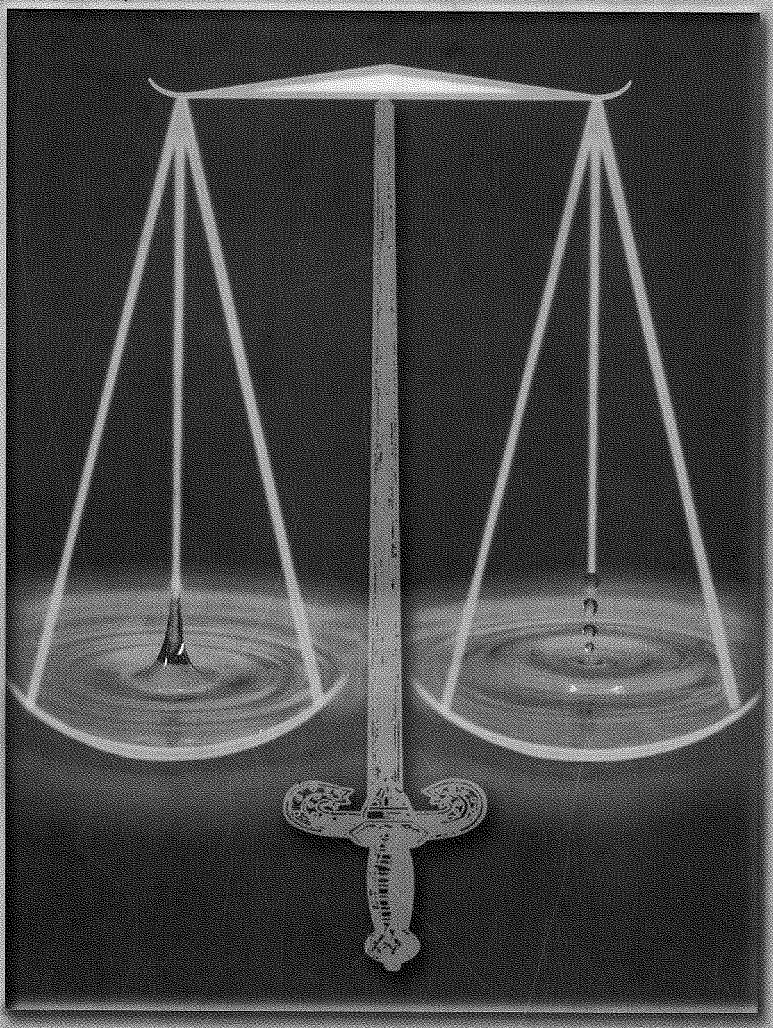
KÜLTÜR BAKANLIĞI İŞBİRLİĞİYLE

ANKARA BAROSU ULUSLARARASI HUKUK KURULTAYI 2002



Fikri Mülkiyet ve Rekabet Hukuku

Yedek Parça Tasarımlarının Korunması ya da Otomotiv Yan Sanayiinin Var Olma Mücadelesi(*)

Dr. Cahit Suluk(**)

I. Giriş

Türkiye'de tasarımlar, Gümrük Birliği sürecinde ilk defa 1995 tarihli ve 554 sayılı *"Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname"* (EndTasKHK) ile hukuki düzenlenmeye konu olmuştur.(1) Bu Kararname, tasarımların korunmasına ilişkin 1993 tarihli Topluluk Yönerge ve Tüzük tasarılarından faydalanılarak hazırlanmıştır.(2)

(*) Bu çalışmada aşağıdaki kısaltmalar kullanılmıştır. *AB:* Avrupa Birliği, *ALRC:* Australian Law Reform Commission, *ATRG:* Avrupa Topluluğu Resmi Gazetesi, *BL*: British Leyland, *bkz:* Bakınız, *C:* Cilt, *CDPA*: Copyright, Designs and Patents Act, *dpn*: Dipnotu, *E*: Esas, *EC*: European Community, *Ed:* Edition / Editör, Eds: Editörs, *EIPR*: European Intellectual Property Review, *EndTasKHK:* Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında KHK, *FSEK*: Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu, *GRUR*: Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrrecht, *HD*: Hukuk Dairesi, *IIC*: International Review of Industrial Property and Copyright Law, *K*: Karar, *Karş*: Karşılaştırınız, *KHK*: Kanun Hükmünde Kararname, *LSE*: London School of Economics, *m:* Madde, *No:* Numara/Number, *RDA*: Registered Design Act, *RG:* Resmi Gazete, *s:* Sayfa, *S:* Sayı, *TRIPS*: Agreement on Trade Related Aspects of Intellectual Property Rihgts, Including Trade in Counterfeit Goods, *TK*: Ticaret Kanunu; *UK*: United Kingdom; *USA*: United States of America *V*: Volume, *vd*: Ve devamı

(**) Avukat Dr. Cahit SULUK, csuluk@yahoo.com, İstanbul Barosu.

(1) RG., 27.06.1995, S.22326.

(2) Yönerge Tasarısı için bkz. ATRG., 23.12.1993, C 345/14. Tüzük Tasarısı için bkz. ATRG., 31.1.1993 C 29/20. Birkaç kez değişiklik geçiren bu tasarılar yasalaşmıştır. Bkz. Directive 98/71/EC of the European Parliament and of Council of 13 October 1998 on the Legal Protection of Designs, ATRG, 28.10.1998, No: L 289/28; Council Regulation (EC) No: 6/2002 of 12 December 2001 on Community Designs, ATRG, 5.1.2002, L 3/1.

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

Ürün ya da ürün parçasının görünümü olarak tanımlanabilecek olan tasarımlar, AB ve Türk Hukukunda, tescil edilmek kaydıyla azami 25 yıl koruma görür (m.12). Anılan Hukuklarda tescilli bir tasarımın korunması için ***yeni*** ve ***ayırt edici nitelikte*** olması gerekir.[3] Bir tasarımın yeni olması demek, o tasarımın aynısı, başvuru (veya varsa rüçhan) tarihinden önce dünyanın herhangi bir yerinde kamuya sunulmamış olması demektir (m.6). Söz konusu tasarımın bilgilenmiş kullanıcı üzerinde bıraktığı genel izlenim ile daha önce kamuya sunulmuş olan başka bir tasarımın böyle bir kullanıcıda bıraktığı genel izlenim arasında belirgin bir farklılık varsa, o tasarım ayırt edici niteliğe sahip demektir (m.7).

Tescilli tasarım, sahibine inhisari nitelikte yetkiler verir. Bu bağlamda ***üçüncü kişiler, tasarım sahibinin izni olmadan koruma kapsamındaki bir tasarımın uygulandığı ürünü üretemez, piyasaya sunamaz, satamaz, sözleşme yapmak için icapta bulunamaz, ithal edemez, ticari amaçla kullanamaz veya bu amaçlarla elde bulunduramaz*** (m.17). Maddede her ne kadar ihracat sayılmamışsa da, tasarım sahibinin izni olmadan tasarımın uygulandığı ürünü başkaları ihraç da edemez. Bu hükümden de anlaşılabileceği gibi kanun koyucu, tasarım sahibine geniş yetkiler vermiştir.

Yedek parça tasarımlarının ne şekilde korunacağı, AB Hukukunda önemli tartışmalara neden olmuştur. Anılan hukukta sorun henüz çözümlenememiştir. Yedek parça tasarımlarının korunması, daha ziyade otomotiv sektörünü ilgilendirdiğinden dolayı örnekler bu sektörden verilecektir. Ancak bu açıklamadan, konunun otomotiv sektörüyle sınırlı olduğu anlaşılmamalıdır. Bileşik ürünün olduğu yerde, yedek parça tasarımı sorunu ile karşılaşmak daima mümkündür. Sorunla ilgili şöyle bir örneklemeye gidilebilir. Bileşik bir ürün olan otomobilin tasarımı, kural olarak yeni ve ayırt edici nitelikte olmak kaydıyla azami 25 yıl koruma görür. Otomobi-

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

le 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.***[4] Ayrıca otomobilin öyle parçaları vardır ki, (aşağıda görsel zorunluluk arz eden - *must match* parça olarak anılacaktır), bunlara ait tasarımın korunup korunmayacağı hususu, önemli sorunları da beraberinde getirmiştir.[5]

Görünmeyen yedek parça tasarımlarının korunup korunmayacağı ayrı bir tartışma konusudur. AB Yönergesinin 4. maddesinde yapılan değişiklikle, normal kullanım anında görülebilir nitelikte olan yedek parça tasarımlarının korunacağı hükme bağlanmıştır. Bu nedenle otomobilin kaportasının altında kalan sözgelimi motor, buji ve akü gibi parça tasarımları korunmayacaktır. Türk Hukukunda ise, görünmeyen yedek parça tasarımlarının koruma görmesi için normal kullanım anında bu tasarımların görünmesi gerekip gerekmediği açık değildir. Tasarımın, ürünün görünümü olduğu dikkate alındığında AB Hukukundaki düzenlemenin ihtiyaçlara uygun olduğu görülecektir. O nedenle, Türk Hukukunda da benzer bir düzenlemeye gidilerek söz konusu belirsizliğin giderilmesi gerekir.

II. Yedek Parça ve Yedek Parça Tasarımı Kavramı

Yedek parça kavramını tanıyabilmek için bileşik ürünün bilinmesi gerekir. *Bileşik ürün; ürünün sökülüp takılmasını mümkün kılan birden çok parçanın oluşturduğu üründür.*[6] 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 takılabilir parçalardır.*[7] Yani bu tanıma göre yedek parça, *onarım amacıyla* kullanılmalıdır. Bir bileşik ürün yapılırken söz konusu bileşik ürüne, fason olarak yedek parça yapılması halinde bu çalışmada incelenecek olan so-

(4) 554 sayılı KHK m.10; Yönerge m.7; Tüzük m.8.
(5) Fazla bilgi için bkz. **BEIER**, s.840 vd.; **POSNER**, s.108 vd.; **HUGHES**, s.116 vd; **SULUK**, s.195 vd.
(6) Bkz. Yönerge m.1/c; Tüzük m.3/c.
(7) Bkz. **SULUK**, s.118.

runlarla karşılaşılmaz. Çünkü bu halde yedek parça üretimi bir sözleşemeye (genellikle lisans sözleşmesine) 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, kural olarak kahve takımı ve uyku setine ait parçalar, 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 hukuki bakımdan önemli olan ayırımlara gidilecektir.

1) İşlevsel Zorunluluk Arz Eden (Must Fit) Parça Tasarımları: *Teknik fonksiyonunu icra edebilmesi için belli bir biçimde yapılması (tasarlanması) zorunlu olan parça tasarımlarına işlevsel zorunluluk arz eden parça tasarımları denir.* Bu tür parçalar, kendinden beklenen işlevi yerine getirebilmesi için, ancak belli bir şekilde yapılması (tasarlanması) zorunludur. Bu zorunluluk teknik nedenlerden kaynaklanmaktadır. Diğer bir deyişle, bu halde fonksiyon, tasarımı şekillendirmektedir *(form follows function)*. Örneğin, bir otomobilin lastiği yuvarlak olmak zorundadır. Lastiği dörtgen, prizma ya da üçgen şeklinde yapmak mümkün değildir. Aksi halde lastik, kendinden beklenen işlevi icra edemeyecektir. O nedenle lastiğin yuvarlak şekli, tasarım korumasından yararlanamaz. Ancak lastik üzerindeki süslemeler korunur. Yine bağlantı parçaları (*interconnections*) *must fit* özelliktedir. Sözgelimi, bir otomobilin eksoz borusu ve fren pedalının bağlantı kısımlarına ilişkin tasarımları *must fit* özellikte olduğundan koruma görmez.

2) Görsel Zorunluluk Arz Eden (Must Match) Parça Tasarımları: *Bileşik ürünün görünümüne bağımlı olan parça tasarımlarına görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları denir.* Bu tür parça tasarımları, bile-

şik ürünün genel görünümüne (tasarımına) bağımlıdır. Görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları, bileşik ürünün görünümüyle uyum sağlaması için belli bir biçimde yapılması (tasarlanması) zorunludur. Bu zorunluluk estetik kaygılardan kaynaklanmaktadır. Bir otomobilin kapısı, kaportası ve çamurluğunun tasarımı, bu tür yedek parça tasarımlarındandır.

3) İşlevsel ve Görsel Zorunluluk Arz etmeyen Parça Tasarımları: Bu tür 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 parça tasarımlarının, herhangi bir ürünün tasarımından farkı yoktur. Örneğin, bir otomobilin koltuk tasarımı ile iç kısımlarına ve iç aynasına ilişkin tasarımlar böyledir. AB ve Türk Hukukunda bunlar, bileşik ürünün genel görünümünden (tasarımından) bağımsız olarak tek başlarına değerlendirildiğinde, yeni ve ayırt edici nitelik taşıyorlarsa, herhangi bir sınırlamaya tabi olmaksızın 25 yıl tasarım korumasından faydalanır.

4) Bileşik Ürünün Normal Kullanımı Esnasında Görünmeyen Parça Tasarımları: Görünmeyen parça tasarımlarının korunup korunmayacağı ayrı bir tartışma konusudur. AB Yönergesinin 4. maddesine daha sonradan ilave edilen bir fıkrayla, bileşik ürünün normal kullanımı anında görülebilir nitelikte olan parça tasarımlarının korunacağı hükme bağlanmıştır. Diğer bir deyişle, bileşik ürünün normal kullanımı esnasında görünmeyen parça tasarımları korunmayacaktır. Bu nedenle otomobilin kaportasının altında kalan sözgelimi motor, buji ve akü gibi parçaların tasarımı korunmayacaktır. Türk Hukukunda ise, görünmeyen parça tasarımlarına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır.

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 imkanına 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.[8] 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 tutumlar sergilemişlerdir. Genelde yedek parça tasarımlarına, özelde ise, otomobil yedek parça tasarımlarına ilişkin bugünkü tartışma, görsel zorunluluk arz eden *(must match)* parça tasarımları üzerinde yaşanmaktadır. Bu tartışmanın bir yanında otomobil üreticileri olup, bu tür 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 tasarımlarında olduğu gibi - koruma istisnası getirilmesini savunmaktadır. Bunlara göre, bu tür parça tasarımlarının hiç koruma görmemesi gerekir.

AB Hukukunda üye ülkelerin, bu konudaki farklı tutumları nedeniyle, tasarım mevzuatının yürürlüğe girmesi uzun süre gecikmiştir.[9] Tasarımlarla ilgili *Green Paper* 1991 yılında yayımlanmış olmasına rağmen Yönerge 1998'de ve Tüzük de 2002'de ancak yasalaşmıştır.[10] Bununla birlikte görsel zorunluluk arz eden *(must match)* parça tasarımlarının nasıl bir düzenlemeye tabi olacağı hususu daha sonraki bir tarihe bırakılmıştır.

III. Değişik Hukuklardaki Konuya İlişkin Düzenlemeler

A. AB Hukuku

AB Hukukunda tasarımların tarihi, neredeyse Topluluğun kuruluşu kadar eskidir. İlk çalışmalar 1959 yılında başlamış olup, konuya ilişkin üye ülke mevzuatları önemli farklılıklar içerdiğinden dolayı ilk zamanlarda yapılan çalışmalar başarısızlıkla sonuçlanmıştır. 1980 sonrası tasarımların ekonomik hayatta artan önemi karşısında, üye ülke mevzuatlarında-

(8) Örneğin, AB, Alman, Fransız, İngiliz, Amerikan, Benelüx ve Türk Hukukunda durum böyledir. Bu konuda geniş bilgi için bkz. **SULUK**, s.134 vd.

(9) Geniş bilgi için bkz. **SULUK**, s.164 vd.

(10) Bkz. Yukarıda dpn.2.

ki farklılıklar, Ortak Pazardaki ticareti olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır. Bunun üzerine AB Komisyonu harekete geçmiş olup, 1991 tarihinde konuya ilişkin bir *Green Paper* ve bu dokümana bağlı olarak, 1993 tarihinde de tasarımlara ilişkin Topluluk Yönerge ve Tüzük tasarısını hazırlayarak yayımlamıştır. Görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları üzerinde uzlaşmaya varılamadığından dolayı tasarıların yasalaşması birkaç kez ertelendikten sonra 1998 tarihinde Yönerge ve 2002 tarihinde de Tüzük kabul edilmiştir. Her ikisinde de görsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarına ne tür koruma sağlanacağı hususu sonraki bir tarihe bırakılmıştır. Kısacası sorun henüz çözüme kavuşturulamamıştır.[11]

Burada hemen ifade etmek gerekir ki, AB Hukukunda işlevsel zorunluluk arz eden *(must fit)* parça tasarımları koruma görmez.[12] Bu konuda önceleri otomobil üreticilerinden bazı itirazlar gelmişse de daha sonra bu ilkeyi kabul etmişlerdir.[13] Artık bugün görsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarının korunmaması gerektiği hususu, tartışmalı bir konu olmaktan çıkmıştır.

AB Hukukunda, görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları konusunda nasıl bir düzenlemeye gidileceği henüz belli değildir. Bu konuda birçok kez değişikliğe gidilmiştir.[14] Üye ülkelerin, yedek parça tasarımlarının korunmasında fikir ayrılığına düşmelerinden dolayı, tasarım mevzuatına ilişkin uyumlaştırma çalışmalarının yarım kalma tehlikesi dahi belirmiştir.[15] Ancak bir süre bu konuda sessiz kalınacağı hükmünü (*stand still clause*) içeren 1998 tarihli Yönerge, yürürlüğe girdiğinden bu tehlikenin aşıldığı söylenebilir. Bununla birlikte bu konudaki belirsizlik bugün de sürmektedir. 1998 tarihinde konuyla ilgili bir uzlaşma komitesi *(Conciliation Committe)* kurulmuştur. Burada varılan sonuç kısaca şöyledir: Üye ülkeler konuya ilişkin mevcut mevzuatlarını, bir çözüme varılıncaya kadar muhafaza edebilirler. Üye ülkeler ancak pazarı liberalize edecek yön-

(11) Konunun geniş bir değerlendirmesi için bkz. **KUR**, European Design Directive, s.620 vd.
(12) Yönerge m.7; Tüzük m.8.
(13) Bkz. **KUR**, European Design Protection, s.27-29.
(14) Fazla bilgi için bkz. **SUTHERSANEN**, s.23 vd.; **SULUK**, s. 172 vd.
(15) **KUR**, European Design Protection, s.26.

de mevcut mevzuatlarında değişikliğe gidebilir. Bu konuda tespit edebildiğim kadarıyla Yunanistan, Danimarka ve Avusturya bu yönde birtakım değişiklikler yapmıştır. Komisyon konuyu ilgili taraflarla tekrar müzakereye başlamış olup, bugün itibariyle bir sonuca varılamamıştır. Yeni kabul edilen Tüzüğe göre de bu konuda bir uzlaşmaya varılıncaya kadar şimdilik *(stand still clause)* görsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarının korunmayacağı hükme bağlanmıştır (m.110).

B. Amerikan Hukuku

Amerikan Hukukunda yeni ve estetik nitelikte olan ve buluş basamağını aşan tasarımlar, tasarım patenti ile korunmaktadır. Ancak bu özellikleri üzerinde taşıyan tasarım bulabilmek oldukça zor olduğundan dolayı, bugün Amerika'da tasarımların yeterli koruma görmediği kabul edilmektedir.[16] Yedek parça tasarımları bakımından ise, işlevsel zorunluluk arz eden parça tasarımları koruma görmemektedir.[17] Görsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarına ilişkin özel bir düzenleme bulunmamakla birlikte, burada sayılan koruma şartlarını bu tür parça tasarımlarının karşılaması çok zor olduğu için, kural olarak uygulamada koruma görmemektedir.[18] 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.[19] 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.[20]

Son zamanlarda Amerikan Kongresi'ne, konuya ilişkin yeni yasa tasarıları sunulmuş olmakla birlikte bunların yasalaşması şimdilik ihtimal dahilinde görünmemektedir.[21] Yedek parça tasarımlarına ilişkin bu tartış-

(16) Bkz. **FRENKEL**, s.555-556; **GOLDENBERG**, s.2122.
(17) **FRENKEL**, s.554.
(18) Bu konuda bilgi için bkz. **ALRC**, Discussion, s.204.
(19) **GOLDENBERG**, s.25.
(20) **REYNOLDS**, s.37.
(21) Fazla bilgi için bkz. **GOLDENBERG**, s.61-62.

ma o kadar derin bir tartışmadır ki, bu yüzden bugün Amerikan Tasarım Hukukunda yapılacak olan modernizasyon çalışmaları aksamaktadır.[22] Ancak bugün AB Hukukundaki konuya ilişkin tartışmalar, Amerika'da yakından takip edilmekte olup, konuya ilişkin yapılacak düzenlemeden Amerikan Hukukunun önemli derecede etkileneceği üzerinde durulmaktadır.[23]

C. Fransız Hukuku

Fransız Hukukunda, 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 dolayı, aranan düzey oldukça düşüktür. Fransız Hukukunda 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.[24] 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 ilkesi*).

Sonuç olarak denebilir ki, tasarımlar bakımından koruma şartlarındaki düzeyin çok düşük tutulması ve hiçbir istisnaya yer vermeden yedek parça tasarımlarına koruma sağlanmasından dolayı Fransız yedek parça pazarında rekabet ortadan kalkmıştır.[25]

---

(22) **GIMENO**, s.539.
(23) **HUGHES**, s.118.
(24) **HUGHES**, s.118.
(25) **HUGHES**, s.120; KUR, "Gedanken zur Systemkonformitat einer Sonderregelugn fur must-match-Ersatzteile im Künftigen Europaischen Geschmacksmusterrecht" 1996 GRUR, Int. s.877 (**GIMENO**, s.538'den naklen).

D. İngiliz Hukuku

Bu hukukta bir tasarımın, tasarım mevzuatına göre korunması için yenilik, orijinallik ve estetik özellikleri birlikte taşıması gerekir.[26] Bir tasarımın özellikleri tamamen fonksiyonel nitelikteyse, alternatif sunsa da korunmaz.[27] Ancak bir kısım özellikleri fonksiyonel olmakla birlikte bazı özellikleri estetik nitelikte olan ve alternatif sunan tasarımlar korunur.[28] Bu sayılan şartlara ilave olarak, yedek parça tasarımları için ek bir şart daha aranmaktadır. 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), fikri hakkın ihlali değildir. Örneğin, bir eksozdan faydalanarak çizim yapıp, bu çizimden de eksoz yapmak serbesttir. Diğer bir deyişle, bu halde fikir ve sanat eseri koruması devreye girmemektedir. Bu hüküm, çizimler yoluyla yedek parça tasarımlarının taklidine büyük oranda imkan sağlamıştır.

İngiliz Hukukunda kural olarak yedek parça tasarımları koruma görmez. Bu kuralın bir istisnası vardır. Buna göre, bir parça tasarımının korunması için tek başına yapılıp satılabilir *(made and sold separately)* nitelikte olması gerekir.[29] Bu bağlamda, işlevsel zorunluluk arz eden parça tasarımları korunmadığı gibi görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları da tamamen koruma dışındadır.[30]

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[31] davalı Armst-

(26) RDA m.1

(27) Burada hemen ifade etmek gerekir ki, *must fit* ve *must match* özellikteki tasarımlar 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; Tüzük m.8.

(28) **HOWE, Q.C.**, s.40-41.

(29) RDA m.44/1.

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

(31) (1986) RPC 279 (**CORNISH**, s.485'den naklen).

rong firmasının, davacı BL firmasına ait eksoz tasarımına tecavüz ettiğine, ancak davacının bu hakkını kullanamayacağına karar vermiştir. Mahkeme, bu kararı verirken İngiliz Toprak Hukukundaki (Land Law) bir ilkeyi, fikri mülkiyet hukukuna uygulamıştır. *Non-derogation from grant* olarak adlandırılan bu ilkeye göre hak sahibi, hakkın verildiği amacı aşar şekilde söz konusu hakkını kullanamaz.[32] Mahkemeye göre BL firmasının, yedek parça üreticilerine karşı, eksozun çizimindeki fikri 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 ettirebilmelidir. Bu da yedek parça sektöründeki rekabetin sağlanmasıyla, yani yedek parça tasarımlarının korunmamasıyla mümkün olabilir.[33] Bu karar İngiliz Hukukunda önemli tartışmalara neden olmuştur.[34]

Yukarıda anılan karar, yedek parça tasarımları bakımından İngiliz Hukukunda bir dönüm noktası olmuştur. Nitekim 1988 tarihinde bu karar doğrultusunda, yukarıda da açıklandığı üzere, yedek parça tasarımlarının kural olarak korunmayacağı düzenlemesi getirilmiştir.[35]

1993 tarihinde *Ford Motor Company, Iveco* ve *Fiat* firmalarına ait vasıtaların yedek parça tasarımlarına ilişkin toplam 24 müracaat olmuş[36], bu müracaatlar Temyiz Yüksek Mahkemesi *(Appeal Tribunal)* önüne gelince mahkeme, önce müracaatları; a) Araçların dış kısmına ait parça tasarımları (*must match* tasarımları)[37], b) Araçların esas (genel) görünümüne yardımcı olan parça tasarımları[38] 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.[39] Temyiz Mahkemesi (a)'ya giren kapı ve panel gibi parça tasarım-

(32) **SAUNDERS**, s.51.
(33) Bu konuda ayrıca bkz. **ELLIS**, s.169.
(34) Bu tartışmalar için bkz. **CORNISH**, s.485-486 ve yazarın Design Again adlı makalesi, s.203 ; **HOWE, Q.C.**, s.31 vd.
(35) CDPA m.213/(3), b, i ve ii; RDA m.1/(1), a ve b.
(36) (1993) RPC 399; (1994) RPC 545; (1995) RPC 167 (**FELLNER**, s.22'den naklen).
(37) Kaporta, kapı ve ön cam gibi dış parçalar.
(38) Yan aynalar, lastikler, oturaklar ve direksiyon.
(39) Fazla bilgi için bkz. **BRANDON**, s.43.

larının 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 yapılıp 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.[40]

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

E. Türk Hukuku

Yukarıda da belirtildiği gibi 554 Sayılı EndTasKHK, 1993 tarihli Topluluk Yönerge ve Tüzük Tasarılarından faydalanılarak hazırlanmıştır. Ancak AB Hukukunda sonraki tarihlerde yapılan değişiklikler nedeniyle bugün, konuya ilişkin AB Hukukuyla, Hukukumuzdaki mevcut düzenleme, önemli farklılıklar içermektedir.[41] Bununla birlikte AB Hukukundaki konuya ilişkin yeni gelişmeler, yürürlükte bulunan Türk Hukukunu da etkileyecek niteliktedir. Burada önemle belirtmek gerekir ki, gümrük birliğine ilişkin 1/95 sayılı Karar nedeniyle Türkiye'nin, AB Hukukunda konuya ilişkin yapacağı düzenlemeleri dikkate almaması mümkün görünmemektedir. Diğer bir deyişle, ***AB Hukukundaki gelişmelere Türkiye'nin kayıtsız kalması düşünülemez.*** Bununla birlikte Türkiye'nin, AB'ye üyeliği henüz gerçekleşmediğinden dolayı, konunun müzakeresi esnasında herhangi bir katkısı olmayacaktır. Buna karşılık, orada yapılacak düzenleme, Hukukumuzda yapılacak değişiklikle aynen kabul edilebilecektir.

Yedek parça tasarımlarına ilişkin Türk Hukukundaki düzenleme kısaca şöyledir;

---

(40) **BRANDON**, s.44-45.

(41) Karş. Burada Türk Hukukuna ilişkin yapılan açıklamalar ile yukarıda AB Hukukuna ilişkin açıklamalar.

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) İşlevsel zorunluluk arz eden parça tasarımları korumadan faydalanamaz (m.10/II). 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 verilebilir. Ancak eksoz borusunun diğer kısımlarına ait tasarımı, yeni ve ayırt edici nitelikteyse korunacaktır. Bağlantı parçalarının, bağlantı noktalarına ilişkin tasarımları ise, genellikle *must fit* özelliktedir.

c) Onarım amaçlı kullanım başlığını taşıyan 22. madde hükmüne göre, görsel zorunluluk arz eden 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 (sözgelimi otomobilin) bir parçası olup, görünümü 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 yanıltılmamalı. Bu gruba otomobilin kaporta, çamurluk ve tamponu gibi parçaları girer.

Uygulamada görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları önemli ihtilaflara neden olmaktadır. Türk Hukukundaki 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.

Ancak mahkeme kararlarına bakıldığında mevcut düzenlemenin yeterince anlaşılamadığı görülmektedir. 11.12. 1995 tarihinde açılan bir davada İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi, *Renault* firmasının sahibi olduğu,

otomobil yedek parça tasarım hakkına *Boztekin* firmasının tecavüz ettiğine karar vermiştir.[42] Yargıtay bu kararı aynen onamıştır.[43] Davalı karar düzeltme talebinde bulunmuşsa da bu talep reddedilmiştir.[44] Bu olayda *Renault* firması, Fransa'da söz konusu tasarımını tescil ettirmiştir. End-TasKHK 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.[45] O nedenle Renault firmasının tasarımı, Türkiye'de tescilsiz tasarım hakkı kapsamında genel hükümlere göre korunabilir. Nitekim tasarım sahibi olan 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 olay anında sona erdiğinden, verilen karar yerinde değildir. Bu karar, daha sonraki mahkeme kararlarında dikkate alınırsa uygulamada önemli aksaklıkların olabileceği söylenebilir.

IV. Konuya İlişkin İleri Sürülen Görüşler

A. Yedek Parça Tasarımlarının Tam Korunmasını Savunan Görüşler

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

(42) 27.12.1996, E.1995/1561, K.1996/1297 (Bu karar yayımlanmamıştır).
(43) 11.HD., 3.6.1997, E.1997/2514, K.1997/4904 (Bu karar yayımlanmamıştır).
(44) 11. HD, 28.10.1997, E.1997/8368 K.1997/7541 (Bu karar yayımlanmamıştır) Bu kararın bir eleştirisi için bkz. **ASLAN**, s.19 vd..
(45) Kararname ile 1995 öncesi başka ülkelerde tescilli olan tasarımlar için bir geçiş hükmü konmamıştır.

nında yedek parça ve servis gibi unsurları kapsayan bir paket satın almaktadır.[46]

- 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 imkanı 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 görsel zorunluluk arz eden 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.[47]

- 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 tıkanarak, ucuz ve kısa ömürlü üretim tercih edilir.[48]

- Rekabetin, yedek parça tasarım hakkının korunmaması yoluyla sağlanmaya çalışılması, her şeyden önce hukuk tekniğiyle bağdaşmaz. Rekabetin sağlanması ve hakim 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.[49]

- Yedek parça tasarımının korunmasına getirilecek istisna, aynı zamanda haksız rekabete yol açacaktır. Bir firmanın, herhangi bir tasarımı

---

(46) Bkz. **ALRC**, Report, No: 16.14 ve **GOVAERE**, s.237'deki otomobil üreticilerinin görüşleri.

(47) **ENBORG**, s.230.

(48) **BEIER**, s.872-873.

(49) **BEIER**, s.858 - 862 ve 871.

meydana getirirken, Ar-Ge'ye yaptığı yatırım ve bunun için ayırdığı 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 ödemeden 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.

- İşlevsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarının koruma görmemesi doğaldır. Çünkü teknik fonksiyon koruması, tasarım hukukunun sınırları dışında olup, patent ve faydalı model mevzuatıyla korunur. Bununla birlikte görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları, tasarım hukukunun sınırları içinde kaldığından dolayı bu mevzuat çerçevesinde korunması gerekir.[50]

- Hukuk tekniği bakımından yedek parça tasarımlarının korunmasına istisna getirilmesi yerinde değildir. Fikri mülkiyet haklarının, sahiplerine tekel hakları bahşettiği unutulmamalıdır. Tekel hakkı, fikri 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.[51]

- Parazit davranışlar yerine yaratıcı davranışların korunması gerekir. Yaratıcılar yerine taklitçilerin ödüllendirilmesi, hukuk ve rekabet politikası bakımından önemli bir yanlış olacaktır.[52]

---

(50) **BEIER**, s.850-851.
(51) **BEIER**, s.877.
(52) **BEIER**, s.873-874.

B. Yedek Parça Tasarımlarının Korunmasını Savunan Görüşler

- Fikri 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.[53] Sözgelimi, 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 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.[54] 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*).[55] 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 alternatiflerinin olduğu zaman çalışır. Eğer bir tasarım, hiçbir seçenek özgürlüğü bırakmıyorsa, anılan bu pazar mekanizması çalışmıyor demektir. Bu halde tasarım primi *tekel primine*[56] dö-

(53) **ALRC**, Discussion, s.209 dpn.29.
(54) **ALRC**, Discussion, s.212.
(55) **HUGHES**, s.117.
(56) **HUGHES**, s.117; **GOVAERE**, s.221-222.

nüşür. 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 karı, yedek parça pazarında yapmayı amaç edinmişlerdir. Bu amaçlarını gerçekleştirebilmek için enstrüman olarak da tasarım hukukunu kullanmak istemektedirler.[57]

- *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 çıkılmıştır[58]

- Konunun rekabet hukukuyla çözümlenmesi gerektiğini ileri süren görüşte isabet yoktur. Çünkü yedek parça tasarımlarının korunması, artık rekabet kurallarıyla başa çıkılamayacak kadar kompleks bir konudur.[59]

- Fikri mülkiyet hakları, sahibine tekel imkanı sağlamakla birlikte genel olarak tek başlarına pazarda hakim durum oluşturmaz. İstisnai hallerde üründe yaratıcılık, yenilik, kalite ve reklam gibi başka etkenlerle birlikte hakim durum oluşturabilir. Ancak yedek parça tasarımlarında, tasarımın kalitesinden dolayı değil; bunların korunmasıyla, kalitesi olsun ya da olmasın otomatik olarak *(per se)* hakim durum oluşur.[60] Çünkü bileşik ürün tüketicisi, alternatif olmadığından dolayı ürünün üreticisine adeta mahkum olmaktadır. O nedenle yedek parça

(57) **HUGHES**, s.118.
(58) **HUGHES**, s.120'den naklen.
(59) **CHRISTOU**, s.1492.
(60) **POSNER**, s.114.

tasarımlarının koruma dışı bırakılması, yanlış bir yapılanmadan ziyade, rasyonel bir tutum olacaktır.[61]

- Otomobil üreticilerine otomobilin tasarımı üzerinde tekel hakkı sağlar. Buna karşı çıkmak mümkün değildir. Ancak aynı otomobilin yedek parça tasarımlarının korunması halinde, tasarım üzerinde verilen inhisari 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 imkan verilmektedir ki, bu durum, tasarım korumasıyla bağdaşmaz.[62] 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.[63]

- 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.[64]

V. Kişisel Değerlendirme

A. Genel Olarak

Fikri mülkiyet hakları, özü itibariyle serbest rekabetle çeliştiğinden 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, tasa-

(61) **GIMENO**, s.543.
(62) **GOVAERE**, s.220-221.
(63) **POSNER**, s.114.
(64) **POSNER**, s.114.

rıma yapılan yatırımın dönüşümünü sağlamak ve tasarım alanındaki araştırmaları ve ilerlemeleri teşvik etmek amacıyla hakkın sahibine, belirli bir süre tekel yetkileri 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 görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları üzerinde yaşanmaktadır. Türk Hukukunda 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).

Görsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarının korunup korunmayacağı, eğer korunacaksa hangi şekilde bir koruma sağlanacağı, hukuki 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 savunmaktadır. Amerika'da sigorta sektörünün etkisiyle, yedek parça tasarımları korunmamakta ve bu sektörde bundan dolayı rekabet tam olarak sağlanmış bulunmaktadır.

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. Yürürlükte bulunan

Türk Hukukunda, yedek parça tasarımlarına koruma istisnası getirilmiştir. Buna göre 3 yıl sonra yukarıda izah edilen şartlar altında yedek parça tasarımlarını herkes kullanabilir (m.22). Bu hükmün kaynağı da 1993 tarihli Yönerge ve Tüzük Tasarılarıdır.

Konu çok yönlü bir karaktere sahip olduğundan dolayı görsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarının korunup korunmayacağı hususu, burada farklı yönlerden incelenerek değerlendirilecektir.

B. Tüketici Hukuku Bakımından Değerlendirme

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.[65]

Güvenlik ve müşteri memnuniyeti gibi hususlarda uygulamada sorun yaşanmayacaktır. Çünkü bir yedek parçanın orijinal olup olmadığı ayrımında, 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 ihlali 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.[66] Bunlar özellikle fiyat ve pazarda bulunabilirlik bakımından tüketiciyi doğrudan etkiler. Sözgelimi, 1980'lere kadar otomobil üreticileri Amerika'da *hukuken* olmamakla birlikte *fiilen*, yedek parça pazarında tekeldir. Bu tarih-

(65) Fazla bilgi için bkz. **GOVAERE**, s.223.
(66) **ANTILL**, s.247.

lerde başlayan rekabet nedeniyle yedek parça fiyatlarında büyük oranda düşüşler yaşanmıştır.[67]

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 söylenmiştir.***[68] Yedek parça üretim imkanı, otomobil üreticisi firmalardan başkalarına verilmezse tüketicinin, üretici firmaya başvurmaktan 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 Bakımından Değerlendirme

Fikri mülkiyet hakları, doğası gereği tekelci olup rekabet kurallarıyla çelişir. Anılan hakların, sınırsız bir şekilde korunması tekelleşmeye neden olurken, korunmaması yatırıma ve gelişmeye engel olur. O nedenle bu ikisi arasındaki dengeyi sağlayacak düzenlemelere gidilmesi gerekir.

Yedek parça tasarımı, fikri mülkiyet hakkı ile serbest rekabetin karşı karşıya geldiği en önemli alanlardan biridir.[69] Fikri 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 gir-

(67) **FITZPATRICK**, s.236-237.

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

(69) **KUR**, European Design Protection, s.31-32.

mez.[70] Bundan dolayı hukuk düzenleri alternatif imkanı bırakmayan fonksiyonel nitelikteki tasarımları koruma dışında bırakmışlardır. Ancak estetik yönden alternatif imkanı bırakmayan tasarımlar konusunda hukuk düzenleri aynı yolu bu kadar net olarak belirlememişlerdir. Yani estetik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımların koruma görüp görmeyeceği, eğer görecekse nasıl bir koruma göreceği sorusu önemli tartışmalara yol açmıştır. Sözgelimi, AB Hukukunda bu nedenle tasarım mevzuatının yürürlüğe girmesi ertelenmiştir.

Kanımca soruna şöyle yaklaşmak gerekir;

a) Teknik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımın korunmamasına ilişkin düşünce, estetik fonksiyonun zorunlu kıldığı tasarımlar bakımından da geçerlidir.[71] Bir otomobilin eksoz borusunun ana gövdeye bağlantı noktasının şekli (tasarımı), orijinalinin 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 bakımdan mümkün değildir. Aynı şekilde BMW'ye de Mercedes kapısı takılamaz. Bu açıklamalardan da anlaşılabileceği gibi, bir otomobilin kapısının değiştirilmesi veya tamir edilmesi gerekiyorsa, orijinal kapının görünümünü ona kazandırmak, estetik açıdan adeta bir zorunluluktur.

b) Görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları hukuki korumadan faydalanırsa tasarım korumasının sınırları aşılmış olur. Şöyle ki, tasarım mevzuatı yeni ve özgün tasarımları koruma altına alarak bunların geliştirilmesini teşvik eder. Bunun sonucunda da toplum ve ülkeye fayda sağlanır. Ancak anılan parça tasarımlarının korunmasıyla bu amacın gerçekleştirilmesi bir yana, hukuki koruma tekelleşmeye yol açmaktadır. *Bu ko-*

(70) **PISTORIUS**, s.573.
(71) Aksi yönde **BEIER**, s.851.

ruma, 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 inisari (tekel) 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 görsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarında, durum böyle değildir. Yani *görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları korunursa, ikame tasarım yapmak mümkün olmayacaktır.* Bu tasarımlara bir defa hukuki koruma sağlandığında, üçüncü kişilerin ikame tasarım yapma özgürlüğü estetik bakımdan mümkün olmadığı gibi, hukuki bakımdan da bunların aynısını yapmaları yasaklanmış olacaktır. Böylece bileşik ürün (otomobil) üreticisine, fiilen *(de facto)* bu yedek parçalar üzerinde tekelleşme imkanı verilecektir. Oysa ***tasarım mevzuatı, ürünlerin bizatihi kendisini korumaz, sadece ürünlerin tasarımını (görünümünü) korur.***

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 anlaşılabileceği gibi yedek parça tasarımlarında haklı gerekçelerin varlığı ortadadır.

D. Ekonomik Bakımdan Değerlendirme

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 karlı hale gelmiştir.[(72)] Rakamların yüksekliği çıkar grupları arasındaki tartışmanın şiddetini de artırmaktadır. Yedek

(72) **HUGHES**, s.118; **GIMENO**, s.537.

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.[73]

Yapılan araştırmalara göre, Avustralya'da yedek parça pazarı $800 milyon/yıl civarındadır.[74] AB'de 1994 yılı itibariyle 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.[75] ***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.[76] Nitekim İngiltere'deki otomobil yedek parça sektöründe yapılan bir araştırmada[77], otomobil gövde parçalarının otomobil üreticileri için çok yüksek kar getiren bir pazar olduğu sonucuna varılmıştır.

Konunun ekonomik olarak diğer bir boyutu daha vardır. *Fikri mülkiyet haklarının yeterli koruma görmemesi, yatırım yapmayı engellemektedir.*[78] Tasarım geliştirmek için yapılan harcamalar küçümsenemeyecek kadar fazladır. Sözgelimi, General Motor'un avukatı *Enborg*'un verdiği bilgiye

(73) Bu konuda bilgi için bkz. **FITZPARTRICK**, s.235.
(74) **ALRC**, Report, No: 16.11.
(75) **HUGHES**, s.118.
(76) **HUGHES**, s.118.
(77) The Economis Intelligence Unit Research Report; "The UK Market for Replacement Car Parts 1994 Edition" (**HUGHES**, s.118'den naklen).
(78) 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.

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.[79]

Her şeyden önce, ülkelerin hukuk politikalarını kendi ekonomik, sosyal ve siyasi şartlarını dikkate alarak belirlediklerini burada belirtmek gerekir. O nedenledir ki, gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler, fikri mülkiyet konusunda farklı şeyleri savunmaktadır. Bu bağlamda yedek parça tasarımlarına yaklaşım da ekonomik etkenler dikkate alınarak belirlenmektedir.

VI. Sonuç

Dünyada son zamanlarda fikri 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.

Bugün fikri mülkiyet haklarının korunmasının, bir ülkenin kalkınması için kaçınılmaz olduğu genel olarak kabul edilmektedir. Ancak bu alanda, neyin ne kadar korunacağı sorusu hayati öneme sahiptir. Önemle belirtelim ki, ***asıl olan fikri mülkiyet haklarının korunması olmayıp, rekabettir. Fikri mülkiyet haklarına sağlanan koruma zorunluluktan kaynaklanmaktadır.*** Bu zorunluluk ise, yenilik ve buluşlar desteklenerek uzun vadede ülke ekonomisini, dünya rekabetine açabilmektir. 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 ettiğinden fazla bir koruma da sağlanmamalıdır. Aksi halde ülke ve toplumun 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

(79) **ENBORG**, s.228.

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 yapılabiliyorsa o ürünün tasarımı korunmaz. Diğer bir deyişle, alternatif sunmayan tasarımlar koruma görmez.

Hukuk sistemleri, teknik ve mühendislik bakımdan 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 açılardan yapılan değerlendirme sonucunda, *görsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarına ilişkin düzenlemenin, işlevsel zorunluluk arz eden parça tasarımlarındaki düzenlemeye paralel olması* gerektiği söylenebilir. Bu nedenle görsel zorunluluk arz eden parça tasarımları bakımından da koruma istisnası ilkesine yer verilmelidir. Çünkü nasıl ki, işlevsel zorunluluk arz eden parça tasarımları, tasarımcılara ikame tasarım yapmaya imkan vermiyorsa, görsel zorunluluk arz eden 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. Bu da yedek parça sektöründe rekabetin yok olmasına neden olur.

Kaynakça

ALRC: Designs - Discussion Paper, August 1994 *(ALRC, Discussion).*

ALRC: 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, Ylmaz: *"Endüstriyel Tasarm Haklarının Kullanılması Haksız Rekabet ve Rekabet Hukuku İlişkileri: Bir Mahkeme Kararı Üzerine Düşünceler"*, Ankara Barosu Fikri Mülkiyet ve Rakabet Hukuku Dergisi, C.1, S.1, s.19-42 .

BEIER, Friedrich-Karl; *"Protection for Spare Parts in the Proposals for a European Designs Law"*, IIC, V.25, No:6/1994, s.840-879.

BRANDON, Paul. *"An IP Frankenstein - Spare Parts Protection in the UK"*, Copyright World, Issue:34 (October 19993), s.42-45.

CHRISTOU, Richard: *"Assuring the Supply of Spare Parts – How can the Law Help?"*, Solicitors' Journal, No:9/1990, s.1492-1493.

CORNISH, William R.: Intellectual Property, 3. Ed., Sweet & Maxwell, London 1999ç

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, p.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.

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.

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.

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.

KRUGER, Chirstof: *"Designs between Copyright and Industrial Property Protection"*, IIC, V.15, No:2/1984, s.168-186.

KUR, Annette: " 'Freeze Plus' Mnelts the Ice – Observations on the European Design Directive", IIC, V.30, No: 6/1999, s.620-632 *(KUR, European Design Directive)*.

_____: " *European Design Protection"*, Yazar bu çalışmasını 1996'da Leuven Üniversitesinde yapılan bir konferansta sunmuş olup, yayımlanmamıştır *(KUR, European Design Protection)*.

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.

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.

REYNOLDS, Larry: *"Is Your Product Design Really Protected?"*, Management Review, V.50, No:8 (August 1991), s.36-37.

SULUK, Cahit: Yedek Parça Tasarım Hakkının Korunması, Yargı, Ankara 2001.

SUTHERSANEN, Uma: Design Law in Europe, Sweet and Maxwell, London 2000.