항공영어 평가의 현주소, 평가 통계를 보자

2009년, 항공영어 평가제도 전망과 대책

한국G-TELP위원회는 1997년부터 국내외 항공사 및 항공관련기관 종사자의 영어 활용 능력 평가 검정 서비스를 제공하고 있습니다. 2002년부터 국가 기관의 요청으로 ICAO (국제민간항공기구)에서 전 세계적 국제 규약으로 도입 검토 중인 항공종사자 영어구술능력평가시험과 시험을 대비하기 위한 교육 훈련 프로그램을 연구 개발하기 시작하였습니다.

우리나라는 2008년 3월부터 법정시험으로서 '항공영어구술증명시험 제도'가 도입 시행 되었고 지텔프한국위원회는 건설교통부 항공안전본부(현 국토해양부 항공정책실) 주관의 경쟁 심사 과정을 통하여 '항공종사자 영어평가전문기관'으로 지정 공인 받아 국가자격 항공종사자의 영어구술능력시험 검정 업무를 위탁 수행하고 있습니다. (당시 평가 참여 제안, 희망 기관: 한미교육위원단(토플위원회), 토익위원회(YBM시사영어사), 벌리츠코리아, 보잉알테온, 에어버스, 항공관련대학 등)

지텔프위원회는 ICAO담당자, 언어컨설턴트, FAA항공영어평가교육 담당자, 국제적 항공영어평가 교육기관, 국내외 항공대학, 영어평가 교육 훈련 전문가, 항공관련 연구단체등과 자문 제휴 및 연구 협력하여 항공영어 평가 교육 훈련 프로그램 개발 보급에 노력하고 있습니다. 현재 국내외 항공사 및 항공관련 단체는 물론 ICAO 관련단체, 중국 일본 몽골 필리핀 베트남 등의 정부 항공관련 기관, 항공사 단체에 항공영어평가 툴과 평가분석서비스, 교육훈련 프로그램을 보급하고 연구 결과를 통한 지속적인 ICAO항공영어평가 툴 훈련프로그램을 수정 보완하고 있습니다.

현재 ICAO가입 체약국의 의무 규정으로 국내법으로는 항공법정시험으로 시행중인 '항공종사자 영어활용능력평가제도'의 시행 목적은 조종사와 관제사 간의 miscommunication, misunderstanding으로 유발되는 항공사고로부터 승객의 생명과 안전을 지키는 것입니다. 항공안전을 위하여 국제운항 항공종사자(조종사, 관제사 등)의 항공직무영어와 일반영어 청취 능력과 영어말하기 능력을 평가하여 국제운항에 필요한 최소 영어자격(Level 4)을 유지 확보하도록 규정하고 있습니다.

항공영어평가제도는 항공안전을 위하여 국제 운항업무에 종사하는 조종사와 관제사 등의 직업능력으로서 최소한의 영어자격을 규정하고 평가 검정하는 제도입니다. 등급에 따라 매 3년, 6년 마다 평가를 받는 사람은 평가자체가 큰 부담이고 스트레스로 다가올 것은 이해합니다. 그러나 항공안전은 무엇과도 바꿀 수 없는 첫 번째 과제이자 지켜내야 할 지상과제임이 분명합니다. 항공안전을 위한 항공영어 4등급유지는 국제운항업무에 종사하는 조종사 관제사의 의무이자 필수적 직업 능력입니다. 항공영어구술능력 평가제도는 반드시 재대로 평가하고 ICAO규정 등급대로 평가하여 강력하게 유지 발전시켜야 할 제도입니다. 아울러 평가훈련프로그램 개발 교육개발 교육지원정책개발 교육훈련 등에 관련 기관 단체는 최선을 다해야 할 것입니다,

항공영어평가제도는 직업 유지 수단으로서의 영어 능력을 평가 검정하는 것인 만큼 고난도 평가이고, 고밀접 고관여 평가(이해관계가 밀접한 High Stakes 평가)제도입니다. 평가를 받는 사람, 평가를 하는 사람, 평가를 담당하는 평가기관, 관리 감독하는 감독기관 모두에게 무거운 책임과 부담이 따르기 마련입니다. 그러기 때문에 신뢰성과 공정성을 유지 담보하기 위하여 투명하고 철저한 평가가 되어야 합니다. 항공영어 평가와 관련된 명문화된 매뉴얼 (시험안내. 평가규정, 평가등급, 평가관리 등)규정, 평가기관선정규정, 평가유지관리규정, 평가감시체계, 평가자료보존, 감사 등의 규정도 매우 까다롭고 무겁습니다.

현행 항공영어 평가 채점규정은

영원한 우리땅, 독도
Dokdo forever belongs to Korea

1) 가장 강력한 평가체계인 '3인 독립채점'을 기본축으로 하고 있습니다.
2) 채점 결과 이의제기를 통한 정부감독관 입회하의 재채점 규정을 두고 있습니다.
재채점 시 제3의 별도의 2인의 채점관이 재채점하고 있습니다.
3) 채점은 항공영어평가과정을 교육 훈련 받은 전문가가 담당합니다
채점관 구성은 원어민1인, 국제운항업무 10년 이상 항공전문가 1인, 영어평가교육전공자로서 3년 이상 영어말하기 청취 분야 유경험자 1인으로 구성되어 있습니다.
4) 채점자 교육, 평가과정은 규정으로 명문화되어 있습니다.
채점자는 '초기교육 및 정기교육'을 이수한 3인의 평가 전문가가 담당하고, 반드시 교육 훈련 평가 검증을 통하여 자격 있는 채점자가 평가 채점하여, 3인의 평균 점수를 획득 점수로 결과를 내도록 규정하고 있습니다.
5) 평가결과 검증은 언제나 가능합니다. 평가의 전 과정은 녹음 및 녹화되어 보관됩니다. 4등급은 3년, 5등급은 6년, 6등급은 영구 보관토록 규정되어 있습니다.

항공영어 평가의 현주소, 평가 통계를 보자

2008년 3월 5일, 항공영어평가 제도의 조기정착과 평가 교육 사전 준비 제도시행의 연 착륙을 위하여 감독기관, 평가기관, 항공종사자, 항공사, 항공관련교육기관, 항공관련단체 등의 지원과 이해와 협력으로 약 95% 이상의 항공종사자가 Level 4급 이상을 획득하였습니다.

08년 8월 31일 항공안전본부에 제출한 자료에 의하면, 4급 이상 합격자의 분포는 (06년 10월 ~08년 8월) (대한항공, 아시아나 소속 조종사만)

1 회 응시자	1545 명	82.44%
2 회 응시자	226 명	12.06%
3 회 응시자	62 명	3.31%
4 회 응시자	24 명	1.28%
5 회 이상 응시자	14 명	0.75%
전체	1874 명	100%

상기 분포처럼 실질적으로 처음 응시를 하였을 때 4 급 이상 합격자는 82.44%로,
일반적으로 영어시험에 익숙하지 않은 사람이 2 회 이상 시험을 본다고 할 때, 95.50%가 문제은행에 공개되어 있는 시험세트에 높은 합격률을 보임

응시 통계

현직 조종사 중 4급 이상자의 95.50%가 응시횟수 2회 이내 통과

조종사 단체에서 직접 항공영어증명능력시험의 시행?

2011년 항공영어증명능력시험의 본격 시행을 앞두고 교육 훈련 대책 마련과 시행은 뒤로한 채 평가시험을 만들어 직접 조종사단체가 회사가 스스로 평가를 하겠다고 합니다. 항공종사자, 항공사 교육훈련관계자, 조종사노조에서 일부 사실과 다른 주장을 하고 여론을 호도하며 평가시험을 일부 항공사 조종사 단체가 출제 및 채점을 하는 등 스스로를 평가하는 평가기관을 만들어 시행하겠다고 합니다.

영원한 우리땅, 독도
Dokdo forever belongs to Korea

일부 조종사 단체에서 사실과 다른 이야기로 여론을 호도하는 예는 다음과 같습니다.
사실과 다른 내용을 가공하여 마치 사실인양 홍보하여 여론을 호도하고, 평가기관의 명예와 신뢰를 훼손하고 평가의 공정성을 해치는 행위에 대하여는 단호히 대처 책임을 물을 예정입니다.

1. ICAO 규정은 항공영어를 교육하고 평가하라고 권고하고 있으므로 일반영어 능력 평가가 포함되는 현행 시험은 부적절하다.

답변: 'ICAO 부속서에 따르면, 교신용어와 일반용어를 모두 포함하는 것을 명시하고 있습니다. 부속서는 조종사와 관제사는 이미 교신용어에 숙달되어 있으며, 교신용어만으로는 비행 중에 발생할 수 있는 모든 상황을 표현할 수 없으므로 그 평가의 범위가 항공교신용어로 국한 되어서는 안 된다고 명시하고 있습니다.

2. 항공비전문가가 평가하므로 불공정 부적절하다.

답: 현재 항공영어능력증명시험의 평가관은 ICAO 부속서의 규정에 기반하여, 우리나라 법령에 의해
- 원어민1인,
- 국제운항업무 10년 이상 항공전문가 1인,
- 영어평가교육전공자로서 3년 이상 영어 말하기와 청취 분야 교육 또는 평가 경험자 1인의 채점자 3인 교차채점으로 운영되고 있습니다.

평가기관의 항공전문가는 대한항공과 아시아나항공에서 10년 이상 국제 비행 조종사로 근무하였으며, 관제 경력 10년 이상 되신 분들입니다. 출제 검수자들은 전.현직 국내외 항공대학교 교수 및 영어영문학 교수, 국내퇴직조종사, 외국국적 항공사의 기장, 관제사입니다.

특히 매년 정부기관의 엄격한 감사를 통해 평가인력에 대한 적합 판정을 받은 평가기관으로써, 평가시험 결과는 현재 ICAO RATED SPEECH SAMPLE에 채택되어 전 세계에 공급될 만큼의 실적을 갖고 있는 평가기관에 대해 부적절하다는 근거는 무엇인지 궁금합니다.

3. 원어민이 시험을 봐도 4등급을 받았는데 이는 부적절하지 않느냐

답: 원어민이라도 4등급은 당연히 가능합니다. 시험은 시험이며, 답변을 안 하거나 문제에서 요구하는 답변을 충족시키지 못할 경우 원어민이라도 낮은 등급을 받을 수 있습니다. 시험시행부터 ~ 현재까지 원어민으로서 항공영어구술증명시험을 응시한 후 채점 결과에 대한 이의신청을 통하여 채점이상 등급 이상을 발견한 원어민은 단 한 사람도 없었습니다. 채점결과에 이의가 있다면 재 채점 신청을 하십시오. 정부 감독기관 감독관 입회 하에 재채점 합니다.

4. 영어 잘하는 사람이 봐도 시험이 너무 어렵다

답: 응시통계에서 보듯이, 시행 6개월 만에 대상자의 95%가 4급 이상을 획득하였으며, 현직 조종사 중 82.4%는 1회 응시만에 합격등급인 4급 이상을 획득하였습니다. 만일 시험이 너무 어렵다면 어떻게 높은 합격률이 가능하겠습니까?

5. 과도한 시험료가 책정되어 있다. 시험비용이 너무 비싸다

답: 토플의 경우 USD 170 (환율 1256 기준 213,520원)이며, TSE (Test of Spoken English) 는 USD 125 (환율 1256 기준 157,000원), T.E.A (Test of English for Aviation) £55 (환율 2060 기준 113,300원), EPTA (English Proficiency Test for Aviation)는 96,000원으로 20분이 소요되는 T.E.A보다 인터뷰 포함 60분인 EPTA는 현저히 시험비용이 적습니다.

영원한 우리땅, 독도
Dokdo forever belongs to Korea

현재 법규정상 항공영어구술증명시험은 국제운항 항공종사자의 언어구사능력을 평가하여 그 평가 결과에 따라 국제운항업무 지속 여부를 결정하는 매우 중차대한 평가이기 때문에 평가기관은 반드시 검증된 3인 전문가의 교차 채점, 2인 전문 관리인력을 두도록 되어 있습니다. 원어민 네이티브스피커 1인, 국제운항업무 10년 이상 항공전문가 1인, 영어평가교육전공자로서 3년 이상 영어 말하기와 청취 분야 교육 또는 평가 경험자 1인, 즉 고도로 훈련된 위 언급된 전문가 3인의 1인당 채점시간, 비용을 계산해 볼 때 현재의 수험비용은 결코 과다하지 않습니다, 관리인력 비용은 아예 시험료에 반영되어 있지도 않습니다.
또한 ETS에서 운영하는 TOEFL, TSE의 경우 재채점비를 건당 60$을 받고 있으나, EPTA의 경우 평가기관 전액 부담으로 2인이 별도 채점을 해야 합니다. G-TELP KOREA의 경우, 6~8페이지 분량의 수험자 답변 분석표까지 재채점 시 제공하므로, 재채점 요구 시 소요되는 비용은 2인 재채점 60,000원 이외에 분석료 100,000원이 추가 발생되고 있습니다.

* 05년 3월 한국영어평가연구회가 교통안전공단의 발주를 받아 작성한 [조종사 및 관제사 영어구술능력 평가 도구 개발: 기획과 예산안]을 보면
1) 국내 평가기관과 계약을 체결하여 시행할 경우 2인 교차 채점 시 10~15만원
2) 국외 평가기관과 계약을 체결하여 시행할 경우 250,000~350,000원으로 응시료를 책정함이 적절하다고 기술하고 있습니다.

이미 시험문항 개발 비용을 전액 평가기관이 부담하고, 응시료 조차 현실화 되지 않고 실시되고 있는 항공영어 종사자 영어평가 시험의 응시료가 과다하다고 주장하는 근거는 무엇인지 묻고 싶을 따름입니다.

6. 평가기관이 운영하는 교육기관의 과도한 교육비 및 교육 입과할 것을 종용하며 부도덕한 상술을 보이고 있다.

답: 대한항공, 아시아나항공, 조종사협의회, 관제사 등 단체에 단 한번도 입과 교육을 먼저 제안하거나 입과를 종용한적이 없습니다. 과거에도 없었고 앞으로도 없을 것입니다. 가가원아카데미에서에서 교육받은 신청자들은 3~4회 응시를 하였음에도 합격을 못한 수험자로, 그 수는 전체 5.34%안에 있는 분들로 극히 미비하며, 시행부터 지금까지 평균하면 한 달에 0.5명 교육 수준입니다.

가가원아카데미 교육훈련 프로그램 내용은 4주 20시간 1:1과정으로, 4회의 모의시험 및 교정(회당 100,000), 교재 (85,000), 온라인 강좌 수강(450,000), 1회 정규 수험료(96,000) 포함 150만원이며, 항공영어 구사능력 우수한 강사의 시간당 비용은 5만원 선으로, 1:1 영어교육을 진행하고 있는 일반 영어학원 수준입니다. 항공영어의 전문성, 특수성으로 인하여 면장을 소유한 교육강사 또한 제한되어 있는 상황에서 일반영어학원의 1:1 강좌 수준의 교육비를 받고 있는데 과도하다고 하니 놀라울 따름입니다. 국제운항 조종사의 1시간 인건비 요율이 얼마인지 적시하지 않아도 알고 남음이 있습니다.

7. 사설 평가기관에서 평가시험을 주관하여 불공정하다.

답: 현재 타국의 경우에도 RELTA(RMIT), T.E.A (Mayflower college)등 사설 민간 평가 기관에서 항공영어평가를 하고 있습니다. 특히 미국 영국 일본 중국 한국 등 일부 국가 기관에서는 정부기관 요원선발, 국가자격고시, 대학교(원)입학, 중고등학교 입학자격시험, 기업체 입사시험 등에 민간기관시행 영어자격시험을 그대로 준용하고 있습니다. 특히 우리나라는 중앙인사위원회 규정으로 민간영어자격시험을 공무원 선발, 해외파견 자격시험으로 활용 대체 규정하고 있으며, 각종 국가고시인 사법고시, 외무고시, 행정고시, 입법고시, 공인회계사시험, 감정평가사시험 등에 민간사설기관에서 시행하는 영어자격시험을 준용 대체 할 것을 규정하고 있습니다. G-TELP는 국가고시, 국가자격시험, 대학교입학자격시험, 공무원채용 영어시험으로 활용되고 있습니다.

영원한 우리땅, 독도
Dokdo forever belongs to Korea

8. 평가방법 시험문항이 부적절하다

답: 영어 청취 구술능력을 평가하는 방법은 다양합니다. 대표적으로 인터뷰방식과 녹음방식 등이 있습니다. 현재 우리나라 평가방법은 여러 상황을 고려하여 녹음방식 과 인터뷰 방식을 혼합한 문제은행방식 평가 방법을 적용하고 있습니다. 대부분의 국가에서도 인터뷰방식이나 녹음방식을 채택 활용하고 있습니다. ICAO 규정은 항공영어평가시험은 다른 목적에서 개발 시행되는 토익, 토플 류 지필시험은 불가하다 명시하고 있고, 교육훈련기관(항공사. 항공관련전문기관 대학 등)에서 항공영어 교육 훈련 과정을 이수한다 할지라도 4급은 3년마다, 5등급은 6년마다 반드시 평가를 받도록 규정하고 있습니다.

현재의 문제은행 방식 평가는 제도 도입 초기 항공종사자의 시험준비와 평가제도 연착륙을 위하여 도입 되었습니다. 평가문항은 전/현직 국내외 항공대학교 교수 및 영어과 교수, 측정평가 전문가, 국내퇴직조종사, 외국국적 항공사의 기장, 관제사 등이 참여하여 개발하였습니다. 문항 검토를 위하여 조종사협회, 항공사 등에 문항 검토 참여 요청을 공식적으로 하였고, 문제에 대한 검토를 끝낸 문항들로 문제은행을 구성하였습니다.

08년 3월부터 각국의 시행현황 평가방법 평가문항을 조사하여 제공하였습니다. 시험의 공정성과 신뢰성, 타당성을 유지하고 발전시키기 위하여 수험자인터뷰, 설문조사, 항공사 설문조사 등을 통하여 수험자의견청취, 문제점개선, 평가방법개선, 평가문항수정 보완 등 연구 조사활동을 꾸준히 하고 반영 노력 중에 있습니다. 평가의 공정성 신뢰성을 지키며 수험자의 의견을 최대한 연구 조사 반영하겠습니다.

항공안전 유지 발전에 대한 수험생 여러분의 노고에 감사드립니다.
위 내용은 전적으로 지텔프코리아 홍보팀의 의견입니다. 위 내용에 이의가 있거나 사실과 다른 내용이 게재되었다 생각하시는 분이나 단체는 언제든지 문의바랍니다.

2009.09.02

G-TELP KOREA 시험관리본부장

영원한 우리땅, 독도
Dokdo forever belongs to Korea