UDCC.

Brèves instructions relatives aux lettres de transport aérien

L'Association du transport aérien international recommande à ses membres d'adopter, dans la mesure du possible, un document d'expédition conforme à la disposition typographique type de la C.E.E. (c.-à-d. conforme également à l'UDCC). Vous trouverez à l'*Appendice N.6* un modèle de ce connaissance; format, termes utilisés ainsi que de légères modifications des cases 11, 12, 14, 15, 16, 17, 30 et 31 (voir l'*Appendice A.2F*) permises par l'A.T.A.I. Les expéditeurs doivent demander à chaque compagnie de transport aérien si elle a déjà accepté cette recommandation avant de lui envoyer des instructions uniformisées relatives aux lettres de transport aérien.

ISSUED AT SHIPPER'S REQUEST				Order No. 	
Combination short form of straight bill of lading - express shipping contract adopted by rail Freight express carriers subject to the jurisdiction of the Canadian Transport Commission.					
Name of Carrier		Point of Origin		Shipping Date	
				Carrier's No.	
From * Received, subject to the classifications and tariffs in effect on the date of issue of this Original Bill of Lading, or received, subject to the Rules for the Carriage of Express and Non-Carload Freight Traffic and tariffs in effect on the date of issue of this original Shipping Contract (bill of lading), goods described below, in apparent good order, except as noted (contents and conditions of contents of packages unknown), marked, consigned and destined as indicated below, which said Company agrees to carry to its usual place of delivery at said destination if on its road, otherwise to deliver to another carrier on the route to said destination. It is mutually agreed, as to each carrier of all or any of said goods over all or any portion of said route to destination, and as to each party at any time interested in all or any of said goods, that every service to be performed hereunder shall be subject to all the terms and conditions (which are hereby incorporated by reference and have the same force and effect as if the same were severally, fully and specifically set forth herein). 1. approved by the Board of Transport Commissioners for Canada by General Order No. T-5, dated February-1, 1965 set forth in the Canadian Freight Classification and also available at all Railway agency stations and freight offices upon request, when said goods are carried by a rail carrier; or 2. of the bill of lading of the water carrier as provided in its tariffs of Rules and Regulations when said goods are carried by water carrier; or 3. of the bill of lading set forth in or prescribed by the relevant tariff, classification, statutes and regulations pertaining to motor carrier's services when said goods are carried by a motor carrier; or 4. of the bill of lading form R.T. 200, approved by the Quebec Transportation Board on August 5, 1960, when the said goods originating in Quebec are to be carried by a motor carrier; 5. or approved by the Board of Transport Commissioners for Canada by General Order No. T-43, set forth in the Rules for the Carriage of Express and Non-Carload Freight Traffic and also available at all express and railway agency stations and express and freight offices upon request, when said goods are carried by a rail carrier and which are agreed to by the shipper and accepted for himself and his assigns. 					
(Mail Address - Not for Purposes of Delivery) Consignee Destination Prov./State County					
Route		Car Initial		Car No.	
				Trailer No.	
				Container No.	
PIECES/PACKAGES: DESCRIPTION OF ARTICLES & SPECIAL MARKS				WEIGHT (Subject to Correction)	
				If charges are to be prepaid, write or stamp here: "TO BE PREPAID"	
				Received \$	
				To apply in prepayment of the charges on the property described hereon.	
				AGENT or CASHIER	
				FOR CARRIER'S USE CHARGES	
				Advance and/or beyond \$	
				Misc. \$	
				Basic \$	
				Piece \$	
				Value \$	
				TOTAL \$	
TOTAL NO. PIECES/PACKAGES Where required by the tariff, shipper must complete the line below.				Shipper show amount of C.O.D.	
Dimensions		Total Cubic Ft.		Wt. this Shipment	
Shipper		Agent			
Per		Per			
Permanent Post Office Address of Shipper					
C Amount \$ O Fee \$ D TOTAL \$ VALUATION \$50. or 50¢ lb. ☐ \$1.00 per lb. ☐ Declared Value of Shipment \$					

MEMORANDUM

**EXAMPLE OF COMBINED SHORT FORM
STRAIGHT BILL OF LADING**

**MODÈLE DE FORMULE BRÈVE MIXTE DE
CONNAISSEMENT DIRECT**

Refer to page 67

Se rapporter à la page 67

(NOT TO SCALE)

(SANS ÉCHELLE)

Exporter		Invoice No.	Customer Order No.	Bill of Lading No.
		BILL OF LADING/FORWARDER'S INSTRUCTION		Carrier's Ref. No.
				Date Shipped
Consignee		Customs Broker/References		
		Presenting Bank		
		Shipper's Bank		
		Country of Origin	Country of Final Destination	
Estimated Loading Date	Shed/Wharf	Terms of delivery & payment		
Pre-carriage by *	Place of receipt (if pre-carriage) *	Insured Value		
1-Ship; 2-Airline; 3-Mail;	Sea/Air Port of Loading	Words		
Sea/Air Port of Discharge	Place of delivery (if on carriage) *	Figures		
		Onward inland routing *	If containerized show container tare weight also	
MARKS & NUMBERS AND/OR CONTAINER & SEAL NUMBERS	NUMBER & KIND OF PACKAGES; DESCRIPTION OF GOODS		GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
FREIGHT CHARGES PAYABLE AT		BY	NUMBER ORIGINAL BS/L	* ONLY APPLICABLE WHEN DOCUMENT USED AS A THROUGH BILL OF LADING
INSTRUCTIONS TO FORWARDER		INSTRUCTIONS TO CARRIER		
DOCUMENTS TO BE MADE		REMARKS	PLEASE MAKE YOUR BILL OF LADING IN STRICT ACCORDANCE WITH THE APPLICABLE INFORMATION APPEARING ABOVE. SEND THE ORIGINAL BS/L REQUESTED ABOVE PLUS COPIES TO:	
ORIGINAL BS/L				
COPY BS/L				
CONSULAR/CUSTOMS INV.				
THROUGH BS/L ORIGINAL				
THROUGH BS/L COPY				
CARRIER/FORWARDING AGENT				

EXAMPLE OF COMBINED BILL OF LADING/
FORWARDER'S INSTRUCTION MEMO

Refer to page 67

(NOT TO SCALE)

MODÈLE DE FORMULE MIXTE CONNAISSANCE/
BRÈVES INSTRUCTIONS À L'EXPÉDITEUR

Se rapporter à la page 67

(SANS ÉCHELLE)

HOUSE BILL OF LADING

RECEIVED IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION (CONDITION OF CONTENTS UNKNOWN) FROM		FILE NO.	
FOR DELIVERY TO			
OR HIS OR THEIR ASSIGNS UPON SURRENDER OF ONE ORIGINAL OF THIS BILL OF LADING			
NOTIFY			
DATE OF LOADING		SHED/WHARF	TERMS OF DELIVERY & PAYMENT
LOCAL CARRIER		FROM (LOCAL LADING POINT)	
OCEAN VESSEL OR SUBSTITUTE		PORT OF LOADING	
PORT OF DISCHARGE		FINAL DESTINATION	ONWARD INLAND ROUTING
MARKS & NUMBERS		NO. OF PACKAGES	GOODS SAID TO BE
WEIGHT		MEASUREMENT	
THE UNDER MENTIONED PACKAGES SAID TO BE MARKED & NUMBERED AS IN THE MARGIN, FOR SHIPMENT SUBJECT TO THE UNDER MENTIONED CONDITIONS			
BRAND, QUALITY, GRADE, CONTENTS, GAUGE, WEIGHT, MEASUREMENT, CONDITION, QUANTITY AND VALUE UNKNOWN.			

FOR DELIVERY APPLY TO:

The goods covered by this Bill of Lading have been received and will be shipped, carried, forwarded, stored, handled and delivered subject to the terms, conditions and exceptions of the steamship companies, carriers, organisations or firms who have a part in receiving, shipping, carrying, forwarding, storing, handling and delivering the said goods.

In witness whereof, there have been executed bills of lading, all of the same tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void

FREIGHTS, COSTS, CHARGES AND EXPENSES

Dated in

this

19

EXAMPLE OF FREIGHT FORWARDER'S HOUSE
BILL OF LADING

Refer to page 67

(NOT TO SCALE)

MODÈLE DE CONNAISSEMENT DE TRANSITAIRE

Se rapporter à la page 67

(SANS ÉCHELLE)

CN 1605 (6-72)

THROUGH BILL OF LADING

Shipper

Export
B/L No.Steamship
Contract No.

Consignee

Notify Party (without Liability to Carriers)

**CANADIAN
NATIONAL
RAILWAYS**

IN CONNECTION WITH

Date of Shipment

Point of Origin

Inland Routing

Port of Loading

Port of Unloading

Destination

(STEAMSHIP COMPANY)

MARKS AND NUMBERS CONTAINER AND SEAL NUMBERS	No. OF PACKAGES AND DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT (Pounds)	MEASURE (Cu. Ft.)
<div>Withdrawn/Retired</div>			
CAR NUMBERS			
RAIL CHARGES (Point of Origin to Port of Loading)		PREPAID	COLLECT
STEAMSHIP CHARGES (Port of Loading to Port of Unloading)			
THROUGH CHARGES From.....	Point of Origin	To.....	Port of Unloading or Destination

RECEIVED for pre-carriage to port of loading and for shipment on board ocean vessel or substitute, in apparent good order and condition at the date hereof, unless otherwise stated herein, the goods or packages or containers of merchandise, as may be specified above, for carriage to port of discharge and also, if applicable, for on-carriage to port or place of delivery by land or water. The description and particulars of the Goods set out on the face hereof are furnished by the Shipper and are unknown to the Carrier, who has no knowledge of weight, contents, measure, quality, condition, marks, numbers and value of the Goods and who shall be under no responsibility whatsoever in respect of such description and particulars.

The Carrier is at liberty to employ any connecting Carrier(s), routing and means of transport for pre-carriage and on-carriage whether those indicated herein or substitutes. Inland and on-carriage freight rates and charges are however based on current tariffs of the intended connecting carrier(s) and means of transport and are subject to increase in accordance with the tariffs of the connecting carrier(s) including if applicable Canadian National Railway Company's tariff(s) in effect upon receipt by such carrier(s) of the goods. If for any reason the goods are carried by some other connecting carrier(s), routing or means of transport than is currently intended, the Carrier shall be entitled to charge increased freight to accord with the tariff rates applicable on the route actually employed.

In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to all its stipulations, exceptions and conditions, on the face and back hereof, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated.

IN WITNESS WHEREOF, the Agent signing on behalf of the Canadian National Railways and its connecting railway and steamship lines, severally and not jointly hath affirmed to

Bills of Lading, all of this tenor and date, and if one is accomplished, the others shall be void.

Agent on behalf of the carriers severally,
and not jointly.

ISSUED AT

DATE

THROUGH BILL OF LADING

F.F.130

Shipper

Shipment or
B/L No.Steamship Contract
No.

Consignee



CANADIAN PACIFIC LIMITED

In connection with

Notify Party (without liability to carrier)

Pre-carried by

Place of Receipt

(Steamship Company)

Intended Vessel or
Substitute

Port of Loading

Intended Routing

Port of Discharge

Destination

If containerized show
container tare weight alsoMarks & Numbers and/or
Car & Container NumbersNumber & Kind of Packages: Description of
Goods

Gross Weight

Measure-
mentFreight Charges
Payable at

By

Number of Original
Through BS/L

Charges	PPD.	Coll.	Amount
Inland Origin			
Port			
Sub-Total			
Ocean Freight			
Port			
Inland Destination			
Sub-Total			
Grand Total			

Place and Date of Issue

SHIPPED on board the ocean vessel or substitute, or if to be pre-carried RECEIVED for pre-carriage to port of loading and for shipment on board ocean vessel or substitute, in apparent good order and condition at the date hereof, unless otherwise stated herein, the Goods or Package or Container, as may be specified above, all particulars thereof being as stated by the Shipper but unknown to the Carrier, for carriage to port of discharge and also, if applicable, for on-carriage to port or place of delivery by Canadian Pacific Limited or substitute Carrier by land and/or water and/or air.

In accepting this Through Bill of Lading, the Merchant accepts and agrees to all its stipulations, exceptions and conditions, on the face and back hereof, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated.

In witness whereof, the agent signing on behalf of Canadian Pacific Limited and of the several Carriers on the route, severally and not jointly has signed, the number of Through Bills of Lading stated above, all of this tenor and date, one of which accomplished, the others to be void.

For And on Behalf of the Carriers

(NOT TO SCALE)

(SANS ÉCHELLE)

Refer to page 67

Se rapporter à la page 67

SHIPPER'S LETTER OF INSTRUCTIONS FOR ISSUING AIR WAYBILL (AIR CONSIGNMENT NOTE)

Shipper
Consignee

COMPANY

HEADING

You are hereby requested and authorized upon receipt of the consignment described herein to prepare and sign the air waybill and other necessary documents on our behalf and despatch the consignment in accordance with your conditions of contract.

Requested routing	Airport of departure
Airport of destination	Requesting booking

MARKS AND NUMBERS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT	MEASURE - MENT

AIR FREIGHT CHARGES (if service available) ☐ PREPAID ☐ COLLECT	OTHER CHARGES AT ORIGIN (if service available) ☐ PREPAID ☐ COLLECT	Insurance — Amount requested
DECLARED VALUE <div>For Carriage</div> <div>For Customs</div>		Shipper's C.O.D.
HANDLING INFORMATION AND REMARKS		Date Signature

EXAMPLE OF DATA APPROVED AIR WAYBILL INSTRUCTION NOTE

Refer to page 67

(NOT TO SCALE)

MODÈLE D'INSTRUCTIONS RELATIVES AUX LETTRES DE TRANSPORT AÉRIEN APPROUVÉES PAR L'A.T.A.I.

Se rapporter à la page 67

(SANS ÉCHELLE)

NOTES ON AVAILABILITY OF STANDARD CANADIAN TRADE DOCUMENT ALIGNMENT SYSTEM (CTDAS) FORMS

COSTPRO, in its efforts to encourage the introduction of the CTDAS System, will be prepared to provide advice on forms requirements. In this regard, attention should be drawn to the fact that some trade documents required by foreign countries, which are normally available as stock items from commercial printers, will require special printing for aligned formats. Aligned versions of these documents may be expected to become readily obtainable from normal sources as and when printers and stockists receive requests from customers. COSTPRO also proposes to maintain a register of sources supplying aligned forms.

Commercial printers and others stocking trade documents are asked to advise the Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures (COSTPRO) of stock CTDAS aligned forms as they become available so that a register can be maintained and provided on request. General notes on document availability follow:

- (a) Those aligned foreign customs documents and Certificates of Origin that may be included in a CTDAS series will become available as stock items from commercial printers when orders are received. It should be stressed that these are special formats which are especially approved by foreign authorities. Therefore printers should obtain exact specifications from COSTPRO before printing these forms. It should also be noted that, whilst most aligned forms laid down by foreign governments are optional, i.e. the old formats are equally acceptable from shippers who have not yet changed to CTDAS, some are mandatory. This is the case for example for Cyprus and Zambia where Certificates of Origin based on the ECE layout key have been in effect for some time.
- (b) All internal order processing and shipping documents, together with special forms such as insurance certificates and bank drafts, which require "customizing", will normally need to be printed specially.
- (c) The Department of National Revenue/Customs and Excise has agreed to consider making the CTDAS B.13 Export Entry Form the standard format available from post offices and customs offices. No final decision will be taken until usage of the CTDAS can be gauged and then a six-month forewarning notice of the impending change will be required.

REMARQUES SUR LA DISPONIBILITÉ DES FORMULES NORMALISÉES UDCC

Dans le cadre de ses efforts visant à l'adoption des formules de l'UDCC, COSTPRO est tout disposé à prodiguer des conseils pour ce qui est des formules nécessaires. A cet égard, il est à noter que certains documents commerciaux exigés à l'étranger et que l'on peut se procurer auprès des imprimeurs commerciaux comme articles stockés, devront faire l'objet d'une impression spéciale si l'on veut qu'ils correspondent aux normes d'uniformisation. On pourra obtenir les versions uniformisées de ces documents auprès des fournisseurs habituels, lorsque les imprimeurs et les dépositaires auront reçu suffisamment de demandes des clients. COSTPRO se propose également de tenir un registre des fournisseurs de formules uniformisées.

Dès qu'ils auront en stock les formules UDCC normalisées, les imprimeurs commerciaux et ceux qui gardent en magasin des documents commerciaux sont priés d'en informer COSTPRO, et ce, pour lui permettre de tenir un registre, disponible sur demande. En conséquence, voici quelques remarques générales en ce qui concerne la disponibilité de ces documents.

- a) Les imprimeurs commerciaux tiendront en stock ces documents de dédouanement et certificats d'origine normalisés susceptibles d'être inclus dans une série du système UDCC lorsque les commandes seront reçues. Il ne faut pas oublier que ces documents ont un format spécial, approuvé par les autorités étrangères. Les imprimeurs doivent donc obtenir de COSTPRO des spécifications précises avant de les imprimer. Par ailleurs, même si la plupart des formules normalisées établies par des gouvernements étrangers sont facultatives, puisque les expéditeurs peuvent encore présenter les anciennes formules non converties au système UDCC, il en est cependant qui sont obligatoires. C'est ainsi que Chypre et la Zambie ont adopté, depuis un certain temps déjà, des certificats d'origine conformes à la disposition typographique type de la C.E.E.
- b) Tous les documents d'exécution des commandes domestiques et d'expédition, ainsi que les formules spéciales comme les certificats d'assurance et les mandats de banque, qui doivent être faits pour un client en particulier, doivent d'ordinaire être imprimés séparément.
- c) Le ministère du Revenu national, Douanes et Accise, a convenu d'examiner la question à savoir si la formule de déclaration d'exportation UDCC B.13 ne pourrait pas devenir le type courant que présenteraient les bureaux de poste et les bureaux de douanes. Aucune décision définitive ne sera prise avant d'avoir évalué le bien-fondé de la formule UDCC et il faudra alors donner un préavis de 6 mois avant d'y apporter les modifications qui s'imposent d'emblée.

(d) With respect to aligned ocean bills of lading, many carriers operating in Canadian trades have already adopted, or indicated their intention to do so, a bill of lading format recommended by the International Chamber of Shipping (ICS). The ICS format is based on the ECE layout key and is compatible for use with the CTDAS. From the experience of Canadian shippers already using the CTDAS it has been found that, with few exceptions, carriers who have not yet adopted aligned bills of lading will accept an aligned bill of lading instruction form from which they can cut their own bill of lading.

COMMERCIAL PRINTERS

THE IMPORTANCE OF ADVISING COSTPRO OF THEIR INTENTIONS IN STOCKING ALIGNED FORMS IS STRESSED.

d) Quant aux connaissements maritimes uniformisés, nombreux sont les transporteurs commerciaux canadiens qui ont déjà adopté, ou exprimé leur intention d'adopter un connaissement dont le format a été recommandé par l'International Chamber of Shipping (ICS). Ce format s'inspire de la disposition typographique type de la C.E.E. et peut être utilisé conjointement avec les formules UDCC. A la lumière de l'expérience des expéditeurs canadiens qui utilisent déjà le système UDCC, on a pu constater, à quelques exceptions près, que les transporteurs qui n'ont pas encore adopté de connaissements uniformisés sont disposés à se conformer à une formule d'instruction concernant le connaissement uniformisé qui leur permettrait d'établir leur propre connaissement.

IMPRIMEURS COMMERCIAUX

ON RAPPELLE À CEUX-CI, QU'IL EST IMPORTANT D'AVERTIR COSTPRO DE LEUR INTENTION DE GARDER EN STOCK DES FORMULES NORMALISÉES.

**CTDAS
HANDBOOK ORDER**

**UDCC
BON DE COMMANDE DU MANUEL**

REQUEST _____ COPIES OF THE CTDAS HANDBOOK @ \$ 2.00 TOTAL ► \$ _____
DEMANDONS _____ EXEMPLAIRES DU GUIDE DU SYSTÈME UDCC À

(PLEASE MAKE CHEQUE/MONEY ORDER PAYABLE TO "RECEIVER GENERAL FOR CANADA" AND MAIL WITH THIS FORM TO)
(EFFECTUER LE PAIEMENT PAR CHÈQUE OU MANDAT PAYABLE AU "RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA" ET L'EXPÉDIER AVEC CETTE FORMULE À)

CANADIAN GOVERNMENT SPECIFICATIONS BOARD
c/o DEPARTMENT OF SUPPLY AND SERVICES
88 METCALFE STREET
OTTAWA, CANADA K1A 0S5

ADDRESS — ADRESSE	
	SIGNATURE
	DATE ►

**CTDAS
HANDBOOK ORDER**

**UDCC
BON DE COMMANDE DU MANUEL**

REQUEST _____ COPIES OF THE CTDAS HANDBOOK @ \$ 2.00 TOTAL ► \$ _____
DEMANDONS _____ EXEMPLAIRES DU GUIDE DU SYSTÈME UDCC À

(PLEASE MAKE CHEQUE/MONEY ORDER PAYABLE TO "RECEIVER GENERAL FOR CANADA" AND MAIL WITH THIS FORM TO)
(EFFECTUER LE PAIEMENT PAR CHÈQUE OU MANDAT PAYABLE AU "RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA" ET L'EXPÉDIER AVEC CETTE FORMULE À)

CANADIAN GOVERNMENT SPECIFICATIONS BOARD
c/o DEPARTMENT OF SUPPLY AND SERVICES
88 METCALFE STREET
OTTAWA, CANADA K1A 0S5

ADDRESS — ADRESSE	
	SIGNATURE
	DATE ►

**CTDAS
INFORMATION REQUEST**

**UDCC
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS**

REQUEST INFORMATION CONCERNING SEMINARS / DEMONSTRATIONS
DEMANDONS DES RENSEIGNEMENTS SUR LES SÉMINAIRES / DÉMONSTRATIONS

(PLEASE MAIL COMPLETED FORM TO)
(VEUILLEZ EXPÉDIER LA FORMULE REMPLIE À)

SECRETARY
CANADIAN ORGANIZATION FOR THE SIMPLIFICATION
OF TRADE PROCEDURES
9th FLOOR, 2085 UNION STREET
MONTREAL III, QUEBEC

ADDRESS — ADRESSE	
	SIGNATURE
	DATE ►

What COSTPRO is proposing to do to assist companies in the introduction of CTDAS forms:

1. Provide general advice on forms requirements.
2. Hold seminars and demonstrations where sufficient interest has been indicated.
3. Maintain a register of printers supplying aligned forms and provide this information on request.

Suggestions for improvement

Suggestions for the improvement of this handbook should be addressed to:

Secretary
Canadian Organization for the Simplification of
Trade Procedures
9th Floor, 2085 Union St.
Montreal 111, P.Q.

Voici ce que COSTPRO se propose de faire pour aider les entreprises, en vue de l'adoption des formules de l'UDCC:

1. Fournir des renseignements d'ordre général sur les exigences de cette formule.
2. Tenir des réunions d'experts et effectuer des démonstrations lorsque le public manifestera un intérêt suffisant pour les justifier.
3. Tenir un répertoire des imprimeurs qui produisent des formules uniformisées et en distribuer des exemplaires aux intéressés.

Suggestions pour l'amélioration de ce guide

Veuillez faire parvenir toute suggestion visant à améliorer ce guide à:

Le Secrétaire
Organisme canadien de simplification des
pratiques commerciales
9^e étage, 2085, rue Union
Montréal 111, Québec