

AVUKAT  
Dr. Cahit SULUK  
csuluk@hotmail.com  
Tel: 0212-455 75 97  
0536-250 59 48

## AVRUPA BİRLİĞİ SÜRECİNDE TÜRK OTOMOTİV YAN SANAYİNİ BEKLEYEN TEHLİKE: *TASARIM KORUMASI*\*

Türkiye, Avrupa Birliği (AB) ile gümrük birliğine hazırlık çerçevesinde fikri mülkiyet mevzuatında 1995 tarihinde reform denecek düzeyde değişiklik yapmış ve yeni düzenlemelere gitmiştir. Bu bağlamda tasarımlar, 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (EndTasKHK)<sup>1</sup> ile hukukumuzda ilk defa düzenlenmiştir. Bu Kararname, 1993 tarihli tasarımların korunmasına ilişkin AB'nin Yönerge ve Tüzük Tasarılarından faydalanılarak hazırlanmıştır<sup>2</sup>.

Kararnameye göre, Türk Patent Enstitüsü tarafından tescil edilen bir tasarım, maksimum 25 yıl koruma görür (m.12). Tescilsiz tasarımlar ise, genel hükümlere göre korunacaktır (m.1). Genel hükümlerden maksat, mevzuatımızdaki fikir ve sanat eserleri, haksız rekabet ve haksız fiillere ilişkin hükümlerdir.

AB ve Türk Hukukunda tescilli tasarımlar, sahibine tekel (monopol) hakkı verir. Başka bir deyişle, tasarımı kullanmaya münhasıran hak sahibi yetkilidir. O nedenle üçüncü kişiler, tasarım hakkı sahibinin izni olmadan koruma kapsamındaki tasarımın uygulandığı ürünü üretmez, piyasaya sunamaz, satamaz, sözleşme yapmak için icapta bulunamaz, ithal edemez, ticari amaçlı kullanamaz veya bu amaçlarla elde bulunduramaz (m.17). Bu hükümden de anlaşılacağı gibi kanun koyucu hak sahibine çok geniş yetkiler vermiştir.

Burada hemen ifade etmek gerekir ki otomobil, parçalardan oluşan ***bileşik bir üründür***. Kural olarak otomobilin tasarımı, yeni ve ayırt edici nitelik taşımak kaydıyla 25 yıl korunur. Aynı şeklide otomobilin parçalarının tasarımı da kendi başlarına yeni ve ayırt edici özellikteyse, bunlar da 25 yıl korunur (m.5). Sözgelimi bir otomobilin ***koltuk tasarımı*** ve ***iç döşeme tasarımı*** böyledir.

Ancak, hukukumuzda ***yedek parça*** tasarımlarının korumasına bazı istisnalar getirilmiştir.

Her şeyden önce, yedek parçayı otomobile veya diğer bir yedek parçaya mekanik olarak monte edebilmek için ancak zorunlu biçim ve boyutlarda yapılması zorunluysa bunların tasarımı koruma görmez (m.10). Örneğin, bir ***eksoz borusunun bağlantı noktasının tasarımı*** orijinaliyle aynı olmak zorundadır (must fit parça). Eğer oradaki bağlantı parçası ya da tutucu kol orijinalinden farklı yapılırsa, bu yedek parça o otomobile uyum sağlamayacak ve bundan dolayı da söz konusu parça işlevini yerine getiremeyecektir. Bu düzenleme yerinde bir düzenlemedir. Çünkü tasarım hakkı sahibine ürün üzerinde bir hak sağlamaz, sadece tasarım üzerinde hak verir. Eğer must fit parça tasarımları korunsaydı tasarım sahibinin, aynı zamanda ürün üzerinde de münhasır hakkı olacak, bunun sonucunda da bu kişi o ürün üzerine tekel sağlayacaktı. Otomobil örneğine dönecek olursak, X model bir otomobilin eksozunu sadece o otomobili üreten firma ya da onun izin verdiği kişiler üretebilecekti. Bağımsız yedek

\* Bu çalışmada geçen madde (m) 554 sayılı EndTasKHK'sına ait olup bu KHK, Kararname olarak anılacaktır.

parça üreticileri 25 yıl bu eksozu üretemeyecekti. Bu düzenleme günümüzde tartışmasız olarak çağdaş hukuk sistemlerinde kabul görmüştür<sup>3</sup>.

Yedek parça tasarımlarının, herhangi bir ürün tasarımında olduğu gibi, 25 yıl korunacağı ilkesinin diğer bir istisnası ise, 554 sayılı KHK'nın, "*Onarım Amaçlı Kullanım*" başlığını taşıyan 22. maddesinde düzenlenmiştir. Anılan madde hükmüne göre, şu şartları karşılamak kaydıyla bağımsız yedek parça üreticileri bir yedek parçayı, piyasaya ilk sürüldüğü andan itibaren 3 yıl geçince serbestçe üretebileceklerdir: a) Yedek parçanın görünümü, bileşik ürünün (otomobilin) genel görünümüne bağımlı olmalı (must match parça), b) Yedek parça, bileşik ürünün orijinal görünümünü yeniden kazandırmak üzere onarımda kullanılmalı, c) Onarım için kullanılan yedek parçanın kaynağı konusunda kamuoyu yanıltılmamalı.

Bileşik ürünün genel görünümüne bağımlı olan parça olarak tanımlanabilecek olan must math parçalara örnek olarak, bir otomobilin *kaportası*, *çamurluğu* ve *kapısı* verilebilir. Bu tür parçaların tasarımı hukukumuzda ilk piyasaya sürüldüğü tarihten itibaren 3 yıl korunur.

Must fit parça tasarımlarının (*fren pedalı* ve *eksoz borusunun bağlantı noktaları* gibi) korunmadığı burada yeniden hatırlanmalıdır. Bu parça tasarımlarının korunmamasının nedeni, tasarım sahibinin tasarım ile birlikte tasarımın uygulandığı ürün üzerinde de tekel hakkına kavuşacağı endişesidir. Benzer durum bileşik ürünün genel görünümüne bağımlı olan parçalar (must match parça) için de geçerlidir. Tek farklılık zorunluluğun kaynağındadır. Must fit parça tasarımında tasarımcıyı, orijinaliyle aynı tasarımı yapmaya zorlayan sebep söz konusu parçanın fonksiyonu, yani mühendislik gerekleriye, must match parçalardaki zorunluluk estetik kaygılardan kaynaklanmaktadır. Gerçekten 2000 model bir BMW kapısını, aynı model Mercedes otomobile teknik olarak takmak mümkün olsa dahi estetik olarak takmak mümkün değildir. Böyle bir durumu estetik nedenlerle hiçbir müşteri kabullenmez. Tüm bunlardan dolayı must fit parça tasarımlarına benzer bir düzenleme must match parça tasarımları için de benimsenmelidir. Yani must match parça tasarımları da tamamen koruma dışında tutulmalıdır.

Konuya ilişkin olarak bir örnek vermek gerekirse, tasarımcılar bir otomobili istediği gibi tasarlayabilir. Burada tasarımcıların sonsuz seçenek özgürlükleri vardır. Oysa must fit ve must match parçalarda tasarımcının seçeneği tektir. O da orijinalinin aynısını yapmak. Yani söz konusu parçanın tasarımını olduğu gibi taklit etmekten başka çaresi yoktur. Eğer anılan parça tasarımları korunursa bağımsız yedek parça üreticileri ya bu parçaları, otomobili üretenin lisansı ile üretecek ya da bu üretimden tamamen vazgeçecektir. Bu durum da sonuç olarak otomobil üreticilerinin, yedek parça sektörüne tamamen hakim olmaları sonucunu doğurur ki, bu durum tüketicileri de büyük oranda olumsuz yönde etkiler. Rekabet ortadan kalkacağından dolayı yedek parça fiyatları aşırı yükselecektir. Nitekim 1986 öncesi İngiltere'de yedek parça tasarımları korunuyordu. İngiliz Yüksek Mahkemesinin o tarihte aldığı bir karar sonucunda bu korumadan vazgeçildi<sup>4</sup>. Bunun üzerine İngiltere'de yedek parça fiyatları büyük oranda ucuzlamıştır.

Konunun ekonomik boyutunun hukuki yönüne ağır bastığını burada açıkça ifade etmek gerekir. Otomotiv ana sanayi ağırlıkta olan Fransa gibi ülkeler yedek parça tasarımlarının, herhangi bir ürün tasarımı gibi tam koruma görmesi gerektiğini savunurken, yan sanayii ağırlıkta olan Türkiye ve İspanya gibi ülkeler ise, tam aksini savunmaktadır. AB'deki konuya ilişkin yapılacak bir düzenlemeyi Türkiye'nin dikkate almaması düşünülemez. AB, hem gümrük birliği hem de adaylık için Türkiye'nin fikri ve sınai mülkiyet

mevzuatının AB ile uyumlu hale getirmesini şart koşmaktadır. AB - Türkiye Ortaklık Konseyinin gmruk birliğine ilişkin 1/95 sayılı Kararı ve ilerleme raporları bu konuya özellikle vurgu yapmaktadır.

Konu üzerinde yoğun bir loby faaliyeti yapılmaktadır<sup>5</sup>. Otomotiv yan sanayisi ağırlıkta olan Türkiye ise, olayı sadece uzaktan izlemekle yetinmektedir. Oysa Brüksel’de alınacak bir karar, bir süre sonra ülkemizdeki otomotiv ana ve yan sanayini de etkileyecektir. Bu bağlamda Ankara’nın yükümlülüğü kadar konuyla ilgili özel kurum ve kuruluşlara da iř düşmektedir. Türkiye bu tartışmaya dahil olsa da olmasa da sonuğlarına katlanmak durumunda kalacaktır. O nedenle gerek kamu gerekse özel kurum ve kuruluşlar bir an önce üzerine düşeni yapılmalıdır.

---

<sup>1</sup> RG., 27.6.1995, S.22326.

<sup>2</sup> Yönerge tasarısı için bkz. OJ., 23.12.1993, C345/14. Tüzük tasarısı için bkz. OJ., 31.1.1994, C29/20.

<sup>3</sup> Fazla bilgi için bkz. Cahit **SULUK**, Yedek Parça Tasarım Hakkının Korunması, Yargı, Ankara 2001, s.127 vd.

<sup>4</sup> British Leyland Motor Corporation and Ors v. Armstrong Patents Company Limited (1986) RPC 279.

<sup>5</sup> Loby faaliyetlerine ilişkin geniş açıklama için bkz. **SULUK**, s.210 vd.