



GENERAL

S/3391

15 April 1955

RUSSIAN

ORIGINAL: ENGLISH

ПИСЬМО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ  
ОТ 13 АПРЕЛЯ 1955 ГОДА НА ИМЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ  
СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ

Ссылаюсь на делопроизводство Совета Безопасности за 10 сентября 1954 года, относящееся к жалобе Соединенных Штатов на ничем не вызванное нападение советских военных самолетов на самолет Военно-морского флота Соединенных Штатов над открытым морем 4 сентября 1954 года. Кроме того, я должен сослаться на документы S/3295 и S/3304, которые относятся к другим подобным же нападениям и были разосланы членам Совета Безопасности по моей просьбе.

На заседании Совета 10 сентября 1954 года я подтвердил намерение Правительства Соединенных Штатов принимать меры к урегулированию путем переговоров претензий, возникающих из подобных инцидентов, а при отсутствии такого урегулирования передавать их на беспристрастное рассмотрение Международного Суда.

Теперь я должен сообщить членам Совета, что Правительство Соединенных Штатов в ноте, переданной Правительству Чехословакии 18 августа 1954 года, возложило на последнее ответственность за уничтожение самолетами типа МИГ из Чехословакии самолета военно-воздушных сил типа F-84 и нанесение телесных повреждений его пилоту. Этот инцидент произошел 10 марта 1953 года над Американской оккупационной зоной в Германии. Правительство Соединенных Штатов потребовало возмещения убытков в сумме 271 384 долларов 16 центов и просило Правительство Чехословакии, если оно оспаривает свою ответственность, поддержать передачу этого спора в Международный Суд.

Ни на эту ноту, ни на последующую ноту от 26 ноября 1954 года, в которой его просили сообщить о своих относящихся к данному делу намерениях, Правительство Чехословакии не ответило.

Поэтому Правительство Соединенных Штатов решило возбудить против Правительства Чехословакии судебное дело, подав соответствующее заявление в Международный Суд.

29 марта 1955 года посол Соединенных Штатов в Гааге почтенный Х.Фриман Матьюз подал в Международный Суд заявление, копия которого прилагается и которое было опубликовано Судом 30 марта 1955 года.

Подавая указанное заявление, Правительство Соединенных Штатов придерживалось того порядка, который был принят при подаче 3 марта 1954 года заявлений, касавшихся советского и венгерского правительств и действий этих правительств в отношении четырех американских летчиков, которые приземлились 19 ноября 1951 года на венгерской территории на самолете военновоздушных сил Соединенных Штатов С-47. Принимая эти меры, Правительство Соединенных Штатов имеет в виду исчерпать все возможные правовые средства, чтобы положить конец противоправным нападениям на самолеты Соединенных Штатов.

Вследствие изложенного прошу Вас, г-н Председатель, разослать членам Совета Безопасности копию настоящего письма вместе с копией прилагаемого заявления.

Искренне Ваш

Генри Кабот Лодж, младший

Постоянный представитель  
Соединенных Штатов Америки  
при

Организации Объединенных Наций.

ЗАЯВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ  
МЕЖДУНАРОДНОМУ СУДУ О ВОЗБУЖДЕНИИ ДЕЛА  
ПРОТИВ ПРАВИТЕЛЬСТВА ЧЕХОСЛОВАКИИ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ДЕПАРТАМЕНТ

Вашингтон.

22 марта 1955 года

Милостивый Государь!

1. Настоящим письменным заявлением, которое подается Правительством Соединенных Штатов Америки в соответствии со Статутом и Регламентом Суда, возбуждается дело против Правительства Чехословакии вследствие совершения 10 марта 1953 года самолетами типа МИГ из Чехословакии определенных неправомерных действий в пределах Американской оккупационной зоны в Германии.

Предмет данного спора указан, и краткое изложение фактов и оснований требования Правительства Соединенных Штатов Америки должным образом даны в ноте, переданной Правительству Чехословакии 18 августа 1954 года. Копия указанной ноты приобщается к настоящему заявлению в качестве приложения. Несмотря на то, что давно уже истекло время и что Правительство Соединенных Штатов должным образом просило Правительство Чехословакии дать свой ответ, Правительство Чехословакии на указанную ноту Правительства Соединенных Штатов не ответило. Однако в предшествовавшей дипломатической переписке Правительство Чехословакии сделало известные утверждения по данному вопросу, и в упомянутом приложении разъясняется характер этих утверждений.

Секретарю

Международного Суда

Гаага, Нидерланды

2. Правительство Соединенных Штатов отмечает, что настоящий спор относится к предметам тех категорий, которые указаны в части 2 статьи 36 Статута Суда и, в частности, в пунктах от "а" до "d" включительно. Как явствует из упомянутого приложения, спор между Правительством Соединенных Штатов и Правительством Чехословакии о праве относится, кроме других вопросов международного права, к содержанию и выполнению относящихся к неправомерным полетам военных самолетов международных обязательств, предусмотренных отчасти в Конвенции о международной гражданской авиации, принятой 7 декабря 1944 года, к обязанностям наземных диспетчеров и пилотов вторгающихся военных самолетов, поскольку эти обязанности относятся к перехвату и опознанию таких самолетов национальными дозорными самолетами в стране вторжения, к содержанию и выполнению в случаях таких полетов обязательств сигнализации между дозорными и вторгающимися самолетами, к природе прав, прерогатив и власти Правительства Соединенных Штатов и Военновоздушных сил Соединенных Штатов в Американской оккупационной зоне в Германии, поскольку это касается контроля над движением по воздуху вообще и полетов иностранных военных самолетов, а также ко многим вопросам факта, разрешение которых в пользу Правительства Соединенных Штатов должно установить нарушения международных обязательств Правительством Чехословакии, и к характеру и размеру компенсации, которая должна быть совершена Правительством Чехословакии Правительству Соединенных Штатов за все эти нарушения.

Правительство Соединенных Штатов, подавая в Суд настоящее заявление, подчиняется юрисдикции Суда для целей настоящего дела. Правительство Чехословакии до сих пор очевидно не подало в Суд никакого заявления, хотя Правительство Соединенных Штатов в прилагаемой ноте просило его сделать это. Тем не менее Правительство Чехословакии вправе подчиниться юрисдикции Суда по данному делу и может после уведомления его Секретарем о настоящем заявлении в соответствии с Регламентом Суда предпринять необходимые шаги,

чтобы подтвердить юрисдикцию Суда в отношении обеих сторон в данном споре.

Таким образом, Правительство Соединенных Штатов указывает в качестве основания юрисдикции настоящего Суда изложенные выше соображения и часть 1 статьи 36 Статута.

3. Утверждения Правительства Соединенных Штатов сводятся, вкратце, к тому, что по умышленному и неправомерному распоряжению Правительства Чехословакии 10 марта 1953 года военные самолеты типа МИГ перелетели через германо-чехословацкую границу и без какого-либо вызова преследовали и атаковали самолеты Военновоздушных сил Соединенных Штатов типа F-84, совершавшие обычное мирное патрулирование воздушного пространства в пределах Американской зоны Германии, уничтожили один самолет типа F-84 и причинили телесные повреждения его пилоту, американскому гражданину, равно как и другой вред, указанный в прилагаемой ноте. Правительство Соединенных Штатов утверждает, что при тех обстоятельствах, которые описаны в упомянутом приложении, указанные действия были серьезными нарушениями международных обязательств со стороны Правительства Чехословакии. За эти нарушения международных обязательств Правительство Соединенных Штатов требовало и требует денежного и иного возмещения от Правительства Чехословакии.

На ранних этапах дипломатических переговоров, которые должны теперь считаться исчерпанными, Правительство Чехословакии выдвинуло совершенно противоположную версию фактов, которая изложена в прилагаемой ноте. Правительство Соединенных Штатов в своих дальнейших объяснениях представит более подробное изложение этих вопросов факта и этих вопросов права по данному спору на рассмотрение и решение Суда в соответствии со Статутом и

Регламентом. Оно будет просить Суд признать, что Правительство Чехословакии отвечает перед Правительством Соединенных Штатов за причиненный вред, присудить в пользу Правительства Соединенных Штатов с Правительства Чехословакии убытки в сумме 271 384 долларов 16 центов с процентами и такое иное возмещение и компенсацию, какие Суд признает подходящими и надлежащими, и, для выполнения своих постановлений, отдать все прочие распоряжения и вынести все прочие определения, включая определение о расходах.

4. Нижеподписавшийся был назначен Правительством Соединенных Штатов Америки в качестве его представителя для подачи настоящего заявления и участия во всем производстве по таковому.

С совершенным уважением

Херман Фледжер

Юрисконсульт

Государственного Департамента

ПРИЛОЖЕНИЕ

ТЕКСТ НОТЫ ЧЕХОСЛОВАЦКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ОТ 18 АВГУСТА 1954 ГОДА

Ваше Превосходительство!

Имею честь препроводить Вам по поручению своего Правительства нижеследующее сообщение моего Правительства Вашему Правительству.

Правительство Соединенных Штатов Америки возвращается к инциденту, имевшему место утром 10 марта 1953 года, когда самолеты типа МИГ из Чехословакии атаковали и уничтожили в пределах Американской оккупационной зоны в Германии самолет F-84 Военно-воздушных сил Соединенных Штатов.

29 июля 1953 года Правительство Соединенных Штатов обратилось к Правительству Чехословакии с дипломатической нотой, сообщая Правительству Чехословакии, что Правительство Соединенных Штатов произвело и закончило самое подробное расследование всех фактов, относящихся к инциденту 10 марта 1953 года. Правительство Соединенных Штатов указало, что расхождения между выясненными им относящимися к этому инциденту фактами и той версией, которую выдвинуло Правительство Чехословакии, непримиримы, что по фактической стороне дела возникают не только серьезные вопросы о достоверности, но и важные вопросы международного права, и что, поэтому, оно желало отложить принятие надлежащих дальнейших мер, пока не предоставит Правительству Чехословакии достаточной возможности представить Правительству Соединенных Штатов подробные письменные и иные доказательства, которые, как заявляет Правительство Чехословакии, у последнего имеются, но которые Правительству Соединенных Штатов неизвестны, и, если они окажутся достоверными, подтвердили бы выдвинутую Правительством Чехословакии версию указанного инцидента.



Правительство Соединенных Штатов заявило, что оставляет за собой право действовать, если указанные доказательства не будут открыты, на основании предположения, что те материалы, которые были запрошены у Правительства Чехословакии, но не были открыты, были бы, если бы были открыты, неблагоприятны для позиции Правительства Чехословакии.

25 февраля 1954 года Министерство иностранных дел Правительства Чехословакии сообщило американскому посольству в Праге, что Правительство Чехословакии "не ответило и не намерено отвечать" на дипломатическую ноту Правительства Соединенных Штатов от 29 июля 1953 года. В качестве основания для этой позиции оно сослалось на то обстоятельство, что Правительство Чехословакии в своих нотах от 11 марта 1953 года и от 30 марта 1953 года (которая, как она была получена Правительством Соединенных Штатов, была датирована 28 марта 1953 года) "представило достаточные факты, которые бесспорно доказывают проникновение в воздушное пространство Чехословакии военного самолета Соединенных Штатов, равно как и другие факты, которые вполне подтверждают ответственность Правительства Соединенных Штатов за этот печальный инцидент".

Из поведения Правительства Чехословакии Правительство Соединенных Штатов вынуждено сделать вывод, что нежелание Правительства Чехословакии представить какие-либо подтверждения тех утверждений относительно фактов, которые были сделаны в его нотах от 11 марта 1953 года и от 30 марта 1953 года, объясняется отсутствием таких доказательств.

Поэтому Правительство Соединенных Штатов считает, что впредь оно может действовать в этом деле на основании того предположения, которое было указано на подобный случай в ноте от 29 июля 1953 года.

Целью настоящего сообщения является изложить те факты, которые Правительство Соединенных Штатов выяснило, и на основании этих установленных фактов настоящим предъявить к Правительству Чехословакии международную дипломатическую претензию, характер и сумма которой указаны ниже.

I

В результате того тщательного расследования инцидента 10 марта 1953 года, о котором было упомянуто, Правительство Соединенных Штатов выяснило нижеследующие факты, утверждает, что эти факты действительно имели место, и может подтвердить эти факты доказательствами в надлежащем трибунале.

1. После капитуляции германских армий и принятия на себя верховной власти в Германии союзными военными силами, о котором было объявлено 5 июня 1945 года, и до 10 марта 1953 года включительно Правительство Соединенных Штатов как оккупант Американской зоны Германии правомерно осуществляло контроль над воздушным пространством этой зоны. Органы Военно-воздушных сил Соединенных Штатов, находившиеся в Германии, приняли на себя и выполняли от имени Правительства Соединенных Штатов обязанности контроля над движением по воздуху в пределах Американской зоны Германии, равно как и обязанность воздушной обороны этой территории и оккупации ее Правительством Соединенных Штатов. О выполнении этих обязанностей Военно-воздушными силами Соединенных Штатов было всегда прекрасно известно Правительству Чехословакии и Правительство Чехословакии было прямо и непосредственно уведомлено.

Как было хорошо известно Правительству Чехословакии, никакой чехословацкий или иной иностранный военный самолет не мог правомерно совершить полет в Американскую оккупационную зону Германии или над этой зоной, если предварительно не было должным образом испрашено и получено разрешение на такой полет от властей Соединенных Штатов. Практика и порядок, которых придерживались власти Соединенных Штатов в Германии до и на 10 марта 1953 года, состояли, как Правительству Чехословакии было всегда известно, в том, чтобы опознавать по возможности все самолеты, вступление которых в Американскую зону Германии было замечено, чтобы можно было определить цель такого вступления и контролировать маршрут таких самолетов. В тех случаях, когда самолет, вступление которого в территорию, находящуюся на ответственности

Соединенных Штатов, было замечено, не мог быть опознан на основании предшествующих уведомлений, представленных планов полета или других сведений, обычно пользовались самолетами-истребителями Военно-воздушных сил Соединенных Штатов для перехвата с целью опознания и донесения о нарушениях применимых правил полета, совершаемых такими перелетающими самолетами. Всегда, как до 10 марта 1953 года, так и в этот день, пилотам таких самолетов-перехватчиков давались инструкции не перелетать ни при каких обстоятельствах через границу Германии, а лицам, контролирующим их движение, давались инструкции не разрешать ни при каких обстоятельствах перелет через эту границу или применение насилия или силы при перехвате или опознании.

2. В течение 9 марта 1953 года и утром 10 марта 1953 года Военно-воздушные силы Соединенных Штатов, производившие наблюдение, обнаружили, что военные самолеты из Чехословакии неоднократно делали неразрешенные полеты через границу Американской зоны Германии при таких обстоятельствах, которые нельзя было справедливо признать мирными или случайными. Поведение чехословацких военных самолетов явно указывало на агрессивное игнорирование компетентными властями в Чехословакии существования воздушного пространства Американской зоны Германии и правил о движении по воздуху, относящихся к перелетам военных самолетов, равно как и прав Правительства Соединенных Штатов и федеральной Германской Республики, относящихся к территории федеральной Германской Республики.

Принимая во внимание число таких повторных неразрешенных полетов военных самолетов из Чехословакии над Американской зоной Германии, соответствующие американские власти отправили 10 марта 1953 года утром — в 9 ч. 38 м. до полудня по среднему гринвичскому времени два самолета F-84 Соединенных Штатов, дав им инструкции проследовать к границе Чехословакии, все время подчиняясь распоряжениям диспетчеров, с целью перехвата и опознания таких совершающих полеты над Американской зоной Германии самолетов и донесения о них. Эти два самолета летели как звено в установленном порядке. На головном самолете пилотом был капитан Дональд С. Смит (серийный номер AO 1903259). На фланговом самолете пилотом был первый лейтенант Уоррен Г. Браун (серийный номер AO 753603). Оба пилота принадлежали к 53-й эскадрильи истребителей-бомбардировщиков Военно-воздушных сил Соединенных Штатов в Германии.

Прежде чем эти самолеты поднялись на воздух, оружие на обоих этих самолетах было, как в таких случаях обычно делается, приведено оружейниками в состояние непригодности для стрельбы. С того момента, когда они поднялись на воздух, и до того, когда при обстоятельствах, которые подробнее описаны ниже, оба самолета F-84 опустились в пределах Германии, они все время находились исключительно в воздушном пространстве Американской зоны Германии и ни разу не вступали в чехословацкое воздушное пространство.

К тому времени, когда оба дозорные истребители F-84 достигли приграничного района, где неизвестные самолеты из Чехословакии были замечены, эти перелетавшие границу неизвестные самолеты исчезли с поля наблюдения. Поэтому этим двум дозорным самолетам было, как это обычно делается, приказано двигаться по обычному маршруту дозора в пределах территории Американской зоны Германии, что они и стали выполнять.

Двигаясь на высоте приблизительно 13.000 футов, эти два дозорных самолета F-84 совершали полет в юго-восточном направлении по

курсу приблизительно 140 градусов в пределах Германии параллельно цепи гор, вдоль которой проходит граница Чехословакии, когда приблизительно в 9 ч. 59 м. до полудня по среднему гринвичскому времени были снова замечены неизвестные военные самолеты, которые летели в пределах Чехословакии, держа курс на границу Германии в таком направлении, следуя которому они в течение одной минуты должны были вступить прямо в Американскую зону Германии и оказаться в ее пределах. Поэтому капитан Смит и лейтенант Браун, согласно инструкции наземного контроля, повернули на север, взяли курс приблизительно в 320 градусов и, следуя этому курсу, заметили справа от себя два самолета, двигавшихся с большой скоростью из Чехословакии приблизительно на той же высоте, что и эти два дозорных самолета F-84, по курсу, который сходиллся с их курсом. Для того, чтобы избежать столкновения с вторгнувшимися самолетами, капитан Смит и лейтенант Браун немедленно повернули налево в направлении против движения часовой стрелки. В этот момент преимущество в скорости было на стороне вторгшихся из Чехословакии самолетов так велико, что ни один из американских пилотов не мог опознать вторженцев ни по каким знакам, но по их силуэтам и скорости в них опознали самолеты типа МИГ. Эти самолеты МИГ вступили в Американскую зону Германии приблизительно в 10 ч. до полудня по среднему гринвичскому времени, двигаясь в западном направлении близ германского городка Арнштейна на севере от германского городка Вальдмюнхена.

Все совершенные после этого в границах воздушного пространства Американской зоны Германии вторгнувшимися из Чехословакии самолетами МИГ действия носили совершенно агрессивный и враждебный характер и были направлены как на уклонение от опознания, так и на умышленное уничтожение дозорных самолетов F-84 и убийство пилотов — капитана Смита и лейтенанта Брауна. Эти действия совершались пилотами вторгшихся самолетов МИГ, как Правительство Чехословакии в сущности признало, отказавшись сообщить запрошенные Правительством Соединенных Штатов в ноте от 29 июля 1953 года сведения, по прямым указаниям

наземных диспетчеров и в соответствии с инструкциями от ответственных компетентных органов Правительства Чехословакии.

Вступив таким образом в Американскую зону Германии приблизительно в 10 ч. 02 м. до полудня по среднему гринвичскому времени самолеты МИГ пересекли путь следования дозорных самолетов F-84 над германским городком Критценастом, когда эти самолеты F-84, чтобы избежать столкновения, совершали поворот в направлении, противоположном движению часовой стрелки, который переносил их глубже в Германию. Во время этого поворота капитан Смит отделился от лейтенанта Брауна. После этого один из вторгнувшихся самолетов МИГ начал преследовать капитана Смита в воздушном пространстве Американской зоны Германии, а другой из вторгнувшихся самолетов МИГ занял место непосредственно позади самолета лейтенанта Брауна и принял враждебную и агрессивную позицию, уклоняясь от опознания и готовясь открыть огонь по лейтенанту Брауну. Лейтенант Браун, заметив, что позади него находится МИГ, который ведет себя агрессивно, стал принимать меры уклонения и обороны, пытаясь больше и больше отдаляться от преследовавшего МИГа, все время уменьшая радиус кругового движения в направлении, обратном движению часовой стрелки. Однако его попытки к разобщению оказались неудачными, ибо преследовавший его обладавший большей скоростью самолет МИГ следовал за лейтенантом Брауном по его круговому курсу, <sup>(360 градусов)</sup> не желая ни ослабить преследование, ни разобщиться. Затем в районе этого кругового движения появилось несколько других самолетов МИГ, прилетевших из Чехословакии и подчинявшихся чехословацким контрольным органам. Эти новые вторженцы присоединились к двум самолетам, которые первоначально вели преследование, совершая согласные, намеренные и враждебные действия, направленные на уничтожение самолета лейтенанта Брауна и его самого.

Действуя на основании конкретных инструкций ответственных органов Правительства Чехословакии, которым они были подчинены, пилоты преследовавших самолетов МИГ открыли огонь по самолету лейтенанта Брауна и продолжали стрельбу, неослабно его преследуя. Правительство

Соединенных Штатов выяснило и утверждает, что первая пулеметная очередь была выпущена по лейтенанту Брауну и его самолету, когда лейтенант Браун совершал с целью уклонения свое круговое движение против часовой стрелки, приблизительно в 10 ч. 05 м. до полудня по среднему гринвичскому времени в воздушном пространстве близ германского городка Пемфлинга, в пункте, отстоящем более чем на десять миль от ближайшего пункта границы Чехословакии.

Не сумев ликвидировать лейтенанта Брауна и его самолет, преследовавшие самолеты МИГ продолжали стрельбу, следуя за лейтенантом Брауном в его круговом движении против часовой стрелки. Затем им удалось подбить этот самолет при дальнейшей стрельбе в воздушном пространстве над германским городком Фридерсридом, который отстоит почти на пятнадцать миль от ближайшего пункта границы Чехословакии. Когда его самолет был таким образом подбит, лейтенант Браун потерял управление им, и он стал круто снижаться в направлении на юг. Тем не менее самолеты МИГ из Чехословакии продолжали преследовать его. Когда лейтенанту Брауну удалось снова овладеть управлением своим самолетом и возобновить горизонтальный полет, он прекратил круговое движение и сделал попытку полета в направлении 220 градусов вглубь Германии. Однако преследовавшие его самолеты МИГ снова открыли огонь в воздушном пространстве над германским городком Тирмитнахом, больше восемнадцати миль от ближайшего пункта границы Чехословакии. На этот раз смертельно поврежденный самолет лейтенанта Брауна совершенно вышел из управления и лейтенант Браун вынужден был сбросить фонарь кабины пилота своего самолета и парашютировать. Тем не менее, несмотря на то что F-84 был таким образом оставлен пилотом в воздухе, а лейтенант Браун парашютировал, преследовавшие самолеты МИГ продолжали огонь, и последние выстрелы были сделаны в воздушном пространстве между германскими городками Хофштетеном и Зассельбергом, за двадцать одну с половиной миль от ближайшего пункта чехословацкой границы.

Только в 10 ч. 8 м. до полудня по среднему гринвичскому времени самолеты МИГ, совершавшие указанные выше преследование и стрельбу, прекратили их и поднялись выше, чтобы оставить данный район.

Правительство Соединенных Штатов выяснило и утверждает, что самолеты МИГ из Чехословакии таким образом намеренно и неправоммерно совершили перелет в воздушное пространство Американской оккупационной зоны Германии из Арнштейна близ границы Чехословакии в 10 ч. до полудня по среднему гринвичскому времени к Критценасту, где пересекли путь следования дозорных самолетов F-84 и проследовали влево глубже внутрь Германии в воздушное пространство к северу от германского городка Холтерсрида, продвинулись на запад и пролетели над Фойтсридом приблизительно в 10 ч. 3 м. до полудня по среднему гринвичскому времени, затем повернули на юг и миновали германский городок Хиллштед приблизительно в 10 ч. 4 м. до полудня по среднему гринвичскому времени. Далее, все еще преследуя лейтенанта Брауна, который пытался уйти, делая круговое движение, они продолжали круговое движение к воздушному пространству Аллетсрида, Штамсрида и на восток вплоть до Левендорфа, а затем на северо-запад к Рецу и, далее, на юг к Фридерсриду. В этом пункте, ввиду того что его самолет был подбит, лейтенант Браун сделал поворот в 220 градусов и попытался лететь прямо, чтобы спасти себя и достичь базы.

Парашировав, лейтенант Браун опустился на юго-югозапад от германского городка Фалькенштейна, а его разбитый самолет упал на землю на запад-северозапад от Фалькенштейна в поселке, известном под наименованием Хундессена. Участвовавшие в этом инциденте самолеты МИГ повернули на север и проследовали на восток над германским городком Михельснейкирхеном.

Капитан Смит, преследуемый другим самолетом МИГ, был удерживаем вдали от лейтенанта Брауна, но ему удалось уклониться от выстрелов, и когда в 10 ч. 8 м. до полудня по среднему гринвичскому времени самолет МИГ его оставил, он смог добраться до своей базы в Германии.



Лейтенант Браун опустился в состоянии нервного потрясения и получил телесные повреждения. Как то, так и другое требовало медицинской помощи и госпитализации позднее. Его совершенно разбитый самолет F-84 причинил повреждение почвы в пункте падения и близ такового.

3. Правительство Соединенных Штатов выяснило в результате произведенного им расследования и утверждает, что, как указано выше и как ясно из нот Правительства Чехословакии от 28 марта 1953 года и от 25 февраля 1954 года, все действия пилотов самолетов МИГ, совершивших без разрешения полеты в Американскую зону Германии, как описано выше, как тех самолетов, которые были замечены капитаном Смитом и лейтенантом Брауном, так и тех, которые присоединились к нападению на лейтенанта Брауна, совершались по конкретным указаниям и все время под непосредственным контролем ответственных органов Правительства Чехословакии, наводились и направлялись наземными радиооператорами и операторами радиолокации, которые, при этом, выполняли инструкции и действовали по поручению Правительства Чехословакии. Эти указания давались с намеренным и нарочитым игнорированием правил о контроле над воздушным движением и прав Правительства Соединенных Штатов на германской территории.

4. Правительство Соединенных Штатов утверждает, далее, что эти действия совершались и эти указания давались без какого-либо вызова или основания, что они были намеренно и заведомо противоправными согласно применимым нормам международного права и нравственности и представляли собой умышленное и нарочитое игнорирование постановлений властей Соединенных Штатов о контроле над движением по воздуху вдоль германо-чехословацкой границы и в пределах Германии и суверенитета Правительства Соединенных Штатов и Правительства Германии, и имели целью дискредитировать эти постановления и этот суверенитет,

и что они выполнялись в качестве попытки вызвать страх, применить угрозы и противоправную силу в том районе Германии, который находится близ чехословацкой границы, и таким образом обеспечить возможность неправомερных полетов над Американской зоной Германии и другими районами по собственному произволу с такими целями, как шпионаж, экспансия и пропагандные демонстрации силы. Правительство Соединенных Штатов утверждает, затем, что Правительство Чехословакии в своих нотах от 11 марта 1953 года и от 28 марта 1953 года, выполняя тот же противоправный и недопустимый план, сделало касающиеся относящихся к данному инциденту фактов утверждения, зная, что абсурдность этих утверждений может быть доказана и что они явно не соответствовали действительности, что подробнее разъясняется ниже.

II.

Правительство Соединенных Штатов предоставило Правительству Чехословакии полную возможность доказать те утверждения относительно этого инцидента, которые образуют версии Правительства Чехословакии, изложенные в его нотах от 11 марта 1953 года и от 28 марта 1953 года, но Правительство Чехословакии этой возможностью не воспользовалось.

Правительство Соединенных Штатов вынуждено поэтому категорически заявить, что, кроме других, нижеследующие заявления относительно фактов, содержащиеся в этих нотах Правительства Чехословакии, противоречат действительности и Правительство Чехословакии всегда знало, что они противоречат действительности, но, тем не менее, настаивало на них по мотивам и с целями, которые указаны здесь выше.

A. О ноте от 11 марта 1953 года.

1. Заявление, будто два реактивных самолета Соединенных Штатов типа F-84 проникли на чехословацкую территорию 10 марта 1953 года.

Что касается инцидента 10 марта 1953 года, то единственный переход границы, как Правительству Чехословакии было всегда известно, был совершен самолетами типа МИГ, проникшими в Германию с востока, а именно из Чехословакии. Как указано выше, эти самолеты типа МИГ пересекли германо-чехословацкую границу в 10 ч. до полудня по среднему гринвичскому времени близ городка Арнштейна.

2. Заявление, будто эти самолеты F-84 встретились с чехословацкими истребителями, находившимися на дозоре, на расстоянии 18 километров к юго-юговостоку от Пильзена и в 40 километрах от государственной границы. Следует предполагать, что Правительство Чехословакии имело, очевидно, в виду расстояние в 18 километров на юго-югозапад от Пильзена.

В действительности, однако, как было выяснено в результате упоминавшегося выше расследования, два самолета F-84, о которых

идет речь, встретили в 10 ч. 02 м. до полудня по среднему гринвичскому времени два самолета МИГ из Чехословакии. Эта встреча произошла в районе городка Критценаста, который находится приблизительно на четыре с половиной мили внутри Американской зоны Германии, а чехословацкие самолеты проникли и оставались в Американской зоне Германии, совершая упомянутые выше действия при указанных выше обстоятельствах.

Правительство Соединенных Штатов прилагает в графической форме результаты своего расследования, поскольку они касаются пути следования самолетов МИГ и самолетов F-84, с указанием района кругового движения и пунктов, в которых самолеты МИГ из Чехословакии стреляли по самолету F-84 лейтенанта Брауна и имели попадания. Следует сделать вывод, что выдвинутая Правительством Чехословакии версия места, где произошел инцидент, совершенно не соответствует действительности.

В связи с этим Правительство Соединенных Штатов отмечает, что в своем ответе от 25 февраля 1954 года на ноту Правительства Соединенных Штатов от 29 июля 1953 года Правительство Чехословакии отказалось указать гражданство всех пилотов самолетов МИГ, участвовавших в этом инциденте, или национальность всех самолетов МИГ, в нем участвовавших, или гражданство наземных диспетчеров и руководителей их действиями. Правительство Соединенных Штатов пользуется, поэтому, данным случаем, чтобы заявить, что, хотя для целей настоящей международной претензии к Правительству Чехословакии оно принимает во внимание указание Правительства Чехословакии, что вторгшиеся самолеты были чехословацкими истребителями, указание Правительства Чехословакии, что вторгшиеся самолеты были чехословацкими самолетами, не избавляет и не освобождает никакое другое правительство или власть, которым два первые самолета или другие вторгшиеся самолеты, участвовавшие в том же самом инциденте, принадлежали и под контролем которых они были отправляемы и направляемы, от отдельной ответственности перед Правительством Соединенных Штатов за причиненный вред.

3. Заявление, будто самолетам Соединенных Штатов было предложено приземлиться.

Это заявление не отвечает действительности, ибо подобного предложения не делалось ни одному из соответствующих самолетов F-84. Кроме того, это заявление не имеет никакого значения, так как самолеты МИГ из Чехословакии совершали полет над германской территорией, когда повстречались с дозорными самолетами F-84, и не имели никакого права предлагать американским самолетам приземлиться в каком-либо месте в какое-либо время.

Далее, Правительство Соединенных Штатов отмечает, что Правительство Чехословакии в своем ответе от 25 февраля 1954 года на ноту от 29 июля 1953 года отказалось, несмотря на надлежащую просьбу, указать, каковы были сигналы или содержание имевших якобы место предложений со стороны чехословацких самолетов самолетам американским, или каким способом имевшие якобы место предложения были сделаны, или содержание каждого из имевших якобы место предложений. Правительство Соединенных Штатов выяснило и утверждает, что в действительности соответствующие самолеты МИГ, зная, что они совершают полет над Американской зоной Германии и имея инструкции так именно поступать, не делали вовсе никаких попыток сигнализировать самолетам F-84, но, напротив, немедленно же после сближения усвоили себе определенно враждебное отношение. Головной самолет МИГ летел перед головным самолетом F-84 с востока на запад, а фланговый самолет МИГ занял позицию для обстрела позади флангового американского самолета. Если чехословацкие власти имели контроль над самолетами МИГ или над самими пилотами самолетов МИГ <sup>если</sup> и/исходить из ошибочного предположения, будто американские самолеты совершали полет над чехословацкой территорией, то следует признать, что для дачи надлежащих сигналов приземлиться чехословацкие самолеты-перехватчики должны были бы сделать поворот и совершить полет к надлежащей чехословацкой воздушной базе на чехословацкой территории, а также принять другие меры предупреждения, прежде чем открывать какую бы то ни было стрельбу.

4. Заявление, будто самолеты Соединенных Штатов не выполнили распоряжения чехословацких самолетов.

Ввиду сказанного выше, это заявление не только не соответствует действительности, но и не имеет никакого значения, так как дозорные самолеты F-84 не обязаны были выполнять никаких распоряжений или указаний чехословацких самолетов при данных обстоятельствах.

5. Заявление, будто "при схватке, которая последовала, один из самолетов Соединенных Штатов обратился в бегство на запад, а второй самолет был подбит, загорелся и, постепенно падая, исчез на юго-западе".

Это заявление отчасти вводит в заблуждение, а отчасти является не соответствующим действительности. Оно вводит в заблуждение, являясь косвенным указанием на то, что один или оба американских самолета принимали участие в перестрелке. В действительности, как Правительству Чехословакии было всегда хорошо известно, ни один из соответствующих американских самолетов никогда не открывал огня, и так называемая "схватка" состояла в жестоком нападении без предупреждения на мирные американские дозорные самолеты, которые пытались уклониться от этого нападения, хотя вправе были для самообороны применить силу, чтобы отразить враждебные действия самолетов МИГ из Чехословакии.

Это заявление вводит в заблуждение и не соответствует действительности также потому, что в нем, с целью отрицания широко известного факта, что лейтенант Браун и его самолет F-84 опустились далеко в пределах Американской зоны Германии, имеется указание, будто этот самолет был подбит в Чехословакии и как-то сумел совершить полет обратно в Американскую зону Германии не будучи ни замечен, ни прослежен наблюдателями из Чехословакии. В действительности, как Правительству Чехословакии было всегда хорошо известно, совершавшие преследование самолеты МИГ не только перехватили и атаковали самолет F-84 вполне в пределах Американской зоны Германии, но не прекращали преследования и огня до тех пор, пока пилот атаковавшего МИГа и

пилоты других вторгшихся МИГов, ему содействовавших, не увидели и, несомненно, не донесли по радио наземным диспетчерам в пределах Чехословакии, что самолет F-84 разбит и его пилот вынужден спастись на парашюте над Американской зоной Германии.

В. О ноте Правительства Чехословакии от 28 марта 1953 года.

Повторение Правительством Чехословакии заявлений, содержащихся в ноте от 11 марта 1953 года, сопровождается заявлением, что факты, указанные в ноте от 11 марта, взяты из журналов наземных радиооператоров, гониометровых записей и отчетов о радиолокации, так же как и из заявлений соответствующих чехословацких пилотов.

Правительство Соединенных Штатов в своей ноте от 29 июля 1953 года просило Правительство Чехословакии представить соответствующие доказательства, которые имеются, якобы, у Правительства Чехословакии и на которые Правительство Чехословакии ссылалось как на основу своих утверждений, но Правительство Чехословакии этих доказательств не представило и представить их отказалось. Поэтому Правительство Соединенных Штатов должно заявить, что подобных доказательств не существует и никогда не существовало, а заявления Правительства Чехословакии относительно этих доказательств совершенно не отвечают действительности.

### III.

Правительство Соединенных Штатов вынуждено сделать вывод и утверждает, что указанные выше действия Правительства Чехословакии, за которые оно несет ответственность, были сознательно и противоправно совершены со скрытым и злым намерением причинить тяжкий вред Правительству Соединенных Штатов и американскому народу, а равно и лейтенанту Уоррену Г. Брауну и капитану Дональду С. Смиту, и осуществить цель противоправной экспансии в воздушное пространство над Американской зоной Германии посредством террора и других неправомерных и недопустимых методов.

Правительство Соединенных Штатов утверждает, далее, нижеследующее.

1. Капитан Дональд С. Смит, который, как выше указано, был водителем звена дозорных самолетов-истребителей F-84, является компетентным и исполнительным пилотом, имеющим квалификации для ведения звена на пограничном дозоре в пределах Германии, что он, как выше указано, и делал, и он являлся в то время и в течение всего времени, к которому относится данное дело, американским гражданином.

2. Лейтенант Уоррен Г. Браун, который был, как выше указано, пилотом флангового дозорного самолета-истребителя, является компетентным и исполнительным пилотом, имеющим квалификации для выполнения обязанностей флангового пилота при пограничном дозоре в пределах Германии, что он, как выше указано, и делал, и он был в то время и в течение всего времени, к которому относится данное дело, американским гражданином.

3. Наземные диспетчеры, участвовавшие в направлении, контроле и радиолокации и в сношениях по радио с капитаном Смитом и лейтенантом Брауном, принадлежали к Военновоздушным силам Соединенных Штатов и были вполне компетентны и квалифицированы для выполнения возложенных на них обязанностей, и эти обязанности выполнялись ими эффективно и точно.

4. Все оборудование для радиолокации, которым пользовался персонал радиолокации и наземные диспетчеры при наблюдении над самолетами, которые, как указано выше, проникли из Чехословакии и совершили полеты над Американской зоной Германии, и при указанных выше наблюдении и контроле над американскими дозорными самолетами, имело достаточный охват, было во всех отношениях точным и находилось в прекрасном состоянии.

5. Дозорные самолеты F-84, которые пилотировались капитаном Смитом и лейтенантом Брауном во все время упомянутого выше инцидента, были типа F-84E, принадлежали Правительству Соединенных Штатов и находились под его контролем, не имели никаких дефектов, которые отражались бы на их пригодности к полетам или нормальной работе, и



были в должном порядке для целей дозора в пределах Американской зоны Германии.

IV.

Правительство Соединенных Штатов утверждает, что Правительство Чехословакии, совершив упомянутые выше действия при указанных выше обстоятельствах, нарушило международное право. В частности, Правительство Соединенных Штатов, не считая даваемый ниже перечень исчерпывающим, утверждает, что при указанных выше обстоятельствах Правительство Чехословакии виновно в злостном и намеренном нарушении международных обязательств и в злостном и намеренном совершении следующих международно-противоправных действий.

1. Как 10 марта 1953 года, так и в любое другое время никакие военные чехословацкие самолеты и самолеты, участвовавшие в данном инциденте, не имели права совершать полеты в воздушное пространство Американской зоны Германии без получения Правительством Чехословакии предварительного разрешения на такие полеты от Правительства Соединенных Штатов. Далее, Правительство Чехословакии обязано было сообщить органам контроля над движением по воздуху в пределах Американской зоны Германии о всех самолетах из пределов Чехословакии, которые намеревались совершить полеты в Американскую зону Германии при любых обстоятельствах и на любое расстояние, и представить планы полетов в соответствии с применимыми правилами контроля над воздушным движением. Невыполнение Правительством Чехословакии соответствующих упомянутых выше правил и неразрешенные полеты соответствующих военных самолетов являются нарушениями международных обязательств, положительно признанных в статьях 1 и 3 главы 1 части 1 Конвенции о международной гражданской авиации, принятой 7 декабря 1944 года в Чикаго в Иллинойсе, к которой присоединились многие правительства и, в том числе, Правительство Соединенных Штатов и Правительство Чехословакии.

2. Пилоты самолетов МИГ из Чехословакии, неправоммерно проникнувшие в Американскую зону Германии и перехваченные в пределах

воздушного пространства Американской зоны Германии дозорными самолетами, обязаны были мирно дать дозорным самолетам возможность себя опознать и должны были подчиняться распоряжениям, которые могли отдавать дозорные самолеты. Далее, чехословацкие власти, контролировавшие действия пилотов вторгшихся самолетов МИГ, обязаны были дать этим пилотам инструкции разрешить опознание и подчиняться таким распоряжениям. Невыполнение этих обязанностей пилотами самолетов МИГ из Чехословакии и чехословацкими наземными властями, контролировавшими их действия, представляют собой нарушение международных обязательств, а их попытки к принятию агрессивных мер, чтобы уничтожить дозорные самолеты Соединенных Штатов и американских пилотов, являются отвратительными нарушениями международного права.

3. Если бы, чего в действительности не было, чехословацкие наземные власти или пилоты самолетов МИГ из Чехословакии ошибочно думали, что ими перехвачены самолеты Соединенных Штатов F-84 в пределах Чехословакии, то самолеты-перехватчики и наземные диспетчеры обязаны были бы дать отчетливые сигналы совершавшим полет американским самолетам, например - пересечь путь следования американских самолетов в восточном направлении к подходящему аэродрому, предложив этим самолетам приземлиться на этом аэродроме, или совершить иные подобные действия, чтобы поставить эти самолеты в известность о том обстоятельстве, что они совершали полет над чехословацкой территорией без предварительного разрешения и должны повернуть и вернуться в Американскую зону Германии. Несовержение этих действий в данном случае отягчает, поэтому, ответственность Правительства Чехословакии и является новым доказательством тому, что ни чехословацкие наземные власти, ни пилоты МИГов, находившиеся в воздухе, не имели никаких ошибочных представлений о том, кому принадлежит суверенитет над воздушным пространством, в котором имели тогда место перехват, преследование, стрельба и уничтожение американского самолета, равно как и о том, где именно имели место различные фазы этого противоправного поведения.

4. Даже если бы, чего не было в действительности, ответственным органам Правительства Чехословакии уже не были полностью известны истинные факты, то, получив полные сведения об истинных фактах инцидента до представления своих нот от 11 марта и 28 марта 1953 года и своей ноты от 25 февраля 1954 года, Правительство Чехословакии нарушило свои юридические обязательства, выдвинув перед Правительством Соединенных Штатов и международным общественным мнением не отвечающую действительности версию этих истинных фактов и занимаясь ложной пропагандой относительно этих фактов.

Правительство Соединенных Штатов находит, что, ввиду нарушений Правительством Чехословакии упомянутых выше юридических обязанностей, оно имеет и настоящим излагает и предъявляет к Правительству Чехословакии основательную международную претензию о возмещении указанных ниже убытков.

V.

Вследствие всех указанных выше противоправных действий и нарушений обязанностей, за которые ответственно Правительство Чехословакии, Правительство Соединенных Штатов понесло следующие убытки и требует, чтобы Правительство Чехословакии уплатило ему, поэтому, следующие суммы:

1. стоимость самолета типа F-84E за № 49-2192A Военновоздушных сил Соединенных Штатов, который пилотировался лейтенантом Уорреном Г. Брауном при указанных выше обстоятельствах в указанное выше время, и его оборудования - 235 349 долл. 41 ц.;

2. убытки, причиненные американскому гражданину лейтенанту Уоррену Г. Брауну вследствие описанных выше неправомерных действий Правительства Чехословакии - 10 000 долл.;

3. убытки, причиненные американскому гражданину капитану Дональду С. Смиту вследствие указанных выше неправомерных действий Правительства Чехословакии - 1 000 долл.;

4. убытки, причиненные Правительству Соединенных Штатов злостным и противоправным поведением Правительства Чехословакии - 25 034 долл. 75 ц.

Всего - 271 384 долл. 16 ц.

VI.

Правительство Соединенных Штатов просит Правительство Чехословакии незамедлительно дать подробный ответ на утверждения и требования, изложенные в настоящем сообщении. Если Правительство Чехословакии в своем ответе признает свое обязательство в отношении Правительства Соединенных Штатов вследствие изложенного и согласится уплатить понесенные убытки, то Правительство Соединенных Штатов готово представить, по просьбе, дальнейшие доказательства в подтверждение правильности исчисления понесенных и объявленных убытков.

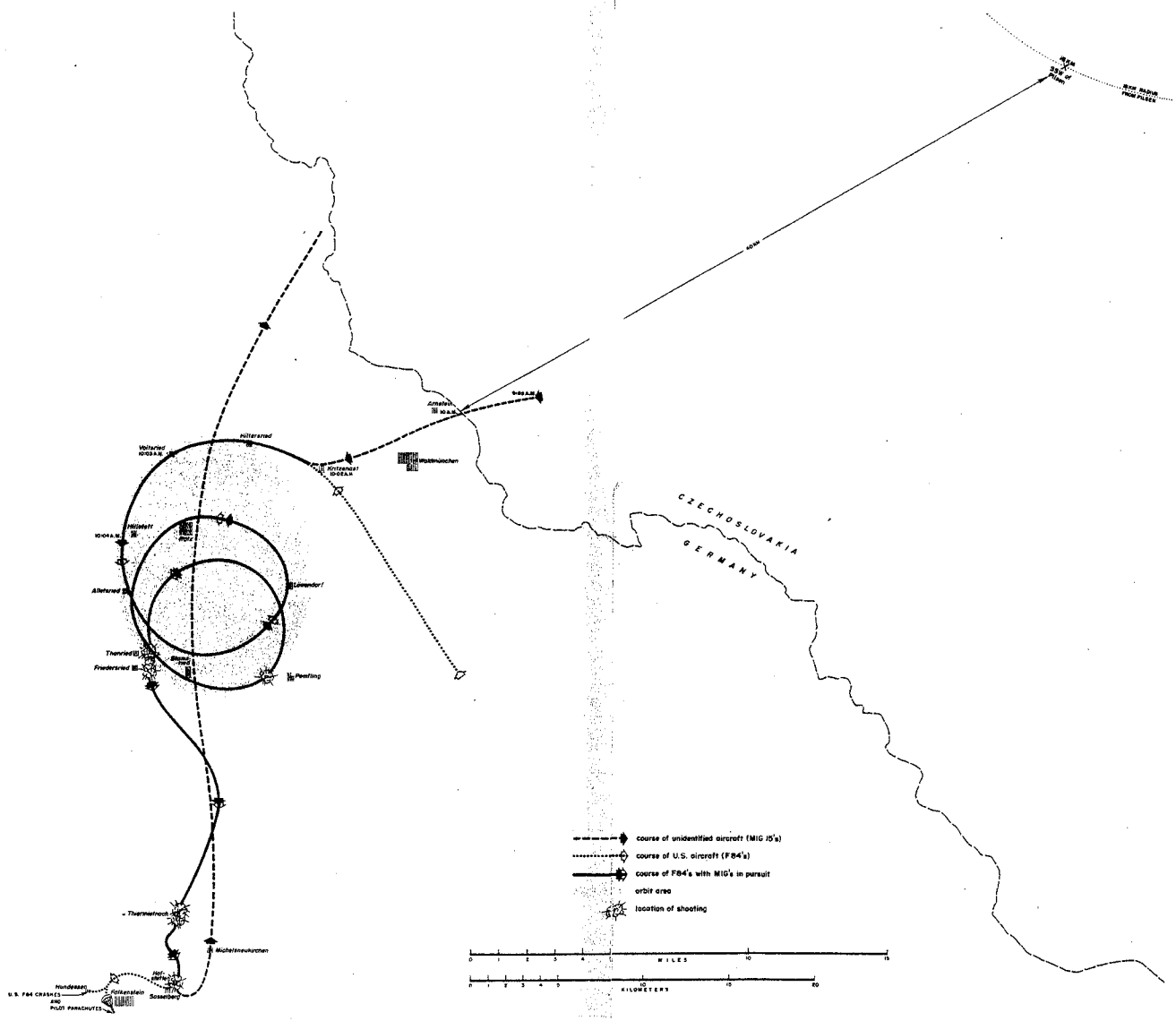
Если же Правительство Чехословакии оспаривает свою ответственность, то покорнейшая просьба - указать на это в ответе. На этот случай до сведения Правительства Чехословакии доводится о том, что Правительство Соединенных Штатов находит, что между Правительством Соединенных Штатов и Правительством Чехословакии существует международный спор, и предлагает передать этот спор на рассмотрение и решение Международного Суда. Ввиду того, что Правительство Чехословакии до сих пор очевидно не подало в этот Суд заявления о признании юрисдикции этого Суда обязательной, Правительство Соединенных Штатов просит Правительство Чехословакии подать в этот Суд надлежащее заявление или вступить в специальное соглашение, чтобы Суд мог в соответствии со своим Статутом и Регламентом приступить к рассмотрению вопросов факта и права, которые были здесь изложены, а также просит Правительство Чехословакии сообщить Правительству Соединенных Штатов в ответе на настоящую ноту о своих намерениях относительно такого заявления или специального соглашения.

Примите, Ваше Превосходительство, новые уверения в моем глубоком уважении.

Приложение:

Графическая карта

-----



HORNÁ BYSTRICE  
 Krumpholtz  
 Štěpánov  
 Mikuláskirchen  
 Místeček  
 FORTY-FIVE  
 SOUTHERN

U.S. F84 CRACKS AND PILOT PARACHUTES

CZECHOSLOVAKIA  
 GERMANY