

T-2817-84

T-2817-84

**Trax Cargo Inc., Ross Foods Ltd. and Home Insurance Co. (Plaintiffs)**

v.

**The Ship C.P. Ambassador, Tricity Finance Ltd. and Canadian Pacific Steamships Ltd. (Defendants)**

INDEXED AS: TRAX CARGO INC. v. "C.P. AMBASSADOR" (THE)

Trial Division, Teitelbaum J.—Montreal, May 12; Ottawa, May 22, 1986.

*Maritime law — Practice — Time limit for bringing suit — Preliminary determination of question of law as to whether plaintiffs' claim time-barred by Carriage of Goods by Water Act or by bill of lading — Transport of goods by water from Montreal to United Kingdom under bill of lading providing carrier discharged of all liability for loss or damage unless suit brought within one year of delivery or agreed date of delivery — Goods damaged — Defendants granting plaintiffs extension of time, up to specified date, to bring suit — Specified date Saturday — Action commenced Monday, next day Court office open — Carriage of Goods by Water Act applicable — Applicable rule in Schedule thereto (Hague Rules) providing for one-year time limit for bringing suit in much same terms as bill of lading — Granting of extension of time equals waiver of requirement time of essence — Time-bar rules in admiralty law, not Quebec civil law, apply — Time limit provisions in Hague Rules and in bill of lading not to be given narrow and restrictive meaning — When last day of one-year period falls on day when Court office closed, claim validly filed on next day Court office open — Federal Court R. 3(2) providing Saturday holiday — Interpretation Act, s. 25(1) providing when limitation period for doing thing expires on holiday, thing validly done on first following day not holiday — Claim not time-barred — Carriage of Goods by Water Act, R.S.C. 1970, c. C-15, s. 2, Sch., Art. III(6) — Federal Court Rules, C.R.C., c. 663, RR. 3, 200(8),(9) (as added by SOR/79-57, s. 1), 474 — Interpretation Act, R.S.C. 1970, c. I-23, ss. 25, 28.*

## CASES JUDICIALLY CONSIDERED

## APPLIED:

*The "Clifford Maersk", [1982] 2 Lloyd's Rep. 251 (Adm.); J. Aron & Co. v. "Olga Jacob", A.M.C. 311 (5th Cir. 1976).*

**Trax Cargo Inc., Ross Foods Ltd. et Home Insurance Co. (demanderesses)**

a c.

**Navire C.P. Ambassador, Tricity Finance Ltd. et Canadian Pacific Steamships Ltd. (défendeurs)**

b

RÉPERTORIÉ: TRAX CARGO INC. c. «C.P. AMBASSADOR» (LE)

Division de première instance, juge Teitelbaum—Montréal, 12 mai; Ottawa, 22 mai 1986.

*Droit maritime — Pratique — Délai pour intenter une action — Décision préliminaire sur un point de droit, c.-à-d. sur la question de savoir si l'action des demanderesses est prescrite en raison de la Loi sur le transport des marchandises par eau ou en raison du connaissement — Transport de marchandises par eau de Montréal au Royaume-Uni conformément à un connaissement disposant que le transporteur sera déchargé de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la livraison ou de la date convenue de la livraison — Dommages causés aux marchandises — Les défendeurs ont accordé aux demanderesses une prorogation du délai d'action jusqu'à une date déterminée — Cette date tombait un samedi — L'action a été intentée le lundi suivant, le premier jour où le bureau de la Cour était ouvert — La Loi sur le transport des marchandises par eau s'applique — La règle applicable qui figure à l'annexe de cette même loi (Règles de La Haye) et qui prévoit un délai d'un an pour intenter une action est rédigée à peu près dans les mêmes termes que le connaissement — L'octroi d'une prorogation équivaut à une renonciation à l'exigence suivant laquelle les délais sont de rigueur — Ce sont les règles de la prescription en droit maritime qui s'appliquent et non celles du droit civil québécois — Il ne faut pas donner une interprétation étroite aux dispositions relatives aux délais dans la Règles de La Haye et dans le connaissement — Lorsque le dernier jour d'un délai d'un an tombe un jour où le bureau de la Cour est fermé, la demande peut être déposée le premier jour suivant où le bureau de la Cour est ouvert — La Règle 3(2) de la Cour fédérale prévoit que le samedi est un jour férié — L'art. 25(1) de la Loi d'interprétation prévoit que si le délai fixé pour l'accomplissement d'une chose expire un jour férié, elle peut être accomplie le premier jour non férié suivant — L'action n'est pas prescrite — Loi sur le transport des marchandises par eau, S.R.C. 1970, chap. C-15, art. 2, Annexe, Art. III(6) — Règles de la Cour fédérale, C.R.C., chap. 663, Règles 3, 200(8),(9) (ajouté par DORS/79-57, art. 1), 474 — Loi d'interprétation, S.R.C. 1970, chap. I-23, art. 25, 28.*

## JURISPRUDENCE

## DÉCISIONS APPLIQUÉES:

*The "Clifford Maersk", [1982] 2 Lloyd's Rep. 251 (Adm.); J. Aron & Co. v. "Olga Jacob", A.M.C. 311 (5th Cir. 1976).*

## DISTINGUISHED:

*Schweizerische v. Atlantic Container* (1986), 63 N.R. 104 (F.C.A.), overturning judgment dated July 7, 1983, Federal Court, Trial Division, T-1233-78, not reported; *Dechène v. Montreal (City of)*, [1894] A.C. 640 (P.C.); *Corbeil Grégoire c. Fédération québécoise de la montagne*, [1981] C.S. 238 (Que.), affirmed by J.E. 86-388 (Que. C.A.).

## COUNSEL:

*Peter J. Cullen* for plaintiffs.  
*Peter W. Davidson* for defendants.

## SOLICITORS:

*Stikeman, Elliott*, Montreal, for plaintiffs.  
*Brisset, Bishop, Davidson & Davis*, Montreal, for defendants.

*The following are the reasons for order rendered in English by*

TEITELBAUM J.: This matter came on for hearing on a joint motion for preliminary determination of a question of law pursuant to Rule 474 of the Rules of this Court [*Federal Court Rules*, C.R.C., c. 663] on the issue of whether plaintiffs' claim is time-barred.

The exact question put to me is:

Is the claim of the Plaintiffs time-barred by virtue of the provisions of the Schedule to the Canadian Water Carriage of Goods Act (sic), R.S.C. 1970, Ch. C-15 or by virtue of the provisions of the Bill of Lading?

I believe it necessary to state the following facts upon which the question of law shall be decided. The herein stated facts are not in dispute.

(a) Under Bill of Lading T02615 dated at Montreal August 20, 1983, a copy of which is annexed hereto as Exhibit "A", the shipment referred to in the present action was received by the Defendants on board the vessel "C.P. Ambassador" at the Port of Montreal for carriage and delivery to the Plaintiffs at the Port Felixstowe in the United Kingdom;

(b) The delivery of the shipment to the Plaintiffs at Felixstowe took place on or before September 2, 1983;

(c) On June 14, 1984, the Defendants received a claim from the Plaintiffs and on August 8th of that year, the Plaintiffs wrote the Defendants to request an extension of time in which suit might be filed;

## DISTINCTION FAITE AVEC:

*Schweizerische c. Atlantic Container* (1986), 63 N.R. 104 (C.A.F.), infirmant un jugement en date du 7 juillet 1983, Cour fédérale, Division de première instance, T-1233-78, non publié; *Dechène v. Montreal (City of)*, [1894] A.C. 640 (P.C.); *Corbeil Grégoire c. Fédération québécoise de la montagne*, [1981] C.S. 238 (Qc), confirmé par J.E. 86-388 (C.A. Qc).

## AVOCATS:

*Peter J. Cullen* pour les demandereses.  
*Peter W. Davidson* pour les défendeurs.

## PROCUREURS:

*Stikeman, Elliott*, Montréal, pour les demandereses.  
*Brisset, Bishop, Davidson & Davis*, Montréal, pour les défendeurs.

*Ce qui suit est la version française des motifs de l'ordonnance rendus par*

LE JUGE TEITELBAUM: La présente affaire a été entendue après que les parties eurent présenté, sur le fondement de la Règle 474 des Règles de la Cour [*Règles de la Cour fédérale*, C.R.C., chap. 663], une requête conjointe visant à obtenir une décision préliminaire sur un point de droit, c'est-à-dire sur la question de savoir si l'action des demandereses est prescrite.

La question exacte qui m'a été posée est la suivante:

[TRADUCTION] L'action des demandereses est-elle prescrite en vertu des dispositions de l'Annexe de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, chap. C-15, ou des clauses du connaissance?

Je crois qu'il est nécessaire d'exposer les faits qui me permettront de statuer sur ce point de droit. Lesdits faits ne sont pas contestés.

[TRADUCTION] a) Conformément au connaissance T02615, daté à Montréal du 20 août 1983 et dont copie est jointe aux présentes sous la cote «A», les défendeurs ont reçu le chargement mentionné en l'espèce à bord du navire «C.P. Ambassador» au port de Montréal afin que ledit chargement soit transporté au port de Felixstowe, (Royaume-Uni), pour y être livré aux demandereses.

b) La livraison du chargement aux demandereses à Felixstowe a eu lieu le 2 septembre 1983 ou avant cette date.

c) Le 14 juin 1984, les défendeurs ont reçu une réclamation des demandereses et, le 8 août de la même année, ces dernières ont écrit aux défendeurs afin de leur demander une prorogation du délai dans lequel elles pourraient intenter une action.

(d) The Defendants replied on August 17, 1984 by letter stating "we are granting you an extension of the suit time up to and including December 1, 1984 without any admission of liability and without prejudice to all our rights";

(e) There was no other communication between the parties until December 3, 1984 when the Plaintiffs telephoned the Defendants to request a further suit time extension;

(f) The request was declined and suit was taken later the same day;

(g) December 1, 1984 was a Saturday and December 3, 1984 was a Monday.

Clause 26 of the bill of lading, bearing the signature of an agent of the carrier, Canadian Pacific Steamships Ltd., reads in full:

26. Time of Claims. Unless notice of loss or damage and of the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port or place of delivery before or at the time of the removal of the Goods into the custody of the Merchant or of the servants or agent of the Merchant, or, if the loss or damage be not apparent, within three days of such removal, shall be prima facie evidence of the delivery in good order by the Carrier of the Goods as described in this Bill of Lading.

In any event the Carrier shall be discharged from all liability for loss of, damage to, or delay in the delivery of the Goods and otherwise howsoever unless suit is brought within one year after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered, whichever is earlier. (The underlining is mine.)

The bill of lading is clear. Suit must be brought within one year of delivery and if no suit within the delay of one year, then the carrier "shall be discharged from all liability".

Since the carriage of goods, in this instance, originated from the Port of Montreal and was destined for another port outside Canada, the provisions of the *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. C-15 became applicable by virtue of section 2 thereof, and, in particular, the Rules [*Hague Rules*] appended in the Schedule to the said Act became applicable. Section 2 of the *Carriage of Goods by Water Act* states:

2. Subject to this Act, the Rules relating to bills of lading as contained in the schedule (hereinafter referred to as "the Rules") have effect in relation to and in connection with the carriage of goods by water in ships carrying goods from any port in Canada to any other port whether in or outside Canada.

d) Les défendeurs leur ont répondu dans une lettre datée du 17 août 1984: [TRADUCTION] «Sans admission de responsabilité de notre part et sans préjudice de nos droits, nous vous accordons une prorogation du délai d'action jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 1984 inclusivement».

e) Les parties n'ont plus communiqué entre elles jusqu'au 3 décembre 1984 lorsque les demanderesse ont téléphoné aux défendeurs pour leur demander une autre prorogation du délai d'action.

f) Cette demande a été rejetée et l'action a été intentée plus tard le même jour.

g) Le 1<sup>er</sup> décembre 1984 tombait un samedi et le 3 décembre 1984, un lundi.

Voici le texte intégral de la clause 26 du connaissement qui porte la signature de l'agent du transporteur, Canadian Pacific Steamships Ltd.:

[TRADUCTION] 26. Délai d'action. À moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes et dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port ou lieu de livraison avant l'enlèvement des marchandises et leur remise sous la garde du marchand ou des employés ou de l'agent dudit marchand, ou lors de cet enlèvement et de cette remise, ou, si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, dans un délai de trois jours, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été livrées en bon état par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le présent connaissement.

En tout cas, le transporteur sera déchargé de toute responsabilité pour pertes, dommages ou retard dans la livraison des marchandises à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la livraison des marchandises ou de la date à laquelle elles auraient dû être livrées, selon la première éventualité. (C'est moi qui souligne.)

Le connaissement est clair. Une action doit être intentée dans l'année de la livraison sinon le transporteur [TRADUCTION] «sera déchargé de toute responsabilité».

Étant donné qu'en l'espèce les marchandises devaient être transportées du port de Montréal à un autre port à l'extérieur du Canada, les dispositions de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, chap. C-15, devenaient applicables en vertu de l'article 2 de ladite Loi et c'était le cas en particulier des Règles [*Règles de la Haye*] contenues dans l'annexe de cette même loi. L'article 2 de la *Loi sur le transport des marchandises par eau* porte:

2. Sous réserve de la présente loi, les règles sur les connaissements contenues dans l'annexe (ci-après appelées «les Règles») sont exécutoires relativement au transport de marchandises par eau dans des navires transportant des marchandises d'un port du Canada à tout autre port, soit à l'intérieur, soit en dehors du Canada.

Paragraph 6, third subparagraph of Article III of the Rules relating to bills of lading provides, in part, (much in the same way as the second paragraph to Clause 26 of the above bill of lading):

*Article III*  
*Responsibilities and Liabilities*

6. ...

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered. (The underlining is mine.)

It should be noted that the time begins to run from the date of delivery of the goods, that is, from the moment when the consignee named in the bill of lading or its agent receives the goods in its custody. Therefore, the latest date upon which suit should normally have been brought was one year from the delivery of the goods to the named consignee, Ross Foods Ltd., that is, one year from September 2, 1983, the date the parties hereto have agreed that delivery took place (see paragraph (b) of Agreement Respecting Issues and Facts).

The only case in Canada that I am aware of that has dealt with Article III, paragraph 6 of the Rules is *Schweizerische v. Atlantic Container* (1986), 63 N.R. 104 (F.C.A.). In this case, the Federal Court of Appeal overturned the Federal Court, Trial Division decision [judgment dated July 7, 1983, T-1233-78, not reported] to dismiss a cargo owner's action on the ground that it was time-barred. The Trial Judge had held that a clause in the bill of lading which set out the carrier's liability from "tackle to tackle" had the effect of making the *Hague Rules* applicable to any claim against the carrier, and, since such Rules contained the provision in Article III, paragraph 6 prescribing the one-year time limit to bring suit, the action was dismissed as not being timely. The Court of Appeal was of the opinion that it would have taken language stronger and more express than that found in the bill of lading clause to make the *Hague Rules* apply to pre-loading and post-discharge obligations.

Le troisième alinéa du paragraphe 6 de l'article III des Règles sur les connaissements prévoit notamment (à peu près comme le deuxième paragraphe de la clause 26 du connaissement dont il est question plus haut):

*Article III*  
*Responsabilités et obligations*

6. ...

En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. (C'est moi qui souligne.)

Il faut souligner que le délai commence à courir à compter de la date de la livraison des marchandises, c'est-à-dire à partir du moment où lesdites marchandises sont remises sous la garde du destinataire désigné dans le connaissement ou de son agent. Par conséquent, l'action devait normalement être intentée dans un délai d'un an à compter de la livraison des marchandises au destinataire désigné, Ross Foods Ltd., c'est-à-dire à compter du 2 septembre 1983, date à laquelle la livraison a eu lieu, comme en ont convenu les parties aux présentes (voir l'alinéa b) de l'exposé conjoint des points litigieux et des faits).

À ma connaissance, le seul cas au Canada qui a porté sur le paragraphe 6 de l'article III des Règles est l'arrêt *Schweizerische c. Atlantic Container* (1986), 63 N.R. 104 (C.A.F.). Dans cette affaire, la Cour d'appel fédérale a infirmé la décision de la Division de première instance de la Cour fédérale [jugement en date du 7 juillet 1983, T-1233-78, non publié] qui avait rejeté l'action intentée par le propriétaire d'une cargaison pour le motif que ladite action était prescrite. Le juge de première instance a statué qu'une clause du connaissement qui établissait la responsabilité de «palan à palan» du transporteur avait pour effet de rendre les *Règles de La Haye* applicables à toute demande intentée contre le transporteur et, étant donné que ces Règles contenaient la disposition du paragraphe 6 de l'article III fixant à un an le délai pour intenten une action, il a rejeté l'action parce qu'elle n'avait pas été intentée à temps. La Cour d'appel était d'avis qu'il aurait fallu un libellé beaucoup plus fort et plus explicite que celui de la clause du connaissement pour rendre les *Règles de La Haye* applicables aux obligations avant le chargement et après le déchargement.

Mr. Justice Hugessen stated at page 105:

No authority is needed for the proposition that the **Hague Rules**, by their own terms, apply only from "tackle to tackle"; it is enough to read Article I and in particular the definitions of "contract of carriage" and "carriage of goods". That being so, it would take language stronger than what is found in Clause 3(I) of the bill of lading to extend them to contractual obligations to which they would otherwise have no application whatsoever.

It is true that the situation before me is different in two respects:

(a) The bill of lading (Clause 26) is that the consignee has a duty to bring suit within one year from delivery

and

(b) There was an extension of the time period by common accord (see paragraph (d) of Agreement Respecting Issues and Facts).

There would seem to be little doubt that it is valid for a carrier to extend the delay for suit, as prescription, in this matter, is not of public order. In the present case, the carrier agreed to extend the delay to December 1, 1984, this by letter dated August 17, 1984 granting an extension "of the suit" up to and including December 1, 1984.

I believe that the defendants, by agreeing to extend the delay to bring suit "contracted out" of the provisions of prescription of the claim; the defendants implicitly waived the requirement that "time be of the essence". By means of extending the time limit, the defendants implicitly agreed that the plaintiffs would not have their claim automatically extinguished by the passage of the one year from the date of delivery clause in the bill of lading.

The date of December 1, 1984 was a Saturday, a day when the Registry of the Federal Court is closed.

If the claim before me involved the Quebec civil law, I believe that I would have no alternative but to find plaintiffs' claim to be prescribed.

The attorney for the defendants has submitted very impressive case law showing that notwithstanding the last day being a Saturday or Sunday

Le juge Hugessen a dit à la page 105:

Point n'est besoin de s'appuyer sur la jurisprudence pour dire que les **Règles de la Haye**, ainsi qu'elles le déclarent elles-mêmes, ne s'appliquent que de «palan à palan»; il suffit à cet égard de lire l'article I de ces Règles et, tout particulièrement, la définition du «contrat de transport» et celle du «transport de marchandises». Ceci étant le cas, il faudrait, pour étendre ces Règles à des obligations contractuelles auxquelles elles ne s'appliqueraient normalement pas du tout, un libellé beaucoup plus fort que ne l'est celui de la clause 3(I) du connaissement.

Il est vrai que le cas dont j'ai été saisi est différent à deux égards:

a) Le connaissement (clause 26) porte que le destinataire a l'obligation d'intenter une action dans l'année de la livraison

et

b) Le délai d'action a été prorogé d'un commun accord (voir l'alinéa d) de l'exposé conjoint des points litigieux et des faits).

Il semble faire peu de doute qu'un transporteur peut valablement proroger le délai d'action car la prescription en cette matière n'est pas d'ordre public. En l'espèce, le transporteur a accepté de proroger le délai jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 1984 inclusivement et ce, dans une lettre datée du 17 août 1984.

Je crois qu'en consentant à proroger le délai d'action, les défendeurs [TRADUCTION] «ont renoncé par contrat» aux dispositions prévoyant le délai de prescription; ils ont donc implicitement renoncé à l'exigence suivant laquelle [TRADUCTION] «les délais sont de rigueur». En prorogeant le délai d'action, les défendeurs ont implicitement consenti à ce que le droit d'action des demanderesse ne soit pas automatiquement éteint par l'écoulement du délai d'un an à compter de la date de livraison fixée au connaissement.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1984 tombait un samedi, jour où le greffe de la Cour fédérale est fermé.

Si la réclamation dont j'ai été saisie relevait du droit civil québécois, je crois que je n'aurais d'autre choix que de conclure que l'action des demanderesse est prescrite.

L'avocat des défendeurs a soumis une jurisprudence impressionnante montrant que, même si le dernier jour d'un délai tombe un samedi, un

or a holiday, the next following day is of no consequence. This was the finding in the cases of *Dechène v. Montreal (City of)*, [1894] A.C. 640 (P.C.), and *Corbeil Grégoire c. Fédération québécoise de la montagne*, [1981] C.S. 238 (Que.) and the Quebec Court of Appeal decision of this case rendered on March 3, 1986.

The case before me is very different. I am not dealing with Quebec civil law. I am dealing with a federal matter, namely, admiralty law. The rules to being time-barred (prescribed) in admiralty law are not, in my opinion, the same as the rules of prescription in the Quebec civil law.

I believe that the rule with regard to being time-barred (prescribed) in shipping matters should be no different in Canada than what it is in the United States or in Britain.

The case of *The "Clifford Maersk"*, [1982] 2 Lloyd's Rep. 251 would seem to me to be a case very similar to the one before me. This is a case of the Queen's Bench Division (Admiralty Court).

In the *Clifford Maersk* case, a cargo of timber was carried from Japan to Rotterdam and Amsterdam. The contract of carriage incorporated the *Hague Rules*, Article III, paragraph 6 providing for a one year period after delivery to bring suit for damage.

The cargo-owners applied for an extension of the time limitation of one year by three months. It was granted "up to and including" October 25, 1980. Further extensions were granted "up to and including" June 21, 1981. The 21st of June 1981 was a Sunday and the cargo-owner issued their writ on June 22, 1981, a Monday.

It can clearly be seen that the case of *Clifford Maersk* is almost exactly the same as the present case. In the present case only one extension was granted, that is, to December 1, 1984, a Saturday. In the present case, the statement of claim was filed into the office of the Court on Monday, December 3, 1984.

As Mr. Justice Sheen stated in the *Clifford Maersk* case on page 253:

dimanche ou un jour de congé, le lendemain n'a aucune importance. Telle a été la conclusion de la cour dans les affaires *Dechène v. Montreal (City of)*, [1894] A.C. 640 (P.C.), et *Corbeil Grégoire c. Fédération québécoise de la montagne*, [1981] C.S. 238 (Qc) ainsi que dans la décision de la Cour d'appel du Québec rendue dans cette affaire le 3 mars 1986.

L'affaire dont je suis saisi est très différente. Elle ne relève pas du droit civil du Québec. Je dois me prononcer sur une matière fédérale, c'est-à-dire le droit maritime. Les règles de la prescription en droit maritime ne sont pas, à mon avis, les mêmes que celles qui s'appliquent en droit civil québécois.

J'estime que la règle concernant la prescription en matière de navigation et de marine marchande ne devrait pas différer au Canada de celle qui s'applique aux États-Unis ou en Grande-Bretagne.

Il me semble que l'affaire *The "Clifford Maersk"*, [1982] 2 Lloyd's Rep. 251, est très semblable à celle dont je suis saisi. Cette affaire a été entendue par la Division du Banc de la Reine (Cour d'amirauté).

Dans l'affaire *Clifford Maersk*, il s'agissait du transport d'une cargaison de bois d'œuvre du Japon à Rotterdam et Amsterdam. Le paragraphe 6 de l'article III des *Règles de La Haye* fixant un délai d'un an à compter de la livraison pour tenter une action en dommages-intérêts faisait partie du contrat de transport.

Les propriétaires de la cargaison ont demandé que le délai de prescription d'un an soit prolongé de trois mois. Ledit délai a été prolongé «jusqu'au» 25 octobre 1980 «inclusivement». D'autres prorogations ont été accordées «jusqu'au» 21 juin 1981 «inclusivement». Le 21 juin 1981 tombait un dimanche et les propriétaires de la cargaison ont déposé leur bref le 22 juin 1981, un lundi.

On peut facilement constater que l'affaire *Clifford Maersk* est presque identique à l'espèce. Dans la présente affaire, une seule prorogation a été accordée, soit jusqu'au samedi 1<sup>er</sup> décembre 1984. Or, la déclaration a été produite au bureau de la Cour le lundi 3 décembre 1984.

Comme l'a dit le juge Sheen à la page 253 de l'affaire *Clifford Maersk*:

The question arises whether the last extension of time was in fact an extension up to and including June 19, 1981. . . .

All that I have to change is the date, November 30, 1984 instead of June 19, 1981. Other than the date, the question remains the same.

The question arises whether that last extension of time was in fact an extension up to and including Friday, November 30, 1984.

As in the *Clifford Maersk* case, I am also of the opinion that there can be no doubt that the plaintiffs would have issued their statement of claim on time if the defendants would not have agreed to extend the time limitation period.

The agreed facts show that the extension requested and granted to the plaintiffs was requested on August 8, 1984 and granted on August 17, 1984, well before the prescription date of September 2, 1984. Had the extension not been granted, the action would have proceeded normally and well within the delays of the claim being time-barred (prescribed).

If the only reason, and this is the present case, why the plaintiffs have not been able to issue their statement of claim on the last day of the agreed period is that the office of the Federal Court is closed, then I hold that the agreement entitled the plaintiffs to issue the statement of claim on the next day on which the Court office was open. This is consistent with decisions of the British courts as well as United States courts.

A leading United States Court case is *J. Aron & Co. v. "Olga Jacob"*, A.M.C. 311 (5th Cir. 1976).

In this case, the United States Court of Appeals, Fifth Circuit, in a very brief judgment, stated the principle that where an agreement to extend the one year time period for suit falls on a Sunday, the suit filed on the following Monday is timely. This case reversed the lower court's decision.

No person or corporation should be prevented from presenting its case to the Federal Court as a result of giving narrow and restricted meaning to the words contained in paragraph III(6) of the

[TRADUCTION] Il s'agit de déterminer si la dernière prorogation du délai constituait en fait une prorogation jusqu'au 19 juin 1981 inclusivement. . . .

Je n'ai qu'à remplacer la date du 19 juin 1981 par celle du 30 novembre 1984 car à part la date, la question à trancher est la même.

Il s'agit de déterminer si la dernière prorogation constituait en fait une prorogation jusqu'au vendredi 30 novembre 1984 inclusivement.

Comme dans l'affaire *Clifford Maersk*, je suis aussi d'avis qu'il ne fait aucun doute que les demandereses auraient produit leur déclaration à temps si les défendeurs n'avaient pas consenti à proroger le délai de prescription.

L'exposé conjoint des faits indique que les demandereses ont demandé une prorogation du délai le 8 août 1984 et qu'elle leur a été accordée le 17 août 1984, bien avant la date de prescription du 2 septembre 1984. Si la prorogation avait été refusée, l'action aurait été intentée normalement, bien avant l'expiration du délai de prescription.

Si la seule raison, et c'est le cas en l'espèce, pour laquelle les demandereses ont été incapables de produire leur déclaration le dernier jour du terme convenu est que le bureau de la Cour fédérale était fermé, je conclus alors que l'accord intervenu habilitait les demandereses à produire ladite déclaration le jour suivant où le bureau de la Cour était ouvert. Cela est compatible avec les décisions des tribunaux anglais ainsi qu'avec celles des tribunaux américains.

Une décision américaine qui fait autorité est celle de *J. Aron & Co. v. "Olga Jacob"*, A.M.C. 311 (5th Cir. 1976).

Dans cette affaire, la Cour d'appel des États-Unis, Cinquième Circuit, a dégagé dans un jugement très court le principe suivant lequel lorsqu'un accord prévoit la prorogation du délai d'un an pour intenter une action et que ce délai tombe un dimanche, l'action intentée le lundi suivant respecte le délai prescrit. Cette décision a infirmé celle du tribunal de première instance.

Nulle personne, physique ou morale, ne devrait être empêchée de soumettre son cas à la Cour fédérale par suite d'une interprétation étroite des termes du paragraphe III(6) des *Règles de La*

*Hague Rules* or to the words contained in section 26 of the bill of lading. The meaning to be given to the words should be such that when the last day of the one year period or agreed extension thereof falls on a Saturday or Sunday or any other day when the Court's office is closed, then the last day of the period shall be the first day that the Court office is open to receive a statement of claim.

The defendants expressed the view that in virtue of Federal Court Rule 200, subsections (8) and (9) [as added by SOR/79-57, s. 1], which state:

*Rule 200. . . .*

(8) Unless otherwise directed by the Chief Justice, every office of the Court shall be open for the transaction of business each day except holidays, from 9 in the forenoon until 5 o'clock in the afternoon, and such other times as the Court may, for special reason, direct.

(9) For greater certainty, it is hereby declared that, notwithstanding the other provisions of this rule, Registry business may be carried on at any place and at any time by an officer of the Registry who is acting within the scope of his authority.

the plaintiff would have been able to issue the statement of claim on a Saturday.

I do not agree with this view expressed by the defendants. *Federal Court of Canada Staff Directive No. 001-R-2* would indicate that the working hours in Montreal are from 8:30 a.m. to 5:00 p.m. Monday to Friday only.

This is a clear indication that the Federal Court Registry office in Montreal is closed on a Saturday.

Furthermore, the *Interpretation Act*, R.S.C. 1970, c. I-23, section 25 makes no reference to Saturday as opposed to Sunday being a "holiday", however, Rule 3 of the *Federal Court Rules*, which borrows the definition "holiday" in the *Interpretation Act* (*supra*), adds Saturday, to section 28 of the *Interpretation Act* in Rule 3(2). The words "and any Saturday" are added at the end of Rule 3(2). Consequently, no Court business has to be conducted on a Saturday.

This rule should apply in the present case. The fact that the delay ends on a Saturday is as a result of an agreement between the parties hereto. It should not, in my view, mean that Saturday should not be considered a holiday and thus allow

*Haye* ou des termes de l'article 26 du *connaissance*. Il faudrait interpréter ces termes de manière à ce que lorsque le dernier jour du délai d'un an ou de la prorogation accordée tombe un samedi, un dimanche ou un autre jour où le bureau de la Cour est fermé, le dernier jour du délai sera le premier jour suivant où le bureau de la Cour est ouvert pour recevoir une déclaration.

Les défendeurs sont d'avis que, compte tenu des paragraphes (8) et (9) [ajouté par DORS/79-57, art. 1] de la Règle 200 de la Cour fédérale qui portent:

*Règle 200. . . .*

(8) Sauf instructions contraires du juge en chef, chaque bureau de la Cour doit être ouvert pour le service chaque jour, sauf les jours fériés, de 9 heures du matin à 5 heures de l'après-midi, et aux autres moments que la Cour peut prescrire pour des raisons spéciales.

(9) Pour plus de certitude, il est par les présentes déclaré que, nonobstant les autres dispositions de la présente règle, les fonctionnaires du greffe peuvent exercer leurs fonctions en tout temps et en tout lieu.

les demandereses auraient pu produire leur déclaration un samedi.

Je ne souscris pas à l'opinion des défendeurs. La *Directive personnel n° 001-R-2 de la Cour fédérale du Canada* indique que les heures de travail à Montréal sont de 8h30 à 17h du lundi au vendredi seulement.

Cela indique clairement que le bureau du greffe de la Cour fédérale à Montréal est fermé le samedi.

En outre, l'article 25 de la *Loi d'interprétation*, S.R.C. 1970, chap. I-23, ne mentionne pas que le samedi est un «jour férié» par opposition au dimanche; toutefois, la Règle 3 des *Règles de la Cour fédérale*, qui emprunte la définition de «jour férié» à la *Loi d'interprétation* (précitée), ajoute à son paragraphe (2) le samedi à la définition de jour férié de l'article 28 de la *Loi d'interprétation*. Les termes «et tout samedi» sont ajoutés à la fin de la Règle 3(2). Par conséquent, aucune affaire de la Cour ne doit être traitée un samedi.

Il faudrait appliquer cette règle à l'espèce. Le délai expire un samedi par suite de l'entente conclue par les parties aux présentes. À mon avis, cela ne devrait pas signifier qu'on ne doit pas considérer le samedi comme un jour férié et accorder ainsi

a plaintiff an extension to the first next day when the Court is open.

Section 25(1) of the *Interpretation Act* states:

25. (1) Where the time limited for the doing of a thing expires or falls upon a holiday, the thing may be done on the day next following that is not a holiday.

In this case, it would seem to me that the filing on a Monday in the Registry of the Federal Court office of a statement of claim which would otherwise have had to be filed on a Saturday, would be a timely act.

Therefore, the reply to the question put to me is in the negative, that is, the plaintiffs' claim is not time-barred by virtue of the provisions of the Schedule to the Canadian *Carriage of Goods by Water Act*, R.S.C. 1970, c. C-15 or by virtue of the provisions of the bill of lading.

The costs to follow suit.

à un demandeur une prorogation jusqu'au premier jour où le bureau de la Cour est ouvert.

Le paragraphe 25(1) de la *Loi d'interprétation* porte:

<sup>a</sup> 25. (1) Si le délai fixé pour l'accomplissement d'une chose expire ou tombe un jour férié, la chose peut être accomplie le premier jour non férié suivant.

<sup>b</sup> En l'espèce, il me semble que le dépôt au greffe de la Cour fédérale, un lundi, d'une déclaration qui aurait dû autrement être déposée un samedi est effectué dans le délai prescrit.

<sup>c</sup> Par conséquent, je réponds par la négative à la question qui m'a été posée, et je conclus que l'action des demandereses n'est pas prescrite en vertu des dispositions de l'annexe de la *Loi sur le transport des marchandises par eau*, S.R.C. 1970, chap. C-15, ou des dispositions du connaissement.

<sup>d</sup> Les dépens suivront le sort de la cause.