



DOWÓDZCA OPERACYJNY
SIL ZERONYCH

2015/10

2010-09-30

00 - 009 Warszawa

Warszawa, dn. 18.03.2010r.

Pan
Piotr ZIENTARSKI

PRZEWODNICZĄCY
KOMISJI USTAWODAWCZEJ
SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Innr. (20) 000-00-001

W sprawie: opinii w przedmiocie rozwiązań zaproponowanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej.

Szanowny Panie Senatorze

Informuję Pana Senatora, że na podstawie przesłanego do Dowództwa Operacyjnego SGZ pisma dotyczącego sporządzenia opinii w przedmiocie zaproponowanych przez Komisję Ustawodawczą Senatu RP rozwiązań w projekcie ustawy o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej (pismo nr BPS/KUJ - 004/013/0/10 z dnia 16.03.2010r.), zespół specjalistów z Dowództwa Operacyjnego SGZ dokonał wnikliwej analizy przedmiotowego projektu.

Zaproponowane zmiany nie rozwiązują w pełni problematyki przekroczenia granicy państwowej oraz wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej RP, winażona konsultacji jakie mogą ponieść cywilne i państwowe statki powietrzne w przypadku przekroczenia granicy państwowej oraz wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej RP niezgodnie z prawem. Proponowane zmiany jedynie stanowią wykonanie obowiązku dostosowania systemu prawa RP, głównie zmiany ustawy z dnia 12.10.1990r. o ochronie granicy państwowej, do postanowień Trybunału Konstytucyjnego z dnia 28.10.2003r. (sygn. akt S 4/03) wydanych w związku z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30.09.2003r. (sygn. akt K 16/03), który orzekł, że art. 122a ustawy z dnia 03.07.2002r. - Prawo Lotnicze jest niezgodny z art. 2, art. 30 i art. 38 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji

Rzeczypospolitej Polskiej, poprzez wyeliminowanie dopuszczalności zniszczenia obcego cywilnego statku powietrznego oraz ostrzegania go strzałami ostrzegawczymi.

Ponadto zaproponowane przez Komisję zmiany w ustawie nie rozwiązują wielu wątpliwości i problemów związanych z ochroną granicy państwowej oraz wykonywaniem lotów w przestrzeni powietrznej RP:

1. W obecnym systemie prawnym RP brak jest określenia współodpowiedzialności NATO za ochronę granicy państwowej w przestrzeni powietrznej RP. W dokumencie Komitetu Wojskowego MC 54/1¹, dotyczącym koncepcji Zintegrowanej Obrony Powietrznej NATO, RP powierza odpowiedzialność za realizację misji wojskowego nadzoru w polskiej przestrzeni powietrznej właściwemu Regionalnemu Dowódcy OP NATO, z wyjątkiem użycia uzbrojenia w czasie pokoju i kryzysu, na które wymagana jest zgoda (potwierdzenie) Dowódcy Operacyjnego SZ. Obecny system prawny RP nie rozwiązuje podstawowego problemu pokrywania się kompetencji Dowódcy Operacyjnego SZ i Regionalnego Dowódcy OP NATO.
2. Przepisy ustawy o ochronie granicy państwowej (art. 18b) określają zarówno aspekty prawne związane z przekraczaniem granicy państwowej w przestrzeni powietrznej RP, ale także związane z wykonywaniem lotów w polskiej przestrzeni powietrznej przez wojskowe i cywilne statki powietrzne, co nie powinno być przedmiotem tej ustawy. Jedynym rozwiązaniem mogłaby być zmiana tytułu ustawy na „ustawa o ochronie granicy państwowej i przestrzeni powietrznej RP” oraz dodanie odrębnego rozdziału „Ochrona przestrzeni powietrznej”, w którym znalazłyby się przepisy dotyczące ochrony przestrzeni powietrznej RP oraz konsekwencji jakie mogą ponieść cywilne i państwowe statki powietrzne w przypadku wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej RP niezgodnie z prawem. Powyższe rozwiązanie zostało również ujęte w wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30.09.2008r. (sygn. akt K 44/07): *„Należałoby raczej rozważyć możliwość ustawowego ujęcia tak ważnego zagadnienia w jednym, bardziej przejrzystym akcie ustawowy ...”*.
3. Przepisy ustawy o ochronie granicy państwowej (art. 18b) odnoszą się jedynie do obcych wojskowych statków powietrznych oraz obcych cywilnych statków powietrznych, co zawęży bardzo grupę statków powietrznych, które mogą przekroczyć granicę państwową i wykonywać lot w przestrzeni powietrznej RP.

¹ MC 54/1 (2nd-Revised) MC Concept of The NATO Integrated Air Defence System (NATINADS)

Należy mieć na uwadze polskie państwowe statki powietrzne, które nie są wojskowymi statkami powietrznymi², a mianowicie statki powietrzne lotnictwa służb porządku publicznego, a także polskie cywilne statki powietrzne, które także mogą przekraczać granicę państwową i wykonywać lot w przestrzeni powietrznej RP. Ponadto przepisy ustawy nie uwzględniają nieoznakowanych statków powietrznych lub statków powietrznych, które celowo mają zakryte znaki rozpoznawcze.

4. Zgodnie z przepisami obowiązującej ustawy o ochronie granicy państwowej, decyzje o zastosowaniu środków o których mowa w ustawie podejmuje Dowódca Operacyjny SZ oraz Minister Obrony Narodowej. Natomiast zgodnie z Decyzją Ministra Obrony Narodowej Nr 29/MON³ z dnia 05 lutego 2010 zmieniającą Decyzję Nr 328/MON z dnia 9 lipca 2008r. w sprawie przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z powietrza, Minister Obrony Narodowej wyłączony został z procesu podejmowania decyzji o zniszczeniu cywilnego statku powietrznego, a także z obowiązku posiadania kart identyfikacyjnych⁴. Decyzja o zastosowaniu środków o których mowa w ustawie (o użyciu uzbrojenia w stosunku do statku powietrznego) powinna być podjęta przy zachowaniu zasady jednoosobowej decyzyjności i odpowiedzialności za podjętą decyzję.
5. Trybunał Konstytucyjny w swoim wyroku z dnia z dnia 30.09.2008r. (sygn. akt K 44/07) orzekł o niezgodności art. 122a ustawy – prawo lotnicze z art. 2, art. 30 i art. 38 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Zakwestionowany przepis dotyczył zniszczenia cywilnego statku powietrznego, który może być użyty do działań sprzecznych z prawem, w szczególności jako środek ataku terrorystycznego, na którego pokładzie znajduje się załoga i pasażerowie. Trybunał Konstytucyjny jednoznacznie przyznał priorytet wartości, którą jest życie ludzkie. Natomiast może się zdarzyć sytuacja, że na pokładzie cywilnego statku powietrznego nie ma załogi i pasażerów lub znajdują się wyłącznie zamachowcy, a cywilny statek powietrzny jest użyty jako środek ataku terrorystycznego. W związku z powyższym w ustawie o ochronie granicy państwowej powinny być

² Zgodnie z ustawą z dnia 3.07.2002r. – Prawo lotnicze, art. 2 pkt 2 polskim państwowym statkiem powietrznym jest statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny), oraz statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej i służby celnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego).

³ Dz. Urz. MON z 2008r. nr 14 poz. 178.

⁴ Karta Identyfikacyjna służy przy wykorzystaniu jawnych środków łączności do potwierdzania tożsamości osób funkcyjnych w procesie podejmowania decyzji o zniszczeniu obcego wojskowego statku powietrznego.

ujęte wszelkie możliwe sytuacje, w przypadku których może zostać użyte uzbrojenie, nawet w stosunku do cywilnych statków powietrznych.

6. Zgodnie z przepisami ustawy o ochronie granicy państwowej, dowódca statku przechwytyjącego nie ma możliwości podjęcia zdecydowanego działania, polegającego na oddaniu strzałów ostrzegawczych oraz podjęciem indywidualnej decyzji o zniszczeniu przechwytywanego statku powietrznego, w przypadku gdy statek przechwytywany go atakuje. Przepisy prawa powinny być przejrzyste, dające możliwość podjęcia jednoznacznej decyzji do działania, bez jakichkolwiek wątpliwości.
7. Istotną kwestią jest odmienna definicja przechwycenia ujęta w art.18b ustawy o ochronie granicy państwowej, która definiuje: *„Przechwycenie polega na identyfikacji statku powietrznego, nawiązaniu z nim łączności radiowej i kontaktem wzrokowym oraz naprowadzeniu go na właściwy kierunek lub wysokość lotu albo wymuszeniu lądowania na wskazanym lotnisku”* w porównaniu z definicją określoną w dokumentach sojuszniczych. Zgodnie z dokumentami sojuszniczymi przechwycenie polega na wszelkich działaniach podjętych przez załogę statku przechwytyjącego zmierzających do nawiązania ze statkiem przechwytywanym kontaktu wzrokowego lub zobrazowania statku przechwytywanego na pokładowym radarze. Istniejąca, w ustawie definicja „przechwycenia”, w swojej treści zawiera nieco szersze spektrum działania w stosunku do statku przechwytywanego, zawiera nawet elementy interwencji.

W celu dostosowania narodowych przepisów prawa wojskowego do postanowień zawartych w sojuszniczych dokumentach dotyczących Zintegrowanej Obrony Powietrznej NATO (NATINADS)⁵ oraz do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30.09.2008r. (sygn. akt K 44/07) Szef Sztabu Generalnego WP powołał zespół specjalistów z podległych mu instytucji do opracowania „Instrukcji organizacji i pełnienia dyżurów bojowych w systemie Obrony Powietrznej”. Ponadto Szef Sztabu Generalnego WP nakazał dokonanie przeglądu aktualności aktów prawnych normujących problematykę ochrony granicy państwowej. W wyniku dokonanego przeglądu stwierdzono, że ustawa z dnia 12.10.1990r. o ochronie granicy państwowej oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14.12.2004r. w sprawie postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym wymagają nowelizacji. Powołany zespół pod moim

⁵ NATO Integrated Air Defence System.

kierownictwem opracował projekt zmiany ustawy o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej, który został wstępnie uzgodniony z poszczególnymi instytucjami biorącymi udział w jego opracowaniu. Projekt zmiany ustawy zawiera rozwiązania problemów, które wymieniłem w niniejszym piśmie.

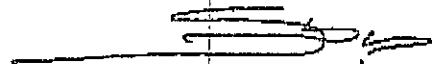
W załączeniu przesyłam przedmiotowy projekt ustawy o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej w celu rozważenia przyjęcia zaproponowanych rozwiązań. Do kontaktów roboczych w przedmiotowej sprawie wyznaczam plk Roberta STACHURSKIEGO tel. (22) 685-52-48 i mjr Marcina SZAFRAŃCA tel. (22) 685-51-37.

Szanowny Panie Senatorze, w związku z wykonywaniem przez Dowódcę Operacyjnego Sił Zbrojnych zadań Ministra Obrony Narodowej w zakresie ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej RP pragnę nadmienić, że właściwe funkcjonowanie systemu Obrony Powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej w dużej mierze zależy od jasnych i klarownych zapisów ustawy, aby w sytuacjach kryzysowych w krótkim czasie podejmować właściwe decyzje nie budzące żadnych wątpliwości. Dlatego podjęcie przez Komisję Ustawodawczą Senatu RP inicjatywy w zakresie zmiany ustawy o ochronie granicy państwowej uważam za słuszną. Jednocześnie deklaruję wsparcie merytoryczne prac Komisji przez moich specjalistów.

Załącznik 1: – Projekt ustawy o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej - na 5 str.

Sławomir Dygnatowski

wz. gen. dyw. pil. Sławomir DYGNOTOWSKI



USTAWA

z dnia

o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej

Art. 1

W ustawie z dnia 12 października 1990r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2009r. Nr 12, poz. 67) wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł ustawy otrzymuje brzmienie:

„o ochronie granicy państwowej i przestrzeni powietrznej RP”;

2) w art. 7 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„Minister Obrony Narodowej odpowiada za organizację ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej. Wydziela siły i środki z Sił Zbrojnych do ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej oraz współpracuje z Organizacją Traktatu Północnoatlantyckiego w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej w celu niedopuszczenia do naruszenia przestrzeni powietrznej RP oraz ochrony terytorium RP przed atakami z powietrza.”;

3) w art. 7 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„Zadania Ministra Obrony Narodowej w zakresie ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej wykonuje Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych oraz wskazany dowódca organu dowodzenia Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego.”;

4) art. 18a otrzymuje brzmienie:

„1. Przekroczenie granicy państwowej i lot wojskowego statku powietrznego innego państwa w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej może nastąpić na podstawie zezwolenia wydanego przez Dowódcę Operacyjnego Sił Zbrojnych, udzielonego na wniosek zainteresowanego podmiotu.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, nie jest wymagane do przekroczenia granicy państwa i lotu w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej wojskowych statków powietrznych innych państw wykonujących zadania wojskowego nadzoru przestrzeni powietrznej w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, nie jest wymagane wobec państwowego statku powietrznego innego państwa, wykonującego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej lot związany z:

- 1) prowadzeniem akcji poszukiwawczo-ratowniczej w celu udzielenia pomocy ludziom albo statkowi powietrznemu lub statkowi morskemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie.
 - 2) niesieniem pomocy medycznej lub technicznej albo pomocy w razie klęski żywiołowej lub zagrożenia środowiska,
 - 3) wykonywaniem zadań wynikających z umów międzynarodowych, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, jeżeli obowiązek udostępnienia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej wynika z tych umów.
4. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, nie jest wymagane wobec państwowego statku powietrznego innego państwa, wykonującego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej lot dla uniknięcia niebezpieczeństwa lub w przypadku gdy ten statek znajduje się w niebezpieczeństwie.
5. Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania z wnioskiem o zezwolenie na przekroczenie granicy państwowej i lot wojskowego statku powietrznego innego państwa w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej oraz wzór wniosku w tej sprawie, a także warunki wykonywania lotów przez taki statek w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, mając na względzie zapewnienie sprawności postępowania w sprawach udzielania zezwoleń na wykonanie lotów w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej przez państwowe statki powietrzne innych państw oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego w tej przestrzeni.”;
- 5) art. 18b otrzymuje brzmienie:
- „1. Państwowy lub cywilny statek powietrzny innego państwa, który przekroczył granicę państwową niezgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo Lotnicze lub umowami międzynarodowymi, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana albo wojskowy statek powietrzny innego państwa, który przekroczył granicę państwową i wykonuje lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej bez zezwolenia, o którym mowa w art. 18a ust. 1, lub niezgodnie z warunkami tego zezwolenia, może być wezwany przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym do:
- 1) opuszczenia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) odpowiedniej zmiany parametrów lotu;
 - 3) lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku;
 - 4) wykonania innych poleceń, mających na celu przywrócenia stanu zgodnego z prawem.
2. Własny państwowy lub własny cywilny statek powietrzny, który wykonuje lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej niezgodnie z przepisami

ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo Lotnicze, może być wezwany przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym do:

- 1) odpowiedniej zmiany parametrów lotu;
- 2) lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku;
- 3) wykonania innych poleceń, mających na celu przywrócenia stanu zgodnego z prawem.

3. W przypadku niezastosowania się do któregokolwiek z wezwań i poleceń, o których mowa w ust. 1 i 2, państwowy statek powietrzny innego państwa lub własny państwowy statek powietrzny może być:

- 1) przechwycony, rozpoznany, naprowadzony na właściwy kierunek lub wysokość lotu albo zmuszony do lądowania na wskazanym lotnisku przez własny wojskowy statek powietrzny lub wojskowy statek powietrzny państwa Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego wykonujący zadania wojskowego nadzoru przestrzeni powietrznej w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego, zwany dalej „statkiem przechwytyjącym”;
- 2) ostrzeżony strzałami ostrzegawczymi przez statek przechwytyjący;
- 3) zniszczony, w przypadku dalszego niestosowania się do wezwań statku przechwytyjącego, po ostrzeżeniu strzałami ostrzegawczymi;
- 4) zniszczony bez dokonania czynności, o których mowa w pkt 1 i 2 w sytuacji:
 - a) kiedy dokonuje wrogiego aktu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub gdy wyraźnie i uparcie manewruje na pozycję dogodną do ataku przeciwko statkowi przechwytyjącemu, lub kiedy jego działalność zagraża bezpieczeństwu lub ważnym interesom RP;
 - b) gdy nie posiada załogi na pokładzie;
 - c) gdy prowadzi ogień do statku przechwytyjącego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej.

4. W przypadku niezastosowania się do któregokolwiek z wezwań i poleceń, o których mowa w ust. 1 i 2, cywilny statek powietrzny własny lub innego państwa może być:

- 1) przechwycony, rozpoznany przez statek przechwytyjący;
- 2) naprowadzony na właściwy kierunek lub wysokość lotu albo zmuszony do lądowania na wskazanym lotnisku przez statek przechwytyjący;
- 3) ostrzeżony strzałami ostrzegawczymi przez statek przechwytyjący;
- 4) zniszczony bez dokonania czynności, o których mowa w pkt 2 i 3 w sytuacji gdy nie posiada załogi i pasażerów na pokładzie, a organ dowodzenia obroną powietrzną, uwzględniając w szczególności informacje przekazane przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub inne służby państwowe,

stwierdzi, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza;

- 5) zniszczony gdy na jego pokładzie znajdują się wyłącznie zamachowcy, a organ dowodzenia obroną powietrzną, uwzględniając w szczególności informacje przekazane przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub inne służby państwowe, stwierdzi, że statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.
5. Inny obiekt powietrzny, który przekroczył granicę państwową albo wykonuje lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej bez zezwolenia, o którym mowa w art. 18a ust. 1, lub niezgodnie z warunkami tego zezwolenia, oraz niezgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo Lotnicze lub umowami międzynarodowymi, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, może być wezwany przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym do:
 - 1) opuszczenia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) odpowiedniej zmiany parametrów lotu;
 - 3) lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku;
 - 4) wykonania innych poleceń, mających na celu przywrócenia stanu zgodnego z prawem.
6. W przypadku niezastosowania się do któregośkolwiek z wezwań i poleceń, o których mowa w ust. 5, inny obiekt powietrzny może być:
 - 1) przechwycony, rozpoznany, naprowadzony na właściwy kierunek lub wysokość lotu albo zmuszony do lądowania na wskazanym lotnisku;
 - 2) ostrzeżony strzałami ostrzegawczymi przez statek przechwytyjący;
 - 3) zniszczony, w przypadku dalszego niestosowania się do wezwań statku przechwytyjącego, po ostrzeżeniu strzałami ostrzegawczymi;
 - 4) zniszczony bez dokonania czynności, o których mowa w pkt 1 i 2 w sytuacji:
 - a) kiedy dokonuje wrogiego aktu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub gdy wyraźnie i uparcie manewruje na pozycję dogodną do ataku przeciwko statkowi przechwytyjącemu, lub kiedy jego działalność zagraża bezpieczeństwu lub ważnym interesom RP;
 - b) gdy nie posiada załogi na pokładzie;
 - c) gdy prowadzi ogień do statku przechwytyjącego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej.
7. Decyzje o zastosowaniu środków, o których mowa w ust. 3 pkt 1, ust. 4 pkt 1 oraz ust. 6 pkt 1 może podjąć organ dowodzenia Obroną Powietrzną RP lub uprawniony organ dowodzenia Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego.

8. Decyzję o zastosowaniu środków, o których mowa w ust. 4 pkt 2 może podjąć organ dowodzenia Obroną Powietrzną RP.
9. Decyzja o zakwalifikowaniu do odpowiedniej kategorii zagrożenia, ostrzeżeniu strzałami ostrzegawczymi i zniszczeniu statku powietrznego w polskiej przestrzeni powietrznej leży w gestii narodowej odpowiedzialności.
10. Decyzję o zastosowaniu środków, o których mowa w ust. 3 pkt 4 lit. c, ust. 6 pkt 4 lit. c oraz w sytuacji określonej w ust. 3 pkt 4 lit. a i w ust. 6 pkt 4 lit. a, w przypadku utraty łączności z organem dowodzenia OP podejmuje dowódca statku przechwytyjącego.
11. Decyzję o zastosowaniu środków, o których mowa w ust. 3 pkt 2, 3 i 4 lit. a i b, ust. 4 pkt 3, 4 i 5 oraz ust. 6 pkt 2, 3 i 4 lit. a i b, podejmuje Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych.
12. Załogę, ładunek, pasażerów i ich bagaże ze statku powietrznego innego państwa lub innego obiektu powietrznego zmuszonego do lądowania na lotnisku międzynarodowym podmiot zarządzający lotniskiem przekazuje Straży Granicznej.
13. Załogę, ładunek, pasażerów i ich bagaże ze statku powietrznego innego państwa lub innego obiektu powietrznego zmuszonego do lądowania na lotnisku innym niż lotnisko międzynarodowe lub na lądowisku podmiot zarządzający lotniskiem lub użytkownik lądowiska przekazuje właściwym organom, powiadamiając o tym zdarzeniu organ Straży Granicznej.
14. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania przy stosowaniu środków, o których mowa w ust. 3, 4 i 6 oraz zakres i sposób współdziałania organu dowodzenia obroną powietrzną z państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym oraz innymi służbami państwowymi w tych sprawach, mając na względzie zapewnienie prawidłowego zastosowania środków, o których mowa w ust. 3, 4 i 6 tylko w przypadku braku możliwości innego wymuszenia przestrzegania prawa polskiego, a także sprawność i skuteczność współdziałania organów chroniących przestrzeń powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej.”.

Art. 2

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.