

## **L'affaire Protasevič - Sapega e il diritto internazionale: brevi note sulla vicenda del volo Ryanair FR4978.**

di **Marina Silvia Mori**

**Sommario.** 1. La vicenda riportata dalla stampa e gli ultimi sviluppi noti – 2. Le possibili violazioni del diritto internazionale per la deviazione imposta all'aereo civile e per l'arresto dei due passeggeri.

### **1. La vicenda riportata dalla stampa e gli ultimi sviluppi noti**

Il 23 maggio scorso, il volo FR4978 della compagnia Ryanair proveniente da Atene e diretto a Vilnius, mentre sorvolava lo spazio aereo bielorusso ed era prossimo ad entrare in quello lituano, veniva indotto a deviare dal proprio percorso atterrando all'aeroporto di Minsk alle 13,15 locali. Secondo una prima ricostruzione, sarebbe stato affiancato da un MiG-29 che lo avrebbe costretto allo scalo (e il decollo del caccia è stato confermato dalle autorità bielorusse, sebbene come "scorta" all'aereo civile<sup>1</sup>); la trascrizione delle comunicazioni tra i piloti e la torre di controllo di Minsk, divulgata da fonti bielorusse e pubblicata da vari organi di stampa, sembra suggerire che i piloti stessi abbiano scelto di atterrare nella capitale bielorusa su consiglio della torre di controllo, dopo essere stati allertati circa la presenza a bordo dell'aereo di un ordigno che sarebbe esploso in Lituania<sup>2</sup>. Tuttavia, il comunicato dell'organizzazione che annunciava il posizionamento della bomba, come si apprendeva successivamente, oltre ad essere smentito dall'organizzazione che veniva indicata come autrice, presentava caratteristiche quantomeno anomale, per contenuto e tempistica, tanto da far seriamente dubitare dell'autenticità del medesimo<sup>3</sup> e – comunque – nessun ordigno veniva rinvenuto a bordo.

A seguito dell'atterraggio a Minsk, le autorità bielorusse procedevano all'arresto di due passeggeri del volo: Roman Protasevič, bielorusso, e Sofia

---

<sup>1</sup> Si veda la notizia pubblicata dall'agenzia di stampa bielorusa BelTA: <https://eng.belta.by/president/view/lukashenko-orders-to-land-ryanair-jet-in-minsk-after-bomb-alert-140132-2021/>

<sup>2</sup> Per la trascrizione delle conversazioni tra l'aereo e la torre di controllo di Minsk, si veda ad esempio [https://www.corriere.it/cronache/21\\_maggio\\_25/volo-ryanair-dirottato-cosi-bielorussi-hanno-ingannato-piloti-la-bomba-esploderà-lituania-d935ec22-bd50-11eb-b697-2f07a77e389d.shtml](https://www.corriere.it/cronache/21_maggio_25/volo-ryanair-dirottato-cosi-bielorussi-hanno-ingannato-piloti-la-bomba-esploderà-lituania-d935ec22-bd50-11eb-b697-2f07a77e389d.shtml)

<sup>3</sup> <https://www.tio.ch/dal-mondo/attualita/1513977/svizzera-allarme-bomba-minsk-stata-inviata-bielorussia-email>



Sapega, di nazionalità russa. Il volo, dopo cinque ore, riprendeva la rotta per Vilnius con i restanti passeggeri.

Protasevič, attivista, giornalista e gestore dei canali Telegram *Nexta* e *Nexta live* (sostenitori dell'opposizione al presidente Lukašenko e strumenti di organizzazione delle proteste antigovernative, qualificati come "estremisti" dalle autorità bielorusse), viveva all'estero da alcuni anni, come molti oppositori del regime bielorusso, e aveva precedentemente chiesto asilo politico alla Polonia, Stato al quale la Bielorussia aveva già chiesto l'extradizione nel novembre 2020<sup>4</sup>. Successivamente all'arresto, erano resi noti filmati di Protasevič e di Sapega nei quali i due *confessavano* di avere organizzato proteste di massa<sup>5</sup> e in cui Protasevič mostrava evidenti segni di maltrattamenti fisici<sup>6</sup>. Erano contemporaneamente diffuse notizie – in particolare dagli organi di informazione bielorusi e russi – secondo le quali Protasevič non sarebbe perseguito per la propria attività antigovernativa, ma in quanto ex combattente in Ucraina in una milizia di stampo neonazista<sup>7</sup>, affermazione al momento non confermata<sup>8</sup>.

Per quanto noto, Protasevič rischia una pena detentiva superiore a dieci anni per avere organizzato proteste di massa, ma - essendo stato inserito già nel novembre 2020 nell'elenco delle persone ricercate per attività terroristiche<sup>9</sup> - potrebbe non essere esclusa la pena di morte, che in Bielorussia (unico Stato sul suolo europeo) è ancora vigente.

Tra le durissime prese di posizione internazionali a seguito dell'atterraggio forzato dell'aereo a Minsk e dell'arresto dei due passeggeri, l'Unione Europea interveniva nei seguenti termini:

---

<sup>4</sup> Si vedano <https://interfax.com/newsroom/top-stories/70367/> e <https://www.cnbc.com/2021/05/24/belarus-accused-of-hijacking-plane-provoking-outrage-in-the-west.html> - ma si veda anche la versione ufficiale bielorusa: <https://eng.belta.by/society/view/belarus-calls-on-poland-to-extradite-putilo-Protasevič-as-soon-as-possible-135039-2020/>

<sup>5</sup> <https://edition.cnn.com/2021/05/26/europe/belarus-sofia-sapega-roman-Protasevič-ryanair-hijack-intl/index.html> ; <https://www.bbc.com/news/world-europe-57353413> , per la versione bielorusa: <https://eng.belta.by/politics/view/Protasevič-criticism-of-lukashenko-is-just-an-attempt-to-pressure-him-140550-2021/>

<sup>6</sup> Per una toccante ricostruzione, si veda <https://www.ilmagnum.it/esteri/2021/06/05/news/il-video-di-Protasevič-e-la-prova-che-non-capiremo-mai-quanto-puo-essere-spietato-lukashenka-2480278/>

<sup>7</sup> <https://tass.com/politics/1295465> ; <https://www.rt.com/russia/525385-donbass-ask-extradite-Protasevič/>

<sup>8</sup> Per maggiori dettagli, <https://www.bbc.com/news/world-europe-57239521>

<sup>9</sup> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-11-19/belarus-kgb-puts-social-media-channel-creators-on-terrorist-list>



- Il 24 maggio 2021 l'Alto rappresentante dell'UE chiedeva l'immediata liberazione di Protasevič<sup>10</sup>;
- Nella riunione straordinaria del 24-25 maggio 2021 il Consiglio europeo:
  - o chiedeva il rilascio immediato di Protasevič e Sapega;
  - o chiedeva all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale di indagare in merito all'incidente;
  - o invitava il Consiglio ad adottare quanto prima sanzioni nei confronti di persone ed entità sulla base del pertinente quadro delle sanzioni;
  - o chiedeva al Consiglio di adottare ulteriori sanzioni economiche mirate e ha invitato l'alto rappresentante e la Commissione a presentare proposte senza indugio;
  - o chiedeva a tutti i vettori con sede nell'UE di evitare il sorvolo della Bielorussia;
  - o chiedeva al Consiglio di adottare misure per vietare il sorvolo dello spazio aereo dell'UE da parte delle compagnie aeree bielorusse e impedire ai voli operati da tali compagnie aeree di accedere agli aeroporti dell'UE<sup>11</sup>.
- Il 4 giugno 2021 il Consiglio vietava l'accesso al proprio spazio aereo e ai propri aeroporti ai vettori bielorusi<sup>12</sup>.

Anche la Lituania e il Regno Unito il 24 maggio avevano adottato i medesimi provvedimenti<sup>13</sup>.

La Bielorussia era già stata destinataria di sanzioni da parte dell'UE dopo le ultime elezioni presidenziali dell'agosto 2020 e la violenta repressione che era seguita alla conferma del presidente Lukašenko per il sesto mandato consecutivo. In particolare, il 2 ottobre 2020 il Consiglio UE imponeva misure restrittive<sup>14</sup> nei confronti di quaranta persone individuate quali responsabili di repressione e intimidazioni contro manifestanti pacifici, membri dell'opposizione e giornalisti dopo le elezioni presidenziali, nonché di irregolarità commesse nel corso delle elezioni. Nell'intervento dell'8 giugno

---

<sup>10</sup> <https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2021/05/24/belarus-declaration-by-the-high-representative-on-behalf-of-the-eu-on-the-forced-diversion-of-ryanair-flight-fr4978-to-minsk-on-23-may-2021/>

<sup>11</sup> <https://www.consilium.europa.eu/it/meetings/european-council/2021/05/24-25/>

<sup>12</sup> <https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2021/06/04/eu-bans-belarusian-carriers-from-its-airspace-and-airports/>

<sup>13</sup> Di seguito il link al tweet del Segretario di Stato per i trasporti britannico: <https://twitter.com/grantshapps/status/1396835052168810499?s=20>

<sup>14</sup> In particolare, divieto di viaggiare all'interno dell'UE e congelamento dei beni. Si vedano <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/sanctions/restrictive-measures-following-the-2020-belarus-presidential-elections/belarus-timeline/> e <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/eastern-partnership/belarus/>

al Parlamento, l'Alto rappresentante preannunciava ulteriori sanzioni economiche mirate, di concerto con la Commissione e il Consiglio europeo, che dovrebbero essere adottate in occasione del prossimo Consiglio affari esteri<sup>15</sup>.

## **2. Le possibili violazioni del diritto internazionale per la deviazione imposta all'aereo civile e per l'arresto dei due passeggeri.**

Non appena si è diffusa la notizia dell'arresto di Protasevič e Sapega dopo l'atterraggio a Minsk del volo Ryanair, alcuni commentatori, in particolare politici, hanno qualificato l'episodio come un "dirottamento di Stato" da parte delle autorità bielorusse. La definizione, secondo i parametri del diritto internazionale, non è corretta.

Secondo l'art. 1 della Convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata all'Aja il 16 dicembre 1970, che definisce il dirottamento, "*Commette un'infrazione penale (...) chiunque, a bordo di un aeromobile in volo, a) illecitamente e con la violenza o minaccia di violenza si impadronisce di questo aeromobile o ne esercita il controllo o tenta di commettere uno di questi atti, o b) è complice di una persona che commette o tenta di commettere uno di questi atti*"<sup>16</sup>. Sebbene alcuni giornali abbiano riportato la notizia che agenti del KGB bielorusso si trovassero sull'aereo e siano sbarcati a Minsk con Protasevič e Sapega<sup>17</sup>, non risulta che i medesimi abbiano cercato di impadronirsi del controllo dell'aereo con violenza e minaccia. Solo in questa ipotesi residuerebbe una responsabilità dello Stato bielorusso per violazione dell'art. 9 della medesima Convenzione, che recita: "*1. Quando uno degli atti previsti dall'articolo 1, lettera a) si è verificato o è sul punto di verificarsi, gli Stati contraenti adottano ogni misura idonea a restituire o mantenere il controllo dell'aeromobile al comandante 2. Nei casi di cui al paragrafo precedente, qualsiasi Stato contraente sul territorio del quale si trovano l'aeromobile, i passeggeri o l'equipaggio facilita ai passeggeri ed all'equipaggio la prosecuzione del viaggio il più presto possibile. Esso restituisce senza indugio l'aeromobile ed il suo carico a coloro che hanno il diritto di detenerli*"<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/99738/belarus-remarks-high-representativevice-president-josep-borrell-ep-plenary-debate\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/99738/belarus-remarks-high-representativevice-president-josep-borrell-ep-plenary-debate_en)

<sup>16</sup> La versione italiana è tratta da <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1974/01/11/073U0906/sg>; per il testo ufficiale della Convenzione pubblicato in Gazzetta, si veda: [https://www.gazzettaufficiale.it/do/atto/serie\\_generale/caricaPdf?cdimg=073U090600100010110001&dgu=1974-01-11&art.dataPubblicazioneGazzetta=1974-01-11&art.codiceRedazionale=073U0906&art.num=1&art.tiposerie=SG](https://www.gazzettaufficiale.it/do/atto/serie_generale/caricaPdf?cdimg=073U090600100010110001&dgu=1974-01-11&art.dataPubblicazioneGazzetta=1974-01-11&art.codiceRedazionale=073U0906&art.num=1&art.tiposerie=SG)

<sup>17</sup> <https://www.theguardian.com/world/2021/may/24/belarus-seizure-blogger-ryanair-flight-us-outcry>

<sup>18</sup> Per i riferimenti, si veda la nota 15.

Fatta questa premessa, la vicenda Protasevič e Sapega offre diversi, ulteriori spunti sotto il profilo delle violazioni del diritto internazionale.

Devono essere distinte le conseguenze tra la deviazione imposta all'aereo civile e il successivo arresto dei due passeggeri.

La Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944<sup>19</sup>, in vigore per la Bielorussia dal 4 luglio 1993, istituiva l'Organizzazione per l'Aviazione civile internazionale (ICAO), agenzia delle Nazioni Unite che ha come finalità, tra l'altro, di *"promuovere la sicurezza del volo nella navigazione aerea internazionale"*, secondo l'art. 44 della medesima Convenzione. Il Consiglio dell'ICAO interveniva il 27 maggio sulla vicenda del volo Ryanair, con un comunicato emesso dopo una riunione convocata *ad hoc*, segnalando l'importanza di aprire un'indagine per verificare l'eventuale violazione della Convenzione di Chicago e dei suoi allegati e chiedendo la collaborazione di tutti gli Stati membri dell'ICAO e delle altre parti interessate nell'interesse di garantire la sicurezza dell'aviazione civile<sup>20</sup>. Il rapporto sulla vicenda dovrebbe essere pubblicato il prossimo 25 giugno.

In attesa del rapporto, si può evidenziare quanto segue.

La Convenzione di Chicago, precisato che *"gli Stati contraenti riconoscono che ogni Stato ha la sovranità piena ed esclusiva sullo spazio aereo al di sopra del suo territorio"* (art. 1), al successivo art. 3 bis lett. b) specifica: *"gli Stati contraenti riconoscono che ogni Stato, nell'esercizio della sua sovranità, ha diritto di esigere l'atterraggio, a un aeroporto designato, di un aeromobile civile che, senza autorizzazione, sorvola il suo territorio o se vi sono ragionevoli motivi per concludere che venga utilizzato per fini incompatibili con gli scopi della presente Convenzione; esso può anche impartire a questo aeromobile qualsivoglia altra istruzione che ponga fine a queste violazioni. A tale scopo, gli Stati contraenti possono ricorrere a ogni mezzo appropriato compatibile con le pertinenti norme del diritto internazionale, ivi comprese le disposizioni pertinenti della presente Convenzione, nello specifico il paragrafo a) del presente articolo"*.

Premesso che, ovviamente, l'aereo Ryanair FR4978 era autorizzato a sorvolare lo spazio aereo bielorusso, resta da verificare se il medesimo aereo sia stato utilizzato per fini incompatibili con la Convenzione.

La presenza di una bomba a bordo può integrare questa seconda ipotesi, ma spetta alle autorità bielorusse provare di avere avuto *"ragionevoli motivi per*

---

<sup>19</sup> Per il testo ufficiale, si veda [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf); versione in lingua italiana (non aggiornata) sul sito del Ministero della difesa al link [http://www.difesa.it/SMD/CASD/IM/ISSMI/Corsi/Corso\\_Consigliere\\_Giuridico/Documents/22636\\_conv\\_Chicago1944.pdf](http://www.difesa.it/SMD/CASD/IM/ISSMI/Corsi/Corso_Consigliere_Giuridico/Documents/22636_conv_Chicago1944.pdf). I riferimenti in lingua italiana virgolettati sono tratti da [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/63/1377\\_1378\\_1381/it](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/63/1377_1378_1381/it)

<sup>20</sup> <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-agrees-to-pursue-fact-finding-investigation-into-Belarus-incident.aspx>

*concludere*” la sussistenza di un utilizzo per fini contrari alla Convenzione e di avere, inoltre, emesso l'ordine in conformità con i propri regolamenti nazionali pubblicati in materia di intercettazione di aerei civili. Tuttavia, molteplici elementi sembrano rendere questa ipotesi poco sostenibile: l'ordigno non è stato trovato; la mail minatoria sarebbe pervenuta ventiquattro minuti dopo che l'aereo aveva già deviato dalla propria rotta; il *provider* elvetico da cui – secondo le autorità bielorusse – la mail sarebbe partita ha negato la circostanza; l'organizzazione indicata come autrice ne ha smentito l'autenticità e – infine – la minaccia sarebbe stata finalizzata ad imporre un cessate il fuoco a Gaza che in realtà era stato già dichiarato da giorni<sup>21</sup>. Quanto al fatto che l'ordine sia stato emesso in conformità con i regolamenti nazionali, sarà necessario attendere l'esito dell'inchiesta per appurare, tra l'altro, le modalità di intervento del MiG-29 – che non risulta menzionato nelle registrazioni della torre di controllo, ma la cui presenza è stata confermata dalle autorità bielorusse. Potrebbe, infatti, essere stata messa a rischio la sicurezza di tutti i passeggeri, con violazione dell'articolo 3 bis lett. a) della medesima Convenzione, in particolare se l'intervento del caccia non fosse stato impiegato come ultima risorsa<sup>22</sup>.

L'arresto di un presunto terrorista presente sul volo non può, invece, integrare i requisiti di cui al citato art. 3 bis lett. b), perché nessuna convenzione o consuetudine consente a uno Stato di detenere sospetti che viaggiano su un aereo civile se i reati non sono stati commessi nel corso del volo, e nessun elemento finora ha indicato che Protasevič e Sapega dovessero essere perseguiti per reati compiuti a bordo.

In caso di violazione della Convenzione di Chicago, la Bielorussia potrebbe essere convenuta avanti la Corte internazionale di giustizia<sup>23</sup>.

Oltre alla possibile responsabilità dello Stato bielorusso ai sensi dell'art. 3 bis della Convenzione di Chicago, viene in rilievo l'applicabilità della Convenzione di Montreal del 1971 per la repressione di atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile<sup>24</sup>, alla quale, va precisato, la Bielorussia ha

<sup>21</sup> Si veda *supra*, nota 3 per un riferimento giornalistico.

<sup>22</sup> L'ipotesi, in uno dei primi commenti sulle violazioni del diritto internazionale nella presente vicenda, è suggerita da WHEELDON, *How Belarus's 'aviation piracy' broke international law*, <https://www.france24.com/en/europe/20210524-how-belarus-s-aviation-piracy-broke-international-law>

<sup>23</sup> DZEHTSIAROU - SARVARIAN *in Belarus kidnapping: what international law says about capture of dissident journalist Roman Protasevich* (<https://theconversation.com/belarus-kidnapping-what-international-law-says-about-capture-of-dissident-journalist-roman-protasevich-161511>) ricordano il precedente del 1956 dell'aereo marocchino diretto a Tunisi e deviato su Algeri dai servizi francesi, con il conseguente arresto di quattro capi storici del FLN.

<sup>24</sup> Testo ufficiale: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I->

apposto una riserva in relazione alla giurisdizione della Corte internazionale di giustizia<sup>25</sup>. L'art. 1 della Convenzione prevede: "1. *Commette un'infrazione penale ogni persona che illecitamente e intenzionalmente: (...) da scientemente indicazioni errate e compromette di conseguenza la sicurezza di un aeromobile in volo*". Torna, quindi, in rilievo il problema della attendibilità della minaccia terroristica, che dovrà essere oggetto dell'inchiesta, ed – eventualmente - la valutazione della responsabilità di eventuali agenti statali a bordo del volo, il cui operato potrebbe però essere protetto da immunità. Il successivo art. 10 stabilisce che "Gli Stati contraenti cercheranno conformemente al diritto internazionale e nazionale di adottare le misure atte a prevenire le infrazioni previste dall'articolo 1", senza però indicare una responsabilità dello Stato nella commissione delle predette infrazioni, come è stato evidenziato da alcuni commentatori<sup>26</sup>.

Lo Stato di bandiera dell'aereo deviato su Minsk è la Polonia, che può invocare la responsabilità dello Stato bielorusso; inoltre, l'Irlanda potrebbe in teoria intervenire in protezione diplomatica quale Stato di nazionalità della compagnia aerea, solo però dopo avere esaurito i rimedi interni in Bielorussia. La possibilità che altri Stati parte della Convenzione di Chicago possano invocare la responsabilità dello Stato bielorusso davanti alla Corte internazionale di giustizia dipende essenzialmente dal ritenere che i diritti protetti dalle Convenzioni asseritamente violate siano obblighi *erga omnes*, come sembra suggerire la finalità di tutelare, in generale, l'aviazione civile.

Il secondo aspetto che viene in rilievo sotto il profilo del diritto internazionale, e che si interseca con il primo, è l'arresto dei due passeggeri, avvenuto – per quanto noto – a bordo dell'aereo immatricolato in Polonia di una compagnia con sede in Irlanda.

È evidente che, secondo le norme di diritto internazionale, in assenza di reati commessi a bordo dell'aereo, come si è detto, la Bielorussia avrebbe potuto procedere solo inoltrando una richiesta di estradizione alle autorità lituane,

---

[14118-english.pdf](#), la versione italiana è tratta dal sito [https://fedlex.data.admin.ch/filestore/fedlex.data.admin.ch/eli/cc/1978/462\\_462\\_462/20100624/it/pdf-a/fedlex-data-admin-ch-eli-cc-1978-462\\_462\\_462-20100624-it-pdf-a.pdf](https://fedlex.data.admin.ch/filestore/fedlex.data.admin.ch/eli/cc/1978/462_462_462/20100624/it/pdf-a/fedlex-data-admin-ch-eli-cc-1978-462_462_462-20100624-it-pdf-a.pdf)

<sup>25</sup> "The Byelorussian Soviet Socialist Republic does not consider itself bound by the provisions of paragraph 1 of Article 14 providing for the reference of disputes concerning the interpretation or application of the Convention to arbitration or to the International Court at the request of one of the parties".

<sup>26</sup> JACKSON - TZANAKOPOULOS in *Aerial Incident of 23 May 2021: Belarus and the Ryanair Flight 4978* (<https://www.ejiltalk.org/aerial-incident-of-23-may-2021-belarus-and-the-ryanair-flight-4978/>), con riferimento alla sentenza CIG Bosnia ed Herzegovina c. Serbia e Montenegro, 26.2.2007, par. 166, consultabile al link <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/91/091-20070226-JUD-01-00-EN.pdf>

dove il volo sarebbe atterrato, unica procedura legittima per ottenere eventualmente la consegna di Protasevič e Sapega.

La Bielorussia non è parte del Consiglio d'Europa, e non può essere convenuta avanti la Corte europea dei diritti dell'uomo per un episodio che ricorda molto le *extraordinary renditions*<sup>27</sup>, pur in assenza, in questo caso, di uno Stato che abbia consentito sul proprio territorio l'intervento di servizi segreti stranieri per procedere al rapimento di sospettati di terrorismo.

La Polonia, però, Stato di nazionalità dell'aereo, è parte del Consiglio d'Europa e, in particolare, per le ultime evoluzioni giurisprudenziali della Corte europea in materia di applicazione dell'art. 1 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo e di giurisdizione della Corte<sup>28</sup>, potrebbe venire in rilievo una responsabilità dello Stato polacco sia per non aver impedito l'arresto illegale di Protasevič e Sapega, sia per non aver posto in essere tutte le misure necessarie per giungere al rilascio dei medesimi. La giurisprudenza sugli obblighi positivi imposti allo Stato, insomma, potrebbe ulteriormente indurre lo Stato polacco a procedere in sede internazionale contro la Bielorussia.

---

<sup>27</sup> Tra le ultime sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo in materia, oltre alla nota vicenda Abu Omar riguardante l'Italia (*Nasr e Ghali c. Italia*, 23.2.2016) e al *leading case El-Masri c. Ex Repubblica jugoslava di Macedonia* [GC] 13.12.2012, si vedano *Abu Zubaydah c. Lituania*, 31.5.2018; *Al Nashiri v. Romania*, 31.5.2018.

<sup>28</sup> Ad esempio, *N.D. e N.T. c. Spagna*, [GC] 13.2.2020; *Hanan c. Germania*, [GC] 16.2.2021.