



Newsletter

Assurance

Edition n°6

juillet 2026

Dans ce numéro

Edito 2

Accidents de la circulation - Doublement du taux d'intérêt légal et intérêts moratoires : deux sanctions du retard de l'assureur mais deux objets distincts 3

RC & Dommages corporels - L'organisateur d'une activité sportive ou de loisirs ne peut invoquer l'imprudence de la victime en l'absence de consignes de sécurité 4

Responsabilité du dirigeant - L'absence d'insuffisance d'actif ne se présume pas 6

Assurance maritime - Polices-types et clause de juridiction 7

Transport routier de marchandises - La limitation de responsabilité du commissionnaire à l'épreuve du groupage 9

Actualités de l'équipe :

- Arnaud Attias et Juliette Doebeli au Rendez-Vous ParisMAT 2026 11
 - Bienvenue à nos nouveaux stagiaires !
-

EDITO

Chers lecteurs,

Pour ce nouveau numéro de notre newsletter Assurance, nous avons souhaité mettre en lumière plusieurs décisions récentes illustrant la diversité des enjeux auxquels sont confrontés nos clients acteurs de l'assurance et du transport.

Les thèmes abordés dans cette édition reflètent les préoccupations actuelles du marché : indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, articulation entre intérêts moratoires et sanctions propres au Code des assurances, opposabilité des polices-types en assurance maritime, responsabilité des dirigeants, dommage corporel et obligation de sécurité, ou encore limitation de responsabilité dans les opérations de transport groupé.

Autant de sujets qui rappellent combien la matière assurantielle demeure à la croisée du contentieux, de la gestion des risques et de la pratique contractuelle.

Ces questions font écho à l'expertise développée par l'équipe Assurances de DWF, et à notre approche, qui se veut à la fois opérationnelle et sectorielle, attentive aux évolutions jurisprudentielles comme aux transformations du marché.

Cette dimension sectorielle était également au cœur du Rendez-Vous ParisMAT 2026, auquel Arnaud Attias et Juliette Doebeli ont participé en juin dernier. Les échanges consacrés aux risques géopolitiques, à la transition énergétique, à la cybersécurité maritime, aux chaînes logistiques et aux tendances du marché transport illustrent l'importance d'un dialogue constant entre praticiens, assureurs et professionnels du secteur.

Nous espérons que cette newsletter vous apportera un éclairage utile sur ces évolutions et nourrira vos réflexions pour les prochains mois. Toute l'équipe Assurances de DWF vous souhaite une excellente lecture et un très bel été.

Romain Dupeyré

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Doublement du taux d'intérêt légal et intérêts moratoires : deux sanctions du retard de l'assureur mais deux objets distincts

Cass. civ. 2ème, 18 juin 2026, n°24-21.811, publié au Bulletin

Par un arrêt du 18 juin 2026 (n°24-21.811 – publié au Bulletin), la deuxième chambre civile de la Cour de cassation apporte une précision importante sur la distinction entre les intérêts moratoires de droit commun et la pénalité de doublement du taux de l'intérêt légal prévue par l'article L. 211-13 du Code des assurances, en matière d'indemnisation des accidents de la circulation. La Haute juridiction affirme en effet que ces deux demandes n'ont pas le même objet, de sorte que l'autorité de la chose jugée ne fait pas obstacle à une action ultérieure tendant à obtenir la sanction de l'assureur défaillant.

À la suite d'un accident de la circulation, une victime avait obtenu, par jugement irrévocable, la liquidation de ses préjudices corporels et la condamnation de l'assureur à lui verser une indemnité assortie d'intérêts au taux légal.

Postérieurement à cette décision, la victime a engagé une nouvelle procédure afin d'obtenir le versement d'intérêts au double du taux légal, en application de l'article L. 211-13 du Code des assurances, reprochant à l'assureur de ne pas avoir présenté une offre d'indemnisation dans les délais imposés par l'article L. 211-9 du même Code.

La cour d'appel de Douai a déclaré cette demande irrecevable. Selon elle, la victime avait déjà sollicité des intérêts dans la procédure initiale et ne pouvait revenir ultérieurement devant un tribunal, tant en raison de l'autorité de la chose jugée que du principe de concentration des moyens.

La Cour de cassation casse l'arrêt d'appel en rappelant la nature particulière du mécanisme institué par l'article L. 211-13 du Code des assurances, ainsi que la différence d'objet et de cause avec les intérêts de droit commun.



Selon la Haute juridiction, la demande tendant au doublement du taux de l'intérêt légal « a pour finalité de contraindre l'assureur à présenter une offre d'indemnité dans les délais prévus par l'article L. 211-9 », ce qui la distingue de la demande relative aux intérêts au taux légal à compter de la mise en demeure dus à raison du retard dans le paiement d'une obligation de somme d'argent, prévue à l'article 1231-6 du Code civil.

La sanction spéciale du Code des assurances revêt en effet une fonction essentiellement incitative et comminatoire : elle vise à assurer l'effectivité de la procédure d'offre instaurée par la loi Badinter et à encourager les assureurs à indemniser rapidement les victimes d'accidents de la circulation.

De cette manière, l'identité d'objet et de cause notamment exigées par l'article 1355 du Code civil pour qualifier l'autorité de chose jugée faisait ici défaut.

La Cour de cassation consacre ainsi pleinement la distinction, d'un point de vue substantiel et procédural, des intérêts moratoires de droit commun et des intérêts majorés en cas d'offre tardive. Cet arrêt rappelle utilement que la demande portant sur la sanction attachée au défaut ou au retard d'offre conserve son autonomie par rapport à celle relative aux intérêts moratoires de droit commun. En d'autres termes, une solution aussi favorable aux victimes que conforme à l'esprit et la lettre des textes.

Matthieu Lohr

RC & DOMMAGES CORPORELS

L'organisateur d'une activité sportive ou de loisirs ne peut invoquer l'imprudence de la victime en l'absence de consignes de sécurité

Cour Cass. Ass. pl., 29 mai 2026, n° 23-20.005

À l'occasion d'une colonie de vacances organisée par une association, un adolescent de quinze ans a été victime d'un grave accident de baignade à la suite duquel il est demeuré tétraplégique. Les juges du fond avaient retenu la responsabilité de l'organisateur en raison de manquements à son obligation de sécurité, tout en limitant son indemnisation à 40 %, estimant que la victime avait contribué à la réalisation de son dommage en plongeant imprudemment dans une zone de faible profondeur.

Saisie de l'affaire, l'Assemblée plénière de la Cour de cassation opère un important revirement de jurisprudence. Elle rappelle tout d'abord qu'en droit commun de la responsabilité, la faute de la victime ayant contribué à la réalisation de son dommage constitue traditionnellement une cause d'exonération partielle du responsable. Toutefois, la Cour souligne également que le dommage corporel bénéficie en droit positif d'un traitement particulier, compte tenu de l'atteinte portée à l'intégrité physique ou psychique de la personne.

La Haute juridiction relève ensuite que les professionnels organisant des activités sportives ou de loisirs sont tenus d'une obligation d'information et de mise en garde portant sur les risques inhérents à l'activité proposée. Cette obligation implique la délivrance de consignes de sécurité adaptées tant à l'activité exercée qu'au public concerné.



En l'espèce, la cour d'appel avait elle-même constaté que la victime avait été autorisée à se baigner sans avoir reçu d'information ni de consignes particulières relatives aux dangers liés à la faible profondeur de l'eau. Dans ces conditions, l'association organisatrice ne pouvait se prévaloir de l'imprudence du jeune participant pour limiter l'étendue de sa responsabilité. L'arrêt est donc cassé en ce qu'il limitait à 40 % la réparation des conséquences dommageables subies par la victime.

Cette décision marque une évolution notable de la jurisprudence applicable aux activités sportives et de loisirs. Si elle ne remet pas en cause de manière générale le principe du partage de responsabilité en cas de faute de la victime, elle juge que l'organisateur professionnel qui n'a pas délivré les consignes de sécurité adaptées au public concerné ne peut se prévaloir de l'imprudence de la victime lorsque cette carence a contribué à la survenance du dommage corporel.

Conséquences pratiques

- **Réduction des possibilités de partage de responsabilité** : risque accru d'indemnisation intégrale pour les assureurs RC lorsque les consignes de sécurité ne peuvent être démontrées ;
- **Enjeu probatoire accru** : la traçabilité des mesures de prévention mises en œuvre par l'organisateur devient centrale dans l'analyse du sinistre et la défense de l'assuré ;
- **Nécessité de formaliser la prévention** : briefings, règlements, notices d'information, consignes écrites ou affichées doivent permettre d'établir la communication effective de consignes adaptées au public concerné afin de préserver la possibilité d'opposer, le cas échéant, un comportement fautif de la victime.



Mathilde Mevel

RESPONSABILITÉ DU DIRIGEANT

l'absence d'insuffisance d'actif ne se présume pas

Cass. com., 4 mars 2026, n° 24-10.828

Contexte

À la suite de la mise en liquidation judiciaire de la société Scanner, le liquidateur a engagé la responsabilité de l'ancien gérant sur le fondement du droit commun (art. L. 223-22 du Code de commerce).

Il était reproché à ce dernier plusieurs fautes de gestion révélant une confusion entre ses intérêts personnels et ceux de la société. D'une part, il avait organisé un mécanisme de facturation d'honoraires au profit d'une société qu'il contrôlait, sans contrepartie réelle, aboutissant à un doublement de sa rémunération. D'autre part, il avait confié des missions comptables à un prestataire dépourvu de la qualité requise. Enfin, il avait fait supporter à la société des dépenses personnelles, notamment liées à l'utilisation de son véhicule.

Ces agissements, constitutifs de fautes de gestion, avaient causé un préjudice direct à la société et justifié l'action indemnitaire exercée par le liquidateur.

La difficulté portait toutefois sur la recevabilité de cette action en contexte de liquidation judiciaire, au regard de l'existence de l'action spécifique pour insuffisance d'actif (art. L. 651-2 du code de commerce).

La cour d'appel de Saint-Denis de la Réunion a admis cette recevabilité en relevant qu'il ne ressortait pas du dossier que la liquidation faisait apparaître une insuffisance d'actif. Elle en a déduit que, faute d'une telle insuffisance, le liquidateur pouvait agir sur le fondement du droit commun.

Solution

La Cour de cassation casse cette décision en précisant les conditions de recevabilité de l'action de droit commun.

Elle rappelle que le liquidateur ne peut agir sur ce fondement que si la liquidation judiciaire ne fait pas apparaître une insuffisance d'actif, auquel cas seule l'action pour insuffisance d'actif serait recevable.

Mais surtout, elle reproche à la cour d'appel de ne pas avoir caractérisé positivement cette absence. En se fondant sur la seule absence d'éléments établissant une insuffisance d'actif, sans analyser les données financières de la société, les juges du fond ont privé leur décision de base légale.

La Cour rappelle ainsi une jurisprudence constante : il appartient au liquidateur de démontrer que la liquidation ne présente pas d'insuffisance d'actif.

Cette décision incite les praticiens à anticiper la stratégie contentieuse dès l'ouverture de la procédure collective. Le choix du fondement de l'action ne peut intervenir qu'après une analyse précise de la situation financière de la société.

Souleymane Simpara

ASSURANCE MARITIME

Polices-types et clause de juridiction

CA Aix-en-Provence, 21 mai 2026, n° RG 25/11614

Par un arrêt du 21 mai 2026, la cour d'appel d'Aix-en-Provence apporte des précisions utiles sur deux questions récurrentes en assurance maritime : l'opposabilité des conditions générales constituées d'une police type maritime et les conditions de validité d'une clause attributive de juridiction qui y figure. Cette décision permet de conforter la place singulière des polices types françaises d'assurance maritime dans la pratique du secteur, avec quelques mises en gardes salutaires pour veiller à leur opposabilité.

Les faits

Une société spécialisée dans le nettoyage du littoral avait acquis un navire professionnel destiné à la récupération des déchets et souscrit auprès d'un assureur une assurance maritime prenant effet le 25 avril 2023.

À la suite du vol du navire en août 2023 et du refus de garantie opposé par l'assureur, l'assurée a assigné son assureur devant le tribunal judiciaire d'Aix-en-Provence afin d'obtenir l'indemnisation de son préjudice.

L'assureur a alors soulevé une exception d'incompétence territoriale en invoquant une clause figurant dans les conditions générales de la police française d'assurance maritime sur corps de navire. Cette clause prévoyait que les assureurs ne pouvaient être assignés que devant le tribunal de commerce de la « place d'apérition », soit en l'espèce Paris.

Le juge de la mise en état avait toutefois refusé d'appliquer cette clause, estimant qu'il n'était pas établi que l'assurée avait eu connaissance des conditions générales qui la contenaient. L'assureur a interjeté appel, avec succès.

L'opposabilité des conditions générales : la portée de la reconnaissance de la réception

Le principal enjeu du litige résidait dans l'opposabilité des conditions générales de la police maritime.

Conformément à l'article 1119 du Code civil, les conditions générales ne produisent effet à l'égard de l'autre partie que si elles ont été portées à sa connaissance et acceptées par elle.

En l'espèce, les conditions particulières, signées par la société Clean'Sea Eco, précisait expressément que le contrat se composait notamment de la « Police d'assurance maritime sur corps de tous navires » (imprimé 1998 modifié en 2002). Elles comportaient également une mention selon laquelle le souscripteur reconnaissait avoir reçu un exemplaire de l'ensemble des documents contractuels.



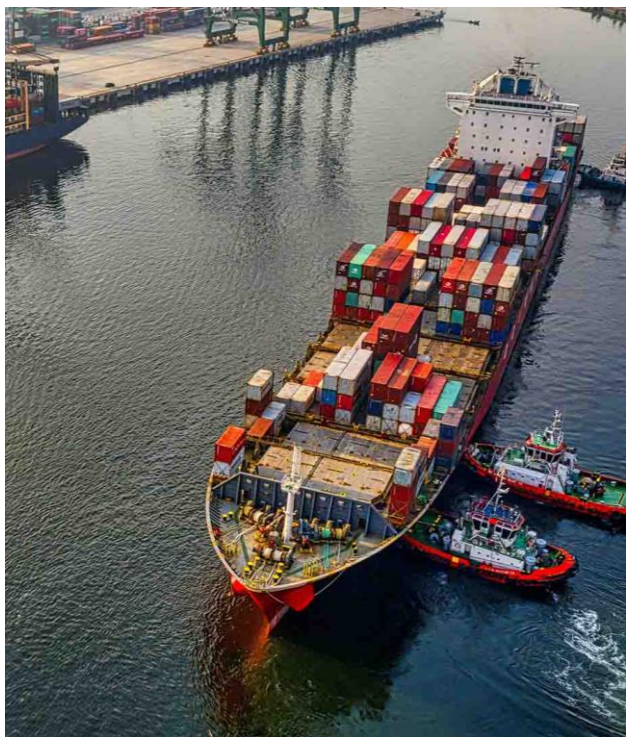
La cour d'appel en déduit que l'assurée ne peut utilement contester l'opposabilité de ces conditions générales. La reconnaissance écrite de leur réception, intégrée dans les conditions particulières et revêtue de la signature du souscripteur, constitue un élément probant suffisant pour établir qu'elles ont été portées à sa connaissance.

Cette solution confirme une orientation jurisprudentielle désormais bien établie : la simple référence à des conditions générales ne suffit pas toujours à les rendre opposables, mais la signature d'un document mentionnant expressément leur remise permet en principe de démontrer leur acceptation.

La validation de la clause attributive de compétence

L'arrêt présente également un intérêt pratique quant à l'application de l'article 48 du Code de procédure civile.

Pour être valable, une clause dérogeant aux règles de compétence territoriale doit non seulement être conclue entre commerçants, mais également être « spécifiée de façon très apparente » dans l'engagement de la partie à laquelle elle est opposée.



La qualité commerciale des parties ne faisait ici aucun doute. Restait donc à déterminer si la clause litigieuse satisfaisait à l'exigence de visibilité particulière imposée par le texte.

La cour répond par l'affirmative. Elle relève que **la clause figurait dans le chapitre VIII intitulé « Dispositions de procédure » de la police-type, qu'elle apparaissait dans un paragraphe distinct et qu'elle était imprimée en caractères gras**. Selon les juges, cette présentation permettait une identification claire et immédiate de la stipulation relative à la compétence juridictionnelle.

L'arrêt infirme ainsi l'ordonnance de première instance et renvoie l'affaire devant le Tribunal des activités économiques de Paris, juridiction désignée par la clause.

Une décision ancrée dans les usages de l'assurance maritime

Cet arrêt met en lumière le contexte particulier des polices françaises d'assurance maritime.

Ces polices types, utilisées depuis le XIXe siècle, constituent le socle contractuel traditionnel des assurances sur corps de navires et plus généralement des assurances maritimes. Leur diffusion ancienne, leur notoriété et leur accessibilité ont conduit certains auteurs à considérer qu'une simple référence contractuelle devrait suffire à les rendre opposables aux professionnels du secteur.

La jurisprudence demeure toutefois plus exigeante. L'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence fonde l'opposabilité de la police type non sur sa notoriété, mais sur la reconnaissance écrite de sa réception.

Concernant la clause attributive de compétence, la décision illustre une appréciation pragmatique de l'exigence de « spécification très apparente ». Si le seul recours aux caractères gras n'est pas toujours jugé suffisant par la jurisprudence, il constitue un indice important lorsqu'il s'accompagne d'une présentation claire et structurée de la clause.

Arnaud Attias

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

La limitation de responsabilité du commissionnaire à l'épreuve du groupage

Cass. com., 15 avr. 2026, n° 24-20.106, Publié au bulletin

Par un arrêt du 15 avril 2026, la chambre commerciale de la Cour de cassation tranche une question pratique essentielle en matière de transport : comment déterminer le plafond de responsabilité du commissionnaire en cas d'opération de groupage ?

En adoptant une approche pragmatique, la Haute juridiction privilégie désormais le poids global de l'envoi effectivement remis au transporteur, et non celui du lot individuel du donneur d'ordre.

I. Faits et procédure

En l'espèce, une société avait confié à un commissionnaire de transport l'acheminement, de la Chine vers la France, de 328 colis de textiles représentant un poids de 2,07 tonnes. Ces marchandises ont été groupées avec d'autres envois dans un conteneur totalisant 19 tonnes, puis confiées à un transporteur routier sous une lettre de voiture unique. Au cours de ce transport, l'ensemble des marchandises a été détruit par un incendie.

L'assureur de l'expéditeur, subrogé dans ses droits après indemnisation, a assigné le commissionnaire en responsabilité.

Les juges du fond ont limité l'indemnisation à hauteur de 6.624 euros, en appliquant les plafonds issus du contrat type « général » au seul poids des marchandises du donneur d'ordre (2,07 tonnes), considérant que le commissionnaire ne pouvait être tenu au-delà de ce qu'il aurait encouru s'il avait lui-même exécuté le transport.

Saisie du pourvoi de l'assureur, la Cour de cassation casse l'arrêt d'appel.

II. Portée de la décision : une affirmation du critère du poids total de l'envoi groupé

La Haute juridiction fonde sa décision sur une combinaison des règles applicables au contrat de commission de transport et au contrat type « général » de transport routier de marchandises.

Elle rappelle, d'une part, que le commissionnaire de transport est responsable du fait de ses substitués, dans les conditions de l'article L. 132-6 du code de commerce, et que cette responsabilité est limitée à celle encourue par le transporteur dans le cadre de l'envoi confié.

Elle précise, d'autre part, que les limitations d'indemnisation du transporteur (fixées notamment en fonction du poids de l'envoi) doivent être déterminées à partir de la notion d'« envoi », définie comme la quantité de marchandises remise effectivement, au même moment, à un transporteur dans le cadre d'un contrat unique.

Or, en l'espèce, le transporteur s'était vu remettre non pas les seules marchandises de l'expéditeur, mais un conteneur unique d'un poids total de 19 tonnes.

La Cour de cassation en déduit que les plafonds d'indemnisation doivent être appréciés au regard de ce poids global, correspondant à l'envoi effectivement confié au transporteur substitué.

Ce faisant, elle censure le raisonnement des juges du fond qui avaient retenu une approche individualisée fondée sur le poids propre des marchandises de l'expéditeur.

La portée de la décision est donc claire : en cas de groupage, la limitation de responsabilité du commissionnaire doit être appréciée au regard du poids total de l'envoi pris en charge par le transporteur, et non au regard du lot individuel du donneur d'ordre.

III. Effets pratiques de la décision

Si la solution retenue par la Cour de cassation présente une cohérence théorique, elle n'en demeure pas moins sujette à discussion quant à ses implications pratiques.

En retenant que le plafond d'indemnisation doit être calculé sur la base du poids total du groupage, la décision est susceptible de produire des effets difficilement conciliables avec l'économie du mécanisme de limitation de responsabilité, en particulier en présence d'une pluralité de commettants.

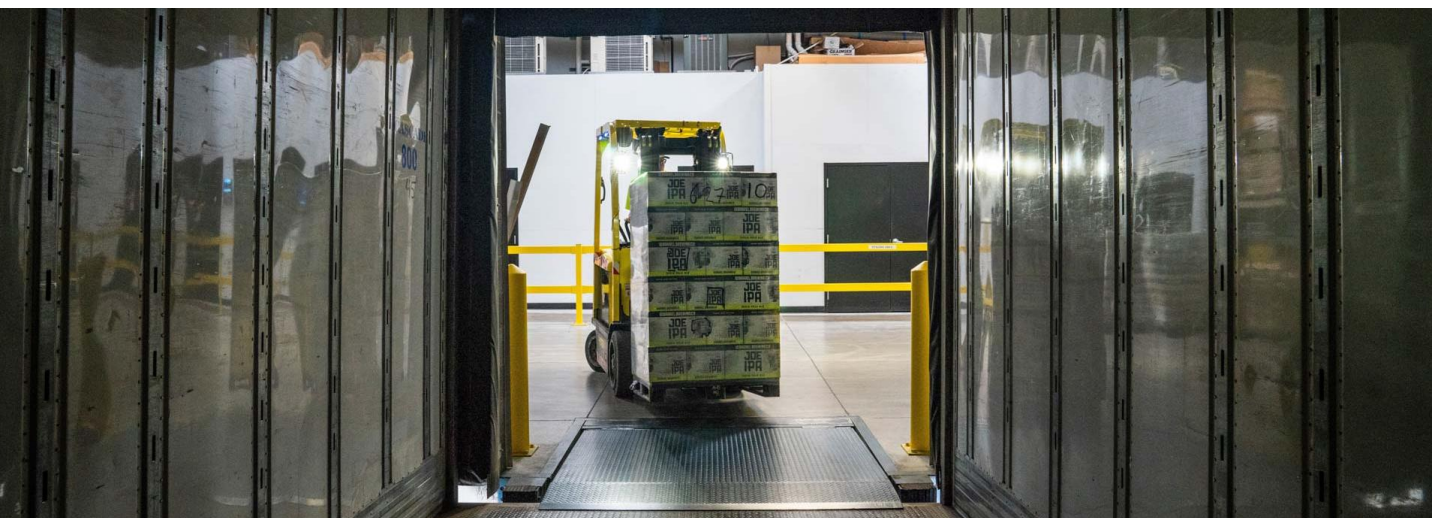
En effet, deux interprétations peuvent être envisagées.

La première consisterait à reconnaître à chaque expéditeur le bénéfice d'un plafond calculé sur la totalité du groupage, ce qui pourrait aboutir à une démultiplication des plafonds et, corrélativement, à une charge excessive pour le transporteur.

À l'inverse, une seconde lecture conduirait à considérer qu'un plafond global unique s'applique à l'ensemble des ayants droit, impliquant alors une répartition entre eux, susceptible de léser certains expéditeurs.

Ces incertitudes mettent en lumière les limites d'une approche strictement fondée sur la notion d'envoi et révèlent les difficultés d'articulation entre, d'une part, la logique globale du transport groupé et, d'autre part, les droits individuels de chaque donneur d'ordre.

Juliette Doebeli



Arnaud Attias et Juliette Doebeli au Rendez-Vous ParisMAT 2026

Les 22 et 23 juin 2026, **Arnaud Attias** et **Juliette Doebeli** ont représenté DWF lors du **Rendez Vous ParisMAT 2026**, le rendez-vous incontournable des professionnels de l'assurance maritime, aviation et transport organisé par le CESAM à la Maison de la Chimie à Paris.

Les discussions ont notamment porté sur les grands enjeux qui façonnent actuellement le marché : l'évolution des risques géopolitiques affectant les chaînes logistiques mondiales, les conséquences de la transition énergétique pour le transport maritime, les enjeux de cybersécurité dans la marine

marchande et les infrastructures portuaires, ainsi que les tendances récentes en matière d'assurance transport et de gestion des sinistres complexes.

Au-delà de la richesse des conférences, cet événement a constitué une excellente opportunité de networking avec les acteurs du secteur.

Une édition particulièrement réussie, marquée par des échanges de qualité et de nombreuses rencontres avec nos clients, partenaires et confrères du secteur maritime et transport.



Bienvenue à nos nouveaux stagiaires !

L'équipe Assurance de **DWF France** est heureuse d'accueillir deux nouveaux stagiaires pour les six prochains mois : **Daly Ba** et **Bordan Zottner**, qui rejoignent notre bureau parisien.

Tout au long de leur stage, Daly et Bordan participeront aux dossiers et projets de l'équipe, en intervenant sur une variété de problématiques liées au droit des assurances, à la responsabilité civile, aux risques industriels et aux contentieux complexes. Ils auront également l'occasion de contribuer à l'accompagnement quotidien de nos clients.

Nous leur souhaitons la bienvenue et beaucoup de succès dans cette nouvelle étape de leur parcours professionnel. Toute l'équipe se réjouit de les accompagner dans leur développement et de partager avec eux les nombreux défis et opportunités des mois à venir.

Bienvenue à Daly et Bordan !



Romain Dupeyre

Associé

+ 33 1 40 69 26 55

r.dupeyre@dwf.law



Arnaud Attias

Counsel

+ 33 1 40 69 54 10

a.attias@dwf.law



Mathilde Mevel

Collaboratrice

+ 33 1 40 69 26 64

m.mevel@dwf.law



Matthieu Lohr

Collaborateur

+ 33 1 40 69 26 62

m.lohr@dwf.law



Souleymane Simpara

Collaborateur

+ 33 1 40 69 26 96

s.simpara@dwf.law



Juliette Doebeli

Collaboratrice

+ 33 1 40 69 26 58

j.doebeli@dwf.law



Jeremy Walter

Head of Claims Management

+ 33 1 40 69 26 50

j.walter@dwfclaims.com

DWF est l'un des principaux fournisseurs mondiaux de services juridiques et commerciaux intégrés.

Notre approche de Gestion Juridique Intégrée offre une plus grande efficacité, une maîtrise des prix et une transparence pour nos clients.

Nous fournissons des services juridiques et commerciaux intégrés à l'échelle mondiale grâce à nos 3 offres, Legal Advisory, Legal Operations et Business Services, dans nos secteurs spécifiques. Nous combinons de manière transparente un certain nombre de nos services pour fournir des

© DWF, 2026. tous droits réservés. DWF est un nom commercial collectif pour la pratique juridique internationale et l'activité commerciale multidisciplinaire comprenant DWF Group Limited (constitué en Angleterre et au Pays de Galles, immatriculé sous le numéro 11561594, dont le siège social est situé au 20 Fenchurch Street, Londres, EC3M 3AG) et ses filiales et entreprises filiales (telles que définies dans la loi britannique sur les sociétés (Companies Act) de 2006). Pour de plus amples informations sur ces entités et sur la structure du groupe DWF, veuillez vous référer à la page "Mentions légales" de notre site Internet à l'adresse suivante : www.dwfgroup.com. Lorsque nous fournissons des services juridiques, nos avocats sont soumis aux règles de l'organisme de réglementation auprès duquel ils sont admis et les entités du groupe DWF qui fournissent ces services juridiques sont réglementées conformément aux lois pertinentes des juridictions dans lesquelles elles opèrent. Tous les droits sont réservés. Ces informations sont destinées à une discussion générale sur les sujets abordés et ne sont données qu'à titre indicatif. Elles ne constituent pas un avis juridique et ne doivent pas être considérées comme un substitut à un avis juridique. DWF n'est pas responsable de toute activité entreprise sur la base de ces informations et ne fait aucune déclaration ou garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, quant à l'exhaustivité, l'exactitude, la fiabilité ou l'adéquation des informations contenues dans le présent document.