

Proc. n.º 287/2026 TAC Porto

SENTENÇA

Demandante: [REDACTED]
[REDACTED]

Demandado: [REDACTED], com
representação na [REDACTED]

1. Relatório

1.1. O demandante, [REDACTED] residente na [REDACTED]
[REDACTED], apresentou no CICAP, em fevereiro de 2026,
reclamação contra: [REDACTED]
com representação na [REDACTED], pedindo a condenação
da demandada no pagamento de 707 euros, a título de indemnização pelos danos
causados numa mala de viagem que a companhia aérea se comprometeu a
transportar no âmbito de um contrato de transporte aéreo. Ademais peticionou que
a demandada fosse condenada ao pagamento da quantia de 50 euros suportados
pelo demandante para obter apoio da DECO na resolução do litígio.

Na reclamação inicial do demandante, a qual aqui se dá por integralmente
reproduzida, é alegado, em suma, que no dia 27 de abril de 2025 efetuou um
voo entre o Porto e Bruxelas, operado pela demandada, no decurso do qual a mala
destinada ao transporte da sua bicicleta foi danificada. Sustenta que a referida mala,
adquirida poucos dias antes do voo e destinada a transportar a bicicleta com a qual
iria competir na Taça do Mundo de paraciclismo, era nova, conforme fatura junta
aos autos.

Mais alega que, após ter verificado os danos, apresentou reclamação junto da
companhia aérea, tendo-lhe sido comunicado tratar-se de dano mínimo ou
meramente estético, classificação com a qual não concorda, por não corresponder,
no seu entender, à real dimensão dos estragos sofridos, conforme documentação
fotográfica apresentada. Alega ainda que tentou apurar a possibilidade de reparação
da mala junto da loja onde a adquiriu, bem como o respetivo orçamento, com vista

à sua apresentação à Demandada, tendo-lhe sido transmitido que a mesma não admite reparação.

Conclui peticionando a condenação da Demandada no pagamento do valor correspondente à mala danificada, no montante de 707,00 euros ou outro que venha a ser considerado justo, eventualmente com adequada redução do preço, bem como no pagamento adicional de 50 euros a título de despesas incorridas com o apoio prestado pela DECO na resolução da situação.

1.2. Citada, a Demandada, [REDACTED] em Portugal, apresentou contestação, na qual começa por dar como assente que o Demandante efetuou, em 27 de abril de 2025, o voo FR2929, no percurso Porto–Bruxelas, transportando uma mala de bicicleta mediante o pagamento de serviço adicional de transporte de equipamento desportivo. Reconhece que, à chegada ao destino, foi apresentada reclamação por alegados danos na referida mala, tendo sido aberto processo de sinistro, no qual o dano foi classificado como um arranhão localizado na lateral da bagagem, de severidade menor, e de natureza meramente cosmética ou superficial.

A Demandada impugna que o dano apresentado seja grave ou estrutural, sustentando que não ultrapassa o desgaste normal inerente ao transporte aéreo de bagagem, em especial de equipamento desportivo, cuja própria natureza envolve riscos acrescidos no manuseamento. Defende, por conseguinte, não se verificar fundamento para a sua responsabilização indemnizatória, bem como impugna o pedido de 50 euros relativo a alegados custos suportados com a DECO, por falta de prova e por inexistência de nexo de causalidade adequada.

No plano jurídico, invoca a aplicação da Convenção de Montreal de 1999, do Regulamento (CE) n.º 2027/97, na redação do Regulamento (CE) n.º 889/2002, bem como dos Termos e Condições Gerais de Transporte da [REDACTED], os quais excluem a responsabilidade da transportadora por danos resultantes de defeito, qualidade ou vício próprio da bagagem, designadamente quando se trate de danos cosméticos ou superficiais. Sustenta ainda que o dano apurado foi qualificado, no momento da ocorrência, por agente de handling, constituindo prova contemporânea dos factos.

Alega igualmente que as fotografias juntas pelo Demandante não são acompanhadas de qualquer relatório técnico ou prova pericial que permita concluir

pela existência de dano estrutural ou impeditivo da utilização normal da mala, sendo insuficientes para justificar a substituição integral do bem pelo seu valor de aquisição como novo. Acrescenta que o Demandante não efetuou qualquer declaração especial de interesse na entrega da bagagem, pelo que, ainda que houvesse responsabilidade, a mesma estaria sempre sujeita aos limites indemnizatórios previstos na Convenção de Montreal e nas Condições Gerais de Transporte, com aplicação de critérios de depreciação e apuramento do valor venal. Invoca, por fim, o regime aplicável aos prazos de reclamação e à necessidade de apresentação de reclamação formal escrita dentro dos prazos legalmente previstos, concluindo que, em qualquer caso, o Demandante não teria direito ao valor integral peticionado. Termina pedindo que a reclamação seja julgada totalmente improcedente, com a consequente absolvição da Demandada de todos os pedidos.

*

Nos termos do art.º 297.º n.º 1 do Código de Processo Civil, aplicável por remissão do art.º 19.º n.º 3 do Regulamento do CICAP, fixa-se o valor da causa em 757 euros, por ser este o valor total peticionado pelo demandante.

*

Tratando-se de arbitragem necessária, nos termos do art.º 14.º n.º 2 da Lei n.º 24/96 de 31 de julho, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 63/2019 de 16 de agosto, é este tribunal competente para julgar e decidir o litígio

*

Não existem nulidades, exceções ou outras questões prévias que obstem ao conhecimento do mérito e de que cumpra conhecer.

*

2. Objeto do Litígio

O objeto do litígio consiste em saber se a Demandada é responsável pelos danos alegadamente sofridos na bagagem de porão do Demandante, no decurso do transporte aéreo internacional realizado em 27 de abril de 2025, e, em caso afirmativo, se é devida indemnização, bem como em que medida, nomeadamente quanto ao valor correspondente à mala danificada e aos montantes reclamados a título de despesas associadas.

*

3. Questões a resolver

Tendo em consideração o objeto do litígio e o pedido da demandante verificam-se as seguintes questões a resolver: a caracterização do contrato firmado entre as partes, a verificação dos danos e bem assim dos pressupostos de facto e direito para a condenação em indemnização por danos patrimoniais, conforme peticionado.

*

4. Fundamentação

4.1. Dos Factos

4.1.1. Factos Provados

Com interesse para a decisão julgo provados os seguintes factos:

1. A demandada tem como objeto social, entre outros, a exploração do transporte aéreo de passageiros;
2. No dia 27 de abril de 2025, o Demandante efetuou um voo internacional, operado pela Demandada, sob o número FR2929, entre os aeroportos do Porto e Bruxelas;
3. No referido voo, o Demandante transportou, como bagagem de porão, uma mala destinada ao transporte de uma bicicleta, tendo pago à Demandada o serviço adicional de transporte de equipamento desportivo.
4. À chegada ao aeroporto de destino, o Demandante apresentou reclamação relativa a danos na referida mala de bicicleta;
5. Os danos verificados consistiam numa perfuração no exterior da mala, designadamente numa bolsa para arrumação de pequenos objetos;
6. Na sequência da reclamação, foi aberto processo de sinistro com a referência BRUFR13646, no qual o dano foi registado como consistindo num arranhão localizado na lateral da mala, classificado como de severidade menor;
7. No dia 30 de abril de 2025 o demandante reclamou junto da demandada o ressarcimento do dano;
8. A demandada recusou o ressarcimento do dano alegando para tanto que o dano

apurado tinha natureza meramente cosmética ou superficial, não dando seguimento ao pedido de indemnização;

9. A mala objeto da reclamação tinha sido adquirida pelo Demandante poucos dias antes do voo, no dia 21 de abril de 2025;
10. O Demandante tentou apurar a possibilidade de reparação da mala junto do respetivo estabelecimento comercial, tendo sido informado de que a mesma não admitia reparação;
11. O Demandante peticiona a condenação da Demandada no pagamento do valor de 707 euros, correspondente ao preço da mala, bem como no montante de 50 euros relativo a alegados custos suportados com o apoio da DECO.

4.1.2. Factos não provados

Com interesse para a decisão, não resulta provado que:

1. Que os danos sofridos pela mala de bicicleta sejam de natureza estrutural, grave ou impeditiva da sua normal utilização;
2. Que a mala tenha ficado inutilizada ou sem valor comercial em consequência dos danos alegados;
3. Que os danos sofridos justifiquem a substituição integral da mala pelo seu valor de aquisição como nova;
4. Que os alegados custos no montante de 50 euros, referentes ao apoio da DECO, tenham sido efetivamente suportados pelo Demandante;
5. Que tais custos, a existirem, resultem direta e necessariamente da atuação da Demandada.

*

4.2. Fundamentação da matéria de facto

Nos termos do art.º 607.º n.º 5 do código de Processo Civil, aplicável “*ex vi*” art.º 19.º, n.º 3 do regulamento do CICAP, a factualidade dada como provada resultou da

livre e prudente convicção do julgador, edificada através da apreciação crítica da prova produzida, à luz das normas e princípios jurídicos aplicáveis, designadamente quanto à distribuição do ónus da prova e as respetivas consequências, devidamente cotejadas pelas regras da experiência comum, tendo em conta "*in casu*", as declarações de parte do demandante, o conteúdo da petição inicial e da contestação, as presunções legais aplicáveis, a demais prova documental e bem assim os factos notórios, os instrumentais e os que constituem complemento e concretização das alegações da parte, que resultaram da instrução e discussão da causa.

A factualidade dada como não provada resulta da ausência de prova produzida pela parte onerada e bem assim da produção de prova em contrário.

*

4.3. Fundamentação da matéria de direito

Tendo em conta as questões a resolver supra enunciadas cumpre-nos agora enquadrar a factualidade dada como provada à matéria de direito.

Dos factos provados resulta que entre a demandante e a demandada, foi celebrado um contrato de transporte aéreo de pessoas e respetivas bagagens.

Mais resultou provado que da execução do transporte aéreo uma das malas se apresentou danificada.

Tendo em conta as questões a resolver supra enunciadas cumpra-nos agora enquadrar a factualidade dada como provada à matéria de direito.

O contrato de transporte, em sentido técnico-jurídico, é definido por Menezes Cordeiro como "(...)a deslocação voluntária e promovida por terceiros, em termos organizados, de pessoas ou de bens, de um local para outro" (in "Manual de Direito Comercial", I Volume, Almedina, 2001, 527).

Este contrato trata-se assim de um negócio jurídico configurador de uma prestação de serviços e que é caracterizado como aquele em que uma pessoa, o transportador, se obriga perante outra pessoa, a fazer deslocar pessoas e/ou bens, de forma intacta, e devidamente organizada, de um local para outro.

No que concerne especificamente ao contrato de transporte aéreo, Tapia Salinas ensina-nos que este é "(...) aquel mediante el cual, una persona denominada

transportista conviene con otra que llamaremos usuario, en el traslado de un lugar a otro en una aeronave y por vía aérea de una determinada persona o cosa arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas as partes” (in “Derecho Aeronáutico” 2.ª edição, Barcelona, Bosch, 1993, p. 413).

Já Neves de Almeida entende que o contrato de transporte aéreo consiste no “(...) acordo em que convergem duas vontades opostas, mas harmonizáveis, celebrado entre aquele que pretende fazer conduzir a sua pessoa ou de terceiro, ou coisa certa, de um lugar para o outro utilizando a via aérea e aquele que, de forma onerosa ou gratuita, aceita encarregar-se dessa condução” (in “Do Contrato de Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo”, Coimbra, Almedina, 2010, p. 21).

No que respeita ao normativo aplicável ao transporte aéreo internacional de passageiros, este é regulado pela Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, adotada em 28 de maio de 1999, pela Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, celebrada em Montreal no âmbito da Organização Internacional de Aviação Civil, e aprovada em Portugal pelo Decreto n.º 39/2002 de 27 de novembro e bem assim pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de outubro, na sua atual redação, conferida pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do conselho, de 13 de maio.

Antes do mais, referindo-nos aos requisitos de procedibilidade do pedido indemnizatório importa referir que, tal como resulta da factualidade dada como provada, se verifica que o demandante apresentou tempestivamente a reclamação de dano à demandada, em 30 de abril de 2025, ou seja, dentro do prazo de 7 dias consignado no art.º 31.º n.º 2 da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional.

Relativamente aos danos causado em bagagens determina o art.º 17.º da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional que:

"Artigo 17.º

Morte e lesão corporal de passageiros - Avaria de bagagens

1 - A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro se o acidente que causou a morte ou a lesão tiver

ocorrido a bordo da aeronave ou durante uma operação de embarque ou desembarque.

2 - A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem registada se o evento causador de tal destruição, perda ou avaria se produzir a bordo da aeronave ou durante um período em que a bagagem registada se encontre à guarda da transportadora. Não obstante, a transportadora não será responsável se o dano tiver resultado exclusivamente de defeito, da natureza ou de vício próprio da bagagem. No caso de bagagem não registada, incluindo objectos pessoais, a transportadora é responsável se o dano for causado com culpa da transportadora, seus trabalhadores ou agentes.

3 - Caso a transportadora admita a perda de bagagem registada ou esta não chegue no prazo de 21 dias a contar da data em que deveria ter chegado, o passageiro pode fazer valer contra a transportadora os direitos decorrentes do contrato de transporte.

4 - Salvo disposição em contrário, para efeitos da presente Convenção entende-se por «bagagem» quer a bagagem registada quer a bagagem não registada.”

No que concerne aos limites da responsabilidade no transporte de bagagens resulta do art.º 22.º n.º 2 da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional que *"...a responsabilidade da transportadora em caso de destruição, perda, avaria ou atraso está limitada a 1000 direitos de saque especiais por passageiro..."*. Destarte, e nos termos do art.º 24.º da mesma convenção, este limite foi sendo revisto cifrando-se atualmente em 1519 Special Drawing Rights (SDR ou DSE – Direitos de Saque Especiais).

No que concerne à data da conversão das unidades monetárias esta é realizada, em processo judicial, à data da sentença (cfr artº 23.º n.º 1 da Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional).

Segundo o Fundo Monetário Internacional na presente data o valor do SDR equivale a 1,17 euro, razão pela qual o montante a considerar para o limite indemnizatório em causa é de cerca de 1777,23 euros.

Prosseguindo:

Nos termos do art.º 2.º, n.º 1 da Lei n.º 24/96, de 31 de julho, na sua redação atual, a demandante, por ter adquirido serviços para uso não profissional à demandada, entidade que exerce profissionalmente as respetivas atividades económicas, reveste a qualidade de consumidora.

Quanto aos direitos do consumidor, determina art.º 3.º alíneas a), d), e) e f) da Lei n.º 24/96, de 31 de julho, que aquele tem direito à qualidade dos bens e serviços, à informação para o consumo, à proteção dos interesses económicos, à prevenção e à reparação dos danos patrimoniais ou não patrimoniais que resultem da ofensa de interesses ou direitos individuais.

O direito à reparação de danos, encontra-se previsto do art.º 12.º n.º1 da Lei n.º 24/96, de 31 de julho, onde se determina:

"Artigo 12.º

Direito à reparação de danos

1 - O consumidor tem direito à indemnização dos danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes do fornecimento de bens ou prestações de serviços defeituosos."

Relativamente à responsabilidade contratual dispõe o art.º 798.º do Código Civil que "*O devedor que falta culposamente ao cumprimento da obrigação torna-se responsável pelo prejuízo que causa ao credor*", estabelecendo-se assim um princípio geral semelhante ao regime da responsabilidade extracontratual cujos pressupostos são: o facto ilícito, consistente no incumprimento contratual, a culpa, o dano e o nexo de causalidade entre este e a conduta.

Sucedendo contudo que, no âmbito da responsabilidade contratual, encontra-se estabelecida no art.º 799.º n.º1 do Código Civil a presunção de culpa do devedor, ainda que suscetível de ser ilidida.

Tendo em conta a matéria de facto dada como provada, importa agora verificar o preenchimento dos pressupostos da responsabilidade civil contratual.

No que contende com o pressuposto atinente ao facto ilícito do agente, este resulta, como se viu, do incumprimento contratual, consubstanciado na ausência do cuidado

devido no manuseamento e transporte da bagagem que se encontrava à sua guarda.

Para preenchimento deste pressuposto importa ainda referir que tendo a demandada utilizado uma equipa de trabalhadores para cumprimento da obrigação, esta é, nos termos do art.º 800.º n.º 1 do Código Civil, responsável pelos actos dos mesmos.

Da mesma forma, avulta da factualidade dada como provada a verificação dos pressupostos da existência de um dano, consubstanciado na existência de um dano irreversível e não reparável na mala de transporte da bicicleta e que vai além do risco permitido no transporte aéreo.

Quanto ao nexo de causalidade entre o dano e a ação este afigura-se perfeitamente estabelecido, na medida em que a conduta da demandada é geral e abstratamente apropriada à ocorrência dos alegados danos.

No que concerne ao pressuposto da culpa esta é presumida, nos termos do art.º 799.º n.º1 do Código Civil, não tendo sido, por qualquer forma, ilidida, sucedendo aliás que “*in casu*” esta se encontra presente, na medida em que, tendo em conta o critério enunciado no art.º 487.º do Código Civil, esperar-se-ia da demandada o estabelecimento de procedimentos adequados à prevenção de danos semelhantes (perfuração de bagagem).

Constata-se assim que a demandada é responsável pelos danos patrimoniais que provocou, causados da sua atuação ilícita e culposa, pelo que deve ser condenada ao seu ressarcimento.

Quanto ao montante indemnizatório a atribuir, resulta do art.º 566.º n.º 1 do Código Civil que esta deva ser fixada em dinheiro “*sempre que a reconstituição natural não seja possível, não repare integralmente os danos ou seja excessivamente onerosa para o devedor*”.

Ademais resulta do n.º 2 do mesmo artigo, que a indemnização em dinheiro tem como medida a diferença entre a situação patrimonial do lesado à data mais recente e a que teria na mesma data, caso não existissem danos, sucedendo que, caso não possa ser averiguado o valor dos danos, o tribunal julgará equitativamente dentro dos limites que tiver por provados (cfr n.º n.º 3 do art.º 566.º do Código Civil).

No caso vertente a reconstituição natural deve ser afastada por excessiva onerosidade para o devedor, visto que a mala em questão apesar de não ter

reparação total, ainda mantém a sua funcionalidade principal, a de transporte de uma bicicleta.

Por outro lado, verifica-se que, apesar de provado o dano, não foi possível aferir do montante exato, pelo que o meio adequado será o recurso à equidade.

Conforme lapidado pelos meritíssimos desembargadores da Relação de Lisboa “*A equidade, como justiça do caso, mostra-se apta a colmatar as incertezas do material probatório, bem como a temperar o rigor de certos resultados de pura subsunção jurídica, na procura da justa composição do litígio, fazendo apelo a dados de razoabilidade e equilíbrio, tal como de normalidade, proporção e adequação às circunstâncias concretas, sem cair no arbítrio ou na mera superação da falta de prova de factos que pudessem ser provados*” (Acórdão da Relação de Lisboa, proc.º 2656/04.6TVLSB-A.L2-6, de 1 de outubro de 2014, relator Vítor Amaral).

Não sendo a equidade um arbítrio do julgador mas sim um juízo assente numa base factual, a qual avulta necessariamente da factualidade provada, considerando o valor pago pelo objeto e ponderando a extensão do dano, uma pequena perfuração numa bolsa exterior de transporte, que não compromete a utilização principal da mala, considera-se justo e adequado que a indemnização seja arbitrada pelo montante de 106,05 euros correspondente a uma desvalorização de 15% do bem danificado.

No que respeita à parte do pedido relativo ao ressarcimento das despesas em que o mesmo alegou ter incorrido com o apoio da DECO – Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor, verifica-se da factualidade dada como provada e não provada que não foi feita prova quanto ao efetivo incurso, pelo demandante nessas despesas.

Não obstante e sem prejuízo do que se demonstrou acima importa ainda concluir que ainda que demonstrado ou demonstráveis, estes alegados danos não iriam ultrapassar o derradeiro pressuposto do nexo de causalidade.

Entre nós, o art.º 563.º do Código Civil, sob a epígrafe “Nexo de Causalidade, estipula que “ *A obrigação de indemnização só existe em relação aos danos que o lesado provavelmente não teria sofrido se não fosse a lesão.*”.

O nexo de causalidade pode ser entendido de acordo com duas formulações, a positiva, mais restrita, no sentido de que o facto só será causa do dano caso se

possa prever este como consequência natural ou efeito provável daquele.

Já a formulação negativa, sufragada pela jurisprudência e doutrina mais autorizada, entende que o facto apenas deixa de ser causa adequada do dano quando para a sua produção em concreto tiverem decisivamente contribuído circunstâncias anormais, extraordinárias ou anómalas.

Ademais, e na senda do que foi lapidado, entre outras, na sentença deste CICAP de 20 de agosto de 2018, proferida no processo n.º 121/2018, relator: Paulo Duarte, *“os transtornos, incomodidades e eventuais despesas ligadas ao próprio litígio e à atividade extraprocessual em que se concretiza a sua constituição, desenvolvimento e resolução não estão em relação de causalidade adequada com o ilícito contratual que está na sua origem. Há que distinguir dois planos: o plano das consequências do próprio ilícito; e o plano das incidências do litígio que se gera, por iniciativa do lesado, para obter a reparação dessas consequências danosas. O nexo de causalidade juridicamente relevante (enquanto pressuposto da obrigação de indemnizar, nos termos do artigo 563.º do Código Civil) opera no primeiro plano, mas não no segundo”*.

Desta forma, as despesas relacionadas com a atividade extraprocessual de iniciativa da demandante com vista à resolução do litígio não podem ser consideradas em relação de causalidade adequada com o ilícito contratual posto que se tratam de montantes resultantes da própria vontade da demandante na realização das mesmas. Estariam certamente ao dispor da demandante outros meios para a efetivação do seu direito tais como, por exemplo, o recurso imediato à mediação e arbitragem. Não obstante, reitera-se, tais despesas foram realizadas por iniciativa daquela parte e não derivam diretamente do ilícito contratual.

Face ao exposto resta-nos concluir pela improcedência desta parte do pedido.

*

5. Dispositivo

Nestes termos, julgo a ação parcialmente improcedente, e condeno a demandada a indemnizar o demandante no valor de 106,05 euros.

No mais se absolve a demandada.

Taxas de arbitragem conforme art.º 21.º do Regulamento Harmonizado dos Centros de Arbitragem de Conflitos de Consumo de Competência Genérica

Notifique-se.

Porto, 25 de abril de 2026

O Juiz-Árbitro,

(Armando Jorge Ferreira de Sousa)

Sumário:

I – O contrato de transporte aéreo internacional de passageiros e respetiva bagagem rege-se pela Convenção de Montreal de 1999, pelo Regulamento (CE) n.º 2027/97, na redação do Regulamento (CE) n.º 889/2002, e, subsidiariamente, pelas normas de direito civil e de defesa do consumidor.

II – A transportadora aérea responde pelos danos causados à bagagem registada quando o evento danoso ocorre durante o período em que esta se encontra à sua guarda, salvo se provar que o dano resulta exclusivamente de defeito, natureza ou vício próprio da bagagem.

III – A qualificação do dano como meramente cosmético ou superficial não exclui, por si só, a responsabilidade da transportadora, desde que se prove a existência de uma avaria imputável ao transporte e que ultrapasse o risco normal inerente ao manuseamento da bagagem.

IV – Incumbe ao passageiro o ónus de provar que os danos sofridos são de natureza estrutural, impeditiva da utilização normal da bagagem ou justificativa da sua substituição integral, não bastando, para o efeito, a mera apresentação de documentação fotográfica desacompanhada de prova técnica.

V – Não demonstrada a inutilização da bagagem nem a impossibilidade da sua utilização principal, a indemnização deve corresponder à desvalorização do bem, a fixar equitativamente nos termos do artigo 566.º, n.º 3, do Código Civil, ponderando o valor de aquisição e a extensão concreta do dano.

VI – As despesas suportadas pelo passageiro com iniciativas extraprocessuais de resolução do litígio, designadamente com associações de defesa do consumidor, não se encontram, em regra, em nexo de causalidade adequada com o incumprimento contratual da transportadora, não sendo, por isso, indemnizáveis ao abrigo do artigo 563.º do Código Civil.

VII – Julga-se, assim, parcialmente procedente o pedido indemnizatório relativo à bagagem danificada, fixando-se a compensação por equidade, e improcedente o pedido referente a despesas extralitigiosas não provadas nem causalmente imputáveis à atuação da transportadora.