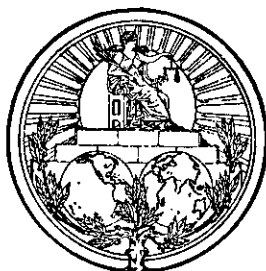


INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

PLEADINGS, ORAL ARGUMENTS, DOCUMENTS

AERIAL INCIDENT OF MARCH 10th, 1953
(UNITED STATES OF AMERICA *v.* CZECHOSLOVAKIA)

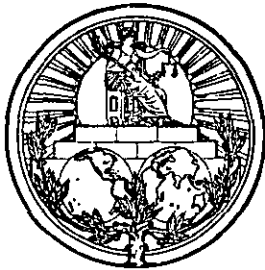
ORDER OF MARCH 14th, 1956: REMOVAL FROM THE LIST



COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

MÉMOIRES, PLAIDOIRIES ET DOCUMENTS

INCIDENT AÉRIEN DU 10 MARS 1953
(ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE c. TCHÉCOSLOVAQUIE)
ORDONNANCE DU 14 MARS 1956: RADIATION DU RÔLE



PART I

APPLICATION INSTITUTING PROCEEDINGS

PREMIÈRE PARTIE

REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

APPLICATION
INSTITUTING PROCEEDINGS

THE LEGAL ADVISER OF THE DEPARTMENT OF STATE
OF THE UNITED STATES OF AMERICA TO THE
REGISTRAR OF THE INTERNATIONAL COURT OF
JUSTICE

DEPARTMENT OF STATE,
WASHINGTON.

March 22, 1955.

Sir :

1. This is a written application, in accordance with the Statute and Rules of the Court, submitted by the Government of the United States of America instituting proceedings against the Government of Czechoslovakia on account of certain wrongful acts committed by MIG-type aircraft from Czechoslovakia within the United States zone of occupation in Germany on March 10, 1953.

The subject of the dispute and a succinct statement of the facts and grounds upon which the claim of the Government of the United States of America is based are adequately set forth in a note delivered to the Czechoslovak Government on August 18, 1954. A copy of the note is attached to this application as an annex. The Czechoslovak Government has failed, although the time therefor has long since elapsed and although the United States Government has duly urged the Czechoslovak Government to make reply, to respond to the United States Government's note, but the Czechoslovak Government asserted its contentions in prior diplomatic correspondence on this subject, and the nature of those contentions is adverted to in the annex.

2. The United States Government notes that the present dispute concerns matters of the character specified in Article 36 (2) of the Statute of the Court, including subdivisions (a) through (d). As will be seen from the annex, the legal dispute of the United States Government with the Czechoslovak Government involves, among other questions of international law, the scope and application of international obligations relating to the overflight of intruding military aircraft, embodied in part in the Convention on International Civil Aviation, adopted December 7, 1944; the duties of the ground controllers and pilots of intruding military aircraft with respect to interception and identification by patrolling

REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

LE CONSEILLER JURIDIQUE DU DÉPARTEMENT D'ÉTAT
DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE AU GREFFIER DE LA
COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

[Traduction]

DÉPARTEMENT D'ÉTAT,
WASHINGTON.

22 mars 1955.

Monsieur le Greffier,

1. Le présent document est une requête écrite, par laquelle le Gouvernement des États-Unis introduit, conformément au Statut et au Règlement de la Cour, une instance contre le Gouvernement de Tchécoslovaquie, à raison de certains actes dommageables commis, le 10 mars 1953, dans la zone d'occupation des États-Unis en Allemagne par des avions du type MIG, provenant de Tchécoslovaquie.

L'objet du différend et un exposé succinct des faits et des motifs par lesquels la demande du Gouvernement des États-Unis d'Amérique est prétendue justifiée sont énoncés comme il convient dans la note remise le 18 août 1954 au Gouvernement tchécoslovaque. Copie de cette note est jointe en annexe à la présente requête. Le Gouvernement tchécoslovaque, bien qu'un temps très long se soit écoulé depuis lors et que le Gouvernement des États-Unis l'ait pressé de donner une réponse, a omis de répondre à la note du Gouvernement des États-Unis, mais le Gouvernement tchécoslovaque a, dans une correspondance diplomatique antérieure relative à cette affaire, exposé ses thèses, au caractère desquelles référence est faite dans l'annexe.

2. Le Gouvernement des États-Unis constate que le différend actuel porte sur des questions relevant des catégories spécifiées à l'article 36 (2) du Statut de la Cour, y compris les subdivisions a) à d). Comme on le verra, en examinant l'annexe, le différend d'ordre juridique qui sépare le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement tchécoslovaque met en jeu, entre autres questions de droit international, celles qui ont trait à la portée et à l'exécution des obligations internationales relatives au survol que des avions militaires effectuent par intrusion au-dessus d'un territoire, obligations internationales qui sont en partie énoncées dans la convention relative à l'Aviation civile internationale, adoptée le

domestic aircraft in the country of intrusion ; the content and application in case of such overflight of obligations to signal between patrolling and intruding aircraft ; the nature of the rights, prerogatives and powers of the United States Government and the United States Air Force in the United States zone of occupation in Germany with respect to the control of air traffic in general and the overflight of foreign military aircraft ; together with numerous issues of fact which if resolved in favor of the United States Government would constitute breaches of international obligation by the Czechoslovak Government ; and the nature and extent of the reparations to be made by the Czechoslovak Government to the United States Government for all these breaches.

The United States Government, in filing this application with the Court, submits to the Court's jurisdiction for the purposes of this case. The Czechoslovak Government appears not to have filed any declaration with the Court thus far, although it was invited to do so by the United States Government in the note annexed hereto. The Czechoslovak Government, however, is qualified to submit to the jurisdiction of the Court in this matter and may upon notification of this application by the Registrar, in accordance with the Rules of the Court, take the necessary steps to enable the Court's jurisdiction over both parties to the dispute to be confirmed.

The United States Government thus founds the jurisdiction of this Court on the foregoing considerations and on Article 36 (1) of the Statute.

3. The claim of the Government of the United States of America is briefly that the Government of Czechoslovakia on March 10, 1953, willfully and unlawfully caused MIG-type military aircraft to overfly the Czechoslovak-German border, and without any provocation, to pursue and attack United States Air Force F-84-type aircraft which were engaged in peaceable routine patrol of the air space within the United States zone of Germany, destroying one F-84-type aircraft and causing physical injury to the pilot thereof, an American national, as well as other damage specified in the annexed note. The United States Government claims that in the circumstances described in the annex these actions constituted serious violations of international obligation on the part of the Czechoslovak Government. For these breaches of international obligation the United States Government has demanded and demands monetary and other reparation from the Czechoslovak Government.

7 décembre 1944 ; les devoirs des contrôleurs au sol et pilotes des avions militaires auteurs de l'intrusion, relativement à l'interception et à l'identification des appareils par les soins des avions patrouilleurs du pays où l'intrusion est commise ; le contenu et l'exécution, en cas de survols de cette nature, de l'obligation d'un échange de signaux entre les avions patrouilleurs et ceux qui commettent l'intrusion ; la nature des droits, prérogatives et pouvoirs du Gouvernement des États-Unis et des forces militaires d'aviation des États-Unis dans la zone d'occupation des États-Unis en Allemagne, en ce qui touche au contrôle du trafic aérien en général et au survol effectué par un avion militaire étranger ; ainsi que de nombreuses questions de fait qui, si elles étaient résolues en faveur du Gouvernement des États-Unis, constitueraient des infractions à une obligation internationale commises par le Gouvernement tchécoslovaque ; enfin le caractère et l'étendue des réparations auxquelles le Gouvernement tchécoslovaque serait tenu vis-à-vis du Gouvernement des États-Unis à raison de toutes ces infractions.

Le Gouvernement des États-Unis, en déposant la présente requête, déclare accepter la juridiction de la Cour aux fins de la présente espèce. Il ne semble pas qu'à ce jour le Gouvernement tchécoslovaque ait déposé une déclaration à la Cour, bien qu'il ait été invité à le faire par le Gouvernement des États-Unis dans la note jointe ci-après en annexe. Le Gouvernement tchécoslovaque est, cependant, qualifié pour reconnaître la juridiction de la Cour en l'espèce et il lui est loisible, lorsque la présente requête lui sera notifiée par le Greffier, conformément au Règlement de la Cour, de prendre les dispositions nécessaires afin que soit confirmée la juridiction de la Cour à l'égard des deux parties au différend.

Le Gouvernement des États-Unis fonde donc la compétence de la Cour sur les considérations qui précèdent, ainsi que sur l'article 36 (1) du Statut.

3. La thèse du Gouvernement des États-Unis d'Amérique peut se résumer comme il suit : à la date du 10 mars 1953, le Gouvernement de Tchécoslovaquie a délibérément et illégalement fait survoler la frontière germano-tchécoslovaque par des appareils militaires du type MIG et, sans aucune provocation, a fait poursuivre et attaquer des avions du type F-84 appartenant aux forces aériennes des États-Unis qui exécutaient une patrouille normale et pacifique à l'intérieur de l'espace aérien compris dans la zone d'occupation des États-Unis en Allemagne ; les avions tchécoslovaques ont détruit un avion du type F-84 ; ils ont causé des blessures au pilote de cet avion, ressortissant américain, et ont provoqué d'autres dommages qui sont spécifiés dans la note jointe en annexe. Le Gouvernement des États-Unis soutient que, dans les conditions telles qu'elles sont décrites dans l'annexe, ces actes constituaient de graves violations de ses obligations internationales, de la part du Gouvernement tchécoslovaque. À raison de ces man-

At earlier stages of the diplomatic negotiations, which must now be determined to have been exhausted, the Czechoslovak Government asserted an entirely contrary version of the facts, which is described in the annexed note. The United States Government, in further pleadings herein, will more fully set forth such issues of fact and the issues of law in this dispute, for the purpose of hearing and decision by the Court in accordance with the Statute and Rules. It will request that the Court find that the Czechoslovak Government is liable to the United States Government for the damage caused ; that the Court award damages in favor of the United States Government against the Czechoslovak Government in the sum of \$271,384.16, with interest, and such other reparation and redress as the Court may deem to be fit and proper ; and that the Court make all other necessary orders and awards, including an award of costs, to effectuate its determinations.

4. The undersigned has been appointed by the Government of the United States of America as its agent for the purpose of this application and all proceedings thereon.

Very truly yours,

(Signed) Herman PHLEGER,
The Legal Adviser
of the
Department of State.

quements auxdites obligations internationales, le Gouvernement des États-Unis a demandé et demande indemnité et d'autres réparations au Gouvernement tchécoslovaque.

A des stades antérieurs des négociations diplomatiques, lesquelles doivent maintenant être considérées comme épuisées, le Gouvernement tchécoslovaque a présenté une version de l'incident entièrement contraire aux faits, version reproduite dans la note jointe en annexe. Dans les pièces ultérieures, le Gouvernement des États-Unis exposera plus complètement les points de fait et de droit du présent différend, afin d'obtenir que la Cour examine et tranche le différend conformément à son Statut et à son Règlement. Le Gouvernement des États-Unis demandera à la Cour de dire et juger que le Gouvernement tchécoslovaque est responsable vis-à-vis du Gouvernement des États-Unis à raison du dommage causé ; il demande à la Cour d'ordonner que soient versés au Gouvernement des États-Unis, par le Gouvernement tchécoslovaque, des dommages et intérêts, s'élevant à \$ 271.384,16, plus les intérêts, et d'accorder audit Gouvernement des États-Unis toutes autres réparations et satisfactions que la Cour éventuellement jugera convenables et appropriées ; il demande à la Cour de rendre toutes autres ordonnances et sentences nécessaires, y compris en matière de dépens pour donner effet à ses décisions.

4. Le soussigné a été nommé par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique comme son agent aux fins de la présente requête et de la procédure qui s'ensuivra.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Herman PHLEGER,
Conseiller juridique du
Département d'État.

ANNEX**TEXT OF NOTE OF AUGUST 18, 1954, TO CZECHOSLOVAK
GOVERNMENT**

Excellency :

I have the honor to transmit to you, upon the instruction of my Government, the following communication from my Government to your Government :

The Government of the United States of America refers again to the incident of the morning of March 10, 1953, in which MIG-type aircraft from Czechoslovakia attacked and destroyed within the United States zone of occupation in Germany an F-84 aircraft of the United States Air Force.

On July 29, 1953, the United States Government addressed a diplomatic note to the Government of Czechoslovakia informing the Czechoslovak Government that the United States Government had conducted and completed a most detailed investigation of all the facts regarding the incident of March 10, 1953. The United States Government stated that the differences between the findings of fact made by it respecting the incident and the version given by the Czechoslovak Government were not reconcilable ; that the issues of fact raised not only serious questions of credibility but important questions of international law ; and that, consequently, it desired to defer the taking of appropriate further action until it had afforded the Czechoslovak Government adequate opportunity to submit to the United States Government the detailed documentary and other evidence which the Czechoslovak Government had indicated was in its possession, but which was not available to the United States Government, and which if true would prove the Czechoslovak Government's version of the incident. The United States Government declared that it reserved the right, if this evidence was not disclosed, to proceed upon the premise that material requested from the Czechoslovak Government and not disclosed would, if it were disclosed, be unfavorable to the Czechoslovak Government's position.

On February 25, 1954, the Czechoslovak Government's Foreign Office informed the American Embassy at Prague that the Czechoslovak Government "have not replied and do not intend to reply" to the United States Government's diplomatic note of July 29, 1953. It alleged as the reason for this position that the Czecho-

ANNEXE

*[Traduction]*TEXTE DE LA NOTE EN DATE DU 18 AOÛT 1954
ADRESSÉE AU GOUVERNEMENT TCHÉCOSLOVAQUE

Monsieur le Ministre,

Sur instructions de mon Gouvernement, j'ai l'honneur de vous transmettre la communication suivante, adressée par mon Gouvernement au vôtre.

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique se réfère de nouveau à l'incident survenu dans la matinée du 10 mars 1953, lorsque des avions du type MIG, venant de Tchécoslovaquie, attaquèrent et détruisirent à l'intérieur de la zone d'occupation des États-Unis en Allemagne, un avion F-84 appartenant aux forces aériennes des États-Unis.

A la date du 29 juillet 1953, le Gouvernement des États-Unis a adressé au Gouvernement de Tchécoslovaquie une note diplomatique pour lui faire savoir que le Gouvernement des États-Unis avait soumis à une enquête très approfondie — enquête achevée par lui — tous les faits relatifs à l'incident du 10 mars 1953. Le Gouvernement des États-Unis indiquait que les divergences entre les conclusions de fait auxquelles il était arrivé, relativement à l'incident, et la version fournie par le Gouvernement tchécoslovaque n'étaient pas conciliables ; les points de fait soulevaient non seulement de graves questions de crédibilité, mais encore des questions importantes de droit international ; en conséquence, le Gouvernement des États-Unis désirait attendre, avant de prendre de nouvelles mesures appropriées, qu'il eût suffisamment fourni au Gouvernement tchécoslovaque l'occasion de présenter en détail au Gouvernement des États-Unis les preuves documentaires et autres que le Gouvernement tchécoslovaque disait être en sa possession, mais qui n'étaient pas accessibles au Gouvernement des États-Unis, et qui, si elles étaient valables, viendraient à l'appui de la version de l'incident donnée par le Gouvernement tchécoslovaque. Le Gouvernement des États-Unis déclarait se réserver le droit, si ces preuves n'étaient pas produites, de procéder en partant de la prémisse suivante : la documentation demandée au Gouvernement tchécoslovaque et non produite par lui ne serait pas, si elle était présentée, favorable à la manière de voir du Gouvernement tchécoslovaque.

A la date du 25 février 1954, le département des Affaires étrangères du Gouvernement tchécoslovaque a fait connaître à l'ambassade des États-Unis à Prague que le Gouvernement tchécoslovaque « n'avait pas répondu et n'avait pas l'intention de répondre » à la note diplomatique du Gouvernement des États-

slovak Government in its notes of March 11, 1953, and of March 30, 1953 (which, as received by the United States Government, was dated March 28, 1953), "had presented sufficient facts which indisputably proved the violation of the Czechoslovak air space by United States military aircraft, as well as other facts which fully confirm the responsibility of the United States Government for the regrettable incident".

From this behavior of the Czechoslovak Government the United States Government is compelled to conclude that the unwillingness of the Czechoslovak Government to produce any substantiation for the allegations of fact made in its notes of March 11, 1953, and March 30, 1953, arises from the absence of such evidence.

In consequence, the United States Government considers it is free to proceed henceforth in this matter upon the premises which were set forth for this contingency in the note of July 29, 1953.

The purpose of the present communication is to place upon the record the facts which the United States Government has found to be true and, on the basis of these findings of fact, to prefer against the Czechoslovak Government herewith an international diplomatic claim in the nature and in the amounts set out below.

I

Following its intensive investigation of the incident of March 10, 1953, to which reference has been made, the United States Government has made the following findings of fact, which it asserts are true and which it is prepared to prove by evidence in an appropriate forum :

1. Consequent to the surrender of the German Armies and the assumption of supreme authority in Germany by the Allied forces which was announced on June 5, 1945, and through and including March 10, 1953, the United States Government as the occupant of the United States zone of Germany lawfully had and exercised control of the air space of that zone. The United States Air Force authorities situated in Germany assumed and discharged on behalf of the United States Government the duties of air traffic control within the United States zone of Germany, as well as the duty of aerial defense of this territory and of the occupation thereof by the United States Government. The discharge of these duties by the United States Air Force was well known at all times by the Czechoslovak Government and had been specifically notified to the Czechoslovak Government directly.

Unis en date du 29 juillet 1953. Pour justifier cette attitude, il alléguait que le Gouvernement tchécoslovaque, dans ses notes des 11 et 30 mars 1953 (cette dernière, lorsqu'elle parvint au Gouvernement des États-Unis, portait la date du 28 mars 1953), « avait présenté en suffisance des faits qui prouvaient indiscutablement la violation de l'espace aérien de Tchécoslovaquie par les appareils militaires des États-Unis, ainsi que d'autres faits qui confirmaient pleinement la responsabilité du Gouvernement des États-Unis à l'égard du regrettable incident ».

Cette manière d'agir du Gouvernement tchécoslovaque oblige le Gouvernement des États-Unis à conclure que la répugnance du Gouvernement tchécoslovaque à produire une preuve quelconque à l'appui des allégations de fait énoncées dans ses notes des 11 et 30 mars 1953 est due à l'absence d'une telle preuve.

En conséquence, le Gouvernement des États-Unis se considère comme libre de procéder désormais dans l'affaire en partant des prémisses exposées, en vue de cette éventualité, dans la note du 29 juillet 1953.

L'objet de la présente communication est de faire prendre acte des faits dont le Gouvernement des États-Unis a constaté la réalité et, sur la base de ces conclusions de fait, de présenter ci-après, contre le Gouvernement tchécoslovaque, une réclamation diplomatique d'ordre international, réclamation dont le caractère et le montant vont être exposés ci-dessous.

I

A la suite de l'enquête détaillée à laquelle, ainsi qu'il a été dit plus haut, le Gouvernement des États-Unis a procédé relativement à l'incident du 10 mars 1953, ce Gouvernement a été amené aux conclusions de fait suivantes, dont il affirme l'exactitude et qu'il est prêt à prouver par témoignage devant un tribunal approprié :

1. Après la reddition des armées allemandes et la prise du pouvoir suprême en Allemagne par les forces alliées, qui furent annoncées le 5 juin 1945, et jusqu'au 10 mars 1953 inclus, le Gouvernement des États-Unis a légalement possédé et exercé son contrôle sur l'espace aérien au-dessus de la zone d'Allemagne à lui affectée, en tant qu'occupant de cette zone. Les autorités des forces aériennes des États-Unis stationnées en Allemagne ont assumé et exercé, au nom du Gouvernement des États-Unis, les fonctions afférentes au contrôle du trafic aérien, dans la zone d'Allemagne réservée aux États-Unis, ainsi que la défense aérienne de ce territoire et son occupation par le Gouvernement des États-Unis ; de tout temps, le Gouvernement tchécoslovaque a été au courant de l'exercice de ces fonctions par les forces aériennes des États-Unis ; ce Gouvernement en avait d'ailleurs reçu directement et expressément notification.

As the Czechoslovak Government well knew, no Czechoslovak or other alien military aircraft could lawfully cross into or over the United States occupied zone of Germany unless prior authorization for such overflight had been duly requested from and granted by the United States authorities. The established practice and procedure of the United States authorities in Germany before and on March 10, 1953, was, as the Czechoslovak Government at all times well knew, to identify if possible all aircraft observed to enter the United States zone of Germany so that the purpose of such entry could be determined and the traffic pattern of such aircraft controlled. Where the identification of aircraft observed entering the United States territory of responsibility could not be determined from prior notifications, flight plans filed, or other information it was the practice where feasible to make use of fighter aircraft of the United States Air Force to perform interception for the purpose of identification, and for the purpose of reporting violations of applicable flight regulations committed by such overflying aircraft. At all times, before and on March 10, 1953, the pilots of such interceptor aircraft were under instructions under no circumstances to cross the border of Germany, and the persons controlling their movements were under instructions under no circumstances to permit the border to be crossed, or to engage in violence or force in effecting interception or identification.

2. During March 9, 1953, and in the morning of March 10, 1953, observation by United States Air Force authorities showed that military aircraft from Czechoslovakia were engaged in repeated unauthorized overflights of the border of the United States zone of Germany in circumstances which could not be fairly interpreted as innocent or accidental. The conduct of the Czechoslovak military aircraft involved plainly indicated an aggressive disregard by the competent authorities in Czechoslovakia of the air space of the United States zone of Germany and of the air traffic regulations applicable to overflights by military aircraft, as well as of the rights of the United States Government and the Government of the Federal Republic of Germany respecting the territory of the Federal Republic of Germany.

At 9:38 a.m. Greenwich Mean Time in the morning of March 10, 1953, on account of the number of such repeated unauthorized overflights of the United States zone of Germany by military

Ainsi que le Gouvernement tchécoslovaque le savait fort bien, aucun avion militaire étranger, tchécoslovaque ou autre, ne pouvait, légalement, pénétrer dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis ou survoler cette zone sans avoir, au préalable, dûment demandé et obtenu des autorités des États-Unis l'autorisation de procéder à ce survol. La pratique et la procédure constamment suivies par les autorités des États-Unis en Allemagne, avant le 10 mars 1953 et jusqu'à cette date, consistaient — ainsi que le Gouvernement tchécoslovaque le savait à tout moment — à identifier, si possible, tous les appareils dont on observait l'entrée dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, afin que l'objet de ce survol pût être établi et que l'itinéraire de cet appareil pût être contrôlé. Dans les cas où l'identification de l'appareil dont on avait observé l'entrée au-dessus du territoire confié à la responsabilité des États-Unis ne pouvait être établie à l'aide d'une notification antérieure, du dépôt préalable d'itinéraires de vols projetés ou d'autres renseignements, on avait coutume, lorsque c'était possible, d'utiliser les avions de combat appartenant aux forces aériennes des États-Unis pour intercepter l'avion, afin de l'identifier et pour signaler les infractions aux règlements aériens applicables commises, du fait de son survol, par ledit appareil. En tout temps, avant le 10 mars 1953 et jusqu'à cette date, les pilotes d'avions chargés d'intercepter l'appareil délinquant avaient pour instruction de ne franchir en aucun cas la frontière allemande, et les personnes chargées de contrôler leurs mouvements avaient pour instruction de ne leur permettre, en aucun cas, de franchir la frontière ni de recourir à la violence ou de faire usage de la force, dans les mesures prises par eux pour effectuer l'interception ou l'identification.

2. Durant la journée du 9 mars 1953 et la matinée du 10 mars 1953, les observations faites par les autorités des forces aériennes des États-Unis révélèrent que des avions militaires, venant de Tchécoslovaquie, procédaient à des survols répétés et non autorisés de la frontière de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, dans des circonstances qui ne pouvaient équitablement être interprétées comme innocentes ou accidentelles. La conduite des avions militaires tchécoslovaques dont il s'agissait faisait ouvertement ressortir un dédain agressif, de la part des autorités compétentes de Tchécoslovaquie, à l'égard de l'espace aérien de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, ainsi que des règlements visant le trafic aérien et applicables aux survols effectués par des avions militaires, et des droits du Gouvernement des États-Unis et du Gouvernement de la République fédérale allemande sur le territoire de ce dernier État.

Le 10 mars 1953, à 9 h. 38 G. M. T., vu le nombre de ces survols répétés et non autorisés de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis par des avions militaires venant de Tchécoslovaquie,

aircraft from Czechoslovakia, the appropriate United States authorities dispatched two United States F-84 aircraft with instructions to proceed toward the border of Czechoslovakia, responding at all times to the orders of controllers, for the purpose of intercepting, identifying and reporting such aircraft overflying the United States zone of Germany. The two aircraft flew as an element, in accordance with the standard practice. The pilot of the lead aircraft was Captain Donald C. Smith, Serial Number AO 1903259. The pilot of the wing aircraft was First Lieutenant Warren G. Brown, Serial Number AO 753603. Both pilots were members of the 53rd Fighter Bomber Squadron of the United States Air Force in Germany.

Before becoming airborne, in accordance with the standard practice then obtaining in such cases, the guns of both aircraft had been rendered inoperative by the armorers. From the moment of becoming airborne until, in circumstances which will be more fully described below, the two F-84 aircraft came down within Germany, both aircraft remained continuously and exclusively in the air space of the United States zone of Germany and at no time crossed the Czechoslovak border and at no time entered the Czechoslovak air space.

By the time the two F-84 patrol fighter aircraft had reached the border area within Germany in which the unidentified aircraft from Czechoslovakia had been observed, the overflying, unidentified aircraft had disappeared from observation. The two F-84 patrol aircraft were, therefore, in accordance with the usual practice, directed to and they did conduct a border patrol pattern of flight within the territory of the United States zone of Germany.

Flying at an altitude of approximately 13,000 feet the two F-84 patrol aircraft were proceeding in a southeasterly direction on a heading of approximately 140 degrees within Germany parallel to the range of mountains along which the Czechoslovak frontier ran when, at approximately 9:59 a.m. Greenwich Mean Time, unidentified military aircraft were again observed to be flying within Czechoslovakia toward the German border on a bearing which would bring them within one minute directly into and within the United States zone of Germany. Consequently, Captain Smith and Lieutenant Brown turned northward on a heading of approximately 320 degrees, upon the instruction of the ground control, and while proceeding on this heading they noticed two aircraft on their right moving at great speed from Czechoslovakia at approximately the same altitude as the two patrolling F-84 aircraft and on a course which converged with theirs. Seeking to evade collision with the intruding aircraft, Captain Smith and Lieutenant Brown immediately turned leftwards in a counter-clockwise direction. At this time the speed

les autorités compétentes des États-Unis envoyèrent deux avions F-84 des États-Unis, qui reçurent pour mission de se diriger vers la frontière tchécoslovaque, en se conformant à tout moment aux ordres des contrôleurs au sol, afin d'intercepter et d'identifier les avions qui survolaient la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis et de faire rapport à ce sujet. Les deux avions volaient en patrouille légère, conformément à la pratique habituelle. Le pilote de l'avion de tête (« leader ») était le capitaine Donald C. Smith, n° de série AO 1903259. Le pilote de l'avion équipier (« wing aircraft ») était le premier lieutenant Warren G. Brown, n° de série AO 753603. Les deux pilotes étaient membres de la 53^{me} escadrille de bombardement des forces aériennes des États-Unis en Allemagne.

Avant l'envol, conformément à l'usage suivi dans les cas de cet ordre, les armuriers avaient rendu inutilisable l'artillerie des deux appareils. A partir de l'envol et jusqu'au moment où, dans des circonstances qui sont exposées ci-dessous plus en détail, les deux avions F-84 redescendirent en Allemagne, les deux appareils demeurèrent de façon continue et exclusivement dans l'espace aérien situé au-dessus de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis ; à aucun moment, ils ne franchirent la frontière tchécoslovaque ni ne pénétrèrent dans l'espace aérien tchécoslovaque.

Au moment où les deux avions patrouilleurs F-84 avaient atteint la région de la frontière allemande où avaient été observés les appareils non identifiés, venus de Tchécoslovaquie, les avions qui avaient survolé le territoire sans avoir été identifiés avaient disparu. Les deux avions patrouilleurs F-84 reçurent donc, selon la pratique habituelle, l'ordre — qu'ils exécutèrent — de procéder à une patrouille d'interdiction le long de la frontière à l'intérieur du territoire de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis.

Volant à une altitude d'environ 13.000 pieds, les deux avions patrouilleurs F-84 se dirigeaient vers le sud-est suivant un angle d'environ 140° à la boussole, parallèlement à la chaîne de montagnes située le long de la frontière tchécoslovaque quand, à 9 h. 59 G. M. T., approximativement, on observa de nouveau des avions militaires non identifiés qui volaient, venant de Tchécoslovaquie, vers la frontière allemande, en suivant une direction qui devait dans un instant les conduire directement à l'intérieur de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis. En conséquence, et conformément aux instructions du contrôle au sol, le capitaine Smith et le lieutenant Brown se tournèrent vers le nord (angle de 320° environ) et, tandis qu'ils volaient dans cette direction, ils observèrent à leur droite deux avions venant à grande vitesse de Tchécoslovaquie ; ces avions étaient sensiblement à la même altitude que les deux avions patrouilleurs F-84 et suivaient une direction qui convergeait avec celle de ces avions. Afin d'éviter d'entrer en collision avec les appareils commettant l'intrusion, le capitaine Smith et le lieutenant Brown tournèrent immédiatement à gauche,

advantage of the intruding aircraft from Czechoslovakia was such that neither American pilot was able to identify the intruders from any markings, but from their silhouettes and speed they were identified as MIG-type aircraft. The MIG aircraft entered the United States zone of Germany at approximately 10:00 a.m. Greenwich Mean Time, flying in a westerly direction, near the German town of Arnstein north of the German town of Waldmuenchen.

The ensuing actions of these MIG intruders from Czechoslovakia, all taking place within the air space of the United States zone of Germany, were entirely aggressive and hostile and directed both to avoiding identification and to the willful destruction of the patrolling F-84 aircraft and the killing of the pilots, Captain Smith and Lieutenant Brown. These actions were carried out by the pilots of the intruding MIG aircraft, as the Czechoslovak Government has in substance admitted by its refusal to provide the information requested in the United States Government's note of July 29, 1953, at the specific direction of ground controllers and in accordance with instructions from the responsible competent authorities of the Czechoslovak Government.

Having thus entered the United States zone of Germany, at approximately 10:02 a.m. Greenwich Mean Time, the MIG aircraft crossed the path of the patrolling F-84's over the German town of Kritzenast, while the F-84's for the purpose of avoiding collision were executing the counter-clockwise turn carrying them deeper into Germany. In the turn Captain Smith became separated from Lieutenant Brown. Thereupon one of the intruding MIG aircraft proceeded to pursue Captain Smith over the air space of the United States zone of Germany while the other intruding MIG placed itself directly behind Lieutenant Brown's aircraft and assumed a hostile and aggressive position, both evading identification and making ready to fire at Lieutenant Brown. Lieutenant Brown, noticing the MIG behind him in an aggressive attitude, proceeded to take evasive and defensive action, seeking to fly farther and farther away from the pursuing MIG and in ever-tightening counter-clockwise circles. But his attempts at disengagement failed, for the speedier pursuing MIG aircraft followed Lieutenant Brown in his 360 degree orbiting pattern, refusing to relent or disengage. Several additional MIG aircraft then appeared in the orbit area, aircraft coming from Czechoslovakia and responding to Czechoslovak controlling authorities. The new intruders joined the two original pursuing aircraft in a concerted, deliberate and hostile action in order to effect the destruction of Lieutenant Brown's aircraft and his death.

dans une direction contraire à celle des aiguilles d'une montre. A ce moment, l'avantage, sous le rapport de la vitesse, était tellement en faveur des appareils venant de Tchécoslovaquie coupables de l'intrusion qu'aucun des deux pilotes américains ne fut en mesure d'identifier ces avions d'après les marques qu'ils portaient, mais leur silhouette et leur rapidité permirent de les reconnaître comme appartenant au type MIG. Les appareils MIG pénétrèrent dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis à 10 heures G. M. T. environ ; ils volaient vers l'ouest, près de la ville allemande d'Arnstein et au nord de la ville allemande de Waldmuenchen.

Par la suite, les actes de ces avions MIG venus de Tchécoslovaquie et coupables d'intrusion — actes qui se passèrent tous à l'intérieur de l'espace aérien de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis — furent entièrement agressifs et hostiles, et tendirent à la fois à éviter l'identification, à détruire délibérément les avions patrouilleurs F-84 et à tuer les pilotes, le capitaine Smith et le lieutenant Brown. Ces actes furent exercés par les pilotes de l'avion MIG coupable de l'intrusion (ainsi que le Gouvernement tchécoslovaque l'a, en substance, admis en refusant de produire les renseignements demandés dans la note du Gouvernement des États-Unis, en date du 29 juillet 1953), selon les indications expresses des contrôleurs au sol et conformément aux instructions données par les autorités compétentes responsables du Gouvernement tchécoslovaque.

Ayant ainsi pénétré dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, à 10 h. 02 G. M. T. environ, l'appareil MIG coupa la route des avions patrouilleurs F-84, au-dessus de la ville allemande de Kritzenast, tandis que ces avions F-84, afin d'éviter une collision, exécutaient un mouvement, en sens inverse des aiguilles d'une montre, qui les ramenait plus profondément en Allemagne. Au cours de ce mouvement, le capitaine Smith fut séparé du lieutenant Brown. Sur quoi, l'un des avions MIG, auteurs de l'intrusion, se mit à la poursuite du capitaine Smith, à l'intérieur de l'espace aérien de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, tandis que l'autre appareil MIG, coupable de l'intrusion, se plaça directement derrière l'avion du lieutenant Brown et adopta une attitude hostile et agressive, évitant à la fois l'identification et se préparant à tirer sur le lieutenant Brown. Ce dernier, observant l'attitude agressive du MIG qui se trouvait derrière lui, prit des mesures défensives pour lui échapper et s'efforça de voler de plus en plus loin du MIG qui le poursuivait en décrivant, dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre, des cercles qui se rétrécissaient de plus en plus. Mais ses tentatives en vue de se dégager échouèrent, car le MIG poursuivant, dont la vitesse était plus grande, suivit le lieutenant Brown dans sa course circulaire de 360°, refusant de desserrer sa poursuite ou de se dégager. Plusieurs autres appareils MIG apparurent alors dans la zone où se décrivaient les cercles, appareils venus de Tchécoslovaquie et

Acting upon the specific instructions of the responsible Czechoslovak Government authorities to whom they were responsible, the pilots of the pursuing MIG aircraft opened fire upon Lieutenant Brown's aircraft and continued firing in the unrelenting pursuit. The United States Government has found, and charges, that the first burst of fire was directed against Lieutenant Brown and his aircraft, while Lieutenant Brown was engaged in an evasive counter-clockwise orbit, at approximately 10:05 a.m. Greenwich Mean Time in the air space near the German town of Pemfling, at a point more than ten miles from the closest point of the Czechoslovak border.

Not succeeding in destroying Lieutenant Brown and his aircraft, the pursuing MIG aircraft continued shooting, following Lieutenant Brown in his counter-clockwise orbit, and then succeeded in disabling the aircraft by further firing at it in the air space above the German town of Friedersried, which is almost fifteen miles from the nearest point of the Czechoslovak border. His aircraft thus disabled, Lieutenant Brown lost control of it and it dived sharply, heading south. The MIG aircraft from Czechoslovakia nevertheless continued pursuing him. When Lieutenant Brown succeeded in regaining control of his aircraft, and restoring it to level flight, he abandoned orbiting and attempted to fly a heading of 220 degrees directed further into Germany. But the pursuing MIG aircraft reopened fire in the air space over the German town of Thiermietnach, more than eighteen miles from the nearest point of the Czechoslovak border. This time Lieutenant Brown's aircraft, mortally hit, went completely out of control and Lieutenant Brown was compelled to jettison the canopy of his aircraft and parachute out. Nevertheless, although the F-84 was thus abandoned in mid-air and Lieutenant Brown was parachuting out, the pursuing MIG aircraft continued firing, the last firing taking place in the air space between the German towns of Hofstetten and Sasselberg, twenty and one-half miles from the nearest point of the Czechoslovak border.

It was only at 10:08 a.m. Greenwich Mean Time that the MIG aircraft, pursuing and shooting as above described, disengaged themselves and ascended to higher altitude to leave the area.

The United States Government has found, and charges, that the MIG aircraft from Czechoslovakia therefore deliberately and

répondant aux autorités du contrôle tchécoslovaque. Les nouveaux intrus se joignirent aux deux avions qui avaient entamé la poursuite pour agir de façon concertée, délibérée et hostile, en vue de détruire l'appareil du lieutenant Brown et de tuer le pilote.

Se conformant aux instructions expresses des autorités responsables du Gouvernement tchécoslovaque, envers lesquelles ils étaient eux-mêmes responsables, les pilotes des avions MIG poursuivants ouvrirent le feu sur l'appareil du lieutenant Brown et continuèrent à tirer au cours de la poursuite qui continuait sans rémission. Le Gouvernement des États-Unis a constaté — et porte à ce sujet une accusation — que la première rafale fut dirigée contre le lieutenant Brown et son appareil — tandis que le lieutenant Brown s'efforçait, pour se soustraire à la poursuite, de décrire un cercle en sens inverse de celui des aiguilles d'une montre — à 10 h. 05 G. M. T. environ, dans l'espace aérien près de la ville allemande de Pemfling, en un point situé à moins de 10 milles du point le plus rapproché de la frontière tchécoslovaque.

Ne réussissant pas à détruire le lieutenant Brown et son appareil, l'avion MIG poursuivant continua à tirer, suivant le lieutenant Brown dans son trajet circulaire en sens inverse à celui des aiguilles d'une montre ; il réussit alors, par son tir, à mettre hors de service l'appareil dans l'espace aérien au-dessus de la ville allemande de Friedersried, située à environ 15 milles du point le plus proche de la frontière tchécoslovaque. Son appareil étant ainsi avarié, le lieutenant Brown en perdit le contrôle et l'avion plongea fortement se dirigeant vers le sud. L'appareil MIG venu de Tchécoslovaquie n'en continua pas moins à le poursuivre. Lorsque le lieutenant Brown réussit à reprendre le contrôle de son appareil et à le faire de nouveau voler en ligne droite, il renonça à décrire des cercles et s'efforça de suivre une direction formant un angle de 220° et le conduisant plus avant en Allemagne. Mais l'avion MIG poursuivant rouvrit le feu, dans l'espace aérien au-dessus de la ville allemande de Thiermietnach, à plus de 18 milles du point le plus proche de la frontière tchécoslovaque. Cette fois, l'avion du lieutenant Brown, frappé à mort, échappa complètement à son contrôle, et le lieutenant Brown fut contraint de jeter par-dessus bord le toit d'habitacle de son avion et de sauter en parachute. Néanmoins, bien que l'avion F-84 fût ainsi abandonné en l'air et que le lieutenant Brown s'en échappât en parachute, l'avion MIG poursuivant continua à tirer, pour la dernière fois dans l'espace aérien entre les villes allemandes de Hofstetten et de Sasselberg, situées à 21½ milles du point le plus proche de la frontière tchécoslovaque.

C'est seulement à 10 h. 08 G. M. T. que les appareils MIG, après la poursuite et le tir décrits plus haut, se dégagèrent et s'élevèrent à une altitude plus grande, afin de quitter la zone.

Le Gouvernement des États-Unis a constaté — et porte une accusation à ce sujet — que les avions MIG venant de Tchécoslo-

willfully overflow the air space of the United States occupied zone of Germany from Arnstein, near the border of Czechoslovakia, at 10:00 a.m. Greenwich Mean Time, to Kritzenast where they crossed the path of the patrolling F-84 aircraft, and flying to their left deeper into Germany to the air space north of the German town of Hiltersried, continued west and flew over Voitsried at approximately 10:03 a.m. Greenwich Mean Time, then turned southward and passed the German town of Hillstett at approximately 10:04 a.m. Greenwich Mean Time. Then, still pursuing Lieutenant Brown in his evasive attempts to orbit, they continued around to the air space of Alletsried, to Stamsried, and as far east as Löwendorf, then northwest to Rötze and then southward to Friedersried. At this point, his aircraft disabled, Lieutenant Brown took a turn of 220 degrees and attempted a straight flight to save himself and proceed to base.

Lieutenant Brown, parachuting out, landed south-southwest of the German town of Falkenstein and his aircraft, destroyed, crashed into the ground west-northwest of Falkenstein at a settlement known as Hundessen. The MIG aircraft involved in the incident turned north and passed to the east over the German town of Michelsneukirchen.

Captain Smith, pursued by the other MIG aircraft, was kept separated from Lieutenant Brown, but succeeded in evading the shooting and, when the MIG aircraft disengaged at 10:08 a.m. Greenwich Mean Time, was enabled to proceed to his base in Germany.

Lieutenant Brown landed in a state of shock and received personal injuries, both of which required medical attention and hospitalization thereafter. His F-84 aircraft, completely destroyed, caused damage to the ground at and near the point of impact.

3. The United States Government has found as a result of its investigation, and it charges, as indicated above and as is made clear by the Czechoslovak Government's notes of March 28, 1953, and February 25, 1954, that all the acts of the pilots of the MIG aircraft involved in the unauthorized overflight into the United States zone of Germany, as described above, both those observed by Captain Smith and Lieutenant Brown and those which joined in the onslaught upon Lieutenant Brown, were at the specific direction, and at all times under the direct control, of the responsible authorities of the Czechoslovak Government, being vectored and directed by ground radio and ground radar operators who in so doing were carrying out the instructions and acting under the authority of the Czechoslovak Government. These directions were

vaquie ont donc délibérément et à dessein survolé l'espace aérien de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis depuis Arnstein, près de la frontière tchécoslovaque, à 10 heures G. M. T., jusqu'à Kritzenast, où ils ont coupé la route des avions patrouilleurs F-84 ; puis, volant à leur gauche, ils ont pénétré plus avant en Allemagne dans l'espace aérien au nord de la ville allemande de Hiltersried ; ils ont continué vers l'ouest et ont survolé Voitsried à 10 h. 03 G. M. T. environ, puis ont tourné vers le sud et passé la ville allemande de Hillstett à 10 h. 04 G. M. T. environ. Continuant à poursuivre le lieutenant Brown, lors de la tentative faite par ce dernier pour échapper à la poursuite en décrivant des cercles, les avions venus de Tchécoslovaquie ont contourné l'espace aérien, depuis Alletsried jusqu'à Stamsried et, à l'est, jusqu'à Löwendorf puis, vers le nord-ouest, à Rötzt, et ensuite vers le sud jusqu'à Friedersried. A cet endroit, le lieutenant Brown — son avion étant avarié — a tourné, à un angle de 220°, et essayé de voler en ligne droite pour se sauver lui-même et atteindre sa base.

Le lieutenant Brown, descendant en parachute, a atterri au sud-sud-ouest de la ville allemande de Falkenstein et son appareil, détruit, s'est écrasé au sol à l'ouest-nord-ouest de Falkenstein, près d'une localité connue sous le nom de Hundessen. Les avions MIG qui ont joué un rôle, au cours de l'incident, ont tourné au nord et sont ensuite passés à l'est au-dessus de la ville allemande de Michelsneukirchen.

Le capitaine Smith, poursuivi par l'autre appareil MIG, est resté séparé du lieutenant Brown, mais il a réussi à se soustraire au tir et, lorsque les appareils MIG se sont dégagés à 10 h. 08 G. M. T. il a été en mesure de se rendre à sa base en Allemagne.

Le lieutenant Brown a atterri en état de choc et a subi personnellement des blessures, ce qui l'a obligé par la suite à recevoir des soins médicaux et à être hospitalisé. Son appareil F-84, complètement détruit, a causé des dommages au sol au point d'impact et près de ce point.

A la suite de son enquête, le Gouvernement des États-Unis a constaté — et il porte une accusation à ce sujet —, ainsi qu'il a été indiqué plus haut et ainsi qu'il ressort clairement des notes du Gouvernement tchécoslovaque en date des 28 mars 1953 et 25 février 1954, que tous les actes des pilotes des appareils MIG qui ont pris part au survol non autorisé de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, ainsi qu'il a été décrit ci-dessus — aussi bien des avions observés par le capitaine Smith et le lieutenant Brown que de ceux qui se sont joints à l'agression dirigée contre le lieutenant Brown —, étaient placés sous la direction expresse et à tout moment sous le contrôle direct des autorités responsables du Gouvernement tchécoslovaque ; leur course était tracée (« vectored ») et ils étaient dirigés à l'aide de la radio au sol par les opérateurs de

in deliberate and calculated disregard of the air traffic control regulations and of the authority of the United States Government in German territory.

4. The United States Government charges further that these acts and directions were without provocation or justification whatever ; that they were maliciously intended with knowledge that they were wrongful under applicable international law and morals ; and that they were in deliberate and calculated disregard of and for the purpose of flaunting the air traffic control regulations of the United States authorities along the Czechoslovak-German border and within Germany, and the sovereignty of the United States Government, and of the German Government, and that they were carried out in an effort to exert terror, threats and illegal force over the area of Germany near the Czechoslovak border, and thereby to make it possible to overfly the United States zone of Germany and other areas unlawfully, at will, for such purposes as espionage, aggrandizement and propaganda demonstrations of strength. The United States Government charges further that the Czechoslovak Government in its notes of March 11, 1953. and of March 28, 1953, in pursuance of the same unlawful and wrongful plan, made assertions of fact with respect to the incident which it knew to be demonstrably preposterous and flagrantly untruthful, as will appear more fully below.

II

The United States Government has given the Czechoslovak Government full opportunity to prove the allegations with respect to the incident which are contained in the Czechoslovak Government's versions in its notes of March 11, 1953, and of March 28, 1953, but the Czechoslovak Government has failed to respond.

The United States Government is therefore compelled to state categorically that the following statements of fact, among others, in the Czechoslovak Government's notes are contrary to the truth, and were known at all times by the Czechoslovak Government to be contrary to the truth, and that they were nevertheless asserted for the motives and purposes set forth herein above.

radar au sol qui, ce faisant, exécutaient les instructions du Gouvernement tchécoslovaque et agissaient sous son autorité. Les instructions ainsi données constituaient délibérément un mépris calculé des règlements visant le contrôle du trafic aérien et de l'autorité du Gouvernement des États-Unis en territoire allemand.

4. Le Gouvernement des États-Unis, poursuivant ses accusations, relève que ces actes et instructions étaient dépourvus de toute justification et ne s'expliquaient par aucune provocation ; ils visaient des fins criminelles, sachant qu'ils étaient contraires au droit international applicable et à la morale ; ils étaient destinés à témoigner un dédain délibéré et calculé des règlements visant le trafic aérien, adoptés par les autorités des États-Unis le long de la frontière germano-tchécoslovaque et à l'intérieur de l'Allemagne, à faire fi de ces règlements, ainsi que de la souveraineté du Gouvernement des États-Unis et du Gouvernement allemand ; il s'agissait par-là d'une tentative en vue d'exercer la terreur, de recourir aux menaces et à l'emploi illégal de la force au-dessus de la région allemande située près de la frontière tchécoslovaque, afin de rendre possible, ce faisant, le survol illégal à volonté de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis et d'autres régions, pour servir à l'espionnage, à des démonstrations de force aux fins de la propagande et à un agrandissement de l'espace aérien. Le Gouvernement des États-Unis accuse, en outre, le Gouvernement tchécoslovaque d'avoir, dans ses notes des 11 et 28 mars 1953, en poursuivant l'exécution du même plan illégal et injuste, présenté, au sujet de l'incident, des assertions de fait dont il savait que l'on pouvait démontrer l'absurdité, assertions qui étaient en contradiction flagrante avec la vérité, ainsi qu'il sera ci-dessous constaté plus en détail.

II

Le Gouvernement des États-Unis a pleinement fourni au Gouvernement tchécoslovaque l'occasion de prouver les allégations énoncées dans les versions que ce Gouvernement a données de l'incident, dans ses notes des 11 et 28 mars 1953, mais le Gouvernement tchécoslovaque a omis de répondre.

Le Gouvernement des États-Unis se voit donc obligé de déclarer catégoriquement que les assertions de fait, ci-après formulées, entre autres, dans les notes du Gouvernement tchécoslovaque, sont contraires à la vérité et que, de tout temps, le Gouvernement tchécoslovaque a su qu'elles étaient mensongères ; ces assertions ont cependant été énoncées pour les fins et motifs exposés ci-dessus.

A. With respect to the note of March 11, 1953 :

1. The statement that two United States jet aircraft of the F-84 type entered the Czechoslovak territory on March 10, 1953.

The only border crossing made by aircraft was made, as the Czechoslovak Government has at all times well known, with respect to the incident of March 10, 1953, to which this note relates, by MIG-type aircraft crossing into Germany from the east, specifically from Czechoslovakia. These MIG-type aircraft crossed the Czechoslovak-German frontier at 10:00 a.m. Greenwich Mean Time near the town of Arnstein, as above indicated.

2. The statement that these F-84 aircraft met with Czechoslovak fighters on patrol at a distance of 18 kilometers south-southeast of Pilsen and 40 kilometers from a state frontier. It is assumed that the Czechoslovak Government apparently intended to state that the 18 kilometers distance was south-southwest of Pilsen.

The facts, however, are, as investigation referred to above has overwhelmingly disclosed, that the two F-84 aircraft in question met at 10:02 a.m. Greenwich Mean Time the two MIG aircraft from Czechoslovakia. The meeting took place in the area of the town of Kritzenast, which was approximately four and one-half miles inside the United States zone of Germany, and the Czechoslovak aircraft penetrated and remained in the United States zone of Germany, performing the acts and under the circumstances related above.

The United States Government attaches hereto a graphic presentation of its findings with respect to the routes flown by the MIG aircraft and the F-84 aircraft, showing the area of orbit and the points at which the MIG aircraft from Czechoslovakia directed fire against, and hit, Lieutenant Brown's F-84 aircraft. It must be inferred that the Czechoslovak Government's version of the situs of the incident is in complete variance from the facts.

In this regard the United States Government notes that in the reply of February 25, 1954, to the United States Government's note of July 29, 1953, the Czechoslovak Government has refused to give the nationalities of all the pilots of the MIG aircraft involved in the incident or the nationalities of all the MIG aircraft so involved or of the ground controllers and directors of their actions. The United States Government, therefore, takes this opportunity to state that while for the purposes of the present international claim against the Czechoslovak Government it takes note of the Czechoslovak Government's description of the intruding aircraft as Czechoslovak fighters, the identification by the Czechoslovak Government of the intruding aircraft as Czechoslovak aircraft does not relieve or absolve any other Government or authority

A. En ce qui est de la note du 11 mars 1953 :

1. L'assertion selon laquelle deux appareils à réaction des États-Unis du type F-84 auraient pénétré, le 10 mars 1953, en territoire tchécoslovaque.

Ainsi que le Gouvernement tchécoslovaque l'a su de tout temps, en ce qui est de l'incident du 10 mars 1953 auquel a trait la présente note, les seuls avions qui aient franchi la frontière étaient des avions MIG, entrés en Allemagne en venant de l'est, nommément de Tchécoslovaquie. Ces avions du type MIG ont franchi la frontière germano-tchécoslovaque à 10 heures G. M. T. près de la ville d'Arnstein, ainsi qu'il a été indiqué plus haut.

2. L'assertion selon laquelle ces avions F-84 auraient rencontré des avions de combat tchécoslovaques en patrouille, à la distance de 18 kilomètres au sud-sud-est de Pilsen et à 40 kilomètres d'une frontière d'État. Il est à supposer que le Gouvernement tchécoslovaque entendait apparemment déclarer qu'il s'agissait d'une distance de 18 kilomètres au sud-sud-ouest de Pilsen.

La vérité est, comme il ressort irrésistiblement de l'enquête mentionnée ci-dessus, que les deux avions F-84 dont il s'agit ont rencontré à 10 h. 02 G. M. T. les deux avions MIG venus de Tchécoslovaquie. La rencontre a eu lieu dans la région où se trouve la ville de Kritzenast, située approximativement à 4½ milles à l'intérieur de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis ; les avions tchécoslovaques ont pénétré dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis et y sont demeurés, exerçant les actes ci-dessus relatés et dans les circonstances rappelées plus haut.

Le Gouvernement des États-Unis joint, en annexe à la présente note, un graphique traduisant ses constatations, au sujet de routes suivies par les avions MIG et les avions F-84 ; on y voit la région où l'avion a décrit des cercles, ainsi que les points où l'avion MIG venu de Tchécoslovaquie a ouvert le feu contre l'avion F-84 du lieutenant Brown et atteint cet avion. On doit conclure que l'allégation du Gouvernement tchécoslovaque relative au lieu où s'est passé l'incident s'écarte entièrement des faits.

A cet égard, le Gouvernement des États-Unis fait observer que, dans sa réponse, en date du 25 février 1954, à la note adressée par le Gouvernement des États-Unis, le 29 juillet 1953, le Gouvernement tchécoslovaque a refusé d'indiquer la nationalité de tous les pilotes des avions MIG concernés dans l'incident ou la nationalité de tous les avions MIG dont il s'agissait, ou des contrôleurs au sol et directeurs qui ont réglé leur action. Le Gouvernement des États-Unis saisit donc cette occasion pour déclarer que si, aux fins de la présente réclamation internationale, introduite contre le Gouvernement tchécoslovaque, il prend acte de la description fournie par le Gouvernement tchécoslovaque des avions auteurs de l'intrusion — avions dits être des avions de combat tchécoslovaques —, l'identification fournie par le Gouvernement

to whom the original two aircraft, or the additional intruding aircraft involved in the same incident, belonged, and under whose control they were dispatched and directed, from separate liability to the United States Government for the damage inflicted.

3. The statement that the United States aircraft were called upon to land.

This statement is false, for no such communication was made to either of the two F-84 aircraft involved. Moreover, the statement is irrelevant since the MIG aircraft from Czechoslovakia flew over German territory when they encountered the F-84 patrol aircraft and had no legal authority to call upon the American aircraft to land at any place or at any time.

Furthermore, the United States Government notes that the Czechoslovak Government, in its reply of February 25, 1954, to the note of July 29, 1953, has refused to specify, although duly requested, the signals or the contents of the alleged communication from the Czechoslovak aircraft to the American aircraft, or the method by which the alleged communication was made, or the content of each alleged message. The United States Government has found, and charges, that in truth the pilots of the MIG aircraft involved, knowing that they were overflying the United States zone of Germany, and being so instructed to do, made no attempt whatever to signal the F-84 aircraft but, on the contrary, assumed immediately upon convergence an unmistakably hostile aggressive attitude. The lead MIG aircraft flew in front of the lead F-84 aircraft from east to west, and the wing MIG aircraft assumed a shooting position behind the wing American aircraft. Even had the Czechoslovak authorities having control of the MIG aircraft, or the pilots of the MIG aircraft themselves, assumed, however erroneously, that the American aircraft were overflying Czechoslovak territory, the appropriate signals to land would require the Czechoslovak intercepting aircraft to point to and fly towards an appropriate Czechoslovak air base on Czechoslovak territory, and to take other warning measures prior to engaging in any firing of any kind.

4. The statement that the United States aircraft did not comply with the challenge of the Czechoslovak aircraft.

tchécoslovaque des avions auteurs de l'intrusion (et dits par lui être des avions tchécoslovaques) n'affranchit et n'absout d'une responsabilité distincte, vis-à-vis du Gouvernement des États-Unis, à raison du dommage infligé, aucun autre Gouvernement ni aucune autorité dont dépendaient les deux avions survenus les premiers, ni ceux qui par la suite ont, en commettant une intrusion, pris part au même incident — autorité sous le contrôle de laquelle lesdits avions ont été envoyés et dirigés.

3. L'assertion selon laquelle les avions des États-Unis auraient été invités à atterrir.

Cette assertion est fautive, car aucune communication de ce genre n'a été adressée à aucun des deux avions F-84 dont il s'agissait. En outre, cette assertion est sans pertinence, étant donné que les avions MIG, venus de Tchécoslovaquie, survolaient le territoire allemand, lorsqu'ils rencontrèrent les avions F-84 en patrouille et qu'ils n'étaient nullement fondés juridiquement à inviter les avions américains à atterrir en un lieu ou à un moment quelconques.

En outre, le Gouvernement des États-Unis fait observer que le Gouvernement tchécoslovaque, dans la réponse faite par lui, en date du 25 février 1954, à la note du 29 juillet 1953, a refusé de préciser, bien qu'il en ait été dûment prié, les signaux ou le contenu de la prétendue communication transmise par des avions tchécoslovaques aux avions américains, ni la méthode par laquelle la prétendue communication aurait été effectuée, ni le contenu de chacun des prétendus messages. Le Gouvernement des États-Unis a constaté — et porte à ce sujet une accusation — qu'en réalité les pilotes des avions MIG dont il s'agissait, sachant qu'ils survolaient la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis et qu'ils avaient reçu ordre de le faire, n'essayèrent nullement de communiquer par signaux avec les avions F-84 ; ils adoptèrent, au contraire, lorsque les routes suivies convergèrent, une attitude nettement hostile et agressive. L'avion MIG de tête vola en avant de l'avion F-84 de tête dans la direction est-ouest, et l'avion MIG placé à l'aile adopta une position de tir derrière l'avion américain correspondant. Même si les autorités tchécoslovaques chargées du contrôle des avions MIG ou si les pilotes des avions MIG eux-mêmes avaient estimé, si erronée que fût cette hypothèse, que les avions américains survolaient le territoire tchécoslovaque, les signaux appropriés, pour inviter les avions F-84 à atterrir, auraient exigé que l'avion tchécoslovaque chargé de l'interception eût signalé une base aérienne tchécoslovaque appropriée, en territoire tchécoslovaque, et volé vers cette base, prenant d'autres mesures d'avertissement avant d'ouvrir le feu avec une arme quelconque.

4. L'assertion selon laquelle les avions des États-Unis ne seraient pas conformés aux injonctions des avions tchécoslovaques.

This statement is in view of the foregoing not only false but irrelevant, the F-84 patrolling aircraft being under no obligation to comply with any challenge or direction from Czechoslovak aircraft in the circumstances of this case.

5. The statement that "in the engagement which ensued one of the United States planes took flight to the west, the second plane was hit, caught fire and falling constantly disappeared to the south-west".

This statement is misleading where it is not completely false. The statement is misleading in implying that one or both of the two American aircraft engaged in firing. The fact is, as the Czechoslovak Government has at all times well known, that neither American aircraft involved opened fire at any time, and the so-called "engagement" was a vicious onslaught without warning upon peaceful patrolling American aircraft seeking to disengage themselves, although in self-defense they were entitled to use force to repel the hostile conduct of the MIG aircraft from Czechoslovakia.

The statement is further misleading and false in suggesting, in order to rebut the widely-known fact that Lieutenant Brown and his F-84 aircraft came down deep in the United States zone of Germany, that the aircraft was hit in Czechoslovakia and somehow managed to fly back to the United States zone of Germany without being noticed or followed by observers from Czechoslovakia. For the fact is, as the Czechoslovak Government has at all times well known, that the pursuing MIG aircraft not only intercepted and attacked the F-84 aircraft entirely within the United States zone of Germany, but the MIG aircraft did not desist pursuit and firing until after the attacking MIG pilot, and other intruding MIG pilots associated with him, had seen and had no doubt reported by voice radio to ground controllers within Czechoslovakia, that the F-84 aircraft had been destroyed and its pilot forced to parachute to safety over the United States zone of Germany.

B. With respect to the Czechoslovak Government's note of March 28, 1953:

The Czechoslovak Government's reiteration of the statements in the note of March 11, 1953, is accompanied by the statement that the facts asserted in the March 11 note are based on the logbook records of the ground radio operators, the goniometer

Cette assertion, étant donné ce qui précède, est non seulement fausse mais encore dépourvue de pertinence, les avions patrouilleurs F-84 n'étant nullement tenus de se conformer à aucune injonction ou instruction à eux données par les avions tchécoslovaques dans les circonstances de l'espèce.

5. L'assertion selon laquelle « au cours de l'engagement qui suivit, l'un des avions des États-Unis se serait enfui vers l'ouest et le second, atteint, aurait pris feu puis, baissant constamment, aurait disparu vers le sud-ouest ».

Cette assertion, là où elle n'est pas complètement fausse, est fallacieuse. Elle est fallacieuse par le fait qu'elle implique que l'un des avions américains ou les deux avions auraient ouvert le feu. Le fait est, comme le Gouvernement tchécoslovaque l'a su de tout temps, qu'aucun des avions américains dont il s'agissait n'a ouvert le feu à aucun moment et le soi-disant « engagement » fut une attaque haineuse, déclenchée sans avertissement contre des avions américains pacifiques en patrouille, cherchant à se dégager, bien que, pour se défendre, ils eussent été fondés à recourir à la force, afin de répondre à la conduite hostile des avions MIG venus de Tchécoslovaquie.

Cette assertion est, en outre, fallacieuse et fausse en ce que l'on suggère, afin de contester le fait bien connu que le lieutenant Brown et son avion F-84 sont venus à terre en des points situés très profondément dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, que l'avion aurait été atteint en Tchécoslovaquie et aurait, de quelque manière, réussi à retourner en volant dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, sans avoir été observé ou suivi par les observateurs de Tchécoslovaquie. En effet, comme le Gouvernement tchécoslovaque ne l'a ignoré à aucun moment, le fait est que l'avion MIG poursuivant a non seulement intercepté et attaqué l'avion F-84 en un lieu situé entièrement dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, mais encore que l'avion MIG n'a pas arrêté sa poursuite, ni cessé de tirer, jusqu'à ce que le pilote du MIG agresseur et les autres pilotes MIG coupables d'intrusion qui s'étaient associés à lui, aient vu et sans aucun doute signalé par radio à la voix au contrôleur au sol en Tchécoslovaquie que l'avion F-84 avait été détruit et son pilote forcé, pour sa sécurité, de descendre en parachute dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis.

B. Au sujet de la note du Gouvernement tchécoslovaque en date du 28 mars 1953 :

Le Gouvernement tchécoslovaque, répétant les assertions formulées dans la note du 11 mars 1953, a, en outre, déclaré que les faits, affirmés dans cette note du 11 mars, se fondent sur les journaux des opérateurs de radio au sol, les relevés goniométriques et

records and the radar reports, as well as on the statements of the Czechoslovak pilots involved.

The United States Government in its note of July 29, 1953, requested the Czechoslovak Government to produce this corroborative evidence allegedly in the Czechoslovak Government's possession and described as the basis for its assertions, but the Czechoslovak Government has failed and refused to produce this evidence. The United States Government must therefore assert that such evidence does not exist and has never existed and the Czechoslovak Government's statements with respect thereto are wholly false.

III

The United States Government is compelled to conclude, and it charges, that the foregoing actions of the Czechoslovak Government, and for which it is responsible, were deliberately and unlawfully committed with the ulterior malicious intent to cause grievous injury to the United States Government and to the American people, as well as to Lieutenant Warren G. Brown and Captain Donald C. Smith, and to execute a purpose of unlawful aggrandizement within the air space over the United States zone of Germany by terror and other unlawful and wrongful methods.

The United States Government further asserts the following :

1. Captain Donald C. Smith, element leader of the F-84 patrolling fighter aircraft as above described, was a competent and efficient pilot, qualified to act as element leader in border patrol activity within Germany in which he engaged as above described, and was then and at all times involved in this matter an American national.

2. Lieutenant Warren G. Brown, wing pilot of the F-84 patrolling fighter aircraft as above described, was a competent and efficient pilot, qualified to act as wing pilot in border patrol activity within Germany in which he engaged as above described, and was then and at all times involved in this matter an American national.

3. The ground controllers involved in the vectoring and control, and in the radar observation, of and voice radio communication with Captain Smith and Lieutenant Brown, were members of the United States Air Force, fully competent and qualified to perform

les rapports de radar, ainsi que sur les déclarations des pilotes tchécoslovaques dont il s'agissait.

Dans sa note du 29 juillet 1953, le Gouvernement des États-Unis a invité le Gouvernement tchécoslovaque à produire ces preuves corroboratives, prétendument en la possession du Gouvernement tchécoslovaque, et représentées comme constituant la base des assertions de ce Gouvernement, mais le Gouvernement tchécoslovaque a omis et refusé de produire ces preuves. Le Gouvernement des États-Unis doit donc déclarer que ces preuves n'existent pas, qu'elles n'ont jamais existé, et que les allégations du Gouvernement tchécoslovaque à cet égard sont entièrement fausses.

III

Le Gouvernement des États-Unis se voit contraint de conclure — et il porte une accusation à ce sujet — que les actes précédemment décrits du Gouvernement tchécoslovaque (actes dont ce Gouvernement est responsable) ont été délibérément et illégalement commis dans l'intention secrète et malveillante de porter un grave préjudice au Gouvernement des États-Unis et au peuple américain, ainsi qu'au lieutenant Warren G. Brown et au capitaine Donald C. Smith, et de mettre à effet l'intention d'agrandir illégalement l'espace aérien, au-dessus de la zone allemande occupée par les États-Unis, par l'emploi de la terreur et d'autres méthodes illégales et injustes.

Le Gouvernement des États-Unis affirme, en outre, ce qui suit :

1. Le capitaine Donald C. Smith, guide de la formation, « element leader » des avions de combat F-84 envoyés en patrouille, ainsi qu'il a été dit plus haut, est un pilote compétent et expérimenté, qualifié pour exercer les fonctions d'« element leader » en patrouille à la frontière, en Allemagne, activité exercée par lui, ainsi qu'il a été dit plus haut ; à ce moment, et en tout temps dont il peut s'agir en l'affaire, il était un ressortissant américain.

2. Le lieutenant Warren G. Brown, équipier, « wing pilot » de l'avion de combat F-84 chargé de la patrouille, ainsi qu'il a été dit plus haut, est un pilote compétent et expérimenté, qualifié pour exercer les fonctions de « wing pilot », en patrouille à la frontière en Allemagne, activité exercée par lui, ainsi qu'il a été dit plus haut ; il était alors, et en tout temps dont il peut s'agir dans l'affaire, un ressortissant américain.

3. Les contrôleurs au sol chargés du tracé de la route (« vectoring »), du contrôle, des observations au radar, des communications par radio à la voix avec le capitaine Smith et le lieutenant Brown appartenaient aux forces aériennes des États-Unis ; ils

the duties assigned to them and these duties were performed by them with efficiency and accuracy.

4. The radar equipment used by the radar personnel and ground controllers in the observation of the aircraft referred to as coming from Czechoslovakia in overflying the United States zone of Germany and in following and controlling American patrolling aircraft as above described were all adequate in their coverage and accurate in all respects and in good working condition.

5. The patrolling F-84 aircraft piloted by Captain Smith and Lieutenant Brown were at the time of the incident above mentioned F-84E-type, owned and controlled by the United States Government without any defect affecting their flying efficiency or normal operation and in good working order for the purpose of patrol within the United States zone of Germany.

IV

The United States Government charges that the Czechoslovak Government has by committing the foregoing actions in the circumstances set forth above violated international law. Specifically, and without limiting itself by enumeration, the United States Government charges that in the circumstances set forth above the Czechoslovak Government is guilty of the willful and intentional violation of its international obligations and of the willful and intentional commission of internationally unlawful actions as follows:

1. On March 10, 1953, as at all other times, it was unlawful for military aircraft of Czechoslovakia, and for the aircraft involved in the present incident, to fly into the air space of the United States zone of Germany unless the Czechoslovak Government had obtained prior authorization for such overflight from the United States Government. Furthermore, it was the duty of the Czechoslovak Government to identify to the air traffic control authorities within the United States zone of Germany all aircraft from within Czechoslovakia which intended to overfly the United States zone of Germany in any respect and for any distance and to file flight plans in accordance with applicable air traffic control regulations. The failure of the Czechoslovak Government to comply with the applicable regulations to which reference has been made, and the unauthorized overflight by the military aircraft involved, constitute violations of international obligations, specifically recognized in

étaient entièrement compétents et qualifiés pour exercer les fonctions qui leur étaient assignées et ils ont exercé ces fonctions de façon efficace et précise.

4. L'équipement de radar dont se sont servi le personnel du radar et les contrôleurs au sol, lorsqu'ils ont observé les avions venus de Tchécoslovaquie, survolant la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, et lorsqu'ils ont suivi et contrôlé les avions américains en patrouille, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, disposait d'une couverture (« coverage ») suffisante ; il était précis à tous égards et en bon état de fonctionnement.

5. Les avions F-84 de patrouille, pilotés par le capitaine Smith et le lieutenant Brown, étaient, à l'époque de l'incident mentionné ci-dessus, du type F-84E, possédé et contrôlé par le Gouvernement des États-Unis, sans qu'aucun défaut nuisit à leur efficacité au point de vue du vol, ou à leur utilisation normale, et ils étaient en bon ordre de fonctionnement pour effectuer une patrouille au-dessus de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis.

IV

Le Gouvernement des États-Unis accuse le Gouvernement tchécoslovaque d'avoir, en commettant les actes qui précèdent, dans les circonstances ci-dessus exposées, *enfreint le droit international*. Spécifiquement parlant, et sans se limiter par une énumération quelconque, le Gouvernement des États-Unis porte l'accusation suivante : étant donné les circonstances exposées ci-dessus, le Gouvernement tchécoslovaque est coupable d'une violation délibérée et intentionnelle de ses obligations internationales et il est coupable d'avoir délibérément et intentionnellement commis les actes illégaux, au point de vue international, qui sont ci-après mentionnés :

1. A la date du 10 mars 1953, comme à tout autre moment, il n'était pas légalement permis aux avions militaires de Tchécoslovaquie ni aux avions dont il s'agit dans le présent incident, de pénétrer, en vol, dans l'espace aérien de la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, à moins que le Gouvernement tchécoslovaque n'eût préalablement obtenu du Gouvernement des États-Unis l'autorisation de procéder à ce survol. En outre, c'était, pour le Gouvernement tchécoslovaque, un devoir que de faire connaître aux autorités chargées du contrôle du trafic aérien, dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, tous les avions venant de Tchécoslovaquie et par lesquels il entendait faire survoler la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, à tous égards et pour toutes distances ; le Gouvernement tchécoslovaque devait donner connaissance des itinéraires des vols projetés, conformément aux règlements s'appliquant au contrôle du trafic aérien.

Articles I and 3, Chapter I, Part I of the Convention on International Civil Aviation, adopted December 7, 1944, at Chicago, Illinois, adhered to by numerous governments including the United States Government and the Czechoslovak Government.

2. Having unlawfully entered the United States zone of Germany, and having been intercepted within the air space of the United States zone of Germany by the policing aircraft, it was the duty of the pilots of the MIG aircraft from Czechoslovakia to submit peacefully to identification by the policing aircraft and to obey orders which the pilots of the policing aircraft might convey. It was further the duty of the Czechoslovak authorities controlling the actions of the pilots of the intruding MIG aircraft to instruct these pilots to permit identification and obey such orders. The failure of the pilots of the MIG aircraft from Czechoslovakia and of the Czechoslovak ground authorities controlling their actions to perform these duties constitute violations of international obligations; and their attempts to take aggressive action seeking to destroy the patrolling United States aircraft and to kill the United States pilots involved constitute heinous violations of international law.

3. Even if, as is not the fact, the ground authorities in Czechoslovakia or the pilots of the MIG aircraft from Czechoslovakia had erroneously believed that they had intercepted the United States F-84 aircraft within Czechoslovakia, it was the duty of the intercepting aircraft and the duty of the ground controllers to make intelligible signals to the overflying American aircraft, such as by flying across the path of the American aircraft in an easterly direction toward a suitable airfield and directing the aircraft to land at that airfield, or to take similar action, to acquaint the overflying aircraft with the fact that they were overflying Czechoslovak territory without prior authorization and should turn and proceed back to the United States zone of Germany. The failure to do so in this case therefore constitutes an aggravation of the liability of the Czechoslovak Government as well as further evidence that neither the Czechoslovak ground authorities nor the MIG pilots in the air were under any illusion as to the sovereignty of the air space in which the interception, the pursuit, the firing and the destruction of the American aircraft were then effected, nor as to the situs of any stage of this unlawful conduct.

Le fait que le Gouvernement tchécoslovaque a omis de se conformer aux règlements applicables dont il a été fait mention, et le survol non autorisé, effectué par les avions militaires dont il s'agit, constituent des manquements aux obligations internationales expressément reconnues dans les articles 1 et 3, chapitre premier, première partie, de la convention relative à l'Aviation civile internationale, adoptée à Chicago (Illinois) le 7 décembre 1944, convention à laquelle ont adhéré de nombreux gouvernements, y compris celui des États-Unis et celui de Tchécoslovaquie.

2. Ayant pénétré illégalement dans la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis, et ayant été interceptés dans l'espace aérien de cette zone par les avions chargés de la police, les pilotes des avions MIG, venus de Tchécoslovaquie, avaient le devoir de se soumettre pacifiquement aux mesures d'identification, de la part des avions chargés de la police, et d'obéir aux ordres que pourraient leur transmettre les pilotes desdits avions chargés de la police. En outre, les autorités tchécoslovaques, auxquelles incombait le contrôle des actes des pilotes conduisant les avions MIG coupables d'intrusion, avaient le devoir d'ordonner à ces pilotes de rendre l'identification possible et d'obéir auxdits ordres. Le fait que les pilotes des avions MIG venus de Tchécoslovaquie et les autorités tchécoslovaques au sol, auxquelles incombait le contrôle des actes de ces pilotes, n'ont pas rempli ces devoirs, constitue un manquement aux obligations internationales ; et les mesures tentées par eux en vue de commettre une agression, de chercher à détruire les avions patrouilleurs des États-Unis et de tuer les pilotes des États-Unis dont il s'agissait, constituent des violations odieuses du droit international.

3. Même si, bien que ce ne soit pas le cas, les autorités au sol en Tchécoslovaquie, ou les pilotes des avions MIG venus de Tchécoslovaquie, avaient cru par erreur avoir intercepté les avions F-84 des États-Unis au-dessus du territoire tchécoslovaque, le devoir des avions chargés d'intercepter les appareils et celui des contrôleurs au sol était de faire aux avions américains survolants des signaux intelligibles, par exemple, en coupant la route d'aviation approprié, en invitant les avions à atterrir sur ce champ ou en agissant de façon analogue, afin d'avertir les avions qu'ils survolaient le territoire tchécoslovaque sans autorisation préalable et qu'ils devaient retourner vers la zone d'Allemagne occupée par les États-Unis. La responsabilité du Gouvernement tchécoslovaque est donc aggravée par le fait que l'on a omis d'agir ainsi, dans le cas présent ; et par le fait, également démontré, que ni les autorités tchécoslovaques au sol, ni les pilotes MIG en l'air, n'avaient aucune illusion au sujet de la souveraineté sur l'espace aérien dans lequel avaient lieu l'interception, la poursuite des avions américains, le feu ouvert contre eux et leur destruction, non plus qu'au sujet

4. Having become fully aware of the true facts of the incident prior to its notes of March 11 and of March 28, 1953, and its note of February 25, 1954, even assuming which is not the fact that the responsible Czechoslovak Government authorities were not already fully aware of the true facts, the Czechoslovak Government violated its international legal obligations in knowingly stating to the United States Government and to the international public a false version of the true facts and emitting false propaganda concerning them.

The United States Government believes that it has on account of the violations by the Czechoslovak Government of the foregoing legal duties, and hereby asserts and prefers, against the Czechoslovak Government a valid international claim for damages as specified below.

V

In consequence of the foregoing illegal acts and violations of duty for all of which the Czechoslovak Government is responsible, the United States Government has suffered the following items of damages and the United States Government demands that the Czechoslovak Government pay to it on account thereof the following sums :

1. The value of the United States Air Force airplane F-84E-type Number 49-2192A and its equipment, piloted by Lieutenant Warren G. Brown in the circumstances and in the times above described, \$235,349.41.

2. Damages to Lieutenant Warren G. Brown, an American national, in consequence of the unlawful actions of the Czechoslovak Government above described, \$10,000.

3. Damages to Captain Donald C. Smith, an American national, in consequence of the unlawful actions of the Czechoslovak Government above described, \$1,000.

4. Damages to the United States Government for the willful and unlawful conduct of the Czechoslovak Government, \$25,034.75.

Total \$271,384.16.

du lieu où se déroulait l'incident, à un stade quelconque de ces agissements illégaux.

4. Étant pleinement mis au courant des circonstances exactes de l'incident, avant ses notes des 11 et 28 mars 1953 et du 25 février 1954, même à supposer, ce qui n'est pas le cas, que les autorités responsables du Gouvernement tchécoslovaque ne fussent pas déjà informées des faits exacts, le Gouvernement tchécoslovaque a enfreint ses obligations juridiques internationales en fournissant sciemment au Gouvernement des États-Unis et au public international une fausse version des faits exacts et en se livrant, à l'égard de ces faits, à une fausse propagande.

Le Gouvernement des États-Unis estime qu'à raison des manquements commis par le Gouvernement tchécoslovaque aux devoirs juridiques qui précèdent, il est en droit, ainsi qu'il le fait ci-après, de présenter, contre le Gouvernement tchécoslovaque, une réclamation internationale valable, en vue d'obtenir les réparations ci-après énoncées.

V

A la suite des actes et manquements illégaux qui précèdent, et dont tous engagent la responsabilité du Gouvernement tchécoslovaque, le Gouvernement des États-Unis, qui a subi les dommages suivants, demande que le Gouvernement tchécoslovaque lui verse, à raison de ces dommages, les sommes énumérées ci-après :

1. La valeur de l'avion, appartenant aux forces aériennes des États-Unis (type F-84E, n° 49-2192A), et de son équipement, avion piloté par le lieutenant Warren G. Brown, dans les circonstances de temps et lieu ci-dessus décrites, est de \$ 235.349,41.

2. Dommages à accorder au lieutenant Warren G. Brown, ressortissant américain, à raison des actes illégalement commis par le Gouvernement tchécoslovaque, ainsi qu'il a été dit plus haut, \$ 10.000.—.

3. Dommages à attribuer au capitaine Donald C. Smith, ressortissant américain, à raison des actes illégalement commis par le Gouvernement tchécoslovaque, ainsi qu'il a été dit plus haut, \$ 1.000.—.

4. Dommages à attribuer au Gouvernement des États-Unis, à raison de la conduite délibérément illégale du Gouvernement tchécoslovaque, \$ 25.034,75.

Total \$ 271.384,16.

VI

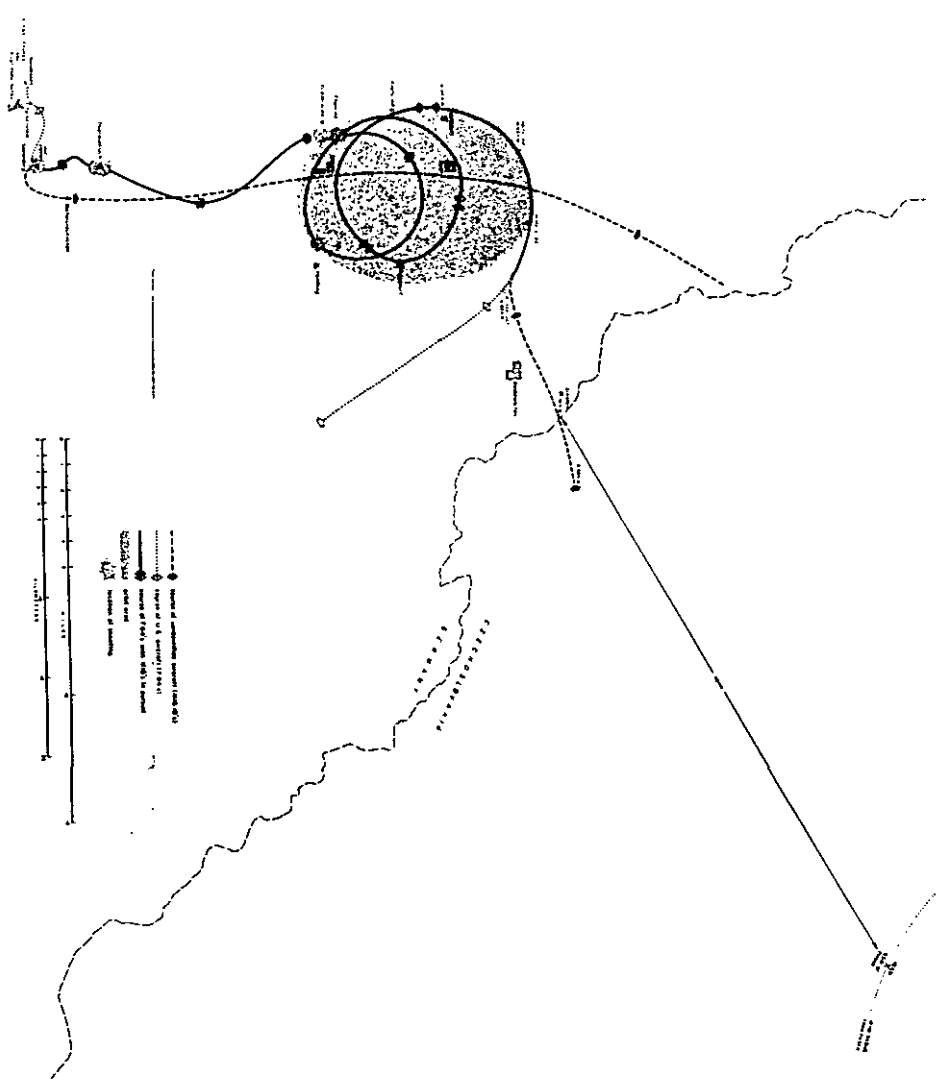
The Government of the United States calls upon the Government of Czechoslovakia promptly to make its detailed answer to the allegations and the demands made in this communication. Should the Czechoslovak Government in its answer acknowledge its indebtedness to the United States Government on account of the foregoing and agree to pay the damages suffered, the United States Government is prepared, if requested, to present further proof in support of its calculations of damage suffered and alleged.

In the event that the Czechoslovak Government contests its liability, it is requested so to state in its answer. In the latter event, the Czechoslovak Government is hereby notified that the United States Government considers that an international dispute exists between the United States Government and the Czechoslovak Government and proposes that the dispute be presented for hearing and decision in the International Court of Justice. Since it appears that the Czechoslovak Government has thus far not filed with that Court any declaration of acceptance of the compulsory jurisdiction of that Court, the United States Government invites the Czechoslovak Government to file an appropriate declaration with that Court or to enter into a Special Agreement by which the Court may, in accordance with its Statute and Rules, proceed to a determination of the issues of fact and law which have been set forth herein; and the Czechoslovak Government is requested to inform the United States Government in the reply to the present note of its intentions with respect to such a declaration or Special Agreement.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my high consideration.

Enclosure :

Graphic Chart.



Legend:
 - - - - - Dashed line
 - - - - - Dotted line
 - - - - - Dash-dot line
 - - - - - Solid line
 - - - - - Solid line with dots



VI

Le Gouvernement des États-Unis invite le Gouvernement tchécoslovaque à fournir promptement une réponse détaillée aux allégations et demandes contenues dans la présente lettre. Si, dans sa réponse, le Gouvernement tchécoslovaque reconnaît la dette contractée par lui envers le Gouvernement des États-Unis, à raison de ce qui précède, et s'il accepte de verser les sommes nécessaires afin de réparer les dommages subis, le Gouvernement des États-Unis est prêt, si une demande lui est adressée à cet effet, à fournir de nouvelles preuves, à l'appui de son calcul des dommages subis et évalués par lui.

Dans le cas où le Gouvernement tchécoslovaque nierait sa responsabilité, ce Gouvernement est invité à le dire dans sa réponse. Dans cette éventualité, le Gouvernement des États-Unis notifie, par la présente, au Gouvernement tchécoslovaque qu'il considère qu'un différend international existe entre le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement tchécoslovaque, et qu'il propose que le différend soit soumis à l'examen et à la décision de la Cour internationale de Justice. Comme le Gouvernement tchécoslovaque n'a pas, semble-t-il, déposé jusqu'à présent auprès de la Cour une déclaration portant acceptation par lui de la juridiction obligatoire de la Cour, le Gouvernement des États-Unis invite le Gouvernement tchécoslovaque à déposer près la Cour une déclaration appropriée ou à conclure un compromis permettant à la Cour de se prononcer, conformément à son Statut et à son Règlement, sur les points de fait et de droit énoncés dans la présente note ; le Gouvernement tchécoslovaque est invité à faire connaître au Gouvernement des États-Unis, dans sa réponse à la présente note, ses intentions au sujet d'une telle déclaration ou d'un tel compromis.

Veuillez agréer, etc.

Annexe :

1 graphique.
