



پژوهشکده شورای نگهبان

اطهار نظر مجمع مشورتی حقوقی

در خصوص:

لایحه اصلاحات پیوست کنوانسیون
بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا
مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و آیین‌نامه
بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات
بندری (آی. اس. پی. اس)

کد گزارش: ۹۵۱۰۰۷۱

تاریخ انتشار: ۱۳/۱۰/۱۳۹۵

پژوهشکده شورای نگهبان

شناسنامه گزارش

موضوع: اظهارنظر مجمع مشورتی حقوقی درخصوص

لایحه اصلاحات پیوست کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در
دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و
تسهیلات بندری (آی. اس. پی. اس)

تهیه‌کننده: پژوهشکده شورای نگهبان

شماره گزارش: ۹۵۱۰۰۷۱

تاریخ تنظیم: ۱۳۹۵/۱۰/۱۳

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

لایحه اصلاحات پیوست کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳) و آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (آی. اس. پی. اس)

مقدمه

لایحه فوق‌الذکر که در تاریخ ۱۳۹۵/۹/۱۷ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده^۱ به منظور اعمال نظارت موضوع اصل ۹۴ قانون اساسی به شورای نگهبان ارسال شده است. گفتنی است پیش از این، مجلس شورای اسلامی لایحه «الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقررات بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۳۵۳ هجری شمسی مطابق با ۱۹۷۴ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی» را در تاریخ ۱۳۷۳/۲/۲۷ به تصویب رسانده است. همچنین مقررات مزبور دارای دو تشریفات (پروتکل) می‌باشد که دولت جمهوری اسلامی ایران با تصویب مجلس شورای اسلامی به این دو تشریفات نیز ملحق شده است.^۲

شرح و بررسی

۱) کلیات

پیش از بررسی تفصیلی مصوبه حاضر لازم است نکاتی را مورد توجه قرار داد؛ اولاً آنکه این مصوبه مشتمل بر دو سند است، یکی اصلاحاتی که به «پیوست کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا» اعمال شده است و دومین بخش

۱- از این پس در این گزارش واژه «کنوانسیون» به جای عبارت «کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مورخ ۱۳۵۳ شمسی برابر با ۱۹۷۴ میلادی» و واژه «آیین‌نامه» به جای عبارت «آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (آی. اس. پی. اس)» به کار می‌رود.

۲- «لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴ میلادی برابر ۱۳۵۳ هجری شمسی مصوب ۱۳۷۸/۱۲/۴ مجلس شورای اسلامی» و «لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب سال ۱۳۵۳ هجری شمسی مطابق با سال ۱۹۷۴ میلادی مصوب ۱۳۸۳/۶/۲ مجلس شورای اسلامی»

از مصوبه شامل «آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (آی.اس.پی.اس)» می‌باشد که موضوع جزء «۱۲» مقرر «۱» بند «۷» اصلاحیه‌های پیوست کنوانسیون (صفحه ۱۲ مصوبه) است. آنچه که در این مصوبه قابل توجه بوده و واجد نکات و برخی ابهامات می‌باشد ناظر بر این بخش از مصوبه است. توضیح آنکه آیین‌نامه مزبور به دو قسمت «الف» و «ب» تقسیم شده است. بر اساس جزء فوق، مقررات بخش «الف» آیین‌نامه باید الزامی تلقی شده و مقررات بخش «ب» آیین‌نامه نیز باید توصیه‌ای تلقی شود. این در حالی است که در بخش «الف»، موارد مختلفی وجود دارد که راهکارهای اجرایی آن در بخش «ب» بیان شده است. به عنوان مثال در اجزاء مختلف بند «۷» قسمت «الف» آیین‌نامه که مربوط به «امنیت کشتی» است، عبارت «با در نظر گرفتن راهکار مندرج در بخش (ب) این آیین‌نامه انجام شود» ذکر شده است. بنابراین با عنایت به حکم فوق مبنی بر الزامی بودن قسمت «الف» و توصیه‌ای بودن قسمت «ب»، مصوبه فوق از این جهت ابهام دارد. در همین رابطه توجه به بند «۱۳» قسمت «الف» نیز مؤید این مطلب است.

ثانیاً این مصوبه هم در اصلاحات پیوست کنوانسیون و هم در آیین‌نامه، در بردارنده احکام متعدد امنیتی است که در خصوص امور مربوط به حمل و نقل دریایی، از کشتی گرفته تا بندر، تسهیلات بندری و مأموران درون کشتی اقدام به وضع مقررات امنیتی کرده است. اگرچه در بند «۳» قسمت «الف» آیین‌نامه با عنوان «کاربرد»، موضوعاتی که مشمول آیین‌نامه بوده برشمرده شده است که عبارت‌اند از: «انواع کشتی‌های باری و مسافری»، «واحدهای حفاری متحرک فراساحلی» و «تسهیلات بندری» و در جزء «۳.۳» همین بند نیز تصریح شده است که «این آیین‌نامه در مورد کشتی‌های جنگی، کشتی‌های تدارکاتی نظامی، یا دیگر کشتی‌های تحت بهره‌برداری یا با مالکیت دولت متعاقد که تنها جهت خدمات غیرتجاری دولتی مورد استفاده قرار می‌گیرند اعمال نمی‌گردد»، اما با توجه به الزامات امنیتی متعددی که در این مصوبه وجود دارد و بعضاً استقلال و حاکمیت کشتی‌های دارای پرچم جمهوری اسلامی ایران را به مخاطره می‌اندازد محل تأمل است. در این رابطه می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

۱. بر اساس مقرر «۵» اصلاحات پیوست (صفحه ۱۵ مصوبه)، فرمانده کشتی باید

اطلاعاتی را در دسترس داشته باشد که بر اساس آن اطلاعات، مأمورین دولت متعاقد، بتوانند «مسئول تعیین خدمه»، «مسئول تصمیم‌گیری در ارتباط با نحوه بکارگیری کشتی» و «طرف‌های قرارداد اجاره» در صورتی که کشتی اجاری باشد را ثابت کنند. توضیح آنکه دولت متعاقد شامل تمامی دولت‌های ملحق به این اصلاحات بوده و طبق این مقرر مأمورین این دولت‌ها باید از طریق فرمانده کشتی بتوانند به این اطلاعات دسترسی داشته باشند تا عنداللزوم از آنها استفاده کنند.

۲. نکات ذیل نیز در خصوص مقرر (۹) فصل (۲-۱۱) اصلاحات پیوست کنوانسیون تحت عنوان «کنترل و اقدامات تطابقی» (صفحه ۱۵ مصوبه) قابل توجه است:

(الف) در خصوص کنترل کشتی‌ها در بندر: بر اساس جزء (۱. ۱) این مقرر، هر کشتی که در بندر دولت متعاقد دیگری قرار می‌گیرد توسط مأموران مجاز آن دولت مورد کنترل قرار می‌گیرد. این کنترل صرفاً به منظور اطمینان از وجود «گواهینامه معتبر بین‌المللی امنیت کشتی» صورت می‌گیرد و عنوان شده است که در صورت وجود گواهینامه معتبر باید پذیرفته شود. اما در ادامه استثنایی ذکر شده است که محل تأمل است. بدین صورت که مقرر شده: «مگر اینکه دلایل مشخصی برای این باور وجود داشته باشد که کشتی با الزامات این فصل یا بخش (الف) آیین‌نامه آی‌اس‌پی‌اس مطابقت ندارد» و مشخص نشده است که منظور از «دلایل مشخص» چیست. به خصوص که در جزء (۲. ۱) به مأموران مجاز دولت متعاقد این اختیار را می‌دهد تا در صورت وجود دلایل مشخص مذکور در جزء قبلی یا در صورت عدم وجود گواهینامه معتبر «اقدامات کنترلی یا اقدامات کنترلی بیشتری» را در خصوص کشتی مربوطه اعمال کنند و بر اساس جزء (۳. ۱) منظور از اقدامات کنترلی عبارت است از: بازرسی کشتی، ایجاد تأخیر در حرکت کشتی، توقیف کشتی، محدود کردن عملیات کشتی و یا اخراج کشتی از بندر. البته در این دو جزء اجازه اعمال «اقدامات کنترلی بیشتر» نیز داده شده است که از این نظر نیز ابهام وجود دارد.

(ب) در خصوص کنترل کشتی‌هایی که قصد ورود به بندر دارند: در مورد این کشتی‌ها نیز اطلاعاتی باید وجود داشته باشد که در جزء (۱. ۲) این مقرر ذکر شده است و

کشتی ملزم است در صورت درخواست دولت متعاقد که کشتی قصد ورود به بندر آن را دارد در اختیار مأموران مجاز آن قرار دهد. از جمله این اطلاعات عبارت‌اند از گواهینامه معتبر، سطح امنیتی فعلی کشتی و سطح امنیتی کشتی در هر یک از بنادر پیشین و هرگونه اقدام امنیتی خاص یا اضافی که در هریک از بنادر پیشین اتخاذ شده است. به موجب جزء «۳. ۲» سوابق این اطلاعات باید در مورد ۱۰ تسهیلات بندری که پیش از این کشتی به آنها مراجعه کرده است نگهداری شود. در این مورد نیز مأمورین مجاز دولت متعاقد در صورت وجود دلایل مشخصی که در جایی بیان نشده‌اند می‌توانند اقداماتی را در خصوص کشتی اعمال نمایند که از جمله آنها می‌توان به ممانعت از ورود کشتی به بندر، بازرسی کشتی و الزام کشتی به رفتن به منطقه‌ای که در آب‌های سرزمینی یا داخلی دولت متعاقد باشد اشاره نمود.

۳. ارسال اطلاعات خاصی به سازمان از قبیل اسامی و جزئیات تماس مقام ملی یا مقام‌های مسئول امنیت کشتی و تسهیلات بندری موضوع مقرر (۱۳) فصل (۲-۱۱) اصلاحات پیوست کنوانسیون (صفحه ۲۴ مصوبه)

مواردی از قبیل موارد فوق بیش از آن است که به صورت نمونه در اینجا ذکر شود و به نمونه‌های فوق بسنده می‌شود. همچنین برای نمونه می‌توان به این بندها نیز توجه نمود: بندهای «۷»، «۸»، «۹»، «۱۰»، «۱۴»، «۱۶» از بخش «الف» آیین‌نامه.

۲) جزئیات

اصلاحات پیوست کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا
مورخ ۱۹۷۴ (۱۳۵۳)

۱. استفاده از واژه «تانکر» بدون معادل فارسی آن، در بند «۵» پیوست ماده واحده موضوع بند «۴» اصلاحی فصل «۱- ۱۱» اصلاحی (صفحه ۷ مصوبه)، اجزاء «۲» و «۶» مقرر (۱) و جزء «۳» مقرر (۶) بند «۷» (صفحه ۱۱ مصوبه)، جزء «۴» بند «۲. ۱» (صفحه ۱۰۳ مصوبه) و در صفحه ۱۴۵، با توجه به وجود معادل فارسی برای آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۲. منظور از «کشتی‌های دارای فضای رورو»، کشتی‌هایی هستند که دارای سکویی

در پاشنه می‌باشند که می‌تواند ارتباط کشتی با اسکله را فراهم سازد.

۳. در بند (۷) پیوست ماده واحده موضوع فصل «۲-۱۱» اصلاحی (صفحه ۱۱ مصوبه) نکات ذیل حائز اهمیت است:

- مقرر (۹) این بند به ویژه با توجه به اجزایی نظیر «۱.۲» و «۱.۳» (صفحه ۱۹ مصوبه) و «۲.۲»، «۲.۳»، «۲.۴» و «۲.۵» (صفحه ۲۰ مصوبه)، جزء «۳.۳» (صفحه ۲۱ مصوبه)، از حیث پیش‌بینی اقدامات امنیتی ویژه‌ای که در ابتدای گزارش بیان شد و امکان سوءاستفاده دشمنان و دولت‌های متخاصم را علیه جمهوری اسلامی ایران و نظام حمل و نقل دریایی کشور فراهم می‌کند، (از جهت مغایرت با اصول ۲ و ۹ قانون اساسی) محل تأمل است.
- بر اساس مقرر (۱۳) این بند (صفحه ۲۴ مصوبه)، دولت‌های متعاقد باید اطلاعات خاصی را در اختیار سازمان و سایر شرکت‌های کشتی‌رانی و نیز سایر کشتی‌ها قرار دهند. از جمله این اطلاعات، «اسامی و جزئیات تماس مقام ملی یا مقام‌های مسئول امنیت کشتی» و «مکان‌هایی در داخل قلمرو خود که تحت پوشش طرح‌های امنیتی تأییدشده تسهیلات بندری قرار دارند» قابل ذکر است که چنین مواردی از جهت حفظ امنیت و استقلال کشور حائز اهمیت است.

آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری

۱. در خصوص «مقررات کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (STCW) مصوب ۱۹۷۸ میلادی برابر با ۱۳۵۷ هجری شمسی» مذکور در بند «۶» پیش‌گفتار آیین‌نامه گفتنی است که جمهوری اسلامی ایران به موجب مصوبه مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۳۷۵/۵/۷ به این کنوانسیون پیوسته است. همچنین در خصوص «کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی مصوب ۱۹۶۵ (۱۳۴۴)» لازم به ذکر است که در تاریخ ۱۳۷۳/۱/۳۱ با تصویب مجلس شورای اسلامی، دولت جمهوری اسلامی ایران به این کنوانسیون پیوسته است.
۲. بندهای «۷» (صفحه ۳۷ مصوبه)، «۹» (صفحه ۴۰ مصوبه)، «۱۰» (صفحه ۴۳

مصوبه)، «۱۴» (صفحه ۴۶ مصوبه) و «۱۶» (صفحه ۴۹ مصوبه)، بخش «الف» آیین‌نامه مبنی بر همان نکات و مسائل امنیتی مذکور در قسمت کلیات محل تأمل است.

۳. جزء «۱. ۴» از بند «۴» بخش «ب» آیین‌نامه با موضوع «امنیت ارزیابی‌ها و طرح‌ها» است. در این بند تلاش شده تا برای دولت‌های متعاقد نسبت به امنیت اطلاعات اطمینان حاصل شود. اما به نظر می‌رسد حکم مقرر در این جزء به تنهایی برای این هدف کافی نیست چراکه اولاً بخش «ب» آیین‌نامه ماهیتی «توصیه‌ای» دارد و الزام‌آور نیست. ثانیاً این حکم هیچ ضمانت اجرایی را برای تحقق این اطمینان پیش‌بینی نکرده است.

۴. جزء «۵. ۴» (صفحه ۷۶ مصوبه) نیز دارای ابهام است. بر اساس حکم صدر این جزء، «سازمان امنیتی شناخته شده» باید بتواند مواردی را در ارتباط با خود برای دولت‌های متعاقد اثبات کند. از طرفی بر اساس ذیل این جزء، دولت‌های متعاقد از جمله مراجع دریایی باید از صلاحیت‌های آن سازمان اطمینان حاصل کنند. سؤالی که مطرح می‌شود آنکه اگر این اطمینان برای دولت متعاقدی حاصل نشود آیا به عنوان مثال می‌تواند گواهینامه‌هایی که توسط سازمان مزبور صادر شده است را معتبر نداند؟ در این صورت آیا مأمورین آن دولت می‌توانند به این استناد طرح امنیتی آن کشتی را که گواهینامه‌اش توسط سازمان مزبور صادر شده است نپذیرند و با این استدلال اقدامات کنترلی را نسبت به آن کشتی به عمل آورند؟ چه تضمینی وجود دارد برای اینکه سازمان امنیتی شناخته شده‌ای که توسط دولت جمهوری اسلامی ایران معرفی شده است توسط دولت‌های متعاقد یا مراجع دریایی دیگر واجد صلاحیت دانسته شود؟

۵. در جزء «۱۱. ۴» (صفحه ۷۷ مصوبه)، اطلاق «هرگونه اطلاعات امنیتی مربوط» ابهام دارد، از این نظر که در جایی مشخص نشده است که این «اطلاعات امنیتی» شامل چه مواردی می‌شود و تشخیص «هرگونه اطلاعات امنیتی مربوط» بر عهده مأمور امنیتی کشتی است یا مأمور امنیتی تسهیلات بندری؟

۶. در جزء «۱۲. ۴» (صفحه ۷۸ مصوبه)، عبارت «اظهارنامه امنیتی» ابهام دارد.

آیا منظور از «اظهارنامه امنیتی» همان «اعلامیه امنیتی» است که در مقرر (۱) آیین‌نامه تعریف شده است؟

۷. استفاده از واژه بیگانه «ناوتکس» مذکور در جزء «۴. ۱۳»، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۸. بر اساس ذیل جزء «۴. ۱۶» (صفحه ۷۹ مصوبه)، «جزئیات تماس مأموران دولتی باید به اطلاع سازمان بین‌المللی دریانوردی برسد.» در این رابطه اطلاق این عبارت شامل مواردی نیز می‌شود که دادن آنها به سازمان با استقلال و حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در تعارض است فلذا از این جهت مغایر اصل ۹ قانون اساسی است.

۹. در جزء «۴» بند «۴. ۲۳» (صفحه ۸۱ مصوبه) و جزء «۷» بند «۴. ۳۳» (صفحه ۸۵ مصوبه)، استفاده از واژه بیگانه «هلی‌کوپتر» مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۱۰. بخش «اقدامات کنترلی و تطابقی» (صفحه ۸۳ مصوبه)، شامل موارد متعددی است که بر اساس توضیحات ابتدایی می‌تواند زمینه‌های تجاوز به حریم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را فراهم آورد. به عنوان مثال، در جزء «۴. ۳۲» (صفحه ۸۴ مصوبه)، «دلایل روشن» که بر اساس آنها اقدامات کنترلی علیه کشتی اتخاذ خواهد شد، بیان شده است. بر اساس ذیل این جزء، حتی با وجود گواهی‌نامه معتبر امنیتی، مأموران مجاز یکی از دولت‌های متعاقد می‌توانند به صرف قضاوت حرفه‌ای خود دلایل مشخصی برای عدم تطابق کشتی با الزامات آیین‌نامه ارائه کنند. این امر می‌تواند موجبات اخلاف را در روند حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران فراهم کند.

۱۱. در بند «۴. ۳۸» (صفحه ۸۶ مصوبه)، منظور از اصطلاح «دوبه کاری» تخلیه کشتی‌های بزرگ به وسیله کشتی‌های کوچک یا لنج‌های باری است. توضیح آنکه در بعضی مواقع حین حمل کالاها با کشتی‌های بزرگ امکان پهلوگیری برای آنها وجود ندارد، لذا در وسط آب توقف کرده و با کشتی‌های کوچک‌تر و لنج‌های باربری بارها به اسکله حمل می‌شوند.

۱۲. در بند «۴۵. ۴» (صفحه ۸۹ مصوبه)، با توجه به اینکه تعامل دولت جمهوری اسلامی ایران را با کشتی‌هایی که ممکن است متعلق به دولت‌های مستضعف باشند و به کنوانسیون ملحق نشده‌اند، محدود می‌کند و ایجاد تکلیف می‌کند که نسبت به آنها اقدامات کنترلی موضوع مقرر (۹) فصل «۲-۱۱» اعمال شود مغایر بند «۱۶» اصل ۳، اصول ۹ و ۱۵۲ قانون اساسی است.

۱۳. در جزء «۱» از بند «۱. ۶» (صفحه ۹۱ مصوبه)، استفاده از واژه «کازینو» علاوه بر مغایرت اصل ۱۵ قانون اساسی با توجه به تعریف کازینو که به مکان‌های مخصوص قمار اطلاق می‌شود که در کنار آن سرو مشروبات الکلی و سایر اعمال مغایر موازین اسلامی صورت می‌گیرد، محل تأمل است.

۱۴. در اجزاء «۵» و «۱۱» بند «۳. ۸» (صفحه ۹۳ مصوبه)، جزء «۵» بند «۳. ۱۵» (صفحه ۱۱۵ مصوبه)، جزء «۱۱» بند «۴. ۱۵» و جزء «۳» بند «۷. ۱۵» (صفحه ۱۱۶ مصوبه) و جزء «۵» بند «۱۶. ۱۵» (صفحه ۱۱۹ مصوبه) استفاده از واژه بیگانه «کامپیوتر» مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۱۵. عبارت «سلاح‌های کشتار جمعی» مذکور در جزء «۵» بند «۹. ۸» (صفحه ۹۵ مصوبه) ابهام دارد.

۱۶. استفاده از واژه‌های «کنترل»، «کنوانسیون»، در اجزاء و بندهای متعدد مصوبه، با توجه به وجود معادل فارسی برای آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۱۷. در جزء «۴» بند «۲۲. ۹» (صفحه ۱۰۴ مصوبه) و جزء «۱» بند «۲۸. ۱۶» (صفحه ۱۲۹ مصوبه) استفاده از واژه بیگانه «اتوماتیک» مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۱۸. در صفحات ۱۱۱، ۱۱۲، ۱۱۴، ۱۱۹، ۱۲۱، ۱۳۹، ۱۴۰ و ۱۴۱ مصوبه، استفاده از واژه بیگانه «مانور» و عدم ذکر معادل فارسی آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۱۹. در جزء «۲» بند «۲. ۱۳» (صفحه ۱۱۳ مصوبه) و بند «۹. ۱۵» (صفحه ۱۱۷ مصوبه) استفاده از واژه بیگانه «سناریو» مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۲۰. در جزء «۹» بند «۱۱. ۱۵» (صفحه ۱۱۳ مصوبه) استفاده از واژه بیگانه «آتمی» مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۲۱. در صدر بند «۱۰. ۱۵» (صفحه ۱۱۷ مصوبه)، عبارت «سازمان‌های امنیت ملی مربوط» ابهام دارد.
۲۲. در جزء «۸» بند «۱۱. ۱۵» (صفحه ۱۱۸ مصوبه) استفاده از واژه بیگانه «کانال» مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.
۲۳. در جزء «۳» بند «۲۱. ۱۶» (صفحه ۱۲۷ مصوبه) استفاده از واژه بیگانه «سرویس‌دهی» مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.
۲۴. در جزء «۶» بند «۲۵. ۱۶» (صفحه ۱۲۸ مصوبه) استفاده از واژه بیگانه «ترافیک» مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

امام خمینی (ره):

و از شورایی محترم نگهبان می‌خواهم و توصیه می‌کنم، چه در نسل حاضر و چه در نسل های آینده، که با کمال دقت و قدرت و ظایف اسلامی و ملی خود رایانها و تحت تأثیر هیچ قدرتی واقع نشوند و از قوانین مخالف با شرع مطهر و قانون اساسی بدون هیچ ملاحظه جلوگیری نمایند.

(سخن امام، ج ۲۱، ص ۴۲۲)



بزهشکده شورای نگهبان

تهران، خیابان شهید سپهبد قرنی، کوچه خسرو، پلاک ۱۲

صندوق پستی: ۱۴۶۳-۱۳۱۴۵ تلفکس: ۸۸۳۳۵۰۴۵

info@shora-rc.ir

www.shora-rc.ir