

Evaluierung fremdsprachiger technischer Dokumentation im Bereich Vertrieb After Sales der Marke Volkswagen Pkw

Direkte Qualitätsmessung

Das mehrere Hundert Seiten starke „Bordbuch“ von Volkswagen wird für jedes einzelne Modell in 35 Sprachen übersetzt und zweimal im Jahr aktualisiert. Aufgrund steigender Anforderungen in puncto Haftung wird die Übersetzungsqualität seit 2008 nach der amerikanischen Norm SAE-J2450 bewertet.

In der Automobilbranche hat Haftung seit langem einen besonderen Stellenwert. Wie wichtig richtige Bordbuchinhalte sind, zeigt ein juristischer Fall aus Frankreich. Am 31. Januar 2008 wurde der schwedische Hersteller Volvo für mitschuldig an einem Autounfall befunden. Das Strafgericht im ostfranzösischen Saverne entschied, dass Volvo wegen fahrlässiger Tötung und Körperverletzung eine Strafe von 200.000 Euro zahlen müsse. Bei dem Unfall hatte eine 57-jährige Lehrerin im Juni 1999 westlich von Straßburg nach dem Ausfall der Bremsanlage die Kontrolle über ihr Fahrzeug verloren. Das Auto erfasste drei Kinder, die auf dem Gehsteig zur Schule gingen. Ein Mädchen und ein Junge im Alter von 11 Jahren starben, ein neun Jahre alter Junge wurde schwer verletzt.

In der Urteilsurschrift heißt es u. a., dass S.A. Volvo Automobiles France es versäumt habe, die betroffenen Besitzer über ein mögliches Bremsproblem und entsprechend zu treffende Maßnahmen zu informieren. Im Gutachten der vom Gericht bestellten Sachverständigen wurden fehlende Angaben zur Verhaltensweise bei Ausfall der Bremskraftverstärkeranlage im Bordbuch bemängelt sowie die mangelhafte Übersetzung einer technischen Information über die Hilfskraftbremse (wobei nicht bekannt ist, ob der Quelltext auch unpräzise und schlecht formuliert war).

Jeder (Automobil-)Hersteller ist verpflichtet, die Verwender über den bestimmungsgemäßen Gebrauch – einschließlich eventuell notwendiger Wartungen/Inspektionen – sowie über die Risiken und Gefahren für Verwender



und Dritte bei bestimmungsgemäßem Gebrauch oder vorhersehbarem Fehlgebrauch angemessen zu informieren. Bei Verstoß gegen diese Pflichten drohen zivilrechtliche Sanktionen (Schadensersatz gegenüber Verwender oder Dritte), öffentlich-rechtliche Sanktionen (behördliche Eingriffe) und strafrechtliche Konsequenzen (z. B. staatsanwaltliche Ermittlungsverfahren).

Zivilrechtliche Sanktionen

Die zivilrechtlichen Sanktionen umfassen die (deliktische) Produzentenhaftung, die Produkthaftung und die Sachmangelhaftung. Der Wortlaut der (deliktischen) Produzentenhaftung, § 823 I BGB, ist folgender: „*Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.*“ Die Rechtsprechung hat daraus den allgemeinen Grundsatz entwickelt, dass jeder-mann verpflichtet ist, die Allgemeinheit vor Gefahren zu schützen, die aus seinem Verantwortungsbereich stammen (sogenannte Verkehrssicherungspflicht). Bei schuldhafter Verletzung dieser Pflicht ist Schadensersatz zu leisten.

Anknüpfungspunkt für die Verletzung von Verkehrssi-cherungspflichten ist bei der Produzentenhaftung die In-verkehrbringung fehlerhafter Produkte. Dabei werden fol-gende Fehlerkategorien unterschieden:

- Konstruktionsfehler (die gesamte Serie ist betroffen, und zwar wegen fehlerhafter Planung, Entwicklung, Nichtbeachtung technischer Erkenntnisse),
- Fabrikationsfehler (diese entstehen während der Herstellung; nur einzelne Produkte der Serie sind betroffen),
- Instruktionsfehler (mangelhafte Warnhinweise, Bedienungsanleitungen).

Verschulden gemäß § 278 BGB (Fahrlässigkeit/Vorsatz) wird bei der Produzentenhaftung wegen der „Sachnähe“ des Herstellers grundsätzlich vermutet. Die Rechtsfolge besteht in der Pflicht zum Ersatz des materiellen und ge-gebenenfalls immateriellen Schadens (Schmerzensgeld).

Die Produkthaftung nach der europäischen Richtlinie 85/374/EWG, die in allen EU-Staaten Gültigkeit hat, gilt verschuldensunabhängig. In Deutschland ist sie seit dem 1. 1. 1990 durch das ProdHaftG unmittelbar gültig. Der § 1 Abs. 1 Satz 1 ProdHaftG lautet: „*Wird durch einen Fehler eines Produktes jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Herste-ler des Produktes verpflichtet, dem Geschädigten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.*“ Ein Fehler liegt u. a. dann vor, wenn das Produkt nicht die Sicherheit bietet, mit der auf Grund seiner Darbietung gerechnet werden

kann. Die Darbietung umfasst alle Tätigkeiten, mit denen der Hersteller das Produkt der Allgemeinheit vorstellt, z. B. Produktbeschreibungen (Kataloge), Verpackungen/ Ausstattungen, Gütezeichen sowie Gebrauchs- und Bedie-nungsanleitungen (BA).

Dabei ist kein Verschulden erforderlich. Als Rechtsfol-ge ist der Ersatz des materiellen Schadens (bei Sachschä-den nur privat genutzter Sachen und Selbstbehalt i. H. von 500 €; Haftungsbegrenzung auf 85 Mio. € bei Perso-nenschäden) vorgesehen. Am 1. 8. 2002 ist zudem die Re-form des Schadensersatzrechtes immaterieller Schäden (Schmerzensgeld) in Kraft getreten.

Der Grundsatz der Sachmangelhaftung ist ein vertrag-licher Anspruch, der ausschließlich Rechte und Pflich-ten zwischen Verkäufer und Käufer einer Sache begrün-det. Die Sachmangelhaftung ist somit etwas anderes als die Produkt- und Produzentenhaftung, da sie keine gegen-über jedermann geltenden Pflichten definiert. Sie ist von zunehmender Bedeutung für Automobilhersteller wegen veränderter Vertriebsstrukturen („Direktgeschäfte“), der Stärkung der Verbraucherrechte durch die Schuldrechts-modernisierung zum 1. 1. 2002 (insbesondere Verbrauchs-güterkauf) und der gestiegenen Verbrauchererwartung an Qualität und Lebensdauer. Die Voraussetzungen sind das Vorliegen eines Kaufvertrags, eines Sachmangels (verein-barte Beschaffenheit, Eignung zur vertragsgemäßen Ver-wendung, Eignung zur gewöhnlichen Verwendung und Käufererwartung aufgrund öffentlicher Äußerungen) so-wie Instruktionsfehler.

Als Rechtsfolgen lassen sich die sich auf das Fahrzeug (nicht auf die BA) beziehende Nacherfüllung – nach Wahl des Käufers durch Neulieferung oder Reparatur – bzw. der Rücktritt, die Minderung und der Schadensersatz nennen. Die Frist beträgt zwei Jahre und kann in den meisten Fäl-len nicht ausgeschlossen oder verkürzt werden.

Öffentlich-rechtliche Sanktionen

Die maßgebliche Rechtsgrundlage für öffentlich-recht-liche Sanktionen bildet das Geräte- und Produktsicher-heitsgesetz (GPSG). Das GPSG beruht ebenfalls auf ei-ner europäischen Richtlinie (2001/95/EG) und gilt somit ebenfalls in der gesamten EU. In Deutschland ist es am 1. 5. 2004 in Kraft getreten. Ergänzt und konkretisiert wird das GPSG im Automobilbereich durch den „Kodex zur Ausführung des GPSG“, der 2005 zwischen der Automo-bilindustrie und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) verab-schiedet wurde.

Im Rahmen des GPSG muss der Hersteller – bezogen auf die BA – den Verwender über Gefahren bei bestim-mungsgemäßem Gebrauch oder vorhersehbarem Fehlge-





brauch informieren. Diese Information muss in der jeweiligen Landessprache erfolgen. Die Behörden dürfen den Vertrieb gefährlicher Produkte bzw. BA verbieten, die Überprüfung von Produkten bzw. BA anordnen, die Anbringung von Warnhinweisen anordnen sowie öffentliche Warnungen, die Rücknahme, den Rückruf, die Sicherstellung und die Vernichtung von Produkten bzw. BA anordnen oder selbst durchführen. Die Rechtsfolgen bei Verstößen bestehen in einem Bußgeld bis 30.000 € und u. U. einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr gegen persönlich Verantwortliche.

Strafrechtliche Konsequenzen

Wird durch eine fehlerhafte BA jemand verletzt oder getötet, kommt eine Strafbarkeit auf Grundlage von fahrlässiger Tötung (§ 222 StGB) oder fahrlässiger Körperverletzung (§ 229 StGB) in Betracht. Allerdings kann – zumindest in Deutschland – nur eine natürliche Person strafbare Handlungen begehen. Auf Grund komplexer Personalstrukturen ist die Zuordnung einer mittelbaren Verletzungshandlung zu einer speziellen Person nur schwer möglich. Zwar haben – zumindest in Deutschland – strafrechtliche Sanktionen beim Inverkehrbringen fehlerhafter Produkte eine geringe praktische Relevanz, gleichwohl können diese verhängt werden, wenn einzelnen Verantwortlichen (Geschäftsführung) nachgewiesen werden kann, dass ein Organisationsverschulden im Unternehmen zum Inverkehrbringen eines fehlerhaften Produktes geführt hat, welches eine Körperverletzung oder gar den Tod eines Menschen verursacht hat.

Qualitätsmanagement für Produkt- und Prozessqualität

Aus juristischer Sicht betrachtet erbringen Übersetzer eine Dienstleistung. Schaut man sich die Prozesse und Verfahren an, so kann man eine Übersetzung durchaus als Pro-

dukt bezeichnen. In unserer Branche ist es also wichtig, ein Qualitätsmanagement zu haben, das sowohl für die Prozess- als auch für die Produktqualität gilt. In der Tat gibt es ein „Kontinuum“ zwischen den Begriffen „Dienstleistung“ und „Produkt“: Die Dienstleistung „Übersetzen“ (die Translation) ist mit der Herstellung und Lieferung des materiellen Produktes „Übersetzung“ (des Translats) verbunden.

Qualitätsmanagement im Allgemeinen wird bekanntlich in der Normenreihe ISO 9000 behandelt, die sich als Leitfaden zur Anwendung der Normen ISO 9001, 9002, 9003 und 9004 versteht. Die ISO 9004 Teil 2 aus dem Jahre 1992 beschreibt Qualitätsmanagement und Elemente eines Qualitätssicherungssystems bei Dienstleistern. Sie ist damit der Teil, der für Übersetzer besonders relevant ist. Der konkrete organisatorische Ablauf wird – unabhängig von ISO 9000 ff. – in der seit 2006 gültigen europäischen Norm EN 15038 dargestellt. Diese stellt beim Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems eine wesentliche Bezugsgröße dar. Die Prozessnormen helfen beim Erstellen von Prozeduren. Sie liefern aber keine verbindlichen Maßstäbe zur eigentlichen Qualitätskontrolle und ermöglichen keine direkten Aussagen über die Qualität einer Übersetzung. Sie bewirken nicht zwangsläufig eine Verbesserung der Qualität des Produktes „Übersetzung“.

Das vom VW-Fremdsprachenmanagement in Zusammenarbeit mit dem Audi-Sprachendienst entwickelte Evaluierungsmodell stützt sich auf die Produktnorm SAE-J2450 und gehört somit zu den Qualitätsmessverfahren. Langfristig soll die Textverständlichkeit in der Quellsprache Deutsch durch konsistente Terminologie und zielgruppengerechtes Schreiben (unter Zuhilfenahme eines maschinellen Lektoratssystems) verbessert werden. In diesem Zusammenhang und aufgrund steigender gesetzlicher Anforderungen soll die sprachliche Qualität der Übersetzungen regelmäßig auf der Grundlage des VW-Qualitätsleitfadens für externe Übersetzungsdienstleister überprüft werden.

Im After-Sales-Bereich wurde die Übersetzung der Bordbücher und Reparaturleitfäden der Marke Volkswagen Pkw in den letzten Jahren fast zur Gänze an die Importeure ausgelagert, die ihrerseits entweder Übersetzungsagenturen in den jeweiligen Zielländern beauftragen oder eigene Übersetzer beschäftigen. Die Qualitätskontrolle entzieht sich damit weitgehend dem Einflussbereich von VW Wolfsburg. Nur die Übersetzungen ins Englische werden noch intern bei VW erstellt.

Prinzip der SAE-J2450			
Hauptkategorie	Abkürzung	Unterkategorie	Gewichtung s / m
1. Falsche Benennung	WT	schwerer Fehler (serious) bzw. leichter Fehler (minor)	5 / 2
2. Falsche Bedeutung	WM		5 / 2
3. Auslassung	OM		4 / 2
4. Strukturfehler	SE		4 / 2
5. Rechtschreibfehler	SP		3 / 1
6. Interpunktionsfehler	PE		2 / 1
7. Diverses	ME		3 / 1

Abb. 1: Die SAE-J2450-Qualitätsmetrik

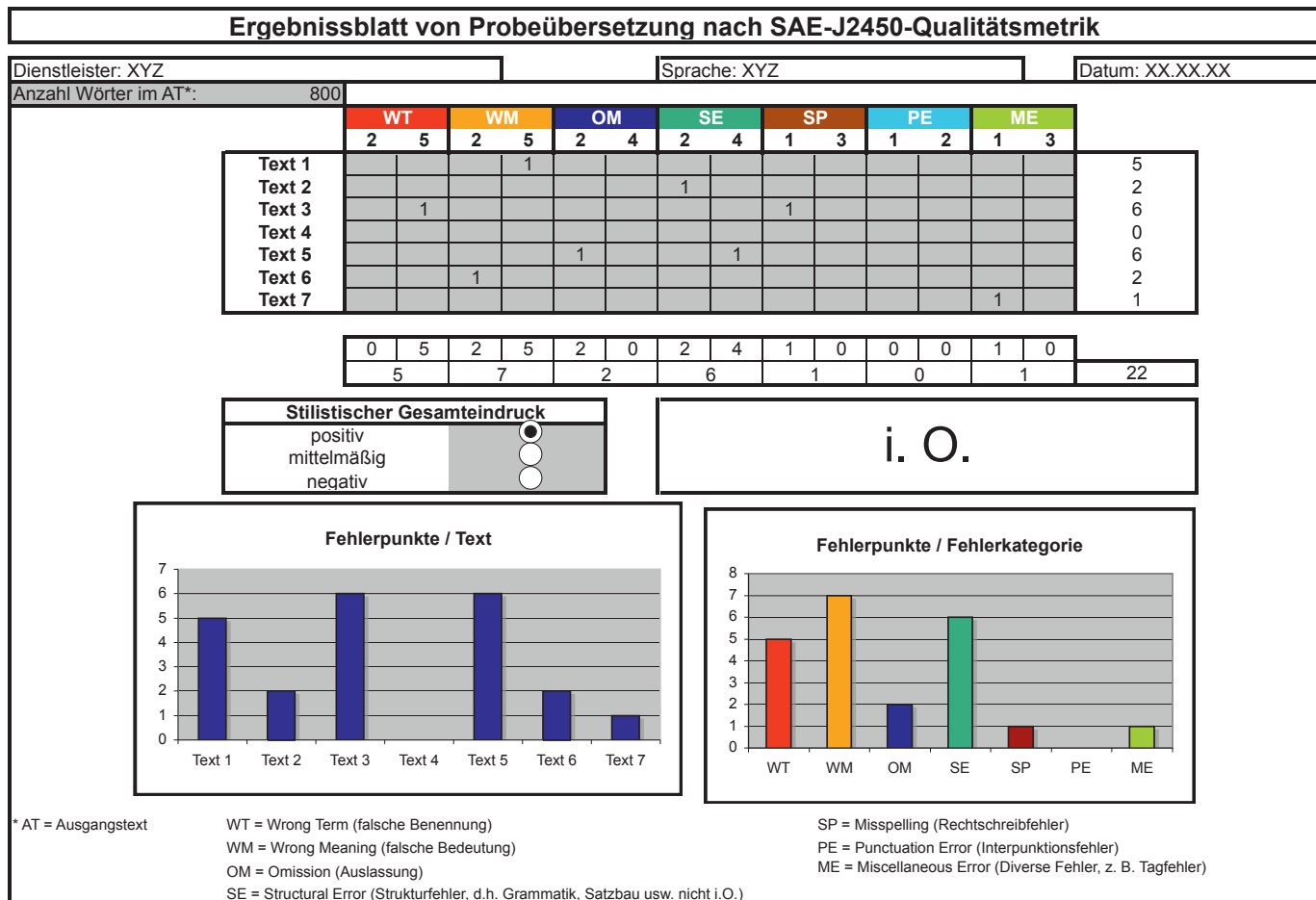


Abb. 2: Das Ergebnisblatt

Evaluierungsverfahren nach SAE-J2450

Im Herbst 1997 wurde in den USA unter dem Dach der Society of Automotive Engineers, Inc. (SAE) die „J2450 Task Force on a Quality Metric for Language Translation of Service Information“ gegründet, die eine Norm zur Errechnung eines gewichteten, numerischen Ergebnisses für die angemessene Darstellung der Translationsqualität von Werkstattliteratur in der Automobilindustrie ausarbeiten sollte. Als typischer Zieltextleser wurde technisches Personal angegeben. Die Norm sollte ausgangs- und zielsprachenunabhängig und sowohl für die Evaluierung von Humanübersetzungen als auch für die Evaluierung maschineller Übersetzungen anwendbar sein. Es handelt sich also nicht um eine Qualitätsnorm, die Prozesse und Abläufe festlegt und regelt, sondern um ein standardisiertes Messverfahren für die sprachliche Qualität einer Übersetzung. Die Task Force bestand ursprünglich aus Vertretern von General Motors, Ford und Chrysler sowie aus Vertretern verschiedener Übersetzungsdienstleister. Im August 2001 wurde die Metrik als „recommended practice“ freigegeben.

Aufgrund starker Kritik an diesem Normentwurf von Seiten europäischer Automobilhersteller und ihrer Übersetzungsdienstleister wurde Ende 2001 eine europäische SAE-J2450-Arbeitsgruppe gegründet, die über Veränderungen und Verbesserungen des Normentwurfs beriet.

Diesem Gremium gehören u. a. Vertreter der Sprachendienste von Volvo Trucks, Daimler-Chrysler, Audi und Volkswagen sowie, in variierender Besetzung, Vertreter europäischer Übersetzungsagenturen an. Nach Abschluss des Abstimmungsprozesses zwischen Europa und den USA erlangte J2450 im Jahre 2005 den Status einer SAE-Norm.

Diese Norm lässt sich auf einen beliebigen Industriezweig bzw. auf einen beliebigen technischen Text ohne große stilistische Ansprüche anwenden. Die Metrik (siehe Abb. 1) definiert keine Qualitätsstufen und kein Stichprobenverfahren. Sie evaluiert weder den Stil noch die Formatierung. Sie kann an die Spezifikationen des Auftraggebers angepasst werden.

Das Messsystem setzt sich aus vier Hauptelementen zusammen: sieben Hauptfehlerkategorien, zwei Unterkategorien („serious“ für einen schweren und „minor“ für einen leichten Fehler), vier Meta-Regeln und einer numerischen Gewichtung. Ein Fehler wird zunächst im Zieltext markiert und einer der sieben Hauptfehlerkategorien zugeordnet:

- Falsche Benennung (WT, Wrong Term): Die Benennung im Zieltext entspricht nicht der vom Hersteller vorgegebenen Terminologie oder die im Zieltext verwendete Terminologie ist nicht einheitlich.
- Falsche Bedeutung (WM, Wrong Meaning): Die Bedeutung des Zieltextes weicht eindeutig von der des Ausgangstextes ab.



Messung der Übersetzungsqualität

Übersetzer erbringen eine Dienstleistung, die Übersetzung (Translat) selbst ist ein materielles Produkt. Zur Messung der Qualität des Produktes Translat setzt Volkswagen (VW) die Produktnorm SAE-J2450 ein. Bei der Stichprobenerfassung werden die im Text gefundenen Fehler sieben Hauptfehlerkategorien wie falsche Benennung, falsche Bedeutung zugeordnet. Zur Abschätzung der Auswirkungen eines Fehlers auf den Endverbraucher werden die Fehler der Kategorie schwer bzw. leicht zugewiesen. Mittels eines Punktesystems für diese Kategorien und der Fehlerhäufigkeit bezogen auf den Gesamttext wird rechnerisch der Qualitätswert der Übersetzung ermittelt. VW hat den Schwellenwert für die Annehmbarkeit einer Übersetzung auf 0,03 festgelegt, d. h. es werden maximal 3 Fehlerpunkte auf 100 Wörter des Ausgangstextes toleriert.

Translation quality measurement

Translators are service providers – the translation itself is a material product. Volkswagen (VW) measures the quality of this product by applying product norm SAE-J2450. Randomly sampled texts are checked for errors, which are then categorized under seven main headings, such as wrong nomenclature or wrong meaning. The impact of each error on the ultimate user is assessed by grading it as either major or slight. The qualitative value of the translation is calculated by means of a points system for the categories concerned and the frequency of errors within the text as a whole. VW has established a threshold value of 0.03 for translation acceptability, which means that the company tolerates no more than 3 error points per 100 words of translated text.

Mesurer la qualité d'une traduction

Les traducteurs rendent un service, la traduction elle-même est un produit matériel. Pour mesurer la qualité du produit, Volkswagen (VW) applique la norme de produit SAE-J2450. Lors du contrôle de la qualité par échantillonnage, les erreurs repérées dans le texte sont classées dans sept catégories principales d'erreurs telles que mauvaise dénomination et faux sens. Afin de pouvoir évaluer les conséquences d'une erreur pour le client final, ces erreurs sont classées dans la catégorie grave ou légère. Ensuite, le niveau de qualité de la traduction est calculé à l'aide d'un système de points attribués à ces catégories et de la fréquence d'erreurs par rapport à l'ensemble du texte. VW a fixé un seuil d'admissibilité d'une traduction de 0,03, c'est-à-dire qu'un maximum de trois points d'erreur sur 100 mots du texte d'origine sont tolérés.

- Auslassung (OM, Omission): Eine zusammenhängende Textstelle (Wort, Satz, Segment, Absatz, auch als Bestandteil einer Grafik) fehlt im Zieltext.
- Strukturfehler (SE, Structural Error): Diese Kategorie deckt Semantik-, Grammatik- und Syntaxfehler ab.
- Rechtschreibfehler (SP, Misspelling): Die Schreibweise verstößt gegen die amtlichen Regeln für die Rechtschreibung oder gegen die Schreibweise in der vom Kunden vorgegebenen Terminologie.
- Interpunktionsfehler (PE, Punctuation Error): Die Zeichensetzung verstößt gegen die amtlichen Regeln für die Interpunktion.
- Diverses (ME, Miscellaneous Error) = sonstiger Fehler, der anhand der Hauptkategorien 1 bis 6 nicht oder nicht eindeutig zugeordnet werden kann (z. B. unübersetzte Textstelle).

Zur Abschätzung der Auswirkungen eines Fehlers auf den Endverbraucher und zur Minimierung der Subjektivität seitens des Prüfers wird dann eine Kategorisierung in *minor* und *serious* vorgenommen. Da die SAE-Norm diese beiden Kategorien nicht näher definiert, hat man bei VW und Audi folgende Gewichtungskategorien festgelegt:

- Ein schwerer Fehler ist ein Fehler, der zu einer unerwünschten Sinnänderung im Zieltext und daher zu einer Irritation des Anwenders mit der geringen bis hohen Wahrscheinlichkeit einer Fehlhandlung führt.
- Ein leichter Fehler ist ein Fehler, der zu keiner bzw. zu einer geringfügigen Irritation des Anwenders ohne die Gefahr einer Fehlhandlung führt.

Jeder Gewichtungskategorie wird eine von der Hauptfehlerkategorie abhängige Fehlerpunktzahl zugeordnet (siehe Abb. 1). Da diese Zuordnungen nicht immer zweifelsfrei vorgenommen werden können und in gewissem Maße subjektiv sind, wurden folgende Meta-Regeln geschaffen:

- Kommen für die Zuordnung eines Fehlers mehr als eine Hauptfehlerkategorie in Frage, so wird stets die in der Fehlerkategorieliste zuerst aufgeführte Kategorie gewählt.
- Ist nicht zweifelsfrei zu klären, ob ein Fehler als „serious“ oder „minor“ einzustufen ist, so wird stets „serious“ gewählt.
- Ist ein Fehler im Zieltext eindeutig auf einen Fehler im Ausgangstext zurückzuführen, so wird bei der Bewertung das jeweilige Fehlerkürzel mit dem Zusatz „-SLT“ für „Source Language Text“ versehen. In diesem Fall wird die Gewichtung 0 vergeben.
- Ist ein Fehler im Zieltext eindeutig auf einen Fehler in dem vom Kunden bereitgestellten Referenzmaterial zurückzuführen, so wird bei der Bewertung das jeweilige Fehlerkürzel mit dem Zusatz „-LD“ für „Legacy Data“ versehen. In diesem Fall wird ebenfalls die Gewichtung 0 vergeben.



Ist ein Fehler nach der eben beschriebenen Vorgehensweise erfasst worden, wird jedem nach Haupt- und Unterkategorie klassifizierten Fehler eine festgelegte numerische Gewichtung zugeordnet.

Bei der Evaluierung eines Textes werden gewichtete Messergebnisse für jede der sieben Hauptfehlerkategorien ermittelt, indem alle mit „serious“ bzw. „minor“ bewerteten Fehler derselben Fehlerkategorie mit dem entsprechenden Gewichtungsfaktor multipliziert und die Ergebnisse addiert werden. Das Ergebnis wird schließlich ins Verhältnis zur Textmenge gesetzt: Dafür wird die ermittelte Summe durch die Wortanzahl des Ausgangstextes – eine feste Größe – dividiert.

Für die praktische Durchführung und Anwendung des Messverfahrens wird bei VW und Audi ein zusammenfassendes Ergebnisblatt im MS-Excel-Format verwendet (siehe Abb. 2). Der Prüfer trägt die Anzahl der Wörter im Ausgangstext und der identifizierten Fehler in die grauen Felder ein. Alle anderen Werte werden von Makros automatisch errechnet und in Form eines Säulendiagramms dargestellt. Der Schwellenwert für die Annehmbarkeit einer Übersetzung steht laut SAE-J2450 dem Auftraggeber frei und wurde bei VW und Audi auf 0,03 festgelegt, d.h. es werden maximal 3 Fehlerpunkte auf 100 Wörter des Ausgangstextes toleriert.

Die Strategie von Volkswagen zur Standardisierung der unternehmenseigenen Terminologie in der Ausgangssprache Deutsch wurde bestätigt. Diese muss zusätzlich in allen Sprachen gepflegt und dem jeweiligen Dienstleister zur Verfügung gestellt werden. Nach der Produktivschaltung des in Zusammenarbeit mit den Firmen ESG und Across entwickelten Übersetzungsportals GOCAT als zentrale Unternehmensplattform für alle Sprachressourcen im VW-Konzern im Laufe des Jahres 2010 wird ein markenübergreifender, durchgängiger Prozess zur Übersetzung von Dokumenten und Terminologieverwaltung und -pflege als Webapplikation zur Verfügung stehen. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Qualitätssicherung von Übersetzungen geleistet. Doch mit Terminologie allein ist es nicht getan. Auch die Sachkenntnis der Übersetzer spielt eine wesentliche Rolle. Eine reale Kenntnis der Fahrzeuge ist bei der Übersetzung tätigkeitsleitender Texte unverzichtbar. Deshalb plant VW, seinen Übersetzungsdienstleistern Einführungsseminare in Kfz-Technik anzubieten.

Praktische Durchführung der Evaluierung bei VW

Seit 2008 wird jedes Jahr eine Stichprobe von 10 Seiten über sicherheitsrelevante Themen wie z. B. Airbags, Gurte, SitzEinstellung und Bremsen aus VW-Bordbüchern in einer zunehmenden Anzahl von Sprachen von jeweils zwei muttersprachigen Prüfern nach dem an die Erfordernisse der Marke VW Pkw angepassten Messverfahren der SAE-J2450 evaluiert. Zur richtigen Anwendung der Qualitätsmetrik werden die Prüfer von VW selbst ausgebildet. Diese erfüllen idealerweise die Anforderungen der DIN EN 15038:2006, Abschnitt 3.2.3 (Berufliche Kompetenz von Korrektoren). Studenten und Übersetzungsbüros sind ausgeschlossen.

Prüfer werden über TermNet durch Ausschreibungen und Inserate in Fachpublikationen identifiziert. Geeignete und neutrale Prüfer, die richtige Anwendung der Metrik sowie die Objektivierung der Evaluierung sind und bleiben kritische Erfolgsfaktoren. Hohe Akzeptanz der Beteiligten wird durch die Transparenz des Verfahrens und Feedback-Schleifen erreicht.



Jean-Marc Dalla-Zuanna

1986 Abschluss als Dipl.-Übersetzer und Dipl.-Terminologie (FR, DE, EN) am Institut Supérieur d'Interprétation et de Traduction in Paris. Ab 1987 als Fachübersetzer bei der Volkswagen AG in Wolfsburg tätig. 1994–2005 Leiter der französischen Unterabteilung. Seit Ende 2005 Fachreferent für Translation, Terminologie und Qualitätsevaluierung im VW-Fremdsprachenmanagement. Autor des Fachwörterbuchs Kraftfahrzeugtechnik Französisch (Langenscheidt 2009). jean-marc.dalla-zuanna@volkswagen.de

Anzeige

FACHSEMINARE FÜR ÜBERSETZERINNEN UND ÜBERSETZER

Vier Module – zwei Termine zur Wahl. In Wien

Modul 1: Zivilrecht – Schwerpunkte

- Vertragsrecht & AGB
- Kreditverträge, Pfandbestellung, Vermögensverwaltungsverträge
- Firmenbuch & Grundbuch
- Abgrenzung Aufsichtsrecht und Zivilrecht
- Wohlverhaltensregeln und Interessenkonflikte

Termin Modul 1: 20. Juli oder 16. November 2010

Modul 3: EU Directives and the Financial Services Industry

- MiFID - Markets in Financial Instruments Directive
- UCITS – Current Developments in Investment Funds
- Third Money Laundering Directive – Risk-based Approach
- Market Abuse Directive – Inside Dealings

Termin Modul 3: 22. Juli oder 18. November 2010

Ort: Wiener Börse, Wallnerstraße 8, 1010 Wien
Zeit: jeweils von 9:30 bis 18:00 Uhr
Seminarsprache: Modul 1, 2 und 4 – deutsch / Modul 3 – englisch

ANMELDUNGEN per Fax an (+43-1) 292 67 99 oder per E-Mail: seminare@camels.at

Modul 2: Strafrecht – Schwerpunkte

- Definition Verbrechen, Vergehen, Straftaten nach Börsengesetz
- Staatsanwaltschaft – Gerichte
- Betrug, Geldwäsche und Korruption
- Abgrenzung Aufsichtsrecht und Strafrecht
- Bankgeheimnis und Datenschutz

Termin Modul 2: 21. Juli oder 17. November 2010

Modul 4: Basel I, II

- Eigenkapital
- ICCAP – Internal Capital Adequacy and Assessment Process
- SRP und SREP
- Operationelles Risiko

Termin Modul 4: 23. Juli oder 19. November 2010



CAMELS
Capital Markets English
Language Services
Mag. Edith Vanghelof

Phone (+43-) 290 01 73
Fax (+43-) 292 67 99
Cell (+43-) 699 17290017
seminare@camels.at
www.camels.at

