

Avrupa Birliği ve Türkiye'de Tasarım Hukuku Kapsamında Otomobil Tasarımlarının Korunması



TANIM

Günümüzde yapılan araştırmalar neticesinde, kalite, marka ve fiyat kıstaslarının yanı sıra tüketici tercihleri üzerinde ürünlerin dış görünüşlerinin de son derece etki yarattığı görülmektedir.

Tasarım, bir ürünün tümü veya bir parçası veya üzerindeki süslemenin, çizgi, şekil, biçim, renk, doku, malzeme ya da esneklik gibi insan duyuları ile algılanan çeşitli unsur veya özelliklerinin oluşturduğu bütünü ifade eder [1].

AMAÇ

Sınırların netliğini kaybettiği küresel rekabet şartlarında tasarım sahipleri, sürekli değişim gösteren insan ihtiyaçlarına cevap verebilen, gelişime ayak uydurabilen, ergonomik ve estetik niteliğe sahip tasarımlar ortaya çıkararak sektörlerinde farklılık yaratabilmektedirler. Bu nedenle tasarımların tescil edilmesi ihtiyacı doğmuş ve asıl tasarım sahibine izni

olmaksızın tasarımı kullanan kişiye karşı hukuksal yoldan tüm zararlarını tazmin etme hakkı verilmiştir. Asıl tasarımcıya verilen bu hak, tasarım hakkı sahibinin izni olmadan koruma kapsamındaki tasarımın uygulandığı ürünü üretme, piyasaya sunma, satma, sözleşme yapma için icapta bulunma, ithal etme, ticari amaçlı kullanma veya bu amaçlarla elde bulundurma haklarından men edilmesini amaçlar.

ENDÜSTRİYEL TASARIMLARIN KORUNMASI KONUSUNDA KANUN HÜKMÜNDE KARARNAME

Birer fikir ürünü olan tasarımın, sadece tasarımcısı tarafından üretilebilmesi için Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında 554 sayılı KHK [2] çerçevesinde Türk Patent Enstitüsü nezdinde tescil işlemleri gerçekleştirilmektedir.

Bir ürünün dış görünüşünün tasarım olarak tescil edilebilmesi için yeni ve ayırt edici özelliğe sahip olması gerekmektedir. Yenilik kıstası ise nispi yenilik değil, mutlak yenilik; yani tasarım tescili yapılacak ürünün dünya genelinde yeni olması gerekmektedir.

TASARIMLARIN KORUNMA SÜRESİ

Tescilli tasarımların korunma süresi

Rabia SERTÇE

BİLGEONUR Patent Danışmanlık Ltd. Şti.

müracaat tarihinden itibaren 5 yıldır. Anılan süre beşer yıllık dönemler halinde yenilenmek üzere toplam 25 yıla kadar uzatılabilir [3].

Tescilsiz tasarımlar ise mevzuatımızdaki fikir ve sanat eserleri, haksız rekabet ve haksız fiillere ilişkin hükümler çerçevesinden koruma altına alınabilirler. Fakat tescilli bir ürünün elde ettiği hukuksal haklar kadar güçlü bir koruma söz konusu değildir.

TÜRKİYE'DE VE DÜNYADA MEVZUAT

1925 yılında Paris Sözleşmesi'nin kabulü ile Türkiye sınaî resim ve modellerin korunmasını kabul etmiştir. Tasarımlar, Türkiye'de ilk kez 27 Haziran 1995 tarihinde yürürlüğe giren 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile düzenlenmiştir. Konu hakkındaki en son gelişme 7 Mayıs 2004 tarih ve 5117 sayılı Lahey Anlaşması'nın Cenevre metnidir.

Dünyada ise ilk olarak 1711 yılında Fransa'da başlatılan Tasarımların Korunması Kanunu, 1787 İtalya ve İngiltere'de, 1842'de Amerika Birleşik Devletleri'nde, 1876 yılında Almanya'da, 1888'de Japonya'da uygulanmaya başlamıştır.

TÜRKİYE VE DÜNYADA TASARIM TESCİLİNE GENEL BAKIŞ

Tasarımlar sadece Türkiye'de değil, dünya genelinde fikri mülkiyet hakları çerçevesinde marka ve patent kadar rağbet görmemekte ve ne yazık ki ikinci planda tutulmaktadır. Bu nedenle tasarımlar, fikir ve sanat eserleri ile patentler ve faydalı modellere gösterilen yoğun ilgiden dolayı kendini yeterince gösterememektedir. Hatta bazı ülkelerde tasarımlar patenle bir olarak değerlendirilmektedir. Örneğin Amerika'da tasarımlar "Design Patent" (Tasarım Patenti) adı altında korunmaktadır.

Genel olarak tasarımlara gösterilen ilgisizliğe rağmen, yurt dışında Türkiye'ye göre tasarımların korunmasına daha fazla önem verilmektedir. Şöyle ki, yurt dışında gerçekleştirilen bu tasarımın koruma şartları ve sınırları kanuni metinlerle belirlenirken maalesef Türkiye'de hâlen kararname kapsamında korunmaktadır.

KORUMA KAPSAMINDA TARTIŞMALI KONULAR

Tasarım Hukuku kapsamında koruma dışı bırakılan ve tartışmalı olan konular bileşik ürünlerin korunması konusudur. Bileşik ürünler için KHK'de tanımlamaya gidilmemiştir.

Avrupa Birliği kapsamında ise bileşik ürün; ürünün sökülüp takılmasına olanak sağlayan birden fazla parçanın bir araya gelmesi ile oluşan ürün şeklinde tanımlanmıştır.

Bileşik ürün olarak en bilinen ürünler otomobillerdir. Otomotiv sektöründe yapılan yatırımların, sarf edilen emeğin ve ürüne dönüşen fikrin korunması son derece önemlidir.

Tasarımların korunması bilindiği üzere 25 yıldır ve otomobil tasarımları da buna bağlı olarak 25 yıl korunmaktadır. Aslına bakılırsa marka tescillerine bakış kısa bir süredir. Sürenin kısa tutulmasının amacı, tasarımcının yeni tasarımlara teşvik edilmesidir.

Genel değerlendirme için sürenin kısa olması tasarımcıyı yeniliklere teşvik

etse de farklı bir açıdan bakıldığında 25 yıllık bu koruma süresi oldukça uzundur. Bunun en büyük örneği otomotiv yedek parçalarında ortaya çıkmaktadır.

Bilindiği gibi otomobiller ana ve yan sanayiciler tarafından oluşturulurlar. Ayrıca bu otomobilleri tasarlayan asıl tasarımcılar bulunmaktadır. Asıl tasarımcılar, bir otomobili tasarlarken, onun yedek parçalarını ve aksesuarlarını da tasarlamış olurlar. Böylelikle, tasarım hakkı sahibi olarak bu aracın hiçbir parçasını başkalarına yaptırtmamak hakkına sahip olurlar. Eğer bu tasarımların koruma süresi 25 yıl olursa, bu araca yedek parça yapmakta olan tüm oto yan sanayicilerinin işlerinde gözle görülür bir azalma olacaktır.

Oto yan sanayi dünya genelinde rağbet gören bir sektördür. Bu haliyle böyle bir sanayinin yok edilmesi kesinlikle düşünülemez. Fakat tasarım hukukunun amacı gereği asıl tasarımcılara da bir hak tanınması gerekmektedir. İşte bu ikilem

Tablo 1. Yedek Parçalar [5]

İşlevsel zorunluluk arz eden tasarımlar (must fit)	Görsel zorunluluk arz eden tasarımlar (must match)
EndTasKHK m. 10/2'ye göre <u>korumadan faydalanamaz</u> . Örneğin egzoz borusunun bağlantı noktasına ait tasarım	EndTasKHK m. 22'deki koşullar altında yedek parça üreticileri <u>bağımsız</u> olarak bunları üretip pazarlayabilir. Örneğin otomobilin kapısı, kaportası, çamurluğu ve tamponu gibi
	<ol style="list-style-type: none"> (1) Tasarlanan veya tasarımın uygulandığı ürünün piyasaya ilk sürüldüğü tarihten üç yıl geçmiş olmalı, (2) Tasarlanan ürünün, bileşik bir ürünün parçası olmalı (3) Tasarlanan ürünün görünümü, bu bileşik ürüne bağımlı olmalı, (4) Tasarlanan ürün, bileşik ürüne orijinal görünümünü yeniden kazandırmak üzere, bileşik ürünün onarımında kullanılmalı ve (5) Onarım için kullanılan bu ürünün kaynağı konusunda kamuoyu yanıtlanmamalıdır.

neticesinde, kanun koyucu bu çelişkiyi çözebilmek için bir orta yol öngörmüştür. Buna göre yedek parçalarda koruma süresi 3 yıla indirgenmiştir [4]. Bu süre geçtikten sonra onarım amaçlı yedek parça üretimine izin verilerek yedek parça üreticileri ile bileşik ürün tasarımı sahibi arasında serbest rekabet yolu açılmıştır.

Yedek parça, görsel özellikleri olan parçalarla ilgilidir. Bu duruma bir otomobilin kapı, kaporta, tampon ve çamurluk gibi parçalarının tasarımı örnek verilebilir. Bu tür yedek parçaları, bağımsız yedek parça üreticileri 3 yıl sonra serbestçe üretebileceklerdir. Fakat buradaki asıl önemli olan kıstas ise bağımsız yedek parça üreticilerinin yedek parçaların kaynağı konusunda toplumu yanılgıya düşürmemesi şartının geçerli olmasıdır.

Tasarlanan veya tasarımın uygulandığı ürünü, başka bir ürüne mekanik olarak monte edebilmek veya bağlayabilmek için ancak zorunlu biçim ve boyutlarda üretilebilen tasarımlar koruma kapsamı dışındadır [4]. Yani, cıvata, dişli vb. gibi tasarım özelliği taşımayan parçalar koruma kapsamı dışındadır.

Yedek parçanın tanımı yapılırken onarım amaçlı olması öne çıkmaktadır. Zaten yedek parça sanayinin özelliği de bu noktada dögümlenmektedir. Konu bu düzenlemeyle açıklığa kavuşturulmuşsa da ana sanayicilerle yedek parçacılar arasında sık sık uyuşmazlıklara konu olmaya devam etmektedir. Mahkemelerde de konu hakkında çıkan yanlış kararlar konunun bilinirliği hakkında durumu açıkça ortaya sermektedir.

Yargıtay'ın konu hakkında vermiş olduğu kararları incelersek; Boztekın A.Ş. tarafından üretilen Toros, Renault 12 ve Renault 9



tiplerine uyabilecek olan kaporta parçalarının üretilmesinin yasaklanması amacıyla açılan davada bu durumun haksız rekabete yol açtığı yöndeki İstanbul Ticaret Mahkemesi'nin vermiş olduğu karar Yargıtay'ın konu hakkındaki bilgisini ortaya koymaktadır [6].

SONUÇ

Yedek parçaların tescili Avrupa Birliği'nde de önemli tartışmalara neden olmuştur. Tartışmanın bir tarafı otomobil üreticileri diğer tarafı ise yedek parça üreticileridir.

Sözgelimi İtalya ve İspanya'da otomotiv yan sanayinin ağırlıkta olması nedeniyle bu ülkeler, yedek parça tasarımlarının korunmamasını savunurken, Fransa'da otomotiv ana sanayi ağırlıkta olduğundan tam aksini savunmaktadır. Bu nedenle Avrupa Birliği ülkeleri kendi sektörlerinin durumuna bağlı olarak tarafların birinin yanında yer almaktadırlar. 1997 tarihinde Parlamento ve Konsey bir süre bu konuda düzenleme yapılmayacağı konusunda uzlaştı ve yönerge bu şekilde 1998'de yasalaşmıştır.

Sonuç olarak, Avrupa Birliği hukukunda farklı menfaat gruplarının konu üzerinde anlaşamamaları

nedeniyle parça tasarımlarının ne şekilde korunacağı sorunu ertelenmiştir. Türkiye'de de buna bağlı olarak aynı hükümler geçerlidir.

Fikrî mülkiyet alanında, Yargıtay ve Rekabet Kurulu kararlarındaki karmaşık durumu, son çıkan kanunlarla birlikte bu konunun derhal ele alınarak yeni bir düzenlemenin yapılmasını gerektirmektedir. Yedek parçalar konusunda Avrupa Birliği nezdinde başlatılan çalışmaları bir an önce Türk hukukuna yansıtılmalıdır.

Otomotiv yan sanayi sektörünün Türkiye'ye getirdiği yıllık ortalama ciro 27 milyon Amerikan doları [7] olduğu bilinmekte ve bu pazarın Türkiye üzerindeki etkisi küçümsenmemelidir. Mevcut pazarın daha da canlanması sağlanacak ve davaya konu olan dosyalar hakkında haksız rekabet ilkesine dayandırılarak verilen yanlış kararların da önüne geçilmiş olacaktır.

KAYNAKÇA

1. Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında 554. Sayılı Kanun Hükmünde Kararname Birinci Kısım Birinci Bölüm, Tanımlar
2. Kanun Hükmünde Kararname Bundan Sonra KHK Olarak Anılacaktır.
3. 554. Sayılı KHK madde 12
4. 554. Sayılı KHK Madde 10
5. Yrd. Doç. Dr. Hamdi PINAR, "İl.m. Fikrî Mülkiyet Hakları ve Rekabet Hukuku"
6. Rekabet Kurulu Başkanlığının 05.01.2006 D1/1/Ç.D.-98/5 Dosya ve 06.02./49-10 Karar Sayılı Rekabet Kurulu Kararı
7. Rekabet Kurulu'nun 1998/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliğinin Değerlendirilmesi ve Yeni Taslak Hakkında Bkz. <http://www.rekabet.gov.tr/word/motorlu.u.doc>