

TASARIM HAKKININ KORUNMASI VE OTOMOTİV SANAYİİ

Bu makale, Dünya Gazetesinde 25/07/2001 tarihinde yayımlanmıştır. Makaleye http://www.dunya gazetesi.com.tr/news_display.asp?upsale_id=43862 adresinden ulaşılabilir.

Cahit Suluk / Avukat

Gümrük Birliği çerçevesinde hukukumuzda, 1995 tarih ve 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında KHK (1) (End. Tas. KHK) kabul edilmiştir. Bu kararname, 1993 tarihli Avrupa Birliği Gümrük Birliği çerçevesinde hukukumuzda, 1995 tarih ve 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında KHK (1) (End. Tas. KHK) kabul edilmiştir. Bu kararname, 1993 tarihli Avrupa Birliği'nin (AB) tasarımların korunmasına ilişkin yönerge ve tüzük tasarımlarından faydalanılarak hazırlanmıştır (2).

Tasarım; bir ürünün veya parçasının, insan duyuları ile algılanabilen çeşitli unsur veya özelliklerinin oluşturduğu görünümüdür. Başka bir deyişle, tasarım bir ürün veya ürün parçasının görünümüdür (3).

AB ve Türk hukukunda yeni (m. 6) ve ayırt edici nitelik (m. 7) taşıyan tasarımlar kural olarak 25 yıl koruma görecektir (m. 12). Bu şartları karşılayan bir otomobilin tasarımı da 25 yıl korunur.

Yeni ve ayırt edici özellik taşıyan bir otomobilin genel görünümü, 25 yıl koruma görmekle birlikte, otomobile ait (yedek) parça tasarımlarının nasıl bir koruma göreceğini farklı ihtimallere göre değerlendirmek gerekir:

a) Kendi başına yeni ve ayırt edici niteliğe sahip bulunan bir parça tasarımı, herhangi bir ürün tasarım gibi 25 yıl koruma görür. Örneğin bir otomobilin koltuk, direksiyon ve iç kısımlarına ilişkin tasarımları yeni ve ayırt edici özellikteyse, 25 yıl korunacaktır.

b) Tasarımın uygulandığı ürünü (parçayı), başka bir ürüne (otomobile) mekanik olarak monte edebilmek için ancak zorunlu biçim ve boyutlarda üretilebilen tasarımlar koruma kapsamı dışındadır (m. 10). Yani teknik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımlar hiç koruma görmeyecektir. Örneğin, egzoz borusunun bağlantı noktası ve fren pedalının tasarımı böyledir. Ancak, bunların bağlantı noktasına ait olmayan yüzey kısımlarındaki süsleme ve girinti çıkıntı tasarımları, yeni ve ayırt edici olmak kaydıyla korumadan faydalanır.

c) Otomobilin genel görünümüne bağımlı olan yedek parça tasarımları (must match parça tasarımı), onarım amacıyla kullanılmak kaydıyla piyasaya ilk sürüldüğü tarihten itibaren 3 yıl koruma görür (m. 22). Bundan sonra, söz konusu parçanın kaynağı (orijini) hakkında toplumu yanıltmamak kaydıyla tamir amaçlı kullanım serbesttir. Bu ihtimalin üzerinde durmak gerekir. Bir tasarımın onarım amaçlı kullanım halinde üç yıl koruma göreceği kuralının uygulanabilmesi için, şu şartların birlikte mevcut olması gerekir: aa) Tasarlanan ürünün (yedek parçanın), bileşik bir ürünün (otomobilin) parçası ve görünümünün bu bileşik ürüne bağımlı olması, bb) Bileşik ürüne (otomobile) orijinal görünümünü yeniden kazandırmak üzere onarımda kullanılması ve, cc) Onarım için kullanılan ürünün (yedek parçanın) kaynağı konusunda kamuoyunun yanıltılmaması. Bu duruma bir otomobilin kapı, kaporta, tampon ve çamurluk gibi günlük hayatta çok sık onarıma ihtiyaç duyan parçalarının tasarımı örnek verilebilir. Bu tür yedek parçaları, bağımsız yedek parça üreticileri, ürettikleri yedek parçaların kaynağı konusunda, toplumu yanıltmamak kaydıyla 3 yıl sonra serbestçe üretebileceklerdir.

Hukukumuzdaki bu hükmün kaynağı 1993 tarihli AB'nin tasarımlara ilişkin yönerge ve tüzük tasarımlarıdır. Konu AB'de önemli tartışmalara neden olmuştur. Bu tartışmalar orada halen sürmektedir. Tartışmaların bir yanında otomobil üreticileri ile onlara bağımlı olarak bu taraflardan birinin yanında yer almışlardır. Sözgelimi İtalya ve İspanya'da otomotiv yan sanayiinin ağırlıkta olması nedeniyle bu ülkeler, must match parça tasarımlarının korunmamasını savunurken, Fransa'da otomotiv ana sanayii ağırlıkta olduğundan dolayı Fransız devleti, tam aksini savunmaktadır. Bu tartışma o kadar derinleşmiştir ki, zaman zaman AB hukukunda tasarımlara ilişkin uyumlaştırma çalışmalarının tamamen sonuçsuz kalacağı endişesi dahi belirmiştir (4). 1997 tarihinde parlamento ve konsey bir süre bu konuda düzenleme yapılmayacağı, (stand still clause) konusunda uzlaştı ve yönerge bu şekilde 1998'de yasalaşmıştır. Tüzük ise, henüz yasalaşmamakla birlikte üzerinde çalışmalar sürmektedir. Sonuç olarak, AB hukukunda farklı menfaat gruplarının konu üzerinde anlaşamamaları nedeniyle must match parça tasarımlarının ne şekilde korunacağı sorunu ertelenmiştir. AB Komisyonu tarafının görüşlerine de başvurarak, sorunun çözümünü

daha sonraki tarihlerde tekrar gündeme getirecektir.

Türkiye'nin konuyla ilgisine bakıldığında, ilgisizlik ve bilgisizlik görülmektedir. Türkiye, bağımsız yan sanayiini ağırlığını göz önünde bulundurarak, üzerine düşeni yapmalıdır. Aksi halde bir süre sonra Brüksel'de yapılan mevzuat, Türkiye'yi doğrudan etkileyecektir. Başka bir deyişle, söz konusu mevzuatın şekillenmesinde katkısı olmayan Türkiye, sonuçlarına katlanmak durumunda kalacaktır.

*Bu çalışmada geçen madde numarası 554 sayılı KHK'ya ait olup, bu KHK, kısaca kararname olarak anılacaktır.

1- RG., 27.6.1995, S. 22326. Bu KHK, bundan böyle kararname olarak anılacaktır.

2- Yönerge tasarısı için bkz. ATRG., 23.12.1993, No: C 345/14. Tüzük tasarısı için bkz. ATRG., 31.1.1994, No: C 29/20. Tüzük tasarısı henüz yasallaşmamış olup, bu yöndeki çalışmalar sürmektedir. Yönerge ise, 1998'de yürürlüğe girmiştir. Bkz. ATRG., 28.10.1998, No: L 289/28.

3- Cahit Suluk, Yedek Parça Tasarım Hakkının Korunması (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2000, s. 19.

4- Bu konuda fazla bilgi için bkz. Bernhard Posner, "Protection of Car Designs and Component and Spare Part Design Under Future Community Law", International Business Lawyer, March 1994, s. 108, vd.; Friedrich-Karl Beier, "Protection for Spare Parts in the Proposal for a European Designs Law", IIC, V. 25, No: 6/1994, s. 840 vd.nin (AB) tasarımların korunmasına ilişkin yönerge ve tüzük tasarılarından faydalanılarak hazırlanmıştır (2).

Tasarım; bir ürünün veya parçasının, insan duyuları ile algılanabilen çeşitli unsur veya özelliklerinin oluşturduğu görünümüdür. Başka bir deyişle, tasarım bir ürün veya ürün parçasının görünümüdür (3).

AB ve Türk hukukunda yeni (m. 6) ve ayırt edici nitelik (m. 7) taşıyan tasarımlar kural olarak 25 yıl koruma görecekler (m. 12). Bu şartları karşılayan bir otomobilin tasarımı da 25 yıl korunur.

Yeni ve ayırt edici özellik taşıyan bir otomobilin genel görünümü, 25 yıl koruma görmeye birlikte, otomobile ait (yedek) parça tasarımlarının nasıl bir koruma göreceğini farklı ihtimallere göre değerlendirmek gerekir:

a) Kendi başına yeni ve ayırt edici niteliğe sahip bulunan bir parça tasarımı, herhangi bir ürün tasarımı gibi 25 yıl koruma görür. Örneğin bir otomobilin koltuk, direksiyon ve iç kısımlarına ilişkin tasarımları yeni ve ayırt edici özellikteyse, 25 yıl korunacaktır.

b) Tasarımın uygulandığı ürünü (parçayı), başka bir ürüne (otomobile) mekanik olarak monte edebilmek için ancak zorunlu biçim ve boyutlarda üretilebilen tasarımlar koruma kapsamı dışındadır (m. 10). Yani teknik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımlar hiç koruma görmeyecektir. Örneğin, egzoz borusunun bağlantı noktası ve fren pedalının tasarımı böyledir. Ancak, bunların bağlantı noktasına ait olmayan yüzey kısımlarındaki süsleme ve girinti çıkıntı tasarımları, yeni ve ayırt edici olmak kaydıyla korumadan faydalanır.

c) Otomobilin genel görünümüne bağımlı olan yedek parça tasarımları (must match parça tasarımı), onarım amacıyla kullanılmak kaydıyla piyasaya ilk sürüldüğü tarihten itibaren 3 yıl koruma görür (m. 22). Bundan sonra, söz konusu parçanın kaynağı (orijini) hakkında toplumu yanıltmamak kaydıyla tamir amaçlı kullanım serbesttir. Bu ihtimalin üzerinde durmak gerekir. Bir tasarımın onarım amaçlı kullanım halinde üç yıl koruma göreceği kuralının uygulanabilmesi için, şu şartların birlikte mevcut olması gerekir: aa) Tasarlanan ürünün (yedek parçanın), bileşik bir ürünün (otomobilin) parçası ve görünümünün bu bileşik ürüne bağımlı olması, bb) Bileşik ürüne (otomobile) orijinal görünümünü yeniden kazandırmak üzere onarımda kullanılması ve, cc) Onarım için kullanılan ürünün (yedek parçanın), kaynağı konusunda kamuoyunun yanıltılmaması. Bu duruma bir otomobilin kapı, kaporta, tampon ve çamurluk gibi günlük hayatta çok sık onarıma ihtiyaç duyan parçalarının tasarımı örnek verilebilir. Bu tür yedek parçaları, bağımsız yedek parça üreticileri, ürettikleri yedek parçaların kaynağı konusunda, toplumu yanıltmamak kaydıyla 3 yıl sonra serbestçe üretebileceklerdir.

Hukukumuzdaki bu hükmün kaynağı 1993 tarihli AB'nin tasarımlara ilişkin yönerge ve tüzük tasarımlarıdır. Konu AB'de önemli tartışmalara neden olmuştur. Bu tartışmalar orada halen sürmektedir. Tartışmaların bir yanında otomobil üreticileri ile onlara bağımlı olarak çalışan (lisansör) yedek parça üreticileri vardır.

AB ülkeleri de kendi sektörlerinin durumuna bağlı olarak bu taraflardan birinin yanında yer almışlardır. Sözelimi İtalya ve İspanya'da otomotiv yan sanayiinin ağırlıkta olması nedeniyle bu ülkeler, must match parça tasarımlarının korunmamasını savunurken, Fransa'da otomotiv ana sanayii ağırlıkta olduğundan dolayı Fransız devleti, tam aksini savunmaktadır. Bu tartışma o kadar derinleşmiştir ki, zaman zaman AB hukukunda tasarımlara ilişkin uyumlaştırma çalışmalarının tamamen sonuçsuz kalacağı endişesi dahi belirmiştir (4). 1997 tarihinde parlamento ve konsey bir süre bu konuda düzenleme yapılmayacağı, (stand still clause) konusunda uzlaştı ve yönerge bu şekilde 1998'de yasalaşmıştır. Tüzük ise, henüz yasalaşmamakla birlikte üzerinde çalışmalar sürmektedir. Sonuç olarak, AB hukukunda farklı menfaat gruplarının konu üzerinde anlaşamamaları nedeniyle must match parça tasarımlarının ne şekilde korunacağı sorunu ertelenmiştir. AB Komisyonu tarafının görüşlerine de başvurarak, sorunun çözümünü daha sonraki tarihlerde tekrar gündeme getirecektir.

Türkiye'nin konuyla ilgisine bakıldığında, ilgisizlik ve bilgisizlik görülmektedir. Türkiye, bağımsız yan sanayiinin ağırlığını göz önünde bulundurarak, üzerine düşeni yapmalıdır. Aksi halde bir süre sonra Brüksel'de yapılan mevzuat, Türkiye'yi doğrudan etkileyecektir. Başka bir deyişle, söz konusu mevzuatın şekillenmesinde katkısı olmayan Türkiye, sonuçlarına katlanmak durumunda kalacaktır.

n Bu çalışmada geçen madde numarası 554 sayılı KHK'ya ait olup, bu KHK, kısaca kararname olarak anılacaktır.

1- RG., 27.6.1995, S. 22326. Bu KHK, bundan böyle kararname olarak anılacaktır.

2- Yönerge tasarısı için bkz. ATRG., 23.12.1993, No: C 345/14. Tüzük tasarısı için bkz. ATRG., 31.1.1994, No: C 29/20. Tüzük tasarısı henüz yasallaşmamış olup, bu yöndeki çalışmalar sürmektedir. Yönerge ise, 1998'de yürürlüğe girmiştir. Bkz. ATRG., 28.10.1998, No: L 289/28.

3- Cahit Suluk, Yedek Parça Tasarım Hakkının Korunması (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2000, s. 19.

4- Bu konuda fazla bilgi için bkz. Bernhard Posner, "Protection of Car Designs and Component and Spare Part Design Under Future Community Law", International Business Lawyer, March 1994, s. 108, vd.; Friedrich-Karl Beier, "Protection for Spare Parts in the Proposal for a European Designs Law", IIC, V. 25, No: 6/1994,s,840vd.