

# TASARIMLARIN ONARIM AMAÇLI KULLANIMI

**Dr. Cahit SULUK**

Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi

C. XXI Sayı 2



BANKA ve TİCARET HUKUKU ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ  
Türkiye İş Bankası Vakfı - Hukuk Fakültesi, Cebeci/Ankara

# TASARIMLARIN ONARIM AMAÇLI KULLANIMI

Av. Dr. Cahit SULUK\*

## I. GİRİŞ

Türkiye'de tasarımlar, Gümrük Birliği sürecinde ilk defa 1995 tarihli ve 554 sayılı "*Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname*" (EndTasKHK) ile hukukî düzenlemeye konu olmuştur<sup>1</sup>. Bu Kararname, tasarımların korunmasına ilişkin 1993 tarihli Topluluk Yönerge ve Tüzük tasarılarından faydalanılarak hazırlanmıştır<sup>2</sup>. AB'de Tüzük Tasarısı henüz yürürlüğe girmemekle birlikte, Yönerge Tasarısı bazı değişiklikler geçirerek 1998'de yasalaşmıştır<sup>3</sup>.

Ürün ya da ürün parçasının görünümü olarak tanımlanabilecek olan tasarımlar, AB ve Türk Hukuku'nda, tescil edilmek kaydıyla azamî 25 yıl koruma görür (m. 12)<sup>4</sup>. Anılan hukuklarda tescilli bir tasarımın korunması için yeni ve ayırt edici nitelikte olması gerekir<sup>5</sup>. Tescilli bir tasarım, sahibine inhisarî yetkiler verir. Üçüncü kişiler, tasarım sahibinin izni olmadan koruma kapsamındaki bir tasarımın uygulandığı ürünü üretmez, piyasaya sunamaz, satamaz, sözleşme yapmak için icapta bulunamaz, ithal edemez, ticarî amaçla kullanamaz veya bu amaçlarla elde bulunduramaz (m. 17). Bu hükümden de anlaşılacağı gibi kanun koyucu, tasarım sahibine geniş yetkiler vermiştir.

Kararnamenin yürürlüğe girmesinden önce Türk Hukuku'nda tasarımlar, genel hükümlere göre korunmaktaydı. Genel hükümlerden maksat, FSEK ve TK'nın haksız rekabete ilişkin düzenlemeleridir. Türk

---

(\*) İstanbul Barosu avukatlarından

(1) RG, 27.06.1995, S. 22326. Bu çalışmada EndTasKHK, kısaca Kararname olarak anılacak olup, metin içindeki madde numaraları bu Kararnameye aittir.

(2) Yönerge Tasarısı için bkz. ATRG, 23.12.1993, C. 345/14. Tüzük Tasarısı için bkz. ATRG, 31.1.1993 C. 29/20.

(3) ATRG, 28.10.1998, L. 289/28.

(4) Tescilsiz tasarımlar Türk Hukukunda genel hükümlere (haksız rekabet ve fikir ve sanat eserleri mevzuatına) göre korunurken (m. 1), Topluluk Tüzüğünde bunlar ayrıca düzenlenmiştir. Tüzük Tasarısının 12. maddesine göre, tescilsiz tasarımlar kamuya sunulduklarından itibaren 3 yıl korunur.

(5) Bkz. EndTasKHK m. 5 ve 6; Yönerge m. 4 ve 5.

Hukuku'nda ilk defa, anılan Kararname ile tescilli tasarımlar bakımından *sui generis* bir koruma modeli benimsenmiştir.

Yedek parça tasarım hakkının, diğer bir deyişle tasarımların onarım amaçlı kullanımının<sup>6</sup> ne şekilde korunacağı, AB Hukuku'nda önemli tartışmalara neden olmuştur. Anılan hukukta sorun henüz çözümlenememiştir. Sorunla ilgili şöyle bir örneklemeye gidilebilir: Bileşik bir ürün olan otomobilin tasarımı, kural olarak yeni ve ayırt edici nitelikte olmak kaydıyla azamî 25 yıl koruma görür. Otomobile ait herhangi bir parçanın tasarımı da kendi başına bu şartları karşılamak kaydıyla 25 yıl korunur (m. 5). Tasarımcıya tasarımı geliştirmede alternatif sunmayan ürün ve parça tasarımları korunmaz<sup>7</sup>. Ayrıca otomobilin öyle parçaları vardır ki, (aşağıda *must match* parça olarak anılacaktır), bunlara ait tasarımın korunup korunmayacağı hususu, gelişmiş ülke hukuklarında önemli tartışmalara neden olmaktadır<sup>8</sup>.

Yedek parça tasarımlarının korunması, daha ziyade otomotiv sektörünü ilgilendirdiğinden örnekler bu sektörden verilecektir. Ancak bu açıklamadan, konunun otomotiv sektörüyle sınırlı olduğu anlaşılmalıdır. Bileşik ürünün olduğu yerde, yedek parça tasarımı sorunu ile karşılaşmak daima mümkündür.

Bu çalışmada ilk olarak, yedek parça ve yedek parça tasarımı kavramları tanıtılacak ve sorun teşkil eden yedek parça tasarım çeşitleri üzerinde durulacaktır. İkinci olarak, yedek parça tasarım haklarına ilişkin değişik hukuk sistemlerindeki mevcut düzenlemeler ele alınacaktır. Üçüncü olarak, konuyla ilgili ileri sürülen görüşler tanıtılacaktır. Son olarak, tüketici, rekabet ve ekonomik bakımdan kişisel değerlendirme yapılacaktır.

## II. YEDEK PARÇA ve YEDEK PARÇA TASARIMI KAVRAMI

Yedek parça kavramını tanıyabilmek için bileşik ürünün bilinmesi gerekir. *Bileşik ürün, ürünün sökülüp takılmasını mümkün kılan birden çok parçanın oluşturduğu üründür*<sup>9</sup>. Örneğin, otomobil, buzdolabı ve çamaşır makinesi birer bileşik üründür. *Yedek parça, bileşik bir ürünün yıpranma, aşınma ya da çarpma gibi nedenlerle parça değişikliğine ihtiyaç duyması halinde orijinal parçanın yerine geçecek olan, sökülüp*

(6) Türk Hukuku'nda yedek parça tasarımları 554 sayılı KHK'da, "Onarım Amaçlı Kullanım" başlığını taşıyan 22. maddesinde düzenlenmiştir.

(7) 554 sayılı KHK m. 10; Yönerge m. 7; Tüzük Tasarısı m. 9.

(8) Bu konuda fazla bilgi için bkz. *Beier*, s. 840 vd.; *Posner*, s. 108 vd.; *Hughes*, s. 116 vd.; *Suluk*, s. 195 vd.

(9) Bkz. Yönerge m. 1/c; Tüzük Tasarısı m. 3/c.

*takılabilir parçalardır*<sup>10</sup>. Yani bu düzenlemeye göre yedek parça, *onarım amacıyla* kullanılır. Bir bileşik ürün yapılırken söz konusu bileşik ürüne, fason olarak yedek parça üretim yapılması halinde, bu çalışmada incelenecek olan sorunlarla karşılaşmaz. Çünkü bu halde yedek parça üretimi bir sözleşmeye dayalı olarak yapılmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken diğer bir husus ise, AB ve Türk hukukları bakımından yedek parçanın, bileşik ürüne fiziki bir bağlılığının olması gerektiğidir. O nedenle bileşik ürün, set ve takımlardan ayrılır. Bir otomobilin direksiyonu, koltuğu, kapısı, kaportası ve fren pedalı yedek parçaya örnek olarak verilebilir. Buna karşılık, mobilya veya kahve takımı ile uyku setine ait parçalar, yani takım içindeki bireyler, kural olarak tasarım hukuku anlamında yedek parça kabul edilmeyecektir. Çünkü genellikle set ve takıma dahil olan bireylerin (parçaların), birbirine fiziki bağlılığı yoktur.

Yedek parça tasarımı kavramı ile yedek parçaların görünümü ifade edilmektedir. Yedek parça türlerine bağlı olarak, yedek parça tasarımları da çeşitli gruplara ayrılır. Farklı açılardan bu gruplandırmayı yapmak mümkün olmakla birlikte, burada hukukî bakımdan önemli olan ayrımlara gidilecektir.

**a) Bileşik Ürünün Görünümüne Bağımlı Olmayan ve Fonksiyonel Olarak Ondan Bağımsız Olan Yedek Parça Tasarımları:**

Bu tür yedek parça tasarımları, bileşik ürünün genel görünümüne bağımlı olmadığı gibi bu parçaların, ürünün kendinden beklenen işlevini yerine getirebilmesi için belli bir şekilde yapılması (tasarlanması) zorunluluğu da bulunmamaktadır. Bu tür parça tasarımlarının, herhangi bir ürünün tasarımından farkı yoktur. Bunlar ne *must match*, ne de *must fit* özellik gösterirler. Örneğin, bir otomobilin koltuk tasarımı ile iç kısımlarına ve iç aynasına ait tasarımlar böyledir. AB ve Türk Hukuku'nda bunlar, bileşik ürünün genel görünümünden (tasarımından) bağımsız olarak tek başlarına değerlendirildiğinde, yeni ve ayırt edici nitelik taşıyorlarsa, herhangi bir sınırlamaya tâbi olmaksızın 25 yıl tasarım korumasından faydalanır<sup>11</sup>.

---

(10) Bkz. *Suluk*, s. 118. Yedek parçanın tanımına AB ve Türk Hukuklarında yer verilmemiştir. Bu nedenle Yönergenin 14, Tüzük Tasarısının 23 ve EndTasKHK'nın 22. maddelerinden yola çıkarak buradaki tanım yapılmıştır.

(11) EndTasKHK m. 5; Yönerge m. 4. Kararnamede bu tür yedek parça tasarımlarının koruma görmesi için normal kullanım anında bu tasarımların görünmesi gerekip gerekmediği açık değildir. Ancak, AB Hukuku'nda sonradan yapılan değişikliklerde, normal kullanım anında bu tür tasarımların korunması için, görülebilir nitelikte olması şart koşulmuştur. Bu nedenle otomobilin kaportasının altında kalan sözgelimi motor, buji ve akü gibi parça tasarımları korunmayacaktır. Tasarımın, ürünün görünümü olduğu dikkate alındığında bu düzenlemenin ihtiyaçlara uygun olduğu görülecektir. O nedenle, Türk Hukuku'nda da benzer bir düzenlemeye gidilmelidir.

**b) Bileşik Ürünün Görünümüne Bağımlı Olan Yedek Parça Tasarımları (Must Match Parça Tasarımları):** Bu tür yedek parça tasarımları, bileşik ürünün genel görünümüne (tasarımına) bağımlı olup, öğretilde *must match* parça tasarımı olarak anılmaktadır. *Must match* parça tasarımları, bileşik ürünün görünümüyle uyum sağlaması için belirli bir biçimde yapılması (tasarlanması) zorunludur. Bu zorunluluk estetik kaygılardan kaynaklanmaktadır. Bir otomobilin kapısı, kaportası ve çamurluğunun tasarımı, bu tür yedek parça tasarımlarındandır.

**c) Teknik Fonksiyonunu İcra Edebilmesi İçin Belli Bir Biçimde Yapılması (Tasarlanması) Zorunlu Olan Yedek Parçaların Tasarımı (Must Fit Parça Tasarımları):** Bu tür parçaların kendinden beklenen işlevini yerine getirebilmesi için, ancak belli bir şekilde yapılması (tasarlanması) zorunludur. Bu zorunluluk teknik nedenlere dayanmaktadır. Örneğin, bir otomobilin eksoz borusu ve fren pedalının bağlantı kısımlarına ilişkin tasarımları böyledir.

Hemen ifade etmek gerekir ki, *tasarım hukuku ile bir ürün ya da ürün parçasının tasarımı korunur; ürünün bizatihi kendisi korunmaz*. Bazı hallerde, bir ürünün tasarımı korunduğu zaman, hak sahibi hukuken (*de jure*) olmasa bile, fiilen (*de facto*) ürün üzerinde tekel imkânına kavuşur. Bu durumu dikkate alan kanun koyucular, ürünlerin tasarımının yanında, bizzat ürünün üzerinde de oluşacak fiili korumayı önlemek için tasarım korumasına birtakım istisnalar getirmişlerdir. Belli başlı hukuk sistemleri bu düşünceden hareketle, teknik fonksiyonun zorunlu kıldığı ürün ve parça (*must fit* parça) tasarımlarını koruma dışında tutmuşlardır<sup>12</sup>. Ancak estetik nedenlerden dolayı belirli bir şekilde yapılması gereken ürün tasarımları (*must match* parça tasarımları) bakımından, benzer bir düzenlemeye genellikle gidilmemiş olup, kanun koyucular, bu konuda farklı düzenlemelere gitmişlerdir. Genelde yedek parça tasarımlarına, özelde ise, otomobil yedek parça tasarımlarına ilişkin bugünkü tartışma, *must match* parça tasarımları üzerinde yaşanmaktadır. Bu tartışmanın bir yanında otomobil üreticileri olup, *must match* parça tasarımlarının herhangi bir ürün tasarımı gibi tam koruma görmesini savunurken; diğer tarafı teşkil eden bağımsız yedek parça üreticileri, sigorta sektörü ve tüketici kuruluşları bu tür parça tasarımlarına - *must fit* parça tasarımları gibi - koruma istisnası getirilmesini savunmaktadır. Bunlara göre, bu tür parça tasarımlarının koruma görmemesi gerekir.

---

(12) Örneğin, AB, Alman, Fransız, İngiliz, Amerikan, Benelux ve Türk Hukuku'nda durum böyledir. Bu konuda geniş bilgi için bkz. *Suluk*, s. 134 vd.

AB Hukuku'nda üye ülkelerin bu konudaki farklı tutumları nedeniyle, tasarım mevzuatının yürürlüğe girmesi uzun süre gecikmiştir<sup>13</sup>.

### III. DEĞİŞİK HUKUKLARDAKİ KONUYA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

#### A. AB HUKUKU

AB Hukuku'nda tasarımların tarihi, neredeyse Topluluğun kuruluşu kadar eskidir. İlk çalışmalar 1959 yılında başlamış olup, konuya ilişkin üye ülke mevzuatları önemli farklılıklar içermesinden dolayı ilk zamanlarda yapılan çalışmalar başarısızlıkla sonuçlanmıştır. 1980 sonrası tasarımların ekonomik hayatta artan önemi karşısında, üye ülke mevzuatlarındaki farklılıklar, Ortak Pazardaki ticareti olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır. Bunun üzerine AB Komisyonu harekete geçmiş ve konuya ilişkin bir *Green Paper* hazırlayarak 1991'de yayımlamış<sup>14</sup> ve konuyu tartışmaya açmıştır. *Green Paper'* den faydalanılarak 1993 tarihinde tasarımlara ilişkin Topluluk Yönerge ve Tüzük tasarısı hazırlanarak yayımlanmıştır<sup>15</sup>. *Must match* parça tasarımları üzerinde uzlaşmaya varılamadığından tasarımların yasalaşması birkaç kez ertelendikten sonra 1998 tarihinde Yönerge yürürlüğe girmiş olup, Tüzük Tasarısı üzerinde çalışmalar sürmektedir<sup>16</sup>.

Burada hemen ifade etmek gerekir ki, AB Hukuku'nda *must fit* parça tasarımları koruma görmez<sup>17</sup>. Bu konuda önceleri otomobil üreticilerinden bazı itirazlar gelmişse de daha sonra bu ilkeyi kabul etmişlerdir<sup>18</sup>. Artık bugün anılan düzenlemenin yerindeliği tartışılmamaktadır.

AB Hukuku'nda, *must match* parça tasarımları konusunda nasıl bir düzenlemeye gidileceği henüz belli değildir. Bu konuda birçok kez değişikliğe gidilmiştir<sup>19</sup>. Üye ülkelerin, yedek parça tasarımlarının korunmasında fikir ayrılığına düşmelerinden dolayı tasarım mevzuatına ilişkin uyumlaştırma çalışmalarının yarım kalma tehlikesi dahi

---

(13) Geniş bilgi için bkz. *Suluk*, s. 164 vd.

(14) *Ec Commission: Green Paper on the Legal Protection of Industrial Design*, Brussels, June 1991.

(15) Yukarıda dñn. 2'ye bkz.

(16) Tüzük Tasarısının son hali için bkz. <http://www.europa.eu.int/search> (28.2.2001).

(17) Yönerge m. 7; Tüzük Tasarısı m. 9.

(18) Bkz. *Kur*, s. 27-29.

(19) Fazla bilgi için bkz. *Suthersanen*, s. 23 vd.; *Suluk*, s. 172 vd.

belirmiştir<sup>20</sup>. Ancak bir süre bu konuda sessiz kalınacağı hükmünü (*stand still clause*) içeren 1998 tarihli Yönerge, yürürlüğe girdiğinden dolayı bu tehlikenin aşıldığı söylenebilir. Bununla birlikte bu konudaki belirsizlik bugün de sürmektedir. 1998 tarihli Yönergenin 18. maddesi gereği konu, Ekim 2001'den sonra tekrar ele alınacaktır.

## B. AMERİKAN HUKUKU

Amerikan Hukuku'nda yeni ve estetik nitelikte olan ve buluş basamağını (*nonobvious*)<sup>21</sup> aşan tasarımlar, tasarım patenti ile korunmaktadır<sup>22</sup>. Ancak bu özellikleri üzerinde taşıyan tasarım bulabilmek oldukça zor olduğundan dolayı, bugün Amerika'da tasarımların yeterli koruma görmediği kabul edilmektedir<sup>23</sup>. Yedek parça tasarımları bakımından ise, *must fit* parça tasarımları koruma görmemektedir<sup>24</sup>. *Must match* parça tasarımlarına ilişkin özel bir düzenleme bulunmamakla birlikte, burada sayılan koruma şartlarını bu tür parça tasarımlarının karşılması çok zor olduğu için, kural olarak uygulamada koruma görmemektedir<sup>25</sup>. Koruma gören tasarımların bu kadar sınırlı bir şekilde ele alınmasının temel nedeni otomobil yedek parçalarıdır. Otomobil üreticileri, özellikle yedek parça tasarımlarının korunması gerektiğini ileri sürerken, bağımsız yedek parça üreticileri korumanın karşısında bulunmuşlardır<sup>26</sup>. Özellikle sigorta sektörü, yedek parça tasarımlarının korunması halinde pazarda rekabetin yok olacağı ve bu nedenle fiyatların çok yükseleceği gerekçesiyle, bunların koruma görmemesi yönünde çok ciddi lobi faaliyeti yapmış ve bunda başarılı da olmuştur<sup>27</sup>.

Son zamanlarda Amerikan Kongresi'ne, konuya ilişkin yeni yasa tasarımları sunulmuş olmakla birlikte bunların yasalaşması şimdilik ihtimal dahilinde görünmemektedir<sup>28</sup>. Yedek parça tasarımlarına ilişkin bu tartışma o kadar derin bir tartışmadır ki, bu yüzden bugün Amerikan

(20) *Kur*, s. 26.

(21) *Nonobvious* ile kastedilen, söz konusu tasarımın, belli bir alanda daha önce bilinenlerden ayırt edilebilmesi ve onlardan daha ileri bir düzeyde olmasıdır. Bkz. *Brown*, s. 1341 ve 1356; *Frenkel*, s. 554. Bu şarttan dolayı Amerikan Tasarım Hukuku'nun, patent karakterli olduğu ve hatta patent hukukunun bir parçası olduğu ifade edilmektedir. Bkz. *Reichman*, s. 24; *Goldenberg*, s. 22.

(22) *Green*, s. 383; *Berman/Lambrecht*, s. 43; *D'amato/Long*, s. 24.

(23) Bkz. *Frenkel*, s. 555-556; *Goldenberg*, s. 2122; *Thompson*, s. 275 vd.

(24) *Frenkel*, s. 554.

(25) Bu konuda bilgi için bkz. *Alrc*, Discussion, s. 204.

(26) *Fryer III*, s. 821 ve 846; *Goldenberg*, s. 25.

(27) *Reynolds*, s. 37.

(28) Fazla bilgi için bkz. *Goldenberg*, s. 61-62.

Tasarım Hukuku'nda yapılacak olan modernizasyon çalışmaları aksamaktadır<sup>29</sup>. Ancak bugün AB Hukuku'ndaki konuya ilişkin tartışmalar, Amerika'da yakından takip edilmekte olup, konuya ilişkin yapılacak düzenlemeden Amerikan Hukuku'nun önemli derecede etkileneceği üzerinde durulmaktadır<sup>30</sup>.

### C. ALMAN HUKUKU

Alman Hukuku'nda tasarımların, tasarım hukukuna göre koruma görmesi için yeni, estetik, orijinal ve sanayiye uygulanabilir özellikleri birlikte taşıması gerekir. Alman Hukuku'nda tasarımlar bakımından, AB ve Türk Hukuku'ndan daha yüksek bir koruma düzeyi kabul edilmiştir. Sözelimi, bu hukukta bir tasarımın orijinal olması, tasarımcının özgün ve yaratıcı faaliyeti sonucunda ortaya çıkması anlamına gelir. Bu faaliyet, normal düzeyde bir tasarımcının fikri faaliyetinin ötesinde bir faaliyet olmalıdır<sup>31</sup>. Başka bir deyişle tasarım, fikir ve sanat eserlerinde olduğu gibi sahibinin hususiyetlerini taşımanın ötesinde olmalı ve normal tasarımcının fikri düzeyinde kalmamalıdır<sup>32</sup>. Buradaki ortalama yetenek (*average ability*) ve bireysel yaratıcılık derecesi (*the degree of individual creativity*), her somut olayda ayrı ayrı değerlendirilecektir<sup>33</sup>. Hemen ifade etmek gerekir ki, Alman Hukuku'nda estetik özellik bakımından da düzey oldukça yüksektir<sup>34</sup>. Tüm bunlardan dolayı Alman Hukuku'nda bir tasarımın korunması için iki ilke kabul edilmiştir<sup>35</sup>: a) Ortada hukukî anlamda bir tasarım olmalı: Bu bağlamda teknik yenilik ve yapı metodu koruma dışındadır, b) Korunacak tasarım, kendisine ait ayırt edici niteliğe sahip olup, ticaretin normal standartlarından üstün bir seviyede olmalı.

Alman Hukuku'nda yedek parça tasarım hakkının korunmasına ilişkin herhangi bir hüküm mevcut değildir. Bu nedenle, yedek parça tasarımları da herhangi bir ürün tasarımı gibi korumadan faydalanır. Ancak mahkeme kararlarında bunların korunması için çok sıkı şartlar aranmaktadır<sup>36</sup>. Ayrıca yukarıda sıralanan şartların yedek parça

(29) *Gimeno*, s. 539. Burada hemen belirtelim ki, benzer durumun AB Hukuku bakımından da yaşanma tehlikesi belirmiştir. Bkz. *Kur*, s. 26 vd. Bu tehlike, Yönergenin 1998'de yürürlüğe girmesiyle aşılmış görünmektedir. Bununla birlikte AB Hukuku'nda, yedek parça tasarımlarına nasıl bir koruma sağlanacağı hâlâ belirsizliğini korumaktadır.

(30) *Hughes*, s. 118.

(31) *Lange*, s. 16 ve 19; *Kruger*, s. 171. Ayrıca Alman Federal Mahkemesi kararlarında *orijinallik* hakkında bilgi için bkz./1977 GRUR 461 et seq.; 1977 GRUR 607; 1979 GRUR 705 (*Kruger*, s. 172-173'den naklen).

(32) *Henning-Bodewig/Ruijsenaars*, s. 645.

(33) *Henning-Bodewig/Ruijsenaars*, s. 645.

(34) *Henning-Bodewig/Ruijsenaars*, s. 646.

(35) *Posner*, s. 110.

(36) *Franzosi*, s. 168.

tasarımlarında bulunması çok zordur. Tüm bunlara rağmen uygulamada, istisnaî nitelikte de olsa yedek parça tasarımlarının korunduğu görülmektedir. Sözgelimi, 1987 tarihli Alman Federal Mahkemesi kararında, otomobilin yan gövde parçalarının (*car wing parts*) ve ön çamurlukların tasarımının korunacağı sonucuna varılmıştır<sup>37</sup>. Mahkemeye göre, bu tür yedek parçalar otomobilden (bileşik üründen) bağımsız olup, ondan ayrı olarak satılabilir niteliktedir<sup>38</sup>. O nedenle de bunların tasarımlarının, genel şartları karşılamak kaydıyla korunması gerekir.

#### D. FRANSIZ HUKUKU

Fransız Hukuku'nda, yeni ve orijinal nitelikte olan tasarımlar korunur. Yenilik nispi olup, Fransa'da daha önce bilinmeyen tasarımlar yeni sayılır. Orijinallik ise, fikir ve sanat eserlerindeki anlamda ele alındığından, aranan düzey oldukça düşüktür. Fransız Hukuku'nda ayrıca tasarımların tasarım mevzuatı yanında, hiçbir istisnaya yer vermeden fikir ve sanat eserleri mevzuatına göre de korunduğu burada ifade edilmelidir.

Yedek parça tasarımlarına ilişkin özel bir düzenleme olmamakla birlikte, korumaya engel bir hüküm de bulunmadığından, uygulamada bunlara kolay bir şekilde koruma sağlanmaktadır. Yedek parça tasarımlarına geniş bir koruma sağlandığından dolayı, Fransa'da yedek parça pazarında rekabet tamamen ortadan kalkmıştır<sup>39</sup>. Bu ülkede, anılan yaygın koruma nedeniyle yedek parça pazarı, bileşik ürün üreticilerinin kontrolüne geçmiştir. Bunun nedeni, yedek parça tasarımlarına, tasarım mevzuatı yanında, ayrıca hiçbir istisnaya yer vermeden fikir ve sanat eserleri mevzuatına göre de koruma sağlanmış olmasıdır (kümülatif koruma). Sonuç olarak denebilir ki, tasarımlar bakımından koruma şartlarındaki düzeyin çok düşük tutulması ve hiçbir istisnaya yer vermeden yedek parça tasarımlarına koruma sağlanmasından dolayı bu pazarda rekabet de ortadan kalkmıştır<sup>40</sup>.

#### E. İNGİLİZ HUKUKU

Bu hukukta bir tasarımın, tasarım mevzuatına göre korunması için yenilik, orijinallik ve estetik özellikleri birlikte taşıması gerekir<sup>41</sup>. Bir tasarımın özellikleri tamamen fonksiyonel nitelikteyse, alternatif sunsa da

---

(37) BGH, 1987, GRUR 518-Kotflügel (*Lange*, s. 19'dan naklen).

(38) Bu karar, İngiliz Hukuku'nda konuyu düzenleyen RDA m. 44/ (1) ile karşı.

(39) *Hughes*, s. 118.

(40) *Hughes*, s. 120; *Kur*, "Gedanken zur Systemkonformität einer Sonderregelung für must-match-Ersatzteile im künftigen Europäischen Geschmacksmusterrecht" 1996 GRUR, Int. s. 877 (*Gimeno*, s. 538'den naklen).

(41) RDA m. 1.

korunmaz<sup>42</sup>. Ancak bir kısım özellikleri fonksiyonel olmakla birlikte bazı özellikleri estetik nitelikte olan ve alternatif sunan tasarımlar korunur<sup>43</sup>. Bu sayılan şartlara ilâve olarak, yedek parça tasarımları için ek bir şart daha aranmaktadır. Buna göre, bir parça tasarımının korunması için tek başına yapılabılır (*made and sold separately*) nitelikte olması gerekir<sup>44</sup>. Yani söz konusu parçanın, bağlı olduğu bileşik üründen ayrı olarak tek başına yapılabilen ve satılabilen bir parça olması gerekir. Burada hemen belirtmek gerekir ki, 1988 tarihli Copyright, Designs and Patents Act (CDPA)'ın 51. maddesine göre, iki boyutlu bir çizimden üç boyutlu ürün yapmak (*reverse engineering*), fikrî hakkın ihlâli değildir. Örneğin, bir eksozdan faydalanarak çizim yapıp, bu çizimden de eksoz yapmak serbesttir. Diğer bir deyişle, bu halde fikir ve sanat eseri korunması devreye girmemektedir. Bu hüküm, çizimler yoluyla yedek parça tasarımlarının taklidine büyük oranda imkân sağlamıştır.

İngiliz Hukuku'nda kural olarak yedek parça tasarımları koruma görmez. Bu kuralın tek istisnası, yukarıda belirtilen tek başına yapılabılır nitelikteki yedek parça tasarımlarıdır. Bu bağlamda, *must fit* parça tasarımları korunmadığı gibi *must match* parça tasarımları da tamamen koruma dışındadır<sup>45</sup>.

İngiliz İçtihat Hukukuna bakıldığında yedek parça tasarımlarına ilişkin önemli kararlara şahit olunmaktadır. İngiliz Yüksek Mahkemesi olan *House of Lords*, 1986 tarihli *British Leyland* (BL) kararında<sup>46</sup> davalı *Armstrong* firmasının, davacı *BL* firmasına ait eksoz tasarımına tecavüz ettiğine, ancak davacının bu hakkını kullanamayacağına karar vermiştir. Mahkeme, bu kararı verirken İngiliz Toprak Hukuku'ndaki (*Land Law*) bir ilkeyi, fikrî mülkiyet hukukuna uygulamıştır. *Non-derogation from grant* olarak adlandırılan bu ilkeye göre hak sahibi, hakkın verildiği amacı aşar şekilde söz konusu hakkını kullanamaz<sup>47</sup>. Mahkemeye göre *BL* firmasının, yedek parça üreticilerine karşı, eksozun çizimindeki fikrî hakkını kullanması, bu firmanın otomobil üzerindeki tasarım hakkını kötüye kullanmak olur. Yani bu hakkın verilmesindeki amacı aşar. *House of Lords'a* göre, otomobil sahipleri en uygun fiyatla otomobillerini tamir

---

(42) Burada hemen ifade etmek gerekir ki, *must fit* ve *must match* parça tasarımları hariç, fonksiyonel tasarımlar İngiliz Hukukunda tescilsiz olarak korunmaktadır. Bkz. CDPA m. 213. AB ve Türk Hukuklarında ise, alternatif sunmak kaydıyla fonksiyonel tasarımlar da tescilli tasarım olarak korunmaktadır. Bkz. EndTasKHK m. 3; Yönerge m. 7.

(43) *Howe, Q.C.*, s. 40-41.

(44) RDA m. 44/1.

(45) RDA m. 1/b ve CDPA m. 213/1, a ve b.

(46) (1986) RPC 279 (*Cornish*, s. 485'den naklen).

(47) *Saunders*, s. 51.

ettirebilmelidir. Bu da yedek parça sektöründeki rekabetin sağlanmasıyla, yani yedek parça tasarımlarının korunmamasıyla mümkün olabilir<sup>48</sup>. Bu karar İngiliz Hukuku'nda önemli tartışmalara neden olmuştur<sup>49</sup>.

Yukarıda anılan karar, yedek parça tasarımları bakımından İngiliz Hukuku'nda bir dönüm noktası olmuştur. Nitekim 1988 tarihinde bu karar doğrultusunda, yukarıda da açıklandığı üzere, yedek parça tasarımlarının kural olarak korunmayacağı düzenlemesi getirilmiştir<sup>50</sup>.

1993 tarihinde *Ford Motor Company, Iveco ve Fiat* firmalarına ait vasıtaların yedek parça tasarımlarına ilişkin toplam 24 müracaat olmuş<sup>51</sup>, bu müracaatlar Temyiz Yüksek Mahkemesi (*Appeal Tribunal*) önüne gelince mahkeme, önce müracaatları; a) Araçların dış kısmına ait parça tasarımları (*must match* tasarımları)<sup>52</sup>, b) Araçların esas (genel) görünümüne yardımcı olan parça tasarımları<sup>53</sup> ve c) Yukarıdaki iki kategoriden hangisine gireceği tam olarak belli olmayan parça tasarımları şeklinde üç gruba ayırmıştır. Mahkemeye göre, son gruba arka lamba tasarımı girmektedir<sup>54</sup>. Temyiz Mahkemesi a'ya giren kapı ve panel gibi parça tasarımlarının tescil edilemeyeceğine; b'ye giren yan ayna ve direksiyon gibi parça tasarımlarının tescil edilebileceğine karar vermiştir. Konu *House of Lords'un* önüne gelince, a'daki parçaların pazarda tek başına yapıp satılmadığından dolayı koruma görmeyeceği sonucuna varmıştır. Mahkeme, arka lambaları ise, koruma dışında tutmuştur. *Brandon*, bu kararın yedek parça tasarımlarına, çok önemli ve doğru olmayan bir şekilde sınırlama getirdiği kanaatindedir<sup>55</sup>.

Tüm bu açıklamalar da göstermektedir ki, İngiliz Hukuku'nda yedek parça tasarımlarının, 1986 tarihinden sonra kural olarak koruma görmediğini söylemek mümkündür.

## F. TÜRK HUKUKU

Yukarıda da belirtildiği gibi 554 Sayılı EndTasKHK, 1993 tarihli Topluluk Yönerge ve Tüzük Tasarımlarından faydalanılarak hazırlanmıştır. Ancak AB Hukuku'nda sonraki tarihlerde yapılan değişiklikler nedeniyle

(48) Bu konuda ayrıca bkz. *Ellis*, s. 169; *Johnston*, s. 51.

(49) Bu tartışmalar için bkz. *Cornish*, s. 485-486 ve yazarın Design Again adlı makalesi, s. 203; *Howe, Q.C.*, s. 31 vd.; *Groves*, s. 234 vd.

(50) CDPA m. 213/(3), b, i ve ii; RDA m. 1/(1), a ve b.

(51) (1993) RPC 399; (1994) RPC 545; (1995) RPC 167 (*Fellner*, s. 22'den naklen).

(52) Kaporta, kapı ve ön cam gibi dış parçalar.

(53) Yan aynalar, lastikler, oturaklar ve direksiyon.

(54) Fazla bilgi için bkz. *Brandon*, s. 43.

(55) *Brandon*, s. 44-45.

bugün, konuya ilişkin AB Hukuku'yla, hukukumuzdaki mevcut düzenleme, önemli farklılıklar içermektedir<sup>56</sup>. Ancak AB Hukuku'ndaki konuya ilişkin yeni gelişmeler, mer'i Türk Hukuku'nu da etkileyecek niteliktedir. AB Hukuku'ndaki gelişmelere Türkiye'nin kayıtsız kalması düşünülemez.

Yedek parça tasarımlarına ilişkin Türk Hukuku'ndaki düzenleme kısaca şöyledir;

a) Bir yedek parça, tek başına yeni ve ayırt edici nitelik taşıyorsa, herhangi bir ürünün tasarımı gibi 25 yıllık korumadan faydalanacaktır (m. 5). Örneğin, bir otomobilin direksiyon ve koltuk tasarımı kural olarak bu gruba girer.

b) *Must fit* parça tasarımları korumadan faydalanamaz (m. 10/11). Buna göre; "*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*". Bu duruma uygulamada rastlamak zordur. Buna örnek olarak eksoz borusunun bağlantı noktasına ait tasarım verilmiştir<sup>57</sup>. Ancak eksoz borusunun diğer kısımlarına ait tasarımı, yeni ve ayırt edici nitelikteyse korunacaktır. Bağlantı parçalarının, bağlantı noktalarına ilişkin tasarımları ise, genellikle *mustfit* özelliğindedir.

c) Onarım amaçlı kullanım başlığını taşıyan 22. madde hükmüne göre, *must match* parça tasarımları, şu şartları birlikte taşımak kaydıyla sınırlı olarak korunur: aa) Tasarlanan veya tasarımın uygulandığı ürünün, piyasaya ilk sürüldüğü tarihten itibaren üç yıl geçmiş olmalı, bb) Tasarlanan ürün (yedek parça), bileşik bir ürünün (sözelimi otomobilin) bir parçası ve görünümünün bu bileşik ürüne bağımlı olmalı, cc) Yedek parça tasarımı, bileşik ürüne orijinal görünümünü yeniden kazandırmak üzere onarımda kullanılmalı, dd) Onarım için kullanılan ürünün (yedek parçanın), kaynağı konusunda kamuoyu yanıltılmamak. Bu gruba otomobilin kaporta, çamurluk ve tamponu gibi parçaları girer.

Uygulamada *must match* parça tasarımları önemli ihtilâflara neden olmaktadır. Türk Hukuku'ndaki düzenlemeden yola çıkarak denebilir ki, uygulamada sorun teşkil eden yedek parça tasarımları belli şartlar altında ancak üç yıl korunmaktadır. Üç yıl sonra anılan maddedeki şartlar çerçevesinde bu yedek parçaları herkes üretip satabilir.

---

(56) Kars. Burada Türk Hukuku'na ilişkin yapılan açıklamalar ile yukarıda AB Hukuku'na ilişkin açıklamalar.

(57) Yönerge Tasarısının 7 ve Tüzük Tasarısının 9. maddesine ilişkin AB Komisyonunun Resmî Yorumu (Explanatory Memorandum) (*Franzosi*, s. 71'den naklen).

Ancak mahkeme kararlarına bakıldığında mevcut düzenlemenin yeterince anlaşılmadığı görülmektedir. İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi, 1996 tarihli bir kararında *Renault* firmasının sahibi olduğu, otomobil yedek parça tasarım hakkına *Boztekin* firmasının tecavüz ettiğine karar vermiştir<sup>58</sup>. Yargıtay bu kararı aynen onamıştır<sup>59</sup>. Davalı karar düzeltme talebinde bulunmuşsa da bu talep reddedilmiştir. Bu olayda *Renault* firması, Fransa'da söz konusu tasarımını tescil ettirmiştir. EndTasKHK 1995 tarihinde yürürlüğe girdiğinden ve bu tasarım daha önceki bir tarihte Fransa'da kamuya sunulduğundan dolayı, söz konusu tasarımın Türkiye'de tescil ettirilmesi mümkün değildir<sup>60</sup>. O nedenle *Renault* firmasının tasarımı, Türkiye'de tescilsiz tasarım hakkı kapsamında genel hükümlere göre korunabilir. Nitekim tasarım sahibi *Renault* firması, davasını marka ve haksız rekabet hükümlerine dayanarak açmıştır. Ancak hem alt mahkeme hem de Yargıtay, genel hükümlere gitmeden olayda sanki Türkiye'de tescilli bir tasarım varmış gibi hüküm tesis etmiştir. Kaldı ki, olay yedek parça tasarımına (onarım amaçlı kullanıma) ilişkin olduğundan dolayı, tescilli bir tasarım olsaydı dahi ancak 3 yıl korunacaktı. Bu süre dava anında sona erdiğinden, verilen karar yerinde değildir. Bu karar, daha sonraki mahkeme kararlarında dikkate alınırsa uygulamada önemli aksaklıkların olabileceği söylenebilir.

#### IV. KONUYA İLİŞKİN İLERİ SÜRÜLEN GÖRÜŞLER

##### A. YEDEK PARÇA TASARIMLARININ TAM KORUNMASINI SAVUNAN GÖRÜŞLER

Fikrî mülkiyet hakları, sahibine inhisarî haklar bahşeder. Bu kurala ancak makûl gerekçelerle istisna getirilebilir. Makûl gerekçelerin ciddî temellere dayanması zorunludur. Çünkü özel düzenlemenin, özel bir nedeni olmalıdır. Anayasal bir ilke olan özel mülkiyete saygı ilkesi, istisnaî durumlar hariç, geçerliliğini korur. Yedek parça tasarımlarının korunmaması için böyle özel bir gerekçe yoktur<sup>61</sup>.

Yedek parça tasarımlarının korunması, herhangi bir ürün tasarımının korunmasında olduğu gibi, teknolojinin gelişmesine katkıda bulunur. Bu sayede Ar-Ge faaliyetleri desteklenir.

---

(58) 4.12.1996, E. 1996/259, K. 1996/471.

(59) II.HD., 24.6.1997, E. 97/2738, K. 97/5042. Bu kararın bir eleştirisi için bkz. *Aslan*, FMR, s. 19 vd.

(60) Kararname ile 1995 öncesi başka ülkelerde tescilli olan tasarımlar için bir geçiş hükmü konmamıştır.

(61) *Beier*, s. 843. Aksi yönde *Thompson*, s. 283-284. *Yazara*, göre, yedek parça tasarımları otomobil üreticilerini, sigorta firmalarını, tüketici ve bağımsız yedek parça üreticilerini ilgilendiren çok yönlü bir konu olduğundan dolayı özel bir muameleyetâbi tutulması gerekir.

Yedek parça tasarımlarının sahibine, diğer tasarımlara oranla daha fazla pazar gücü verdiği doğru değildir. Yedek parça, yeni ekipman pazarının bir parçası olup, bir kişi otomobil satın alırken, otomobilin yanında yedek parça ve servis gibi unsurları kapsayan bir paket satın almaktadır<sup>62</sup>.

Bileşik ürüne güven ve ürün kalitesinin garanti edilmesi bakımından, o ürüne ait yedek parçanın sağlanması, söz konusu ürünün üreticisine ait olmalıdır. Eğer ürünün piyasaya sürülmesinden 3 yıl sonra üçüncü kişilere yedek parçayı sağlama imkânı verilirse, kalitesiz yedek parça nedeniyle bileşik ürünün imajı sarsılır ve müşteri memnuniyetine zarar verilir. Ayrıca yedek parça nedeniyle ürünün kullanımı esnasında zarar meydana geldiğinde bu zararı kimin tazmin edeceği problemiyle karşılaşılabilir. Özellikle otomobilin dışarıdaki gövde parçaları olan çamurluk, kapı ve motor kapağı gibi *must match* parçalar, güvenlik bakımından önemlidir. Güvenliğin temini için bu parçaların tasarımına, bileşik ürün üreticisi tarafından büyük yatırımlar yapılmış olabilir. Eğer bunların tasarımı korunmazsa, yedek parça üreticileri bunları taklit ederek üretecek ve bir kaza anında sorumlu da olmayacaktır<sup>63</sup>.

Yedek parça tasarımına getirilen koruma istisnası, aynı zamanda uzun ömürlü ürün geliştirmeye de engeldir. Çünkü bu tür ürünleri geliştirmeye destek verildiğinde yatırım yapılır. Taklide izin verilirse, bu yatırımların önü tıkanır ve ucuz ve kısa ömürlü üretim tercih edilir<sup>64</sup>.

Nasıl ki, bir kitabın tamamının yanında, bir paragrafı da fikir ve sanat eseri olarak konmuyorsa, yedek parça tasarımları da aynı şekilde korunmalıdır<sup>65</sup>.

Rekabetin, yedek parça tasarım hakkının korunmaması yoluyla sağlanmaya çalışılması, her şeyden önce hukuk tekniğiyle bağdaşmaz. Rekabetin sağlanması ve hâkim durumun kötüye kullanılması gibi hususlar rekabet hukukunun konusu olup, tasarım hukukuyla bu soruna çözüm getirilmesi yerinde değildir. Bu şekilde çözüme gidilmesi, diğer fikri mülkiyet haklarına tanınan korumayı da zayıflatır<sup>66</sup>.

Yedek parça tasarımının korunmasına getirilecek istisna, aynı zamanda haksız rekabete yol açacaktır. Bir firmanın, herhangi bir tasarımı meydana getirirken, Ar-Ge'ye yaptığı yatırım ve bunun için ayırdığı

---

(62) Bkz. *Alrc*, Report, No: 16.14 ve *Govaere*, s. 237'deki otomobil üreticilerinin görüşleri.

(63) *Enborg*, s. 230.

(64) *Beier*, s. 872-873.

(65) *Enborg*, s. 229.

(66) *Beier*, s. 858- 862 ve 871.

zaman gibi faktörler dikkate alındığında, önemli bir maliyet ödediği ortaya çıkar. Ödediği bu maliyetin karşılığını alması en tabii hakkıdır. Oysa, istisna hükmü ile rakipler hiçbir maliyet ödemediği 3 yıl bekledikten sonra, bu tasarımı taklit ederek tasarıma yatırım yapan firma veya kişiye göre daha avantajlı duruma geçer. Yani yedek parça tasarımların korunmasına getirilecek bir istisna hükmü ile haksız rekabete yol açılır.

Teknik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımların (yedek parça bakımından *must fit* tasarımların) koruma görmemesi doğaldır. Çünkü teknik fonksiyon koruması, tasarım hukukunun sınırları dışında olup, patent ve faydalı model mevzuatıyla korunur. Bununla birlikte estetik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımlar (*must match* tasarımlar) tasarım hukukunun sınırları içinde-kaldığından dolayı bu mevzuat çerçevesinde korunması gerekir<sup>67</sup>.

Hukuk tekniği bakımından yedek parça tasarımlarının korunmasına istisna getirilmesi yerinde değildir. Fikrî mülkiyet haklarının, sahiplerine inhisarî hak bahsettiği unutulmamalıdır. İnhisarî hak, fikrî mülkiyet haklarının çekirdeğini (özünü) oluşturur. Sırf belli grupların çıkarı dikkate alınarak anayasal bir hakkın özüne dokunulamaz.

Koruma istisnası, Avrupa firmalarından ziyade özellikle ucuz maliyetle kolayca yedek parça tasarımlarını taklit edebilen gelişmekte olan ülkelerdeki firmaların işine yarar. Yani söz konusu hüküm, Avrupa'daki üreticiler yerine ucuz maliyetli üretimin yapıldığı ülkelerdeki üreticilerin menfaatinedir<sup>68</sup>.

Parazit davranışlar yerine yaratıcı davranışların korunması gerekir. Yaratıcılar yerine taklitçilerin ödüllendirilmesi, hukuk ve rekabet politikası bakımından önemli bir yanlış olacaktır<sup>69</sup>.

## **B. YEDEK PARÇA TASARIMLARININ KORUNMAMASINI SAVUNAN GÖRÜŞLER**

Fikrî mülkiyet hakları içinde yedek parça tasarım hakkı, çok özel bir yere sahiptir. Tasarlanmış herhangi bir ürünün işlevini yerine getirebilecek ikame ürün bulabilmek günümüzde mümkündür. Oysa yedek parça böyle değildir<sup>70</sup>. Sözelimi, bir otomobili satın alan tüketici, yedek parçaya ihtiyaç duyduğunda mutlaka bu yedek parçayı, otomobilin üreticisinden temin etmek zorunda kalacaktır. Buna karşılık bir otomobil almak isteyen kimsenin seçeneği çok fazladır. Bu da

---

(67) *Beier*, s. 850-851.

(68) *Beier*, s. 877.

(69) *Beier*, s. 873-874.

(70) *Alrc*, Discussion, s. 209 dnp. 29.

tüketicinin, yedek parçaya ne kadar bağımlı olduğunu göstermektedir. Eğer, yedek parça tasarım korumasına istisna getirilmezse yedek parça sektöründe rekabet ortadan kalkar. Yedek parça tasarımlarına sağlanacak korumayla üretici firmalara pazar gücü sağlanır ve böylece bu firmalar, satış sonrası piyasayı kontrol altına alır<sup>71</sup>. Çünkü tüketicinin seçenek özgürlüğü ortadan kalkmaktadır.

Yedek parça tasarım hakkı korunursa normal şartlarda zaten pahalı olan yedek parça fiyatları daha da yükselir. İstisna hükmü olmazsa tüketicinin tercih hakkı sınırlanır, fiyat artar ve yedek parçaların pazarda bulunabilirlik oranı düşer. Böylece önemli sosyal maliyetlerin ödenmesine neden olunur.

Tasarım sahibi, kaliteli tasarımını pazarlama aracı olarak kullanabilir. Yatırımının karşılığını bu sayede elde eder. Hatta yaptığı yatırımdan daha fazla bir gelir sağlar *{tasarım primi}*<sup>72</sup>. Tasarım primi, tasarımcıyı yaptığı çalışmadan dolayı ödüllendiren, yatırım ve emeğinin karşılığı olan primdir. Yani *tasarım primi, tasarımın ürüne kattığı artı değerdir*. Bunu da tüketicinin beğenisi belirler. Bu prim nedeniyle kimse yadırganamaz. Ancak, bu fiyatı belirleyen pazar mekanizması, sadece tasarım alternatifleri olduğu zaman çalışır. Eğer bir tasarım, hiçbir seçenek özgürlüğü bırakmıyorsa, anılan bu pazar mekanizması çalışmıyor demektir. Bu halde tasarım primi *tekel primine*<sup>73</sup> dönüşür. Bu sonuç ise, tasarım hukukunun temel amacıyla bağdaşmaz. Çünkü tasarım hukukuyla, ürünün görünümü korunur; bizatihi ürünün kendisi değil.

Otomobil üreticileri, çok yüksek oranda rekabet olduğu için araba satışlarında yapamadıkları kârı, yedek parça pazarında yapmayı amaç edinmişlerdir. Bu amaçlarını gerçekleştirebilmek için enstrüman olarak da tasarım hukukunu kullanmak istemektedirler<sup>74</sup>.

*London School of Economics (LSE)*'in İş Performansı Grubu *{Business Performance Group}* tarafından hazırlanan raporda, tasarımları koruma gayesi olan yenilik ve gelişmeyi teşvik ile yedek parça tasarım korumasının bu sanayiye getireceği yük kıyaslamasında, yedek parça tasarımlarının korunmasıyla elde edilecek sonuca oranla bunların topluma maliyetinin çok yüksek olacağı belirtilmiştir. Bu nedenle anılan raporda yedek parça tasarımlarının korunmasına şiddetle karşı çıkmıştır<sup>75</sup>.

---

(71) *kire*, Discussion, s. 212.

(72) *Hughes*, s. 117.

(73) *Hughes*, s. 117; *Govaere*, s. 221-222.

(74) *Hughes*, s. 118.

(75) *Hughes*, s. 120'den naklen.

Konunun rekabet hukukuyla çözümlenmesi gerektiğini ileri süren görüşte isabet yoktur. Çünkü yedek parça tasarımlarının korunması, artık rekabet kurallarıyla başa çıkılamayacak kadar kompleks bir konudur<sup>76</sup>.

Fikrî mülkiyet hakları, sahibine tekel imkânı sağlamakla birlikte genel olarak tek başlarına pazarda hâkim durum oluşturmaz. İstisnâî hallerde üründe yaratıcılık, yenilik, kalite ve reklam gibi başka etkenlerle birlikte hâkim durum oluşturabilir. Ancak yedek parça tasarımlarında, tasarımın kalitesinden dolayı değil; bunların korunmasıyla, kalitesi olsun ya da olmasın otomatik olarak (*per se*) hâkim durum oluşur<sup>77</sup>. Çünkü bileşik ürün tüketicisi, alternatif olmadığından dolayı ürünün üreticisine adeta mahkûm olmaktadır. O nedenle yedek parça tasarımlarının koruma dışı bırakılması, yanlış bir yapılanmadan ziyade, rasyonel bir tutum olacaktır<sup>78</sup>.

Otomobilin tasarımı, tasarımın sahibine bu tasarım üzerinde tekel hakkı sağlar. Buna karşı çıkmak mümkün değildir. Ancak aynı otomobilin yedek parça tasarımlarının korunması halinde, tasarım üzerinde verilen inhisarî yetki otomatik olarak ürünü de kapsamaktadır. Yani üçüncü kişilerin, söz konusu yedek parçaları başka bir şekilde tasarlayarak piyasaya sunmaları mümkün değildir. Bunun bir sonucu, yukarıda ifade edildiği gibi patentle korunması gereken ürünün üzerinde tasarım korumasıyla, tekelleşmeye imkân verilmektedir ki bu durum, tasarım korumasıyla bağdaşmaz<sup>79</sup>. Bunun diğer bir sonucu ise, hak sahibi iki kez ödüllendirilmektedir. Otomobil üreticileri, otomobilin veya parçalarının iyi tasarlanmasından dolayı bu tasarımlara yaptıkları harcamaların geri dönüşümünü otomobil satışlarıyla elde etmektedir. Ayrıca, yedek parça tasarımlarının da korunmasıyla ikinci defa -bu kez haksız olarak- ödüllendirilmektedir<sup>80</sup>.

Sigorta sektörü, kendileri açısından yedek parça tasarımlarının korunmamasını savunmaktadır. Özellikle kazalarda hasara uğrayan parçalar, yedek parça tasarımıyla korunursa, bu korumadan anılan sektör önemli derecede etkilenecektir. Anılan sektör bu alanda esnek olunmasını, isteyene orijinal parça isteyene de orijinal olmayan parça satın alma fırsatı verilmesini savunmaktadır<sup>81</sup>.

---

(76) *Christou*, s. 1492.

(77) *Posner*, s. 114.

(78) *Gimeno*, s. 543.

(79) *Govaere*, s. 220-2:

(80) *Posner*, s. 114.

(81) *Posner*, s. 114.

## V. KİŞİSEL DEĞERLENDİRME

### A. GENEL OLARAK

Fikrî mülkiyet hakları, özü itibariyle serbest rekabetle çelişmesinden dolayı, çıkar dengesinin sağlanmasını gerekli kılan önemli konulardan biridir. Bir yanda tasarım hakkı ve bu hakkın işlevi, diğer tarafta serbest rekabet ilkesi karşı karşıya bulunmaktadır. Tasarım korumasının işlevi, tasarıma yapılan yatırımın dönüşümünü sağlamak ve tasarım alanındaki araştırmaları ve ilerlemeleri teşvik etmek amacıyla hakkın sahibine, belirli bir süre inhisari yetkiler sağlamaktır. O nedenle hakkın kapsamı ve sınırları belirlenirken, tasarım korumasına yüklenen işlev daima göz önünde bulundurulmalıdır.

EndTasKHK'nın amacı, *tasarımların korunmasını, rekabet ortamının oluşturulmasını ve sanayinin gelişmesini sağlamaktır* (m.1). Bu hükümden de yola çıkılarak denilebilir ki, tasarım korumasıyla, bir yandan tasarımcının teşviki ve ödüllendirilmesi sağlanırken, diğer yandan rekabetin düzgün işlemesi ve Türk sanayinin gelişmesi amaçlanmıştır. Bu hüküm bize uluslararası etkenler yanında ulusal etkenleri de dikkate almamızı salık vermektedir.

Burada hemen ifade etmek gerekir ki, yedek parça tasarımlarının korunmasına ilişkin bugünkü tartışma *must match* parça tasarımları üzerinde yaşanmaktadır. Türk Hukuku'nda bu hakka sınırlama getirilmiştir (EndTasKHK m. 22). Bir hak kanunla sınırlanırken, sınırlamanın uygun bir amacı olmalı, sınırlama adil olmalı, konuya ilişkin faktörler dikkate alınmalı, sınırlamanın kapsamı ve sınırları iyi belirlenmeli ve son olarak da sonuca götürecek en az sınırlayıcı yöntem tercih edilmelidir (oransallık ilkesi).

*Must match* parça tasarımlarının korunup korunmayacağı, eğer korunacaksa hangi şekilde bir koruma sağlanacağı, hukukî olmaktan ziyade ekonomik ve politik bir konudur. Nitekim AB'ye üye ülkeler, konuyu bu yaklaşımla ele aldıklarından dolayı bir çözüme ulaşamamışlardır. Sözgelimi, Fransa ve Almanya gibi otomobil üreticilerinin ağırlıkta olduğu ülkeler, yedek parça tasarımlarının tam korunmasını savunurken; İtalya, İngiltere ve İspanya gibi yedek parça sektörünün ağırlıkta olduğu ülkeler, koruma istisnasını savunmaktadırlar. Amerika'da sigorta sektörünün etkisiyle, yedek parça tasarımları korunmamakta ve bu sektörde bundan dolayı rekabet tam olarak sağlanmış bulunmaktadır<sup>82</sup>.

---

(82) Ancak doktrinde bu ülkede genel olarak tasarımların yeterli korumayı görmediği üzerinde durulmaktadır. Bkz. *Thompson*, s. 275 vd.; *Reynolds*, s. 36; *Frenkel*, s. 560.

Türkiye'nin bu konuda kendine ait bir hukuk politikası yoktur. Yukarıda da ifade edildiği gibi yürürlükteki mevzuat, olduğu gibi 1993 tarihli AB'nin Yönerge ve Tüzük Tasarılarından alınmıştır. Mer'i Türk Hukuku'nda, yedek parça tasarımlarına koruma istisnası getirilmiştir. Buna göre 3 yıl sonra belli şartlar altında yedek parça tasarımlarını herkes kullanabilir (m. 22).

Konu çok yönlü bir karaktere sahip olduğundan *must match* parça tasarımlarının korunup korunmayacağı hususu, burada farklı yönlerden incelenerek değerlendirilecektir.

## B. TÜKETİCİ HUKUKU BAKIMINDAN DEĞERLENDİRME

Burada hemen ifade etmek gerekir ki, hem otomobil üreticileri, hem de yedek parça üreticileri, kendi görüşlerini savunurken tüketiciyi koruduklarını iddia etmektedir. Otomobil üreticileri konuya *kalite* ve *güvenlik* bakımından yaklaşırken; bağımsız yedek parça üreticileri *fiyat* ve *pazarda bulunabilirliği* ön plana çıkarmaktadır<sup>83</sup>.

Güvenlik ve müşteri memnuniyeti gibi hususlarda uygulamada sorun yaşanmayacaktır. Çünkü bir yedek parçanın orijinal olup olmadığı ayırımında, kural olarak bir zorluk olmayacaktır. Eğer yedek parça üreticisi firmalar kendi markalarını kullanarak yedek parça üretimi yapıyorsa, -ki bu şekilde üretim yapmazsa bu durum, marka hakkının ihlâli ve/veya haksız rekabet olabileceğinden dolayı hukuka aykırılık teşkil edecektir- müşteri memnuniyetinin zarar göreceğini söylemek mümkün görünmemektedir. Çünkü tüketici, yedek parçanın orijinal olmadığını bilerek aldığından dolayı bileşik ürünün (otomobilin) itibarının bundan zarar görmesi söz konusu değildir. Güvenlik konusunda ise, genel güvenlik standartlarına ilişkin mevzuata göre sorun çözümlenecektir.

Yedek parçalar toplumun önemli bir kesimini ilgilendiren ürünlerdir (*generic products*). Yedek parça sektöründe rekabetin olmaması halinde konu otomatik olarak tüketicinin sorunu haline dönüşmektedir<sup>84</sup>. Bunlar özellikle fiyat ve pazarda bulunabilirlik bakımından tüketiciyi doğrudan etkiler. Sözgelimi, 1980'lere kadar otomobil üreticileri Amerika'da *de jure* olmamakla birlikte *de facto*, yedek parça pazarında tekeldir. Bu tarihlerde başlayan rekabet nedeniyle yedek parça fiyatlarında büyük oranda düşüşler yaşanmıştır<sup>85</sup>.

Yedek parça sektöründe rekabet ortamı oluşturulmazsa, tüketici doğrudan bileşik ürün üreticisine bağımlı hale gelir. Bundan dolayı bir otomobili satın alan kişinin, otomobil üreticisine kendi ruhunu sattığı dahi

---

(83) Fazla bilgi için bkz. *Govaere*, s. 223.

(84) *Antill*, s. 247.

(85) *Fitzpatrick*, s. 236-237.

söylenmiştir<sup>86</sup>. Yedek parça üretim imkânı, otomobil üreticisi firmalardan başkalarına verilmezse tüketicinin, üretici firmaya başvurmadan başka çaresi yoktur. Otomobilinin şeklini (tasarımını) bozmak istemeyen tüketicinin, yedek parça ihtiyacı olduğunda yapacağı tek iş, üretici firmaya müracaat etmektir. Yedek parça tasarımlarının korunması, fiilen (*de facto*) bu sonucu doğurmaktadır. O nedenle yedek parça korumasına istisna getirilmezse, yedek parça pazarında tekel yaratılması kaçınılmaz görünmektedir. Bugünkü Fransa pazarı bunun en çarpıcı örneğini teşkil etmektedir.

### C. REKABET HUKUKU BAKIMINDAN DEĞERLENDİRME

Fikrî mülkiyet hakları, doğası gereği tekeldi olup rekabet kurallarıyla çelişir<sup>87</sup>. Anılan hakların, sınırsız bir şekilde korunması tekelleşmeye neden olurken, korunmaması yatırıma ve gelişmeye engel olur<sup>88</sup>. O nedenle bu ikisi arasındaki dengeyi sağlayacak düzenlemelere gidilmesi gerekir.

Yedek parça tasarımı, fikrî mülkiyet hakkı ile serbest rekabetin karşı karşıya geldiği en önemli alanlardan biridir<sup>89</sup>. Fikrî mülkiyet hakları, kural olarak özünde pazardaki rekabeti sınırlamakla birlikte, tamamen ortadan kaldırmaz. Ama yedek parça tasarımlarının korunması halinde rekabet tamamen ortadan kalkmaktadır. Tasarım korumasının gayesi özgün, yani kaliteli tasarımları koruyarak sahibine bir ürünü iyi tasarlamasından dolayı koruma sağlamaktır. Ancak tasarım hukukunun konusuna, tasarlanmış *ürünün bizatihi kendisinin* rekabetten korunması girmez<sup>90</sup>. Bundan dolayı hukuk düzenleri alternatif imkânı bırakmayan fonksiyonel nitelikteki tasarımları koruma dışında bırakmışlardır. Ancak estetik yönden alternatif imkânı bırakmayan tasarımlar konusunda hukuk düzenleri aynı yolu bu kadar net olarak belirlememişlerdir. Yani estetik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımların koruma görüp görmeyeceği, eğer göreceyse nasıl bir koruma göreceği sorusu önemli tartışmalara yol açmıştır. Sözgelimi, AB Hukuku'nda bu nedenle tasarım mevzuatının yürürlüğe girmesi ertelenmiştir<sup>91</sup>.

---

(86) Bu ifadeyi, 1986 tarihli BL davasında *Lord Templeman* kullanmıştır (*Hughes*, s. 118'den naklen).

(87) *Aslan*, Rekabet Hukuku, s. 247; *Keyder*, s. 204.

(88) *Okutan*, s. 110.

(89) *Kur*, s. 31-32.

(90) *Pistorius*, s. 573.

(91) Bu konuda ayrıca yukarıda AB Hukuku'na ilişkin açıklamalara da bkz.

Kanımcı soruna şöyle yaklaşmak gerekir:

a) *Teknik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımın korunmamasına ilişkin düşünce, estetik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımlar bakımından da geçerlidir*<sup>92</sup>. Bir otomobilin eksoz borusunun ana gövdeye bağlantı noktasının şekli (tasarımı), orijinalin aynısı olmazsa (*must fit*) işlev görmez. Aynı şekilde, otomobilin kapısının dış şekli (tasarımı) orijinalin aynısı olmazsa, söz konusu kapı teknik işlevini görebilir; ancak estetik işlevini (*must match*) yerine getiremeyecektir. Diğer bir deyişle, kapı açıp kapanabilir. Bu nedenle otomobilin teknik fonksiyonuna bir zarar gelmez. Buna karşılık kapının tasarımını tüketicilere kabul ettirmek mümkün olmaz. Örneğin, bir *Mercedes* otomobile, *BMW'nin* kapısını takmak, teknik bakımdan mümkün olsa dahi estetik akımdan mümkün değildir. Aynı şekilde *BMW'ye* de *Mercedes* kapısı takılamaz. Bu açıklamalardan da anlaşılacağı gibi, bir otomobilin kapısının değiştirilmesi veya tamir edilmesi gerekiyorsa, orijinal kapının görünümünü ona kazandırmak, estetik açıdan adeta bir zorunluluktur.

b) *Must match parça tasarımları hukukî korumadan faydalanırsa tasarım korumasının sınırları aşılmış olur*. Şöyle ki, tasarım mevzuatı yenive özgün tasarımları koruma altına alarak bunların geliştirilmesini teşvik eder. Bunun sonucunda da topluma ve ülkeye fayda sağlanır. Ancak anılan parça tasarımlarının korunmasıyla bu amacın gerçekleştirilmesi bir yana, hukukî koruma tekelleşmeye yol açmaktadır. *Bu koruma, tasarım korumasının sınırlarını aştığı gibi patent korumasının sınırlarını dahi zorlamaktadır*. Patent mevzuatı ile buluşlar korunur ve bunun sonucunda hak sahibi sınırlı bir süre buluş üzerinde inhisarî bir hakka kavuşur. Ancak söz konusu buluşun işlevini yerine getirebilecek başka buluşlar yapmak mümkündür. Örneğin, otomobiller için yeni bir fren sistemi bulan X şahsı, bu buluşuyla üçüncü kişilerin, söz konusu frenin yerini tutacak ama ondan farklı yeni bir fren yapmasını engelleyemez. Deyim yerindeyse patentin korunması, ikame buluşlara engel olmaz. Oysa *must match* parça tasarımlarında, durum böyle değildir. Yani *must match parça tasarımları korunursa, ikame tasarım yapmak mümkün olmayacaktır*. Bu tasarımlara bir defa hukukî koruma sağlandığında, üçüncü kişilerin ikame tasarım yapma özgürlüğü estetik bakımdan mümkün olmadığı gibi hukukî bakımdan da bunların aynısını yapmaları yasaklanmış olacaktır. Böylece bileşik ürün (otomobil) üreticisine, fiilen (*de facto*) bu yedek parçalar üzerinde tekelleşme imkânı verilecektir. Oysa tasarım mevzuatı, ürünlerin bizatihi kendisini korumaz, sadece ürünlerin tasarımını (görünümünü) korur.

---

(92) Aksi yönde *Beier*, s. 851.

c) *Konuya ilişkin gerçek sorunun rekabet olduğu burada tekrar hatırlanmalıdır.* Rekabetin fiyatı düşürdüğü bir gerçektir. Kanun koyucu her zaman bir hukuk kurumunu kendi alanıyla sınırlı tutmaz; haklı gerekçeler olduğunda alanı dışına taşırır. Önemli olan husus, böyle bir düzenlemeyi haklı kılan şartların olup olmadığıdır. Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı gibi yedek parça tasarımlarında haklı gerekçelerin varlığı ortadadır.

#### D. EKONOMİK BAKIMDAN DEĞERLENDİRME

Son zamanlarda yedek parça tasarımlarının korunması üzerine bu kadar tartışma yapılmasının temel nedeni, yedek parça pazarının giderek büyümesi ve bu pazarda rekabetin kızışmasıdır. Günümüzde otomobil yedek parça pazarı çok büyük ve kârlı hale gelmiştir<sup>93</sup>. Rakamların yüksekliği çıkar grupları arasındaki tartışmanın şiddetini de artırmaktadır<sup>94</sup>. Yedek parça sektörünün ekonomik boyutu üzerinde durulmadan, bu konudaki tartışmaları tam olarak anlamak mümkün görünmemektedir. Konu bu yönüyle sadece otomobil üreticileriyle bağımsız yedek parça üreticilerini ilgilendirmekle kalmamakta, bunların yanında tüketici ve sigorta sektörünü de doğrudan ilgilendirmektedir. Otomobil yedek parçalarının, otomobil üreticileri ile sigorta sektörü arasında uzun süreden beri çekişmeye neden olduğu ve yedek parça tasarımlarının korunması konusundaki anlaşmazlığın, bu çekişmenin son halkasını teşkil ettiği üzerinde durulmaktadır<sup>95</sup>.

Yapılan araştırmalara göre, Avustralya'da yedek parça pazarı \$800 milyon/yıl civarındadır<sup>96</sup>. AB'de 1994 yılı itibarıyla otomobil yedek parçalarının perakende satış tutarının, 40 milyar ECU'ya ulaştığı, otomobil gövde parçalarının (bunlar genellikle *must match* özelliktedir) bundaki payının ise, %25 olduğu (10 milyar ECU) tahmin edilmektedir<sup>97</sup>. Bu pazarın %95'ni otomobil üreticileri kontrol etmektedir. Bunun nedeni ise, modeli farklı otomobil parçalarının birbirleri yerine ikame edilememesi, yani değiştirilememesidir. Bundan dolayı otomobil üreticileri ile bağımsız yedek parça üreticileri arasında otomobil yedek parça pazarında rekabet mevcut değildir<sup>98</sup>. Nitekim İngiltere'deki otomobil yedek parça sektöründe yapılan bir araştırmada<sup>99</sup>, otomobil

---

(93) *Hughes*, s. 118; *Gimeno*, s. 537.

(94) *Mcfarlane*, s. 413.

(95) Bu konuda bilgi için bkz. *Fitzpartrick*, s. 235.

(96) *kire*, Report, No: 16.11.

(97) *Hughes*, s. 118.

(98) *Hughes*, s. 118.

(99) The Economis Intelligence Unit Research Report; "The UK Market for Replacement Car Parts 1994 Edition" (*Hughes*, s. 118'den naklen).

gövde parçalarının otomobil üreticileri için çok yüksek kâr getiren bir pazar olduğu sonucuna varılmıştır.

Konunun ekonomik olarak diğer bir boyutu daha vardır: *Fikrî mülkiyet haklarının yeterli koruma görmemesi, yatırım yapmayı engellemektedir*<sup>100</sup>. Tasarım geliştirmek için yapılan harcamalar küçümsenemeyecek kadar fazladır. Sözgelimi, *General Motor*<sup>7</sup>'un avukatı *Enborg'un* verdiği bilgiye göre, 1990 yılında bir otomobil çamurluğunun tasarımı için ortalama -araç türü ve üretici firma gibi etkenlere bağlı olarak- \$4.5 ile \$ 10 milyon harcama yapılmaktadır<sup>101</sup>.

Fikrî mülkiyet haklarını aşırı korumaya yönelik düzenlemeler tüketiciye, rekabete ve genel anlamda ülke ekonomisine zarar verir<sup>102</sup>. Bu bağlamda neyin ne kadar korunacağı, yani korumanın sınırlarını belirlemek hayati öneme sahiptir. Eğer söz konusu koruma, gereğinden fazla olursa önemli sakıncaları da beraberinde getirir. Bu düşünce özellikle pazar ekonomisi iyi işlemeyen gelişmekte olan ülkeler bakımından geçerlidir. Standart olan ürünlerde fikrî mülkiyetin gereğinden fazla korunması halinde, hak sahibi aşırı derecede pazar gücüne kavuşur ki, bu durum genel olarak ülke ekonomisi ve özelde de tüketici bakımından hiç arzu edilmez. O nedenle özellikle bu tür ürünlerde az korumacı olmaya, daha doğrusu gereği kadar koruma sağlamaya özen göstermek gerekir<sup>103</sup>.

Her şeyden önce, ülkelerin hukuk politikalarını kendi ülkelerinin ekonomik, sosyal ve siyasî şartlarını dikkate alarak belirlediklerini burada belirtmek gerekir. O nedenle ki, gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler, fikrî mülkiyet konusunda farklı şeyleri savunmaktadır. Bu bağlamda yedek parça tasarımlarına yaklaşım da ekonomik etkenler dikkate alınarak belirlenmektedir<sup>104</sup>.

## VI. SONUÇ

Dünyada son zamanlarda fikrî mülkiyet haklarının korunması yönünde önemli adımlar atılmıştır. Özellikle gelişmiş ülkeler, gelişmekte olan ülkelere, bu yönde önemli baskılar yapmış ve bunda büyük oranda başarılı da olmuşlardır.

---

(100) Amerikan Uluslararası Ticaret Komisyonunun bulgularına göre, ilaç sektöründeki taklitten dolayı Amerikan firmaları, yıllık ortalama olarak yatırımlarını \$720 ile \$900 milyon azaltmıştır. Bkz. *Missinghoff/Bombelles*, s. 39.

(101) *Enborg*, s. 228.

(102) Aynı yönde *Pistorius*, s. 568.

(103) Aynı yönde *Newman*, s. 351.

(104) *Thompson*, s. 282 vd.

Bugün fikrî mülkiyet haklarının korunmasının, bir ülkenin kalkınması için kaçınılmaz olduğu genel olarak kabul edilmektedir. Ancak bu alanda, neyin ne kadar korunacağı sorusu hayati öneme sahiptir. Çünkü serbest pazar ekonomisinin olduğu ülkelerde bu haklar, ekonominin temel direği niteliğinde olan rekabetle çelişmektedir. Anılan haklar, gerekli ve yeterli korumayı görmeli, ancak bu haklara, hak ettiği kadar fazla bir koruma da sağlanmamalıdır. Aksi halde ülke ve toplum menfaati yerine bazı çıkar gruplarının menfaatine hizmet edilir. Sonuçta, bu korumadan toplum ve ülke zarar görür.

Bu bağlamda tasarım hukukunun işlevine bakıldığında, yeni ve özgün tasarımlar belli bir süre korunarak tasarıma yapılan harcamanın geri dönüşümü sağlanır ve ayrıca tasarım sahibi ödüllendirilir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, tasarım hukukuyla tasarımların korunduğu; tasarıma konu olan ürünün bizzat kendisinin korunmadığıdır. Bu düşünceden hareketle hukuk sistemleri teknik fonksiyonun tasarımı şekillendirmesi halinde, söz konusu tasarıma koruma sağlamamaktadır. Buna göre bir ürün, kendinden beklenen fonksiyonu ancak belli bir şekilde tasarlanarak yapabiliyorsa o ürünün tasarımı korunmaz. Diğer bir deyişle, alternatif sunmayan tasarımlar koruma görmez.

Hukuk sistemleri, teknik ve mühendislik bakımından alternatif sunmayan tasarımları koruma dışında tutmuş olmakla birlikte birçok hukuk sistemi, estetik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımlar bakımından böyle bir düzenlemeye gitmemişlerdir. Bu durum özellikle otomobil yedek parçaları bakımından hayati önemi haizdir.

Kanımca konu hakkında tüketici, rekabet ve ekonomik bakımdan değerlendirme yapılarak bir sonuca ulaşmak gerekir. Tasarım korumasının işlevi ile birlikte bu açılarından yapılan değerlendirme sonucunda, *must match parça tasarımlarına ilişkin düzenlemenin, must fit parça tasarımlarındaki düzenlemeye paralel olması* gerektiği söylenebilir. Bu nedenle *must match* parça tasarımları bakımından da koruma istisnası ilkesine yer verilmelidir. Çünkü nasıl ki, *must fit* parça tasarımları, tasarımcılara ikame tasarım yapmaya imkân vermiyorsa, *must match* parça tasarımları da ikame tasarım seçeneği sunmamaktadır. Aksi halde kanun koyucu, tasarımı koruyalım derken, tasarlanan ya da tasarımın uygulandığı ürüne de koruma sağlayacaktır ki, böyle bir düzenleme tasarım hukukunun sınırlarını aşar.

**KAYNAKÇA**

- Alrc:** Designs - Discussion Paper, August 1994 (*ALRC, Discussion*)  
\_\_\_\_\_: Designs - Report, 1995 (*ALRC, Report*)
- Antill,** Justine: *"The Supply of Spare Parts - Ford Motor Co. in the House of Lords"*, EIPR, No: 5/1995, s. 247-249
- Aslan,** İ. Yılmaz: Rekabet Hukuku ve Rekabetin Korunması Hakkında Kanun, Ekin Kitabevi, Bursa 1997 (*Aslan, Rekabet Hukuku*)  
\_\_\_\_\_: *"Endüstriyel Tasarım Haklarının Kullanılması Haksız Rekabet ve Rekabet Hukuku İlişkileri: Bir Mahkeme Kararı Üzerine Düşünceler"*, FMR, C. 1, S. 1'den ayrı bası, s. 19-42 (*Aslan, FMR*)
- Beier,** Friedrich-Karl: *"Protection for Spare Parts in the Proposals for a European Designs Law"*, IIC, .V. 25, No: 6/1994, s. 840-879
- Berman,** Charles/Lambrecht, Nancy S.: *"Designs in the United States and Japan"*, EIPR, No: 2/1992, s. 37-48
- Brown,** Ralph S.: *"Design Protection: An Overview"*, UCLA Law Review, V. 34 (1987), s. 1341-1404
- Christou,** Richard: *"Assuring the Supply of Spare Parts - How can the Law Help?"*, Solicitors' Journal, No: 9/1990, s. 1492-1493
- D'Amato,** Antony/Long, Doris Estelle (Eds.): *International Intellectual Property Law*, Kluwer, London 1997
- Ellis,** Jason G.: *"Industrial Design Protection after Philips Electronics NV v. Remington Consumer Products - The Shape of Things to Come?"*, Journal of Business Law, March 1999, s. 167-180
- Enborg,** Kenneth: *"Industrial Design Protection in the Automobile Industry"*, University of Baltimore Law Review, Symposium on Industrial Design Law and Practice, V. 19, No: 1-2 (Fall 1989/Winter 1990), s. 227-232
- Fellner,** Christine: *Industrial Design Law*, 2. Ed., Sweet & Maxwell, London 1995
- Fitzpatrick,** James F.: *"Industrial Design Protection and Competition in Automobile Replacement Parts - Back to Monopoly Profits?"*, University of Baltimore Law Review, Symposium on Industrial Design Law and Practice, V. 19, No: 1-2 (Fall 1989/Winter 1990), s. 233-270
- Franzosi,** Mario (Ed.): *European Design Protection - Commentary To Directive And Regulation Proposals*, Kluwer, The Hague 1996

- Frenkel**, Richard G.: *"Intellectual Property in the Balance: Proposals for Improving Industrial Design Protection in the Post - TRIPS Era"*, Loyola of Los Angeles Law Review, V. 32 (January 1999), s. 531-581
- Fryer III**: *"Industrial Design Protection in the United States of America - Present Situation and Plans for Revision"*, JPTOS, No: 70 (December 1988), s. 820-846
- Gimeno**, Luis: *"Spare Parts in Spain and from a European Perspective"*, **EIPR**, No: 9/1997, s. 537-544
- Goldenberg**, David: *"The Long and Winding Road - A History of the Fight Over Industrial Design Protection in the United States"*, Journal of Copyright Society of the U.S.A., V. 45 (1997-1998), s. 21-62
- Govaere**, Inge: *The Use and Abuse of Intellectual Property Rights in EC Law*, Sweet & Maxwell, London 1996
- Green**, Anne M. (Ed.): *Designs and Utility Models Thorough the World*, New York 1983
- Henning-Bodewig, Frauke/Ruijsenaars**, Heijo E.: *"Alternative Protection for Product Designs - A Comparative View of German, Benelux and US Law"*, IIC, V. 23, No: 5/1992, s. 643-669
- Howe**, Q.C. Martin: *Russell-Clarke on industrial Designs*, 6. Ed., London 1998
- Hughes**, Rupert: *"Design Protection of Auto Spares: The Automotive Spares Industry Perspective"*, International Business Lawyer, March 1994, s. 116-121
- Johnston**, Dan: *Design Protection*, 4. Ed., Gower Publishing Limited, England 1995
- Keyder**, Virginia Brown: *Fikri Mülkiyet Hakları ve Gümrük Birliği - Intellectual Property Rights and Customs Union*, InterMedia, İstanbul 1996
- Kruger**, Chirstof: *"Designs between Copyright and industrial Property Protection"*, IIC, V.15, No: 2/1984, s. 168-186
- Kur**, Annette: *"European Design Protection"*, Yazar bu çalışmasını 1996'da Leuven Üniversitesinde yapılan bir konferansta sunmuş olup, yayımlanmamıştır
- Lange**, Paul: *"The Law and Protection of Designs with Particular Reference to the Textile and Fashion Sector"*, EIPR, No. 1/1993, s. 16-23
- McFarlane**, Gavin: *"Copyright and Spare Parts: A Further Erosion of an Outdated Statute"*, New Law Journal, 2 May, 1986, s. 413-414

- Missinghoff, Gerald J./Bombelles, Thomas:** *"The Importance of Intellectual Property Protection to the American Research - Intensive Pharmaceutical Industry"*, Columbia Journal of World Business, V. XXXI, No: 1 (Spring 1996), s. 38-48
- Newman, Peter (Ed.):** The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law, V. II, Macmillan Reference Ltd., UK, 1998
- Okutan, Gül:** *"Exhaustion of Intellectual Property Rights: A Non-Tariff Barrier to International Trade?"*, Annales de la Faculte de Droit d'Istanbul, V. XXX, No: 46 (March 1996), s. 110-130
- Pistorius, Tana:** The Copyright and Design Protection of Artistic Works with a Utilitarian Purpose, Unpublished PhD thesis, University of Pretoria, South Africa, July 1997
- Posner, Bernhard:** *"Protection of Car Designs and Component and Spare Part Designs Under Future Community Law"*, International Business Lawyer, March 1994, s. 108-115
- Reichman, J. H.:** *"Design Protection and the New Technologies: The United States Experience in a Transnational Perspective"*, University of Baltimore Law Review, Symposium on Industrial Design Law and Practice, V. 19, No: 1-2 (Fall 1989/Winter 1990), s. 6-153
- Reynolds, Larry:** *"Is Your Product Design Really Protected?"*, Management Review, V. 50, No: 8 (August 1991), s. 36-37
- Saunders: John B. (Ed.)** Words and Phrases, 3. Ed., Butterworths, London 1989 **Suluk, Cahit:** Yedek Parça Tasarım Hakkının Korunması, Yargı, Ankara 2001 **Suthersanen, Uma:** Design Law in Europe, Sweet and Maxwell, London 2000
- Thompson, William:** *"Product Protection under Current and Proposed Design Laws"*, University of Baltimore Law Review, Symposium on Industrial Design Law and Practice, VTT9, No: 1-2 (Fall 1989/Winter 1990), s. 271-307

## KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ALRC	: Australian Law Reform Commission
Ar-Ge	: Araştırma - Geliřtirme
ATRG	: Avrupa Topluluđu Resmî Gazetesi
bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
CDPA	: Copyright, Designs and Patents Act
dpn.	: Dipnotu
E.	: Esas
EC	: European Community
Ed.	: Edition / Editör, Eds: Editör
EIPR	: European Intellectual Property Review
EndTasKHK:	Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında KHK
FMR	: Ankara Barosu Fikri Mülkiyet ve Rekabet Hukuku Dergisi
FSEK	: Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu
GRUR	: Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht
HD	: Hukuk Dairesi
ÜÇ	: International Review of Industrial Property and Copyright Law
JPTOS	: Journal of the Patent and Trademark Office Society
K	: Karar
Kars.	: Karşılaştırınız
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
LSE	: London School of Economics
m.	: Madde
No	: Numara/Number
RDA	: RegisteredJDesign Act
RG	: Resmî Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı

TRIPS	: Agreement on Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights, Including Trade in Counterfeit Goods
TK	: Ticaret Kanunu
UCLA	: University of California at Los Angeles
UK	: United Kingdom
USA	: United States of America
V.	: Volume
vd.	: ve devamı
WIPO	: World Intellectual Property Organisation (Dünya Fikri Mülkiyet Teşkilatı)