

ICAO Requirement level 4 FAQ ?

다음은 항공종사자 영어구술능력증명시험 시행에 따른 수험자의 다양한 의견과 질의사항, 그리고 몇가지 궁금증을 질의 의견으로 정리 게재합니다.

질의1 ICAO 영어구술시험 항공종사자들만의 일인가?

의견 아닙니다. 항공종사자 항공사 평가교육기관 감독기관 공동의 의무 협조 사항입니다.

현재 시행중인 항공영어구술시험은 ICAO 국제 협약사항으로 ICAO 회원국은 모두 시행 진행중입니다. 평가 대상자가 항공종사자라고는 하지만 회사, 사용자 단체, 항공관련 기관과 무관하게 오직 항공종사자들만의 개인적인 의무 사항이라고 결코 이야기할 수 없습니다.

항공종사자, 사용기관, 교육훈련기관 등은 항공종사자들의 교육훈련과 교육훈련교재, 교육훈련시간, 교육훈련프로그램 평가비용 국제평가교육정보 등을 수집 제공할 당연 타당성과 의무가 있습니다. 사용자는 항공안전 확보를 위하여 사내에 교육훈련전문가, 교육훈련시설, 교육훈련프로그램을 마련하여 제공하고, 항공종사자 업무의 특수성과 개인의 특성에 따라 사외 교육훈련비, 평가비, 교육훈련에 따른 시간을 제공하고 충분한 교육훈련 기회를 제공 유지에 협조해야 합니다.

지금은 사용자집단, 항공사, 감독기관, 평가훈련기관, 평가대상자, 관련항공교육기관등의 공동의 노력과 협력이 필요한 때 입니다. 다만 항공종사자 개개인의 필수 직무 유지 능력으로서의 기본적인 항공영어활용 능력 습득배양 유지관리는 개인의 노력이 다른 어떤 조건보다 우선적으로 필요함은 두말할 나위 없습니다.

ICAO 항공영어구술시험 제도의 목적은 항공안전과 항공사고 방지에 있습니다. ICAO 영어구술평가제도가 ICAO국제기준 항공법정시험으로서 항공종사자 개개인의 책임 의무로만 치부되어 과중한 영어스트레스, 평가 교육의 의무가 부가되거나 책임이 전가되는 일이 없는지 반성하고 공동의 교육훈련 대책을 시급히 마련, 선 시행되어야 합니다.

회사, 사용자, 종사자 모두는 지금부터라도 항공영어, 항공커뮤니케이션 교육 훈련에 만전을 기해야 할것입니다. 항공종사자의 커뮤니케이션능력 향상은 승객의 안전과 항공안전, 항공경쟁력 향상의 기본 조건임을 주지해야 합니다. 현재의 결과를 등한시 한 채 과거교육사례, 원어민 강사채용이나 짧은 교육스케줄등으로 대변되는 1회적이고 형식적인 생색 내기식 교육과 훈련 기회 보다는 실질적이고 장기적인, 정기적이고 체계적인 교육훈련 프로그램 개발 보급과 시행이 필요한 시기입니다. 항공종사자는 항공사업의 최선두 핵심 인력이고 최고의 보배이자 자산입니다.

질의2 평가기관이 재시험을 유도하기 위하여 고의로 점수를 낮게주지 않는가?

의견 아닙니다. 불가능합니다. 언제든 확인하십시오.

우리나라 항공법, 고시에 명시된 항공영어구술능력증명시험 평가규정은 영어시험중에 가장 강력한 평가규정, 평가감시, 절차규정을 적용 받고 있습니다. 현재 우리나라 항공영어구술능력증명시험 평가규정은 국내법적으로 규정 고시된 영어말하기평가 규정으로는 가장 강력하고 투명한 평가 절차와 재채점, 감시절차 규정체계를 갖추고 있습니다. 전문가 의무채용규정(항공전문분야, 평가전문분야, 영어전문분야), 수험자 1인에 대한 3인 교차 채점 규정, 수험자 요구 재채점규정, 평가

과정 녹화 의무, 인터뷰 녹화 의무, 평가 테이프 의무 보관 규정 등을 통하여 평가과정과 평가내용 그리고 평가기록 등을 규정에 따라 철저히 보관하여 언제나 그 평가의 공정성, 타당성, 신뢰성을 보증·증명하도록 되어있습니다. 재채점요구, 수험자 분석은 언제나 열려있습니다.

현재 우리나라 영어구술증명시험 응시의무 대상자는 몇명이나 될까요? 항공영어구술능력증명시험을 주관하고 있는 주관사 중 하나인 지텔프코리아의 G-TELP시험은 현재 1000여개 기업 및 단체에서 50만명 이상이 응시하고 있습니다. 평가기관이 재시험을 유도하기 위하여 몇명 안되는 항공영어구술시험만을 낮게주는 일은 당연히 없습니다.

특히나 현재 각 항공사 별로 국제운항 대상자중 ICAO level 4 미만자는 손가락으로 꼽습니다. 현재의 시험 난이도 등급 또한 이미 하향 조절되었습니다.

질의 3 평가기관이 교육 수익을 목적으로 점수를 일부러 낮게 주지 않는가?

의견 아님니다.

평가는 양면성을 갖습니다. 평가기관이 평가기준을 지키지 않고 위법하거나, 평가대상자, 평가대상 회사가 평가기관을 회유하는 것은 평가 비윤리를 넘어 범죄행위입니다. 교육을 목적으로 평가를 조절하지 않습니다. 평가기관이 교육 수익을 목적으로 점수를 일부러 낮게 주면 그냥 참겠습니까? 당연히 재채점 요구하십시요. 감독기관 평가 감독관이 함께 나와 채점 과정을 모니터링 합니다. 평가 난이도를 조절, 통제 결정하는 것은 감독기관 단 하나입니다. 범죄행위는 법으로 처벌하면 됩니다.

초기 평가기관은 직접 교육을 하지 않는다는 조건으로 평가기관으로 지정 받았습니다. 초기 조종사협회의 공식입장 또한 "평가기관이 교육금지"였습니다. 다만 평가기관 지정 이후에 세계적인 추세와 더불어 항공종사자들이 평가기관이 교육을 잘 할 수 있지 않느냐는 협조 요청으로 교육이 오픈되었고, 이에 따라 ICAO컨설턴트, 항공관련 전문 종사자들이 개발한 교육훈련프로그램을 소개하고 제공 서비스하고 있을 뿐입니다.

직업의 계속유무와 직업능력을 결정하는 이해관계도가 밀접한 시험(HIGH STAKES)에서 평가의 공정성 확보는 무엇보다도 중요한 일입니다. 시험 이후 검증 확인 절차 또한 그만큼 무겁고 투명합니다. 첨예한 이해 관계속에서의 평가와 교육은 신중하고 철저하게 접근되어야 합니다.

평가는 평가로써, 교육은 교육으로써의 저마다의 고유영역이 있습니다. 2002년 최초 항공종사자 영어구술시험의 연구개발을 의뢰 받을 당시 감독기관의 요구는 연구개발비 지원이 없으니 영어말하기평가기관의 선두기관으로서 국가와 민족에 봉사하라는 것이었고, 전세계 평가전문기관들의 국제 경쟁 입찰 과정을 거쳐 평가기관으로 공식 지정 공인되었습니다. 지텔프코리아는 현재까지 국제무대에 항공안전을 위한 항공영어평가교육 전문 프로그램을 연구 개발 보급하고, ICAO랭귀지 평가 컨설턴트들과 함께 연구 개발 분석 그 책임을 다하려 노력하고 있습니다.

현재 우리나라 항공종사자중 ICAO 평가 규정을 적용하여 ICAO LEVEL4 이하를 받아 국제운항 업무에 복귀하지 못하신 분은 거의 없는 것으로 알고 있습니다. 현재 당 기관의 채점자 교육 훈련 / 채점의 정확도는 이미 증명되어 정평이 나 있습니다. G-TELP RATED SPEECH SAMPLE 은 ICAO 표준 채점 샘플로 채택되어, 전 세계 180여개 회원국에 보급되어 표준 채점 샘플로 활용되고 있습니다.

질의4 시험형식 시험문제가 현실과 부합되지 않는 부분이 있지 않나?

의견 맞습니다. 이후 함께 고민하고 만들어 가야합니다.

2004년 최초 항공영어구술증명시험 시행 계획은 문제은행방식, 문제사전공개 오픈 방식이 아닌 비공개 녹음식 또는 인터뷰 방식이었습니다. 이러한 시험 계획이 현재의 문제은행식 오픈 방식으로 수차례 수정 변경되어 오늘에 이른 이유는 무엇일까요? 가장 큰 이유는 우리나라 항공종사자들의 시험 부담감을 줄여주고, 국제기준에 부합하는 최소한의 ICAO 영어구술평가제도 연착륙과 안정적 제도 정착 구축이 목적입니다.

시험 내용중 인터뷰 파트를 추가한 이유로는 "상호응대(Interaction)"를 평가하고자 하는 근본적인 이유도 있었지만, 다른 이유는 현장에서 실제 면대면 인터뷰가 우리나라 대부분 항공종사자에게 평가상 더 유리하게 정확하게 반영될 수 있다는 정책적인 판단에서였습니다. 풀어 설명하자면 지금까지 아무런 문제없이 현장에서 수년간 영어를 잘 해온 부분을 그대로 인터뷰하여 평가에 반영하기 위함에서였습니다. 우리나라 문제은행 & 인터뷰방식 항공영어구술능력 평가제도는 영어 평가제도 도입에 따른 항공종사자의 부담감을 해소하고, 시험준비 시간제공, 국제적 제도도입추세 반영 국제형평성유지, 단계별영어활용능력향상전략 추진등에 따른 전략적 정책적 차원에서 시행된 것입니다.

질의5 시험문제 개발, 문제은행등은 어떻게 만들어 지나요?

최초 항공영어구술시험 연구 개발당시 ICAO랭귀지컨설턴트, 해외항공대학교, 국제적인 항공영어 평가교육기관, 우리나라 조종사협회 대한항공 아시아나항공, 한국항공대학교, 한서대학교등 관련 기관에 협조 요청은 물론, 전문가들에게 집단 자문 개발 감수 등을 요청하였습니다. 실제 문항설계 자문 개발에 참여한 분들은 ICAO컨설턴트, 국외 항공대학 교수 등 전문가, 국외 전현직항공종사자, 대한항공 및 아시아나 항공 전직조종사, 비행교관, 국내 항공대학교 교수, 항공감독기관 담당자 등 다양합니다. 개발된 문제은행은 영어평가교육전문가, 항공전문가 등으로 구성된 커미티보드에서 여러 차례의 검수과정을 거쳐 문항뱅크를 완성하고 1차 문항 은행으로 저장되게 됩니다. 이후 여러 차례 수정 보완 과정을 거치게 됩니다. 문제은행은 연구 조사 분석 과정을 거쳐 항상 수정 보완 추가되는 순환 과정을 거칩니다.

질의 6 "현재의 문제은행"은 어떻게 만들어졌나요?

현재 문제은행이 확정 발표되기전 모든 문항은 항공관련단체(조종사협회, 대한항공, 아시아나항공, 항공안전본부, 평가기관)에 검토 수정 자문에 응해달라는 공식 요구와 이에 따른 참여 집단의 수차례 개발 검토 수정을 거쳐 문제 은행이 개발되었고, 파일럿테스트 평가채점분석 타당성분석을 거쳐 최종 확정 탑재된 것입니다. 그리고 문제은행에 공식 탑재 이후에도 관련기관 단체 의견을 반영하고 조사 연구 분석을 통하여 수정보완 해 나갈것임을 감독기관 시험기관 홈페이지에 계속 공지하였습니다. 현재의 문제은행은 감독기관, 국내항공사, 국내외 영어평가교육전문가, 전.현직항공종사자, 항공대학교 교수진들의 공동 노력의 산물입니다. 영어평가와 교육전문가, 항공전문가 등의 다양한 의견을 반영하여 유지 발전 시키는데 최선을 다하고 있습니다. 현재에도 문제은행 인터뷰 내용은 항공종사자 전문가 집단에 의하여 수정 보완 업데이트에 관하여 연구중입니다. 많은 협조와 의견 개진이 필요합니다.

질의 7 시험문제 답변 시간이 너무길다?

의견 생각하고 답변할 시간을 충분히 드리기 위해서 입니다.

여러 차례 시험설명 시험 요강등에 공지 안내한 내용으로, 수험자간 말하기 속도 및 답변 분량을 고려하여 충분한 답변 시간을 제공하기 위함입니다. 답변시간을 모두 채우지 않아도 되며, 문제에서 묻고 있는 내용에 대한 답변이 충족되면 됩니다.

질의 8 시험문항 중 항공사고 사진만을 묘사하는 것이 타당한가?

의견 최소한 선택입니다. 최소한의 가상 위기상황 노출 환경 조성 목적입니다.

ICAO에서 항공영어구술시험 제도 도입 원인으로 발표한 자료에 따르면 전 세계 항공사고의 70% 이상이 miscommunication이 원인이고, 그 주된 원인은 비상상황 등 위기상황에서의 조종사와 관제사간 misunderstanding입니다. 평상시가 아닌 위기상황에서의 영어활용능력을 평가하는 것이 목적인 항공영어구술시험의 녹음식 시험방식에서 최소한의 가상 위기상황 노출 환경을 조성하기 위하여 개발 기획된 테스트입니다. 더불어 녹음방식시험에서는 완전한 비상상황하에서 인터액션 평가가 불가능하여 인터뷰 파트에서 이 부분을 보강하여 보다 인터랙티브한 비상상황 위기 응대능력을 평가받게 됩니다. 이후 보다 실질적인 위기 상황 대응 훈련 및 평가적용 연구가 필요합니다.

질의 9 항공사가 항공영어 교육훈련 과정을 만들고 항공영어구술자격을 직접 평가하고 ICAO 영어자격을 준다면 쉽게 갈텐데 타당한가?

의견 아닙니다. 평가는 평가전문가가 항공사는 교육 훈련에 매진해야 합니다.

영어시험을 좋아하는 사람은 한사람도 없습니다. 한번도 아니고 3년마다 한번씩 의무규정으로 치룬다면 더더욱 말할 나위 없습니다. 감독 기관으로부터 규제 받는것을 좋아 할 항공사는 더더욱 없습니다. 그러나 이러한 과중된 평가의무와 고통은 승객의 생명을 보호하고 항공안전과 항공사고 방지를 위하여 도입된 국제적인 협약이고 직무상 필수 여건을 규정한 국제적인 ICAO(국제항공기구) 협약 제도이자 항공법적 의무 사항입니다. 항공사는 ICAO 규정을 준수해야 합니다.

실제로 항공사 교육현장에서는 항공종사자의 개개인의 영어활용능력을 향상시키는것 보다는 시험에 합격, 패스시키는 것이 더 주된 관심사이고 교육의 목적이 되었습니다. 자격시험 제도하에서 이러한 현실적 어려움은 부인할 수 없습니다. 항공사 입장에서 보면 자사 조종사들 전원이 ICAO Level4 패스가 제일 큰 목적임을 숨기지 않습니다. 항공사는 이러한 목적을 위하여 항공영어훈련 과정을 사내에 교육과정으로 마련하고 그 과정만 마치면 항공영어구술증명시험 없이도 무시험으로 ICAO Level4를 주거나, 형식적인 약식 평가를 거쳐 자사 조종사가 ICAO Level4를 전원 패스한것으로 인정되기를 바랍니다. 이는 매우 이기적인 현실적인 요구입니다만 ICAO Requirement에 정면으로 대치되는 것입니다

항공사의 입장에서 만약 5%의 조종사만이라도 4급에 패스하지 못하면 국제운항 비행기가 운항되지 못하는 최악의 경제적 손실 피해 상황이 올 수도 있습니다. 이런 현실적인 가상 상황에서 항공사가 스스로 자사 조종사의 항공영어구사능력을 ICAO 규정대로 공정하게 정확한 잣대로 규정대로 평가하기는 어렵습니다. 항공사가 손해를 수억의 손실을 감수하면서까지 자사 조종사의 영어능력 평가를 제대로 할 수 있을까요?

어떤 회사는 항공영어학습 훈련이 이제는 회사가 떠 있어야 할 문제가 아니고 조종사 개개인의 몫이라고 합니다. 그러나 회사는 항공영어교육 훈련 책임을 항공종사자 개개인에게 돌리기 보다는 승객의 생명을 보호하고 항공안전유지 항공사고 방지를 위하여 전사적 차원에서 대책을 강구 시행하고 전폭적인 교육 훈련 지원책을 강구해야 할 때입니다.

항공 전문영어교육훈련 프로그램 연구개발, 전문강사영입, 개인교육비지급, 교육훈련시간지원등 교육훈련 대책 마련은 소홀리한 채 영어평가기관 지정에 관심을 두기 보다는 본연의 과제인 항공종사자의 교육 훈련에 더 만전을 기할 때 입니다. 항공영어구술평가는 평가 윤리적 수준을 넘어 법적 사항입니다. 평가는 반드시 감독기관의 철저한 지휘 감독아래 평가전문가집단 평가기관이 주관하고 시행해야 합니다.

질의 10 항공사등에 설치된 항공영어훈련과정이수하면 ICAO 레벨4 인정받을 수 있는가?
의견 아닙니다. 평가기관이 ICAO평가 기준에 따라 평가하고, 등급을 획득하여야 합니다.

항공사나 감독기관 평가기관을 포함한 기타 어떤 교육기관의 전문 항공영어 교육과정을 이수한다고 해서 자동으로 ICAO Language Proficiency Requirements를 충족하였다고 보지 않습니다. ICAO는 세계 어떤 나라 어떤 항공사 어떤 교육기관의 ICAO 레벨4 교육 과정도 인정하거나 승인하지 않습니다. 특히나 교육과정 수료 후 무시험 또는 형식적인 평가 절차만으로 ICAO level4를 인정하거나 인정받는 방법은 더더욱 없습니다. 이러한 경우는 ICAO 규정에 위배됩니다. 기존 ICAO레벨4를 습득한 기 ICAO level 4 대상자는 3년후 반드시 재 평가 받도록 규정되어 있습니다. ICAO 매뉴얼 (Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements)에 따른 평가기준에 따른 재평가는 4급은 3년, 5급은 5년, 6급은(영구면제)입니다.

질의 11 2011년, ICAO level 4 이대로 가능한가?
의견 ICAO 평가원칙준수, 교육훈련에 만전 대비한다면 안전합니다.

ICAO level 4에 도달하기 위한 방법은 항공영어 직무 교육 훈련을 늘리고 철저히 하는 것입니다. ICAO level 4 유지의 핵심은 '항공안전을 위하여 항공영어구술능력을 향상 발전 유지시키는 것'이고, 이를 위해 사용자단체 및 항공종사자는 시간, 비용, 훈련기회, 교육훈련프로그램, 평가교육정보 등을 충분히 제공하고 투자해야 합니다. 그리고 감독기관과 평가기관은 ICAO 규정대로 철저하게 평가하고 적용하는 것입니다.

지금은 사용자집단, 항공사, 감독기관, 평가훈련기관, 평가대상자, 학교훈련기관등의 공동의 노력과 협력이 필요한 때 입니다. 다만 항공종사자 개개인의 필수 직무유지 능력으로서의 항공영어활용능력 습득 배양 유지관리는 개인의 노력이 다른 어떤 조건보다 우선적으로 필요함은 두말할 나위 없습니다. 항공안전은 그 어떤것과도 바꿀 수 없고 양보될 수 없습니다.

본 내용은 전적으로 G-TELP Korea 홍보팀 의견 내용입니다.

2008년 9월 29일