

사무관리론

【문제 1】 민원의 공정하고 적법한 처리를 위해 다양한 민원제도를 시행하고 있다.
다음 물음에 답하시오. (40점)

물음 1) 법정민원과 고충민원의 개념, 법정민원의 거부처분에 대한 이의신청
기간과 방법(내용 포함), 그리고 이의신청 처리절차에 관하여 설명하
시오. (20점)

물음 2) 법정민원을 제외한 행정기관의 장이 접수한 민원 중 민원 처리를 하지
않을 수 있는 사항에 관하여 설명하시오. (20점)

【문제 2】 문서작성과 문서처리의 원칙에 관하여 각각 설명하시오. (20점)

【문제 3】 사무개선의 개념과 사무개선을 위한 집단아이디어 발상법에 관하여
설명하시오. (20점)

【문제 4】 「행정업무의 운영 및 혁신에 관한 규정」상 업무관리시스템의 구축·
운영 주체에 관하여 설명하고, 업무관리시스템의 일반적인 기대효과
에 관하여 설명하시오. (20점)

해사실무법

【문제 1】 화물선 X가 A항에서 출항하여 B항으로 항행하던 중 A항의 교통안전 특정해역 내에서 어선 Y와 충돌하여 Y가 침몰하였다. 사고 발생 수역은 교통안전특정해역으로서 홀수제약을 받지 아니하는 선박의 경우, 선으로 정하여진 깊은 수심 항로의 오른 편으로 항행하거나 멀리 떨어져 항행하여야 하는 항로지정제도가 시행되고 있었다. X는 홀수제약을 받지 아니하는 선박으로서 사고 당일 A항의 항계를 벗어나 사고가 발생한 교통안전특정해역에 접어든 직후 일차 진로를 변경하였다. 그 후에도 깊은 수심 항로를 두 차례 가로지르면서 항로의 방향과는 상관없이 계속 직진하다가 선교에서 향해 당직 중이던 선장이 진로 전방 4마일 지점에 Y와 “Z 선박”이 함께 있는 것을 발견하였다. 이 때 Y는 어로 작업 중임을 나타내는 형상물을 부착하고 있지는 아니하였다. 그러나 Y에 연결되어 있는 어망이 수면 위로 드러나 있어서 육안으로 확인할 수는 있었다. X의 선장은 이를 발견하지 못한 채 Y와 그 후미를 따르고 있는 “Z 선박” 사이로 빠져나갈 수 있을 것으로 판단하고, 그대로 직진하여 항진하다가 Y가 끌고 있는 어망에 걸려 방향 전환 중 충돌하여 Y는 침몰하였다. 위 사안과 관련하여 다음 물음에 답하시오. (40점)

물음 1) 해상교통안전법상 교통안전특정해역에서 항로지정제도와 X 측의 항로지정제도 위반 여부 (20점)

물음 2) 해상교통안전법상 경계의무의 내용과 X 측의 경계의무 위반 여부 (20점)

【문제 2】 해운법상 보조항로의 지정과 취소에 관한 다음 물음에 답하시오. (20점)

물음 1) 보조항로를 지정하기 위한 요건 (4점)

물음 2) 보조항로가 지정된 경우, 해양수산부장관이 관보에 고시할 내용 (7점)

물음 3) 해양수산부장관이 보조항로 지정을 취소할 수 있는 사유 (9점)

【문제 3】 해양사고관련자 甲은 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률에 따라, 지방해양안전심판원의 재결을 거쳐 중앙해양안전심판원(이하, ‘중앙심판원’)에 제2심을 청구하였다. 그러나 중앙심판원의 재결에서도 자신의 주장이 받아들여지지 않자, 중앙심판원의 재결에 대한 소송(이하, ‘이 사건 소송’)을 제기하고자 한다. 이와 관련하여 다음 물음에 답하시오. (20점)

물음 1) 이 사건 소송의 관할과 제소기간 (7점)

물음 2) 이 사건 소송의 대상과 피고 (8점)

물음 3) 이 사건 소송에서 甲이 승소하여 재결의 취소판결이 확정된 경우, 중앙심판원이 해야 할 조치 (5점)

【문제 4】 선박안전법상 만재흘수선의 표시와 복원성의 유지의무에 관하여 설명하시오. (20점)