

United Nations—Cont'd

- Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, recommendations—*Cont'd*
- Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, compatibility with, **13**: 15; **14**: 35, 36, 37
- Convention on hostage-taking, **1**: 9
- Hijacking, prosecute extradite formula, **1**: 14-5

United States

- Code of Federal Regulations 49 (CFR 49)
 - Complexity, **10**: 9
 - Definition, **10**: 15
 - IATA regulations, comparison with, **10**: 14, 15
 - Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, compatibility with, **8**: 8-9, 25-6; **10**: 8-9, 10-1, 13, 15, 24; **11**: 8, 9; **13**: 15; **14**: 9, 38
- Federal Aviation Administration, **40**: 30; **43**: 37, 39
- Hijacking
 - Cuba
 - Agreement, **1**: 11, 29
 - Incidents, **1**: 14, 17, 27, 29
 - Incidents, **1**: 7, 11, 14, 17-8, 27, 29
 - Legislation, **1**: 8
 - Private aircraft, **1**: 14
- National Transportation Safety Board, **40**: 21; **42**: 10, 18-20; **43**: 37, 39
- Regulation-making procedure, comparison with Canadian, **13**: 12-4
- Secretary of Transport, meeting with the Honourable Jean-Luc Pepin, **13**: 11-2, 13
- Transportation of dangerous goods
 - CHEMTREC, **14**: 15, 16
 - Manual published, **14**: 15
 - Regulations, state governments vis-à-vis federal government, **13**: 17
 - Transport Canada meeting with federal transport officials, **13**: 13-4
- United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, adoption (in part) of recommendations of, **13**: 14-5; **14**: 36

VIA

- See
- VIA Rail Canada Inc.

Vancouver Board of Trade

- Bill C-92, position on, **31**: 9, 10

Vancouver Harbours Board

- See
- Vancouver Port Authority

Vancouver Port Authority, 31: 9, 10**Venice Summit, 1980**

- See under Economic summits of industrialized nations

VIA Rail Canada Inc.

- Administration
 - Business plan, **28**: 12, 26-7
 - Corporate structure, proposal, **27A**: 1-2
 - Directors and board, management policies, **24**: 20, 21
 - Internal audits, procedure in case of wrongdoing by employee, **24**: 21-3
 - Leadership, change, **32**: 5, 6
 - Management control of operations, **19**: 26-8; **32**: 10, 11

Transport du grain de l'Ouest—Suite

- Taux—*Suite*
 - Coûts, partage entre le gouvernement et les producteurs
 - Aperçu, **34**: 7, 8-9, 11; **38**: 28-9; **39**: 7; **44**: 17, 19, 23
 - Augmentations des coûts
 - Inflation, **34**: 9, 11, 18, 23, 33; **36**: 37; **38**: 28-9, 31, 34; **39**: 13, 32; **44**: 17
 - Limitation de la part des producteurs (filet de sécurité), **34**: 6, 12, 16, 18-9; **35**: 7, 12, 14-7; **38**: 5, 34; **39**: 11-7, 32; **44**: 17, 26, 31-3, 40-1, 48-9, 55
 - Volume (tonnage maximum), **34**: 6, 11, 23, 32-4; **37**: 7; **38**: 28-9; **39**: 8-11, 13, 15, 22; **44**: 28-9
 - Barème annuel
 - Barème de référence, **38**: 30; **39**: 28; **44**: 24-5
 - Calcul, **34**: 9, 12-3, 20, 31, 34; **38**: 29-31; **39**: 7-8, 23-4, 27-30; **44**: 17, 25-6, 43-4
 - Tarifs variables, **38**: 14-5; **39**: 24-6, 31; **44**: 19, 27-8

Transport du grain de l'Ouest, Loi

- Voir
- Bill C-155
- Bill C-155, teneur

Transport en vrac par voie maritime

- Voir
- Navires-citernes

Transport 2000—Projet pour assurer le service voyageurs transcontinental au moyen du train à étage—Analyse de l'incidence économique du matériel à étage—août 1981 Dans le texte de cet appendice, l'expression 'train à étage' signifie soit 'train à deux niveaux' lorsqu'on mentionne des trains, soit 'service double itinéraire' lorsqu'on mentionne des lignes.

Appendices

- Consists and Marshalling Instructions, Supercontinental, CNR, 1975 (# III), 18A*: 18, 49, 51
- Consists and Marshalling Instructions of Trains, Sudbury-Vancouver, VIA Rail, 1980 (# I), 18A*: 12, 43, 45
- Liste, **18A**: 3
- Plan privilégié pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs, Comité des transports par chemin de fer de la CCT, 1977, p. 44-5 (# II), 18A*: 18, 46-7

Matériel

- Établissement des coûts, méthodologie, **18A**: 12-4
- Modernisation, avantages, **18A**: 4-5
- Options, critères d'évaluation, **18A**: 5
- Trains à deux niveaux
 - AMTRAK (États-Unis), comparaison, **18A**: 12, 13, 18, 19
 - Avantages, **18A**: 6, 12, 14-5, 16, 17-8
 - Constructeurs possibles, **18A**: 19
- Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **18A**: 5-6, 7, 10, 11
- Trains traditionnels, désavantages, **18A**: 4, 16-7
- Trains traditionnels et trains à deux niveaux, comparaison
 - Composition des trains et capacité de voyageurs payants, **18A**: 12
 - Coûts d'exploitation, **15**: 13; **18A**: 14-5
- Trains traditionnels refaits et trains à deux niveaux, comparaison
 - Coût de la réfection par rapport à l'achat, **18A**: 15-6
 - Coûts d'exploitation, **18A**: 6, 16
- Service transcontinental double itinéraire
 - Historique, **18A**: 4, 5
 - Horaires proposés (Tableau 1), **18A**: 8, 10
 - Lignes proposées (Schéma I), **18A**: 8, 11