

DEMURRAGE DE CONTÊINERES: ANÁLISE JURISPRUDENCIAL SOBRE O TERMO FINAL DA MORA, ÔNUS DA PROVA E SISTEMÁTICA ADEQUADA.

Stella Sammarco, sócia no escritório Sammarco Advogados

A containerização mudou estruturalmente o transporte marítimo internacional. A padronização trouxe mais segurança na movimentação das mercadorias e a integração entre modais transformaram o contêiner em peça crucial da cadeia logística contemporânea. Todavia, para gestão do armador, sua utilização deve ser essencialmente temporária, sob pena de comprometimento da prática de novos fretes por insuficiência de contêiner na frota, o que também impacta o preço do frete, afetando toda a cadeia de transporte e comércio marítimo de cargas unitizadas.

Na prática, ao final da operação, e respeitadas as condições fixadas entre os *players* do transporte, o equipamento disponibilizado pelo transportador marítimo deve retornar ao circuito operacional. O período em que essa utilização ocorre livre de cobrança adicional é o chamado *free time*, ultrapassado esse interregno sem a devolução correspondente, incide a demurrage de contêiner.

Há vasta discussão jurídica sobre o tema, envolvendo a natureza jurídica da demurrage, sua exigibilidade, os valores das diárias e os critérios de cálculo aplicáveis. Atualmente, é igualmente explorada a questão do momento em que a demurrage pode ser cobrada e, nestes casos, quando sua mora efetivamente termina.

Quando cessa a mora pela permanência do contêiner em poder do usuário? A pergunta ganha peso justamente nos casos em que a devolução física não ocorre, mas o usuário alega ter comprovado interesse em restituir o equipamento através de mensagens eletrônicas e outras comunicações a respeito, sem sucesso em razão de recusa injustificada do armador no recebimento.

Diante deste contexto, o presente artigo tem por finalidade abordar, sincronicamente: (1) se a simples intenção de devolver um contêiner é suficiente para interromper o cômputo da sobreestadia; (2) se a manifestação para devolução realizada por terceiro estranho ao armador é válida; e (3) se o término da mora pressupõe a efetiva restituição do equipamento, ressalvada a hipótese excepcional de comprovada impossibilidade decorrente de conduta injustificada e imputável ao transportador.

Sob essa ótica, a incidência da demurrage deve ser examinada a partir de critérios objetivos, especialmente quanto a disponibilidade do equipamento, manifestações subjetivas, registros internos, tratativas preliminares, poderes outorgados ao remetente e comunicações genéricas. Não necessariamente um

destes itens elencados ou o conjunto deles equivalham ao cumprimento da obrigação de restituição.

Como regra, a mora termina com a efetiva devolução do container, e só em circunstâncias excepcionais se admite marco anterior, desde que demonstrado, por elementos objetivos e individualizados as razões envolvidas. Da mesma forma, deve ser comprovada de forma crível a recusa injustificada do transportador marítimo em receber o equipamento.

Essa construção encontra fundamento na disciplina das obrigações, no regime processual do ônus da prova e na crescente valorização jurisprudencial dos registros produzidos na própria operação de transporte.

O ponto de partida para compreender a sobreestadia é a função econômica do contêiner. O equipamento não é mero acessório descartável do transporte: é ativo operacional essencial, que integra a estrutura econômica do transportador e que precisa circular, sucessivamente, entre diferentes embarques e operações.

Quanto mais tempo uma unidade permanece indevidamente fora desse circuito, evidentemente menor sua disponibilidade para uso econômico.

O *free time* é justamente concedido para que o usuário disponha do equipamento por período suficiente para o cumprimento dos trâmites necessários para nacionalização e liberação da carga no porto de descarga perante os órgãos intervenientes, procedimentos de desova e devolução, sem cobrança adicional. Superado esse prazo sem restituição, a utilização deixa de corresponder ao que foi ordinariamente contratado e passa a configurar indisponibilidade prolongada. É nesse contexto que a demurrage deve ser compreendida.

Não se trata de atribuir consequência abstrata ao atraso. A demurrage existe porque é fundamental promover a circulação e o retorno das unidades de carga à disponibilidade operacional, em benefício de toda a cadeia logística.

Essa premissa repercute diretamente sobre o tema abordado neste artigo, posto que a finalidade da sobreestadia é estabelecer a compensação financeira do transportador pelo tempo adicional em que a unidade permaneceu indevidamente fora da sua frota, retida pelo usuário. Disso se extrai que a demurrage é de natureza jurídica indenizatória em caráter prefixado, tendo em vista que o prazo de utilização livre e os valores incidentes na sua ocorrência são preestabelecidos contratualmente. Neste sentido, inclusive, é a corrente majoritária da nossa jurisprudência.

De outro lado, é possível afirmar que a simples vontade subjetiva de devolver a unidade ao transportador não altera sua indisponibilidade e nem configura o termo final da sobreestadia.

Por conseguinte, não se pode deixar de analisar o tema considerando que a demurrage é o único meio capaz de inibir a retenção indevida do contêiner, bem

como não se pode ignorar a dinâmica do comércio exterior e os usos e costumes que regem a matéria.

A restituição do contêiner não ocorre fora de um ambiente contratual e operacional previamente organizado. O transporte marítimo envolve condições fixadas no próprio conhecimento de embarque (*Bill of Lading*), termos sobre a utilização do equipamento e procedimentos específicos para identificação, direcionamento, agendamento e recebimento das unidades.

Diga-se mais, hoje, referida cobrança nem mesmo exige forma expressa no cenário do transporte marítimo. Esse é o entendimento do Superior Tribunal de Justiça:

COBRANÇA. Transporte marítimo. Sobreestadia de es (demurrage). Falta de contratação prévia dos valores e prazos aplicados pela autora. Inocorrência. Petição inicial instruída com termos de compromisso de devolução dos es assinados pela ré. Não obstante, responsabilidade pelo pagamento da tarifa que decorre dos usos e costumes do comércio marítimo e não depende de previsão contratual. Abusividade. Inocorrência. Valores cobrados que não divergem da média de mercado. Ausência de culpa pelo atraso. Irrelevância. Demurrage que não tem natureza de cláusula penal, mas de indenização pré-fixada, sendo desnecessária a culpa do agente para que se configure a sua responsabilidade pelo pagamento, bastando comprovação do atraso na entrega do . Sentença mantida. Recurso não provido. Desse modo, verifica-se que o Tribunal de origem, ao entender que o pagamento da sobre-estadia de es (demurrage) possui natureza de indenização por descumprimento contratual, decidiu em conformidade com a jurisprudência desta Corte Superior, no sentido de que a demurrage tem natureza jurídica de indenização, e não de cláusula penal, sendo necessária, apenas, a comprovação da mora na devolução dos es.

(AREsp 1.122.587-SP, STJ 09/02/2018)

O mesmo raciocínio vem sendo mantido nos acórdãos do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, a exemplo do que segue:

“A relação jurídica estabelecida entre as partes possui natureza de contrato de transporte marítimo, regido por normas específicas e, subsidiariamente, pelo Código Civil. Nesse contexto, o Conhecimento de Embarque (Bill of Lading - BL) não é apenas um recibo de entrega da mercadoria, mas o próprio título de crédito representativo da carga e o instrumento do contrato de transporte, possuindo força vinculante entre as partes. A validade do BL como instrumento hábil a comprovar as obrigações assumidas no transporte marítimo, inclusive no que tange à sobreestadia de es

...

A força probante do conhecimento de embarque independe de termo de responsabilidade apartado, uma vez que o documento materializa o contrato de transporte e a posse da carga, operando-se a vinculação das partes aos seus termos no momento da contratação do frete e retirada da unidade de carga.”

(Apelação Cível 1016485-14.2024.8.26.0068 – TJSP 03/02/2026 – Desembargador Relator Carlos Ortiz Gomes)

Não é juridicamente apropriado considerar que todo procedimento imposto para organizar e tornar mais eficiente o fluxo de restituição do contêiner, represente um obstáculo ilegítimo.

Em cadeias logísticas marcadas pela movimentação diária de um número elevado de equipamentos, mecanismos de agendamento, designação de depósito e controle de entrada são necessários ao próprio funcionamento da atividade.

Neste aspecto, a jurisprudência paulista reconhece a importância das condições do conhecimento de transporte e das práticas do comércio marítimo na apreciação dessas controvérsias. Em precedentes recentes, o Tribunal de Justiça de São Paulo reconheceu a possibilidade de concomitância entre a devolução da unidade de carga e o agendamento do pagamento do valor da demurrage incontroversamente devida na hipótese, entendendo que a prática não configura recusa injustificada para recebimento do equipamento:

“Nesse sentido, confira-se o teor do documento intitulado TERMO DE CONDIÇÕES GERAIS E DE USO DE CONTAINER juntado a fls. 153/155, por meio do qual a apelada estabeleceu uma forma eficiente de gestão para situações de atraso na devolução de seus equipamentos, prática conhecida em âmbito de comércio marítimo internacional.

...

Logo, à luz de todas essas considerações, legítima a pretensão de cobrança fundada na responsabilidade pela retenção além do prazo acordado, afastada a tese de ilegalidade na forma de exigência do pagamento imediato à luz disposto no artigo 331 do Código Civil.”

(Apelação Cível 1028915-73.2021.8.26.0562 – TJSP 05/11/2025 – Desembargador Relator Irineu Fava)

.....

“Ação de obrigação de fazer cumulada com indenizatória - Transporte marítimo - Ré - Disponibilização no seu site para pagamento da sobreestadia (devolução em atraso de) - Possibilidade - Prática que não se confunde com a quitação antecipada da demurrage - Exigência prevista no art. 331 do Código Civil - Autora - Postulação ao recebimento das estadias em terminal privado em que mantido o até a devolução para a ré - Descabimento - Conduta da ré - Embasamento no exercício regular do direito (art. 188, I, do Código Civil).

(Apelação Cível 1004641-74.2023.8.26.0562 – TJSP 12/12/2025 – Desembargador Relator Tavares de Almeida)

Boa parte das dificuldades nas controvérsias sobre demurrage emergem de uma confusão frequente entre quatro acontecimentos distintos: interesse em devolver, tentativa efetiva de devolução, impedimento considerado indevido e restituição consumada.

O simples questionamento sobre devolução, abordagem de valores e demais alinhamentos, não caracteriza manifesto pedido para devolução do

equipamento. Em outras palavras, dizer ou insinuar que o contêiner está à disposição para devolução não caracteriza efetiva tentativa de entrega.

O formato pelo qual é realizado o contato para devolução do equipamento tem relevância probatória, mas não demonstra, por si só, que houve tentativa operacionalmente eficaz de devolução e muito menos equivalem à restituição.

Documentos sobre a importação da mercadoria, o término do *free time*, históricos internos ou planilhas elaboradas unilateralmente comprovam certos fatos da operação, mas não têm aptidão automática para provar que houve a tentativa de devolução das unidades de carga.

A compreensão atual do Poder Judiciário diferencia com clareza o interesse na devolução, com a existência de um ato concreto apto a produzir efeitos jurídicos sobre o término da mora, da mera informação de disponibilidade do equipamento.

Em recente sentença, o Excelentíssimo Dr. Leonardo Grecco, Juiz de Direito Coordenador do Núcleo 4.0 de Direito Marítimo e Portuário do Tribunal de Justiça de São Paulo, foi enfático ao decidir que:

... “a alegação de que o container estava à disposição da autora desde 01/08/2023 não se confunde com a efetiva devolução. Cabe ao consignatário, como detentor da posse do equipamento, promover ativamente sua restituição ao local indicado pelo armador. A mera transferência do container de um terminal para outro não configura oferta de devolução “.

(Processo 1000270-12.2024.8.26.0375 – TJSP 23/07/2026)

A conclusão decorre da própria estrutura das obrigações: a intenção de adimplir não se confunde com o adimplemento. Quando se pretende atribuir ao credor responsabilidade pela não realização da prestação, é preciso demonstrar concretamente a conduta que teria impedido seu cumprimento.

Reconhecer a devolução efetiva como marco ordinário não significa admitir que a demurrage incida indefinidamente quando o próprio transportador inviabiliza injustificadamente o recebimento. Há situações em que a recusa produz consequências jurídicas, a questão essencial é identificar quando ela de fato ocorreu.

É preciso distinguir o cumprimento de um procedimento contratual ou operacional do verdadeiro impedimento ao recebimento. Agendamento, indicação de depósito, fornecimento de dados e observância de rotinas de organização logística não caracterizam, isoladamente, negativa. O raciocínio muda quando o equipamento está objetivamente apto a ser restituído e o transportador, sem fundamento justificável, agindo contrário ao contratado entre as partes, impede seu recebimento, nesse caso, sim, pode surgir discussão sobre os efeitos da conduta na continuidade da mora.

A jurisprudência não desconhece hipóteses em que certas condutas foram qualificadas como abuso por impedirem efetivamente a devolução. A existência desses precedentes, no entanto, não autoriza generalizar que todo procedimento contratual e operacional exigido previamente à entrega configure recusa injustificada do armador. Ao contrário: a leitura correta do conjunto jurisprudencial exige diferenciar o efetivo condicionamento impeditivo da mera existência de etapas operacionais ou administrativas particularmente relevantes para preservar a funcionalidade econômica do transporte marítimo sem afastar os limites da boa-fé e da proibição de abuso.

Ao contrário do que se alega em situações nas quais o *player* alega recusa indevida, deve-se observar o contrato entre as partes e a particularidade de cada caso. Por exemplo, nos casos em que a demurrage é cobrada através da troca de agendamentos, não há cobrança antecipada da demurrage, pois esta já era devida desde a superação do prazo livre acordado entre as partes. Assim restou bem observado pelo Excelentíssimo Dr. Frederico dos Santos Messias, Juiz de Direito do Núcleo 4.0 de Direito Marítimo e Portuário do Tribunal de Justiça de São Paulo:

“Ademais, a mera insatisfação da ré com a forma de cobrança das sobrestadias não inibe a sua mora, que permanece até a efetiva devolução dos containers.”

(Processo 1020637-20.2020.8.26.0562 – TJSP 22/10/2021)

A resolução dessas controvérsias passa necessariamente pelo art. 373, inciso I, do Código de Processo Civil. Quando o usuário formula pretensão baseada na alegação de que tentou devolver o equipamento e foi impedido pelo transportador, essa circunstância integra a base fática da consequência jurídica pretendida, cabendo-lhe, portanto, comprová-la, como fato constitutivo de sua pretensão, sob pena de improcedência do pedido.

Essa regra não cria privilégio processual em favor do armador, pois não existe presunção abstrata de que toda atuação do transportador seja correta; há apenas a aplicação das regras ordinárias de distribuição da carga probatória.

Se determinada parte afirma que realizou tentativa de devolução do contêiner, que apresentou o equipamento em condições de restituição, cumpriu os procedimentos exigíveis e encontrou recusa injustificada, cabe a ela fornecer elementos capazes de demonstrar esses acontecimentos, não compete ao transportador provar um fato negativo universal.

Quem pretende extrair da alegada recusa uma consequência jurídica específica deve demonstrar sua ocorrência concreta.

Nos casos em que o objeto da ação envolver inúmeras unidades de carga, as controvérsias exigem atenção adicional. Cada contêiner possui número próprio de identificação, histórico operacional específico, período de *free time*, momento de retirada e data potencial de devolução.

Não é correto, portanto, tratar da devolução de diversos equipamentos como se todos compartilhassem automaticamente a mesma situação jurídica. A prova deve ser individualizada. Quando se afirma que determinados contêineres não puderam ser devolvidos, é preciso indicar, para cada unidade, o acontecimento que teria impedido sua restituição.

Essa preocupação com a individualização e força probatória das mensagens de tentativa de devolução do equipamento já encontram amparo na jurisprudência especializada. Todavia, é suma importância ressaltar as hipóteses em que a comprovação acerca da suposta tentativa de devolução se mediante mensagens eletrônicas enviadas por terceiros totalmente estranhos à relação jurídica estabelecida com o armador.

A cadeia marítima envolve a participação de múltiplos agentes, os importadores e consignatários contratar despachantes, transportadores terrestres, operadores logísticos e outros prestadores responsáveis por etapas específicas da operação, de modo que é natural atos realizados por estes terceiros.

Essa realidade comercial não é ignorada. Porém, é necessário cautela quanto à legitimidade de cada elo desta corrente em termos de representação dos interesses do usuário, cujo fato não pode ser presumido.

A questão ganha importância quando determinada comunicação é invocada não como ato operacional cotidiano, mas como elemento utilizado no intuito de constituir prova de recusa do armador, para alterar o termo final da mora ou afastar obrigação econômica.

Nesses casos, deve haver prova crível do vínculo entre o terceiro e parte apta a negociar a devolução do contêiner junto ao transportador marítimo.

Não é compatível com a segurança jurídica presumir poderes de representação a uma empresa tão somente porque ela participou, em algum momento, da cadeia logística ou cadeia de mensagens junto ao transportador marítimo.

A jurisprudência recente vem conferindo relevância a essa distinção, reconhecendo que a participação corriqueira de operadores terceiros não dispensa a demonstração do vínculo quando se pretende extrair de suas comunicações efeitos jurídico-processuais específicos.

Há nitidamente um processo gradual de amadurecimento, com julgamentos que reconheceram que a cadeia logística de um determinado embarque não se pressupõe e, nestes casos, há necessidade de comprovação da outorga daquele terceiro envolvido no procedimento.

A relevância dessa orientação transcende a solução de uma demanda individual, permitindo construir critérios mais objetivos para a matéria. O problema não deve ser resolvido por afirmações abstratas.

Quando existirem apenas consultas, manifestações de interesse, comunicações informais ou documentos incapazes de demonstrar tentativa operacional de devolução, não estará caracterizado fato apto a caracterizar o término da mora, devendo permanecer aplicável, neste cenário, o marco ordinário da efetiva restituição.

A grande vantagem do modelo está na objetividade. Ao invés de indagar genericamente se determinada parte "queria devolver" ou se houve "dificuldade logística", examinam-se fatos documentalmente identificáveis.

O critério decisivo, mais uma vez, é probatório. Como já explanado, não se deve presumir o abuso do transportador nem a regularidade absoluta de sua conduta, por outro lado, a orientação jurisprudencial exige prova cabal da recusa, em vez de inferi-la da simples existência de procedimentos operacionais, mostrando-se mais compatível com o sistema jurídico.

O transporte marítimo internacional depende intensamente de previsibilidade. A utilização de equipamentos em escala global torna inviável um sistema em que o término da sobreestadia possa ser determinado apenas por manifestações subjetivas ou comunicações sem correspondência operacional.

O modelo adequado, portanto, não consiste em privilegiar o transportador em detrimento do usuário, mas em privilegiar fatos demonstráveis em detrimento de presunções. Sob essa perspectiva, a valorização dos registros operacionais e da distribuição ordinária do ônus probatório contribui para a segurança jurídica de toda a cadeia de comércio e transporte marítimo de mercadorias containerizadas.

Sobre o tema específico, houve recente decisão do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo apontando que a comprovação de tentativa de *gate-in* e eventual recusa deve ocorrer documentalmente. Da mesma forma, a decisão reconhece que e-mails enviados por terceiros não se prestam a esta finalidade, a menos que haja a demonstração inequívoca de que estas empresas tem poderes de representação para tanto:

... Ressalte-se que não se trata de prova impossível ou excessivamente onerosa, porquanto a comprovação de tentativa de gate-in e eventual recusa se daria mediante documentos ordinariamente emitidos na própria rotina operacional do transporte containerizado. A autora apresentou, às fls. 685, planilha indicando, para cada , as folhas dos autos onde estariam as provas das tentativas de devolução. A análise cuidadosa desses elementos permite concluir que os documentos não comprovam a tentativa de devolução observado que para parte significativa dos es, a autora indicou como prova as declarações de importação, os prints de sistemas internos, os registros de término de free time. Tais documentos não se prestam a comprovar tentativa de devolução. Limitam-se a demonstrar o histórico aduaneiro ou o decurso do prazo contratual, sem qualquer

comunicação dirigida à ré solicitando gate-in, tampouco negativa formal de recebimento. Esses documentos, por sua própria natureza, não evidenciam ato positivo de devolução, nem obstáculo imposto pela armadora. Os e-mails enviados por terceiros sem prova de representação também não militam em prol da autora. Infere-se que os e-mails enviados por empresas terceiras, notadamente Complex Multimodal e VK Log, indicando interesse na devolução de determinados es não caracterizam-se de provas de que tais empresas detivessem poderes de representação da autora para fins de praticar atos juridicamente relevantes perante a ré. A atuação de terceiros em operações logísticas, ainda que comum na prática comercial, não se presume no plano jurídico-processual. A prova da representação - seja por contrato, mandato, ordem de serviço ou outro instrumento idôneo incumbia exclusivamente à autora, que dela se beneficiaria. A ausência desse elemento impede reconhecer validade jurídica às comunicações realizadas por terceiros para fins de encerramento da mora ou caracterização de recusa imputável à ré. Não se ignora que, na prática logística, operadores terceirizados frequentemente atuam em nome de importadores; contudo, no plano jurídico-processual, tal representação não se presume, exigindo prova mínima de vínculo ou autorização, inexistente nos autos. Mesmo nos casos em que se admita que os e-mails indiquem interesse na devolução, não há prova de que a ré tenha recusado ilicitamente o recebimento ou negado gate-in. Não se identifica nos autos qualquer documento que demonstre: apresentação do em terminal indicado; negativa formal de recebimento; impedimento operacional injustificado; recusa expressa da ré à devolução. Ao contrário, os documentos revelam, quando muito, tratativas preliminares, questionamentos operacionais ou exigência de observância dos procedimentos contratuais. Ainda que se admitisse, por argumentação, que as comunicações eletrônicas demonstrassem interesse na devolução, tal circunstância, por si só, não é juridicamente suficiente para caracterizar encerramento da mora. No transporte marítimo containerizado, o termo final da mora se dá com a efetiva devolução do equipamento (gate-in), formalizada por registro operacional (EIR), ou, excepcionalmente, mediante prova inequívoca de recusa ilícita do armador, o que não se verifica nos autos. A conduta da ré insere-se no exercício regular do direito, nos termos do artigo 188, inciso I, do Código Civil. A exigência de observância dos procedimentos operacionais e contratuais para devolução dos es não configura abuso, mas prática consolidada no comércio marítimo internacional. Os acórdãos juntados pela ré inclusive recentes e envolvendo a própria CMA CGM - reconhecem a licitude da cobrança de demurrage, a desnecessidade de contrato específico além do Bill of Lading e a regularidade de procedimentos de gestão logística em casos de atraso na devolução dos equipamentos. Tais precedentes são plenamente compatíveis com a solução ora adotada, reforçando a inexistência de ato ilícito.

(Apelação Cível 1006650-38.2025.8.26.0562 – TJSP 07/08/2026 – Desembargador Relator Salles Vieira)

A determinação do termo final da mora pela devolução do contêiner exige leitura integrada da realidade econômica do transporte, da disciplina contratual e das regras processuais sobre a prova.

Com efeito, a jurisprudência revela que o exame da matéria caminha para maior objetivação, valorizando a prova documental dos acontecimentos efetivamente produzidos, especialmente em operações envolvendo múltiplos equipamentos.

A sistemática pode, enfim, ser condensada numa única proposição, a demurrage permanece exigível enquanto subsistir a indisponibilidade juridicamente imputável do equipamento, cessando ordinariamente com sua efetiva devolução

ou, excepcionalmente, com a demonstração inequívoca de que a restituição só não ocorreu por impedimento injustificado atribuível ao transportador.

Essa solução preserva, ao mesmo tempo, a autonomia contratual, o exercício regular do próprio direito, a funcionalidade econômica do transporte marítimo, a boa-fé objetiva e a segurança jurídica.

Referências normativas

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 11 jan. 2002.

BRASIL. **Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015.** Código de Processo Civil. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 17 mar. 2015.

BRASIL. **Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.** Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 20 fev. 1998.

Jurisprudência selecionada

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1005951-86.2021.8.26.0562.** 23ª Câmara de Direito Privado. Rel. Des. José Marcos Marrone. Julgamento em 26 abr. 2023.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1006975-86.2020.8.26.0562.** Precedente relacionado à sobreestadia e devolução de es.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1001698-55.2021.8.26.0562.** Precedente relacionado à sobreestadia e devolução de es.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1017822-16.2021.8.26.0562.** Precedente relacionado à sobreestadia e devolução de es.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1054489-92.2022.8.26.0100.** Precedente relacionado à matéria.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1014259-14.2021.8.26.0562.** Precedente relacionado à matéria.