

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

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

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-

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.

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-

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.

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,

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,

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

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-

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

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. 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

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.

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 fautive 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

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

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.

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

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 :

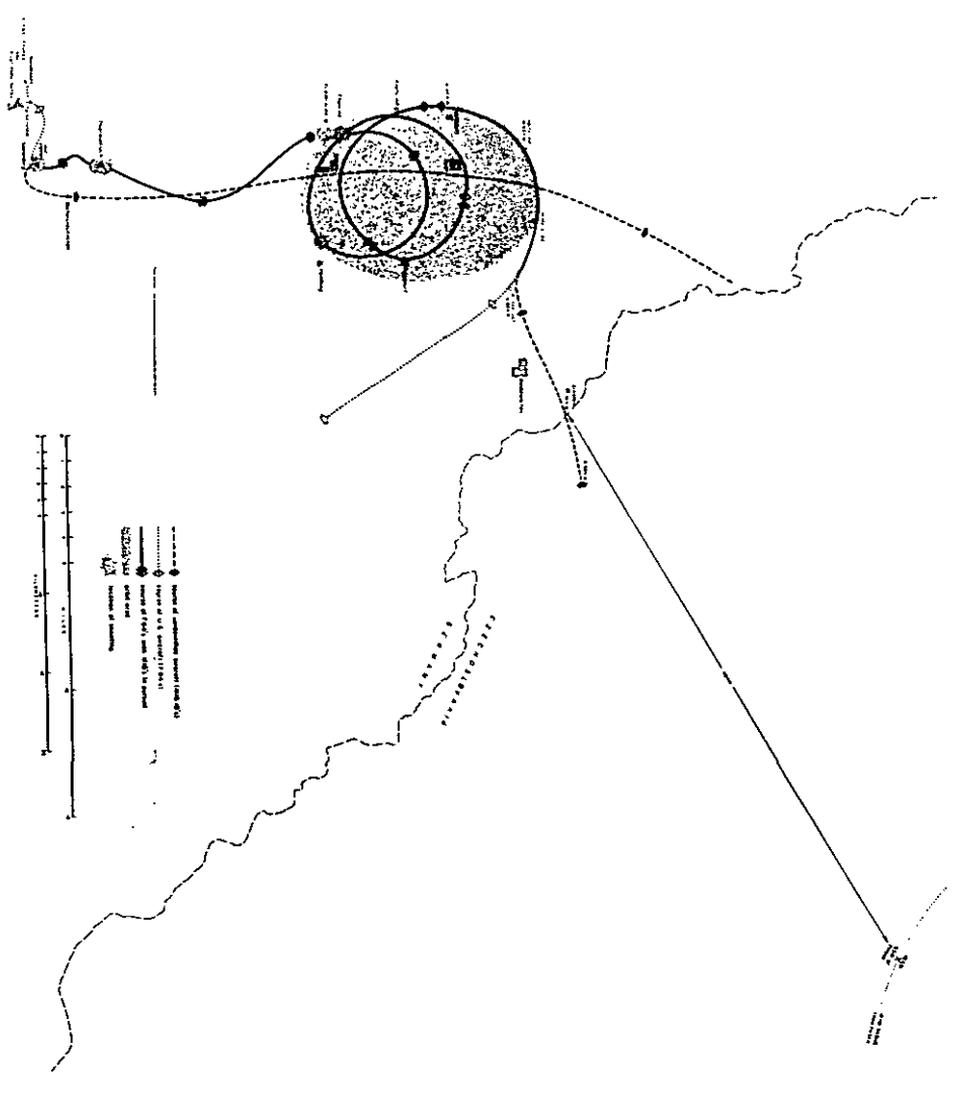
1. La valeur de l'avion, appartenant aux forces aériennes des États-Unis (type F-84E, n° 49-2192A), et de son équipement, avion piloté par le lieutenant Warren G. Brown, dans les circonstances de temps et lieu ci-dessus décrites, est de \$ 235.349,41.

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.



Number of turns: 100
 Wires: 10
 Points on Circle: 10
 Wires: 10

