

**SİGORTA EKSPERLERİ ATAMA YÖNETMELİĞİ- SİGORTA
ŞİRKETLERİNİN HASAR VE TAZMİNAT İŞLEMLERİNE İLİŞKİN YÖNETMELİK
TASLAKLARI İLE MOTORLU ARAÇ SİGORTALARI KAPSAMINDA TAM HASARA
YADA AĞIR HASAR HASARA UĞRAMIŞ ARAÇLARIN TESPİTİ HAKKINDA
GENELGE HÜKÜMLERİNİN SİGORTA EKSPERLİĞİ MESLEĞİ İÇİN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Yazar: Ulaş Erdoğan, Sigorta Eksperti,

İletişim: 0 507 557 73 83 - erdoganulas@hotmail.com



Özet

Bu makalede, taslak olarak SEDDK tarafından ikinci kez sektöre görüşe açılan “**Sigorta Ekspertleri Atama Yönetmeliği**” ve ilk defa sektör görüşüne açılan “**Sigorta Şirketlerinin Hasar ve Tazminat İşlemlerine İlişkin Yönetmelik**” hükümlerinin sigorta eksperliği mesleğine etkileri, yarattığı yeni koşullar, iş modeli, mevzuat değişikliklerinin olumlu yanları ile birlikte uygulamada sorun oluşturacak hükümleri, taslak yönetmeliklerin hukuki durumu, iptal davasına konu olma durumları ile yayınlanması beklenen taslak yönetmeliklerin 01.07.2025 tarihinde yürürlüğe giren “**Motorlu Araç Sigortaları Kapsamında Tam Hasara Yada Ağır Hasar Hasara Uğramış Araçların Tespiti Hakkında Genelge**” ve uygulama esasları hükümleri ile birlikte ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler

Sigorta eksperti, atama, havuz, sıra usulü atama, seçili atama, itiraz, ek rapor, hakem ekspert, itiraz eksperti, ekspert performans kriterleri, ekspert sicil kaydı, ekspert listesi, ekspert ücreti, ücret havuzu, hasar tespiti, tazminat belirlenmesi, anlaşmalı kişi ve kuruluş, hasar yönetim şirketleri, destek hizmet sağlayıcısı, kalıcı veri sağlayıcı, anlaşma tutanağı, maddi zarar, ağır hasar, tam hasar.

Giriş

Ekspert ataması, ekspert iş kabulü, ekspertiz ücreti, ekspertiz raporlarının yazımı, taraflara sunumu, itiraz eksperti, hakem ekspert, sigorta kuruluşlarının hasar ve tazminat süreçlerinde hizmet satın alabileceği destek kuruluşları, ekspert atama- atamama tercihleri, ağır hasar-tam hasar gibi sigorta eksperliği mesleğini ilgilendiren en temel konularda önemli mevzuat değişikliklerin söz konusu olduğu bir dönemdeyiz. Mesleğin resmen bir yol ayrımında olduğunu, taslak yönetmelik hükümleri ile mesleğin iş modelinin keskin bir şekilde değişmek üzere olduğunu söylesek yanılmış olmayız.

Yıllardır sigorta eksperlerinin özellikle zorunlu sigortalarda beklediği “**sıra usulü atama**” sistemine ilişkin SEDDK “**Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği Taslağı**”nı ikinci kez sektör paydaşlarının görüşlerine açtı. Kavram olarak bizler “**sıra usulü atama**” kelimesini kullanıyor olsak da kamu ve meslek örgütü yöneticilerinin “**akıllı atama**” kavramını kullanmakta olduğunu; bu kavramının içeriğinin ise ne olduğunu ayrıca merak edilmektedir.

Bununla birlikte SEDDK ilk kez “**Sigorta Şirketlerinin Hasar ve Tazminat İşlemlerine İlişkin Yönetmelik Taslağı**”nı sektör paydaşlarının görüşüne açtı. Yıllardır “**Hasar Yönetmeliği**” çıkacak denilen ve umutla beklediğimiz bir mevzuatlardan birisi olduğunu ayrıca belirtmek isterim.

01.07.2025 tarihinde yürürlüğe giren “**Motorlu Araç Sigortaları Kapsamında Tam Hasara Yada Ağır Hasar Hasara Uğramış Araçların Tespiti Hakkında Genelge**”nin uygulama esasları ve kritik parça tespitine dair rehber SEİK tarafından yayınlandı.

Mevzuat düzenlemeleri noktasında yaşanan gelişmeler son derece hareketli ancak taslak olarak görüşe açılan yönetmeliklerden veya yürürlüğe giren genelge hükümlerinden birinci derecede etkilenecek, mevzuat hükümlerine göre birinci derecede uygulayıcı olacak sigorta eksperlerinin bilgilerinin ise yok denecek kadar az olduğunu görmekteyiz.

Taslak olarak görüşe açılan yönetmeliklerin baş aktör uygulayıcısı olan sigorta eksperlerini temelden ilgilendiren mevzuat değişikliklerinde meslektaşların çalıştay, konferans, seminer, panel adı her ne olur ise olsun sürecin içine katıp bilgilendirmek, onların süreç hakkında görüş önerilerini almak, sürecin etkin bir parçası olarak görmek ön görülen değişikliklerin daha iyi uygulanmasına olumlu katkı sağlayacaktır.

Bu noktada kamu dünden gelen paradigmaları ile hareket ettiğini, devletin ve bürokratin ketum olmasını doğal bir gelenek olarak anlayabiliriz. Peki ya meslek kurumlarımız? Meslek kurumlarımızın bu süreci interaktif olarak sigorta eksperleri ile tartışması, sigorta eksperlerini olası değişimlere karşı iş-gelecek planını yapması noktasında hazırlaması gerekmektedir.

Meslek örgütü yöneticilerimizin **iyi niyetli çabalarını anlıyoruz** ancak bu kadar belirsizlik içinde meslektaşın durumunu farları yanmayan bir araç ile gece yolculuğu yapan sürücüye benzetiyorum. Bu kadar belirsizliğin, değişkenin olduğu bir ortamda meslektaşın iş, gelecek, aile planını yapması, mesleki kaygıları olmaması sizce mümkün mü?

İşte tüm bu belirsizlikler, bilinmeyenler içerisinde bu çalışmamda taslak olarak görüşe açılan yönetmeliklerinin hukuki durumu, düzenleme şekli, herhangi bir iptal davasına konu olup olmama hali, taslak yönetmeliklerin getirdiği olumlu ve olumsuz durumlar, boşlukta kalan hususlar, eksper ücreti ve eksperlere getirilen hukuki-idari sorumlulukları sizlere açıklayarak her bir meslektaşımın yol feneri olmaya çalışacağım.

1- SİGORTA EKSPERLERİ ATAMA YÖNETMELİĞİ TASLAĞI ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER

Sigorta eksperleri yıllardır “sıra usulü atama” sistemin motorlu kara taşıtları sigortalarında ve zorunlu sigortalarda yürürlüğe girmesi beklemektedirler. Aslında geçmişe dair mevzuat taraması yaparsak bu sisteme 2011 yılında Sigortacılık Genel Müdürlüğü tarafından 08.09.2011 tarihinde yayınlanan “**Motorlu Araç Sigortalarında Ekspertiz Raporlarının Düzenlenmesine İlişkin Genelge¹ (2011-16)**” ile tek-tip rapor adımı ile başlanmış; o dönem çok değerli meslek yöneticilerimizin süreç yönetimi yapamaması ve sektör baskıları nedeniyle yayınlanan genelge “**08.09.2011 tarihli ve 2011/16 sayılı "Motorlu Araç Sigortalarında Ekspertiz Raporlarının Düzenlenmesine İlişkin Genelge²"de Değişiklik Yapılmasına İlişkin Genelge (2011/19)**” ile sarfınazar edilmişti.

Mesleğin kaybettiği 14 yılın son derece üzücü olduğunu, telafisi güç durumları yaşattığını burada ayrıca belirtmek isterim. Geçmişte dersler çıkarmak, varılmak istenilen hedeflerin stratejik olarak planlanması son derece önemli.

Sigorta eksperleri ilk “sıra usulü atama” ile 2015 yılında **maden ekspertizlerinde tanıştı**, tabii bu sistemde sıra usulü atamanın çerçevesi, usul ve esasları net olmadığı için çok kısa zaman sonra sıra usulü atamadan sigorta kuruluşlarının inisiyatifinde **seçili atamaya³** geçildi. Maden ekspertizlerinin istenilen amacın dışına çıkması, atamaların sadece belirli sigorta şirketlerince belirli eksperlere yapılması üzerine 2020 yılında maden ekspertizleri tekrar sıra usulü atamaya döndürüldü. Uygulamada eksper ücretleri, eksper performans kriterleri, iş kabulü, bölge, uzman ataması, eksper listesine yeni meslektaşların katılımının sağlanamaması gibi konularda hala çözülmeyi bekleyen sorunlar bulunmaktadır.

Sigorta eksperleri ikinci “sıra usulü atama” ile 2019 yılında yayınlanan “**Sigorta Tahkim Komisyonu Bilirkişilik Yönetmeliği**” tanıştı. Bugün ücret düşüklüğü, raporun tanzimi için tanınan sürenin azlığı, iki farklı hesaplama (hasar + değer kaybı) tek bilirkişi ücreti taktir edilmesi, ücretin belli bir takvimde toplu olarak geç ödenmesi gibi sorunlar olsa da **ücretin atamadan önce başvuran tarafından depo edilip garanti altına alınması nedeniyle bugün “sıra usulü atamada” en başarılı yürüyen model olduğunu söyleyebiliriz.**

Sigorta eksperleri üçüncü “sıra usulü atama” ile 2020 yılında yayınlanan “**Karayolları Mali Sorumluluk Sigortası (trafik) Genel Şartları**” kapsamında **değer kaybı** tazminat taleplerinde tanıştı. Peki uygulama sizce nasıl yürümekte idi? Atanan dosya adetlerinin grafiği, atamada bulunmayan sigorta kuruluşları, eksper ücretlerinin geç ödenmesi, hiç ödenmemesi, değer kaybı ekspertiz raporlarının bağlayıcılığı, yargı

¹[https://www.seddk.gov.tr/upload/Motorlu%20Ara%C3%A7%20Sigortalar%C4%B1nd%20Genelge%20\(2011-16\).pdf](https://www.seddk.gov.tr/upload/Motorlu%20Ara%C3%A7%20Sigortalar%C4%B1nd%20Genelge%20(2011-16).pdf)

² [https://www.seddk.gov.tr/upload/08.09.2011%20tarihli%20ve%20Genelge%20\(2011-19\).pdf](https://www.seddk.gov.tr/upload/08.09.2011%20tarihli%20ve%20Genelge%20(2011-19).pdf)

³ Sigorta kuruluşunun kendi belirlediği listesindeki eksperleri, kendi kriterleri çerçevesinde serbestçe ataması,

(adli yargı veya tahkim yargısı) yerlerinde dikkate alınıp alınmaması..... İşte bu noktada değer kaybı sıra usulü atama sisteminde edindiğimiz tecrübeler bir bütün olarak değerlendirilmeli ve arzu ettiğimiz sıra usulü atama sisteminin planlamaları yapılmalıdır. Son olarak Karayolları Mali Sorumluk Sigortası (trafik) Genel Şartlarınının “Değer kaybı, talep edilmesi halinde, Kurum tarafından belirlenecek usul ve esaslara göre atanacak sigorta eksperleri tarafından bu Genel Şartların Ek-1’inde yer alan esaslara göre tespit edilir.” hükmü Danıştay Sekizinci Dairesinin 14/5/2025 tarihli ve E.:2022/826; K.:2025/4514 sayılı kararı ile iptale konu oldu.

Sigorta eksperlerinin atanma usulünün ne olduğuna dair net bir hüküm içermese de DASK nezdinde listede kayıtlı eksperlerin “**havuz sisteminde**”⁴ atanmaları da benzer eksper ataması kurgusu içerisinde yer almaktadır. Yine burada da eksperlerin temel beklentisi atama usul ve esasları (*coğrafi bölge, katastrofik hasarlarda eylem tarzı, eksper performans , eğitim kriterleri, raporlarının isabetlilik değerlendirmesi vs*) belirlenerek eksperlerin havuz sistemi yerine sıra usulü atamaya tabi tutulması olduğunu söyleyebilirim.

Bu noktadan hareketle SEDKK tarafından 2025 yılının başında ilk kez görüşe açılan “**Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği Taslağı**” meslektaşları derin bir hayal kırıklığına uğratmıştı. İlk taslak metinde yer alan “**talep üzerine eksper atama, trafik sigortası hasarlarında teminatın %50’si, kasko sigortasında araç rayiç bedelinin %35’ini aşan taleplerde sıra usulü eksper ataması, ücret havuzu olmaması, tedarik, mobil onarım gibi işlerin yapılıp yapılmayacağı hususunun bilinmemesi** herkesi şaşırtmış idi. Trafik sigortasında hasar dosyalarının yaklaşık %80’i 80.000,00-TL altı hasarlar olduğu göz önüne alınır ise teminatın %50’sini aşan dosyaların (150.000,00-TL ve üzeri) sıra usulü atamaya tabi kılınması eksperlerin sıra usulü atamada hasar dosyalarının yaklaşık %20 si üzerinde süreç yöneteceği anlamına gelmekte idi.

SEDDK’nın ikinci kez görüşe açtığı “**Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği Taslağı**” ilk görüşe açılan taslağa göre daha makul, uygulanması pratik olabilecek hükümler içerdiğini ancak yine de düzenleme altına alınmamış hususların (*ücret havuzu, tedarik, mobil onarım vs yapılıp yapılmayacağı vs*) olduğunu görmekteyiz.

1.1- Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği Taslağının Yürürlüğü, İptal Davasına Konu Olma Durumunun Değerlendirilmesi

Anayasa Mahkemesi’nin 29/12/2022 tarihli ve E.: 2021/82, K.: 2022/167 sayılı Kararı ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 90. Maddesinin birinci cümlesinde yer alan “**...ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda...**” ibaresinin ve ikinci cümlesinde yer alan “**...ve genel şartlarda...**” ibaresi Anayasa’ya aykırı olduğuna ve iptaline karar vermiştir.

⁴ Eksper listede yer almak isteyen tüm eksperlerin eğitim, branş gibi şartları taşımları halinde eksper listesine dahil edildiği, listede yer alan her bir eksperin atama aldığı ancak atama adetlerinin eşit çizgide seyretmediği atama sistemi,

Anayasa Mahkemesinin ilgili kanun maddesi hakkındaki verdiği iptal kararı aslında sigorta sektörüne bir ders, tavsiye niteliğindedir. Anılan Anayasa Mahkemesi iptal kararında Karayolları Mali Sorumluk (trafik) Sigortası tazminat taleplerinde genel şartların esas alınacağı, genel şartlarda hüküm olması halinde Borçlar Kanununun ve genel hükümlere gidileceği ile ilgili hükümleri iptal etmiş, iptal karar gerekçesinde ise Anayasal güvence altında olan “**mülkiyet hakkına**” değinilmiş, bu hakkın ancak yasama faaliyeti (kanun) eli ile düzenleneceği, idarenin düzenleyici işlemleri ile (genel şart, yönetmelik vs) ile düzenlenemeyeceğine dair hükümler ortaya koymuş idi.

Anayasa Mahkemesinin söz konusu iptal kararı en başta düzenleyici, denetleyici kamu kurumları olmak üzere aslında tüm sektör kurumları için bir fırsat bir başlangıç yaratmıştı. Fakat bu ışığı hala görememiş olduğumuzu bugün yayınlanmaya çalışan yönetmelik taslaklarına görmekteyiz.

Oysaki; yapılması gereken sigortacılık alanında tüm sorunları en aza indirecek ihbar, eksper ataması, hasar tespiti, teminat belirlemesi, rucü ve tazminat süreçlerine dair bir kanun oluşturmak idi. Sektörde bu yönde bir irade olmadığını, bunların ikincil düzenlemeler (yönetmelik, genelge vs) ile yapılmaya çalışıldığını, Anayasa’da tanımlanan hak arama, mülkiyet hakkı gibi kavramların yönetmelik eli ile düzenleme gayreti içinde olduğunu görmekteyiz.

Bu haliyle de söz konusu taslak yönetmelik yayınlanmış olsa bile bu yönetmelikten menfaati etkilenen kişilerce (*avukatlar, hasar danışmalık büroları, gayri resmi eksper ofisleri, haddinden fazla iş alan meslektaş vs*) iptal davasına konu edilmeyeceğini, sonuçlarının ne olacağını birlikte göreceğiz.

1.2- Sigorta Şirketlerinin, Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği Taslağına İlişkin Görüş ve Değerlendirmeleri

Taslak olarak ilk kez görüşe açılan yönetmelik üzerine sigorta şirketlerinin sıra usulü atamaya karşı görüş ilettikleri, eksper atama ve tercih hakkını bırakmak istemediklerini anlıyoruz. Bu noktada sıra usulü atama sisteminin doğru bir sistem üzerine inşa edilmesi halinde bu süreçten en fazla faydayı sigorta sektörü görecektir.

Sigorta kuruluşlarının kaygılandığı noktaları anlamamak elde değil, peki bu kaygılar sadece onlara mı ait ? Tatbikî hayır aynı kaygıları mesleğini etik ve adil bir çizgide yapma gayreti içinde olan tüm eksper meslektaşlarımız için geçerli. Yani eğer sıra usulü atama sistemine geçilecek ise bu sistemde ihbar, eksper atama sistemi, hasar tespit, tazminat belirleme ve ödeme sürecinin uçtan uca sağlıklı ve işleyen bir model de teknolojik alt yapı ile kurgulanması gerekmektedir.

Sigorta eksperlerinin atanmasında, branş, alt uzmanlık, görev yapılan coğrafi bölge, eksper performans kriterleri, eğitim, tecrübe, disiplin gibi objektif kriterlerin oluşturulması; hasar tespitinde teknolojik alt yapı ile herkesin yeknesak uygulayacağı

kural setlerinin oluşturulması, hasar tespiti sonrasında tazminat hesabı ve ödemelerin gerçekleşmesine bağlı süreçlerin uçtan uca oluşturulması gerekmektedir.

İçerisinde denge, kontrol ve denetimin olduğu bir sistemde sistemi suistimal etmek isteyecek uygulayıcıların sistem dışına alındığı, şeffaf, denetlenebilir, objektif bir sisteme kimsenin hayır demeyeceğini düşünüyorum.

1.3- Sigorta Ekspertizleri Atama Yönetmeliği Taslağı Üzerinde Değerlendirmeler,

SEDDK tarafından ikinci kez sektör görüşüne açılan **“Sigorta Ekspertizleri Atama Yönetmeliği Taslağı”** genel hatları ile incelendiğinde taslak yönetmelikte;

- 1- Ekspertiz raporlarının yazım ve takibi için EKSRAP (Ekspertiz Rapor ve Takip Sistemi) tanımlanmış; taslak yönetmeliğin **“Raporların hazırlanması ve saklanması”** başlıklı maddesi gereği sıra usulüne tabi atamaların bu sistem üzerinden yazılması esas kabul edilmiş; EKSRAP kullanılmaksızın hazırlanan raporların saklanmak üzere ekspertiz tarafından e-izmalı olarak Merkez sistemlerine aktarılacağı ve eş zamanlı olarak SBM tarafından ilgili tarafların erişimine açılacağı, ekspertiz raporlarının düzenlenmesi esnasında eksperte hiçbir surette müdahalede bulunulamayacağı, ekspertiz raporlarında değişiklik yapılması gerektiği durumlarda gerekçeli olarak ek rapor düzenleneceği, ekspertiz atanmayan hasar dosyalarında hasar ve tazminatın nasıl belirlendiği SBM nezdinde açılan hasar dosyasında sigortacı tarafından detaylı olarak açıklanıp, belgelendirileceği düzenlenmiştir.
- 2- Uzaktan ekspertiz taslak yönetmelikte yine *“Levha’ya kayıtlı sigorta ekspertizince yapılacak; çerçevesi, usul ve esasları İcra Komitesi tarafından önerilen ve Kurumca onaylanan ekspertizi”* diye tanımlanmış ancak; 25/8/2015 tarihinde yayımlanan Sigorta Ekspertizleri Atama Yönetmeliği ile mesleğimize giren uzaktan ekspertiz kavramının üzerinden 10 yıl geçmesine rağmen tanımlı çerçevesi, usul, esasları belirlenememiş; COVID tedbirleri döneminde Sigortacılık Genel Müdürlüğüne yayınlanan **“COVID 19 Salgınına İlişkin Alınan Tedbirler Hakkında Sektör Duyurusu (2020/4)”**⁵ kapsamında çerçevesi, usul esasları belli olmayan uzaktan ekspertiz kavramı fiili olarak uygulanan bir durum haline gelmiştir.
- 3- Hasar ihbarlarının, sigortalı veya sigorta sözleşmesinden menfaat sahibi olan kişiler tarafından sigorta şirketine yapılması gerektiği, SEDDK’nın ekspertiz talep ve atamalarının güvenli ve bizzat ilgili kişi tarafından yapılmasını sağlamak için gerekli tedbirleri alacağı düzenleme altına alınmıştır.
- 4- Taslak yönetmelikte **“İhbar”** başlığı altında **“Sigorta şirketleri, hasara ilişkin dosya bilgisini Kurumca belirlenecek şablona uygun olarak ilgili sigorta poliçeleriyle irtibatını kurmak suretiyle Merkeze iletir ve Merkezden alınan**

⁵ [https://www.seddk.gov.tr/upload/Sekt%C3%B6r%20Duyurusu%20\(2020-4\).pdf](https://www.seddk.gov.tr/upload/Sekt%C3%B6r%20Duyurusu%20(2020-4).pdf)

referans numarası ile hasar dosyasını şirket nezdinde açar.” eksper ataması olmayan (faturalı vs) dosyalarında SBM’de kaydının olacağı düzenleme altına alınmıştır. Bu hükmün bire bir aynısının **“Sigorta Şirketlerinin Hasar ve Tazminat İşlemlerine İlişkin Yönetmelik Taslağında”** da yer aldığını, her bir hasar dosyasının SBM nezdinde kayıt altında olmasının yerinde bir düzenleme olduğunu görmekteyiz.

- 5- Taslak yönetmelikte, EKSiST, Eksper Atama ve Takip Sistemi tanımlanması yapılmış, sistemin işleyişinin usul ve esaslarının ayrıca SEDDK tarafından belirleneceği düzenlenmiştir.
- 6- Taslak yönetmelikte yürürlükte olan Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliğinde tanımı olmayan **“TALEP”** kavramı **“ATAMA”**nın önünde bir şart olarak yer aldığı, atamada talebin varlığının arandığı görmekteyiz. Bu durum talebin yokluğu halinde ise eksper atamasının olmayacağı yorumlarına kapı aralanmıştır. Taslak yönetmelikte ilgili madde aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

Talep ve atama

MADDE 5 – (1) Sigorta eksper, Kurumca belirlenecek usul ve esaslar çerçevesinde sigortacı, sigortalı, sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişilerin talebi üzerine atanır.

Sigorta şirketi hasar dosyasında eksper atayıp atamadığını ve eksper ataması durumunda eksperin bilgisini Merkeze bildirir, Merkez tarafından sigorta ettiren, sigortalı veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişilere eksper atanıp atanmadığı, atanmış ise eksper bilgileri, eksper atanmamış ise kendisinin eksper atayabileceği bilgisi ile merkez üzerinden eksper atama yöntemini iletir.

(2) Dosyada halihazırda atanmış eksper bulunmaması şartıyla, sigortalı, sigorta ettiren ya da sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişi tarafından her aşamada eksper atanabilir.

(3) Sigorta şirketleri, sigorta poliçelerinde sigortalı, sigorta ettiren ya da sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler tarafından da eksper atanabileceği bilgisine yer vermek zorundadır.

(4) Kurum, eksper talep ve atamalarının güvenli ve bizzat ilgili kişi tarafından yapılmasını sağlamak için gerekli tedbirleri alır.

(5) Eksperin hasar tespitinde ve raporunda kullanılmak üzere, ilgili maddi varlıklar ve taraflara ilişkin ihtiyaç duyacağı geçmiş poliçe ve hasar verileri, sigorta şirketleri ve Merkez tarafından, atama ile eş zamanlı olarak eksperin erişimine açılır.

- 7- Taslak yönetmelikte SBM’nin (Merkez), ihbarın alınması, eksper ataması, rapor tanzim edilmesi ve itiraz sürecine ilişkin her aşamada gerekli tüm bilgileri ilgili taraflara (*sigortacı, sigortalı, sigorta ettiren ya da sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler*) ileceği düzenleme altına alınmıştır.

- 8- Atamalarda motorlu araç (kara araçları) ve motorlu araçlar dışındaki (oto dışı) sigortalarda atama diyerek **ikili bir ayırımına gidilmiş ve bu durum ayrı madde başlıklarında düzenlenmiştir.**
- 9- Motorlu araç sigortaları (kara araçları) atamalarında; ***trafik sigortası hasarlarında eksper atanacaksa ilgili atamanın EKSİST üzerinden sıralı olarak yapılacağı, sıra usulüne tabi olan trafik hasar dosyalarının muallak hasar tutarının veya yapılacak ilk inceleme ve hasar sürecindeki sonraki incelemeler sonucunda belirlenecek toplam hasar tutarının asgari maddi teminat tutarının (2025 yılı için araç başı azami teminat tutarı 300.000,00-TL) 1/10'unu aşması halinde; kasko sigortası hasarlarında ise ağır hasar ve tam hasar tespitinin EKSİST üzerinden sıralı olarak atanacak eksper tarafından yapılması,*** kasko hasarlarında ağır hasar ve tam hasar kapsamı dışındaki eksper atama süreci ve kriterleri, iş kabulü, rapor şablonu gibi hususlara dair usul ve esasların SEDDK'ca ayrıca düzenleneceği, trafik hasar dosyalarında sıra usulü eksper ataması tabi dosyalarda atanan eksperce değer kaybı zararında hesaplanacağı, bu halde değer kaybı ücretinin %50'sinin ödeneceği düzenlenmekte olup ilgili taslak madde hükümleri aşağıda gibidir.

Motorlu araç sigortalarında atama

MADDE 6-

- (1) Trafik sigortasında eksper atanacak ise ilgili atama EKSİST üzerinden sıralı olarak yapılır.
- (2) Trafik sigortasında, ilgili dosyaya ilişkin muallak hasar tutarının veya yapılacak ilk inceleme ve hasar sürecindeki sonraki incelemeler sonucunda belirlenecek toplam hasar tutarının, asgari maddi teminat tutarının 1/10'unu aşması durumunda hasar tespitinin eksper tarafından yapılması zorunludur, bu atama da sıralı olarak yapılır. Söz konusu tespit dahilinde, değer kaybı tazminatı da atanan eksper tarafından, gerçek zarar ilkesi gözetilerek aynı raporda hesaplanır.
- (3) Kara araçları kasko sigortasında, ağır hasar ve tam hasar tespitinin EKSİST üzerinden sıralı olarak atanacak eksper tarafından yapılması zorunludur. Ağır hasar ve tam hasar dışındaki eksper atama süreci ve kriterleri, iş kabulü, rapor şablonu gibi hususlara dair usul ve esaslar Kurumca belirlenir.

Trafik sigortası hasarlarında teminatın 1/10'unu aşan hasarlarda sıra usulü eksper atamasının olacağına dair taslak yönetmelikte yer alan ***“muallak hasar tutarının veya yapılacak ilk inceleme ve hasar sürecindeki sonraki incelemeler sonucunda belirlenecek toplam hasar tutarının, asgari maddi teminat tutarının 1/10'unu aşması durumu”*** ve kasko dosyalarında ağır hasara konu dosyalarda seçili atanan eksper ile mevzuat hükmü gereği sıra usulü atanan eksper noktasında eksper değişikliklerine, eksper ücret sorunlarına neden olacağı ön görülmektedir.

10-Motorlu araç sigortaları dışındaki sigortalarda (oto dışı) ise **“sigorta şirketi, ilgili dosya için eksper atanıp atanmayacağına ilişkin bilgiyi Merkeze iletir ve varsa eksper atama bilgisini hasar dosyasında gönderir. Söz konusu sigortalara ilişkin eksper atama süreci ve kriterleri, iş kabulü, rapor şablonu gibi hususlara dair usul ve esaslar Kurumca belirlenir.”** denilerek seçili atama sistemi ön görülmüş, atamanın usul ve esasları SEDDK'nın ikincil düzenlemelerine (talimat, genelge vs) bırakılmıştır. Bu hali ile oto dışı sigorta eksperlerinin en azından zorunlu sigortalarda beklediği sıra usulü atama süreci askıda; seçili eksper atama süreçlerinin çerçevesi ise yönetmelik sonrası düzenlemelere bırakılmıştır. Bu kapsamda oto dışı branşta faaliyet gösteren sigorta eksperlerinin “sıra usulü atamaya” ilişkin beklentilerinin **zorunlu afet sigortaları (ZAS)** alanında yayınlanacak düzenlemelere kaldığını görmekteyiz.

11-Taslak yönetmelikte ilk atanan eksperin ekspertiz raporunu EKSRAP'a yüklenmesi ile muhataplara yapılan bildirim sonrası 3 iş gününde tarafların eksper raporuna itiraz edebileceği, itiraz eksperini atayabileceği, itiraz eksperini raporunun EKSRAP'a yüklenmesi sonrasında taraflardan birinin talebi üzerine hakem eksper atanabileceği, hakem eksperin ilgili branşta en az 10 yıl ve bilfiil sigorta eksperliği yapmış olmasının şart koşulduğu, itiraz üzerine itiraz ve hakem eksperinin sıra usulünde atanacağı, ücretinin atayan tarafça ödeneceği, itiraz eksperinin raporunun geçerliliğine dair bir hüküm bulunmadığı, trafik sigortasında atanan itiraz ve hakem eksperin dosya üzerinden yapacağı inceleme yapacağı, raporun 3 iş günü içinde tanzim edeceği ve hakem eksper raporunun nihai rapor niteliğinde olacağı düzenleme altına alınmıştır. İlgili taslak madde hükümleri aşağıda gibidir.

İtiraz süreci ve hakem eksper ataması

MADDE 8 –

(1) Eksper tarafından yapılan tespitlere, 3 iş günü içinde sigortacı, sigortalı, sigorta ettiren ya da sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler tarafından itiraz edilebilir. İtiraz süresi, eksper raporunun EKSRAP'a girişine ilişkin olarak muhataplara yapılan bildirimle başlar. İtiraz halinde, EKSİST üzerinden eksper ataması yapılır.

(2) İtiraz üzerine atanan eksper tarafından düzenlenen raporun EKSRAP'a girişine ilişkin bildirim yapılmasından itibaren 3 iş günü içinde taraflardan birinin talebi halinde hakem eksper ataması yapılır.

(3) Hakem eksper, ilgili branşta en az on yıl bilfiil sigorta eksperliği yapmış olan sigorta eksperleri arasından EKSİST üzerinden atanır.

(4) İtiraz üzerine atanacak eksper ve hakem eksper atamaları sıralı olarak yapılır.

(5) Trafik sigortasında itiraz üzerine atanan eksper ve hakem eksper, atama tarihinden itibaren en geç 3 iş günü içinde dosya üzerinden inceleme yaparak raporunu hazırlar.

(6) Hakem eksper tarafından düzenlenecek olan rapor, nihai rapor olarak kabul edilecektir.

- 12-Taslak yönetmelikte “**Atama kriterleri ve liste**” başlığı altında sıra usulü eksper atamalarının İcra Komitesi görüşü alınarak Kurumca belirlenecek coğrafi sınıflandırma, branş, alt uzmanlık, iş dağılımı gibi objektif kriterler ile eksper hakkında yapılacak performans değerlendirmesi dikkate alınarak yapılacağı, İcra Komitesi tarafından, sigorta eksperleri arasından haklarında adli veya idari süreç yürütülmekte olanlar hariç tutularak atama kriterleri çerçevesinde talebe istinaden Liste oluşturulacağı ve bu listenin SBM’ye bildirileceği, listeye ilişkin usul ve esasların SEDDK’ca belirleneceği düzenlenmiştir.
- 13-Taslak yönetmelikte Eksper performans değerlendirmesi başlığı altında eksperlerin performans değerlendirmesine ilişkin usul ve esasların SEDDK tarafından TSB, İcra Komitesi ve Merkezin görüşü alınarak hazırlanacağı, SBM (Merkez) performans değerlendirmesine ilişkin usul ve esasları dikkate alarak eksperler hakkında yapılacak puanlamaya göre sıralı eksper atamalarını gerçekleştireceği, yönetmelik kapsamında yapılacak sıralı eksper atamalarına ve atama sonrasına ilişkin operasyonel süreçler ile arşiv işlemlerinin TOBB nezdinde oluşturulacak bir birim tarafından yürütüleceği düzenleme altına alınmıştır.
- 14-Taslak yönetmelikte EKSİST üzerinden atama bildirimini alan eksper, kendisine teklif edilen işi kabul edip etmediğini en geç 1 iş günü içinde EKSİST üzerinden bildirmedeği takdirde işi kabul etmiş sayılacağı, eksperin işi kabul etmemesi halinde, iş kabul edilene kadar ilk atama usulüne göre yeniden atama yapılacağı, eksperler, Sigortacılık Kanununun 22/13 düzenlenen iş kabul esaslarına uygun hareket etmek zorunda olduğu, SEDDK’nın zorunlu sigortalarda ilgili branşta ruhsat sahibi eksperlerin iş kabulünü zorunlu tutabileceği, iş tayininin adil dağılımı için gerekli tedbirleri alacağı düzenleme altına alınmıştır.
- 15-Ücret ile ilgili taslak yönetmelikteki hükümlerin yürürlükte olan yönetmelik ile birebir aynı hükümler içerdiği, uygulanacak taban ekspertiz ücret tarifelerinin yine yönetmeliğin ekinde Ek-1 ve Ek-2 olarak yer aldığı; Taban Ekspertiz Ücret Tarifesinin her takvim yılı başında TÜİK tarafından belirlenen tüketici fiyatları endeksinde (bir önceki yılın aynı ayına göre değişim oranı) gerçekleşen artış oranında artırılarak uygulanacağı, SEDDK’ca uygun görülmesi halinde söz konusu uygulama aylık değişim oranları dikkate alınarak altı aylık dönemler itibarıyla da artış yapılabileceği; motorlu kara taşıtları branşında sıra usulünde atama yapılan trafik hasar dosyalarında değer kaybının maddi hasarla beraber hesaplanması durumunda değer kaybı ücretinin %50’sinin ödeneceği, kara araçlarında taban ücretin (0 - 80.000,00-TL aralığı) 3.500,00-TL, değer kaybı 2.100,00-TL; oto dışı branşta taban ücretin (0 - 20.000,00-TL aralığı) 4.000,00-TL olduğu; taslakta ön görülen ücretlerin 01.01.2026 tarihinden itibaren geçerli olacağını düzenlendiği görülmektedir.

ÇALIŞILAN ÜCRET TARİFESİ

Binek, Hafif Ticari ve Motosiklet:

Kademe	Hasar Tutarı (TL)		Ücret (TL)
1	0	80.000,00	3.500
2	80.000,01	160.000,00	3.500 + (Hasar Tutarı-80.000,00)*0,025
3	160.000,01	250.000,00	5.500 + (Hasar Tutarı-160.000,00)*0,022
4	250.000,01	700.000,00	7.480 + (Hasar Tutarı-250.000,00)*0,02
5	700.000,01	2.750.000,00	16.480 + (Hasar Tutarı-700.000,00)*0,0021
6	2.750.000,01 ve üzeri		20.785

MOTORLU ARAÇ SİGORTALARINDA UYGULANACAK TABAN EKSPERTİZ ÜCRET TARİFESİ

ÇALIŞILAN ÜCRET TARİFESİ

Kademe	Hasar Tutarı (TL)		Ücret (TL)
1	0	20.000,00	4.000
2	20.000,01	80.000,00	4.000 + (Hasar Tutarı-20.000,00)*0,055
3	80.000,01	420.000,00	7.300 + (Hasar Tutarı-80.000,00)*0,04
4	420.000,01	830.000,00	20.900 + (Hasar Tutarı-420.000,00)*0,035
5	830.000,01	2.100.000,00	35.250 + (Hasar Tutarı-830.000,00)*0,03
6	2.100.000,01	2.750.000,00	73.350 + (Hasar Tutarı-2.100.000,00)*0,018
7	2.750.000,01 ve üzeri		85.050'den az olmamak üzere mutabakatla

MOTORLU ARAÇ SİGORTALARI DIŞINDAKİ SİGORTALARDA UYGULANACAK TABAN EKSPERTİZ ÜCRET TARİFESİ

16-Taslak Sigorta Eksperleri Yönetmeliğinin ön gördüğü sıralı eksper atamasının pilot olarak 3 ay süre ile Bursa ve Ordu illerinde uygulanacağı, SEDDK'nın pilot uygulamaya ilişkin il ve süreyi değiştirmeye, yönetmelikte yer alan maktu ve nispi tutarları sifıra kadar indirmeye ve bir katına kadar artırmaya yetkili olduğu, yönetmeliğin eksper ücreti ile ilgili hususları 1/1/2026 tarihinde; diğer maddelerinin ise yayınlandıktan sonra 3 ay sonra yürürlüğe gireceği düzenlemiştir.

1.4 Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliğinin İçermesi Gereken Hükümlere Dair Görüş ve Önerilerimiz

1- Sigorta eksperleri atamaların taslak yönetmelikte yeni bir ifade ile **“talebe bağlanması”** tarafların (*sigorta kuruluşu ve hak sahipleri*) hasar anından eşit düzeyde bilgi, tecrübe, imkân, donanım vs şartlara sahip olmadığı ve tazminat ödemelerinden etkilenen 3.kişilerin (*rücu, azami teminat tutarının aşılması vs haller*) varlığı da düşünüldüğünde sigorta eksperleri atamaları ilk önce Kanun'da akabinde yönetmelikte objektifçe poliçe branşları bazında (*zorunlu-ihtiyari/oto-oto dışı*) belirlenecek koşullar (hasar/teminat oranı (%), hasar tipi, poliçe tipi) altında talebe bağlı olmadan zorunlu ve sıra usulünde yapılmalıdır.

2- Yayınlanacak yönetmelikte, zorunlu sigortalarda iş kabulü zorunluluğu korunmalı, zorunlu sigortalarda eksper ataması, iş kabulü, reddi, işten el çekme, çektirilme, izin şartları, uzmanlık alanları ve alt başlıklar, coğrafi bölge hayatın olağan akışına, genel kabul gören insani ihtiyaçlara göre belirlenmelidir.

3- **Zorunlu sigorta poliçeleri ile zorunlu sigorta azami limitleri üzerinde kalan haller için yapılan ihtiyari mali mesuliyet (İMM) poliçeleri üzerinden yapılan maddi hasar tazminat taleplerinde eksper ataması EKSİST üzerinden “sıralı ve zorunlu” olmalı,** oluşturulacak eksper atama ve eksper performans sisteminde sigorta eksperleri ekonomik ve mesleki kaygılardan arındırılarak, sadece teknik bilgileri doğrultusunda karar verebilecekleri, tarafsız ve bağımsızlığın sağlanacağı, denetime elverişli, şeffaf, ölçümlenebilen eksper atama, performans, çalışma, raporlama (*yazılım-ekspertiz rapor şablonu vs*), itiraz ve hakem eksper ataması, eksper ücretinin ödenmesi sisteminin oluşturulması hedeflenmelidir.

4- Sigorta eksperlerinin mesleki yaşam sürelerince mesleğe sigorta eksperleri unvanı ile başlayıp yine mesleğini sigorta eksperleri unvanı ile başladığı gibi tamamlanması mesleki gelişim ve kariyer açısından olumsuz motivasyonlar yaratmaktadır. 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun 22-20 maddesi *“Sigorta eksperliği yapacakların niteliklerine; sigorta eksperlerinin sınıflandırılmasına, branşlar itibarıyla görev ve yetki alanlarının belirlenmesine; ruhsat, Levhaya kayıt ve faaliyete ilişkin usul ve esaslar ile bu maddenin uygulanmasına ilişkin diğer hususlar yönetmelikle belirlenir.”* kapsamında Sigorta Eksperleri Yönetmeliği ve Atama Yönetmeliğinde yapılacak değişimler ile **stajyer sigorta eksperleri, yardımcı sigorta eksperleri, sigorta eksperleri, itiraz sigorta eksperleri, hakem sigorta eksperleri unvanları oluşturulmalı; kazanılmış haklar korunarak** her bir eksperlik unvanının taşıması gereken kıdem yılı, disiplin sicili, yükselme ve geçiş sınavları, eğitimleri, çalışma ili, bölgesi, iş kabulü, iş

reddi, dosyadan el çekme, el çektirme, izin, branşa bağlı alt uzmanlık alanları ve diğer başlıklar detaylı düzenlenmelidir.

5- Oto sigortaları hasarlarında kazaya karışan sürücülerin kusur durumlarının değerlendirilmesi, belirlenmesi **sigorta eksperini tarafından yapılmalı; kusur değerlendirmeleri maddi zarara taraf (hak sahibi, tazminat yükü altındaki sigortacı, rücu ve diğer hallerden etkilenen sigortalı, sürücü vs) kişilerce yapılmamalıdır.** Sigorta eksperince yapılan kusur değerlendirme ve belirlememe kararlarına karşı itiraz eksperini, hakem eksper ataması usulleri de düzenlenerek işleyişin denetime el verişli, şeffaf, kontrol edilebilir, objektif ellerde yapıyor olması, **kusur değerlendirmesinin bir ekspertiz faaliyeti olarak kabul edilmesi amaçlanmalıdır.**

6- Yönetmeliğin 11/6 maddesinde “*Ekspertiz ücret hesaplamasına baz teşkil eden brüt hasar tutarı, eksper tarafından tespit edilen hasar tutarı olup koasürans, sovtaj, eksik sigorta, muafiyet gibi kesintiler uygulanmadan önceki tutardır.*” yer alan tanımlamaya “**azami teminat limiti, teknoloji farkı, eskime**” açıklamaları dahil edilerek eksper ücretlerini azaltıcı yorumlar ortadan kaldırılmalıdır. Yine aynı maddenin 4’ncü fıkrasında yer alan “*Ekspertiz için yapılan ulaşım, konaklama ve diğer giderler ekspertiz ücretine ilave edilir*” maddesinde muğlak kalan “*diğer giderler*” açıklaması açılmalı, ekspertiz mahaline gitmek için yapılacak “**havalimanı ulaşımı, havalimanı otoparkı, araç kiralama, otoyol, köprü geçiş, vapur**” masraf kalemleri (makul ve mantıklı olmak kaydıyla) madde metnine eklenmeli, Ek-1 ve Ek 2’de yer alan ücret tarifelerinde ekspertiz mahaline ulaşım için konulan 50 km sınırı eksper ofisi ile ekspertiz mahali şeklinde tanımlanarak 20 km’ye çekilmelidir.

7- Eksper ücret belirlenmesinde hasar tutarı üzerinden çalışan kademeli ücret tarifesi yerine “**TESPİT EDİLEN HASAR BEDELİ + İŞ YÜKÜ ESASLI**” yeni ücret tarifesi modeline geçilmesi, eksper ücret artışlarının **yılın her altı aylık döneminde gerçekleşen enflasyon verileri esas alınarak (Sadece TÜFE esas alınmalı, ÜFE/TÜFE + %5 gibi veya belirlenecek farklı bir formül ile) oranında düzenli artırılmalıdır.**

8- Hasar tespitlerini tamamlayarak kati raporunu tanzim eden eksperin raporu tarafların (*sigortacı, sigortalı, sigorta ettiren, lehtar, tazminat talep eden 3.sahıs vs*) erişimine açıldıktan sonra ilgili rapora karşı tarafların 3 iş günü içinde itiraz etmelerine imkan sağlanması, itiraz halinde hasar tespitini tamamlayan eksperce itirazlara cevap veren ek rapor tanzim etmesi, ek raporun tarafların erişimine açıldıktan sonra itirazın devam etmesi halinde itiraz ve hakem eksper atama sisteminin oluşturulması; itiraz eksperini ve hakem eksper atamalarının sadece oto hasar dosyalarında değil tüm branşlarda ve değer kaybı ekspertiz süreçlerinde kullanılması sağlanmalıdır.

9- Uygulamada sigorta kuruluşları seçerek atadığı sigorta eksperlerinin ekspertiz ücretlerini belirli bir sistem dahilinde aylık eksper ücret listesi şeklinde ileterek aylık ödemektedir. Ancak sıra usulünde ataması yapılan eksperlerin (değer kaybı, maden gibi) eksper ücretlerini sigorta kuruluşları geç ödemekte, eksik tutarda veya hiç ödenmemektedir. Taslak yönetmelikte ön görülen sıra usulü eksper atamaları (değer kaybı dahil), itiraz eksperini, hakem eksper ücretlerinin ödenme standartları ve sistemi (ücret havuzu gibi) oluşturulmalıdır.

10- Sigorta poliçelerinde sigortalı veya sigorta ettiren ya da sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler tarafından **sadece eksper atayabileceği bilgisine değil; sigorta eksperini atama düzenlemesine uygun olacak şekilde seçili eksper atama, zorunlu eksper atama, eksper raporuna itiraz, itiraz eksperini atama, hakem eksperini atama, atamaların nereden, hangi sürede, nasıl yapılacağı, eksper ücretleri ve eksper ücretinin kimin sorumluluğunda olduğu** bilgisine **mevzuata uygun şekilde açıkça yer verilmelidir.**

11- Sıra usulü eksper atama sisteminin branş, alt uzmanlık, görev yapılan coğrafi bölge, eksper performans kriterleri, eğitim, tecrübe, disiplin, sicil gibi objektif kriterler ile oluşturulması; hasar tespitinin tek bir teknolojik alt yapı ile yapılması, yeknesak uygulayacak kural setleri ile (teminat, rücu, muafiyet, kusur değerlendirme, yedek parça tipi, işçilik vs) hasar tespiti sonrasında tazminat hesabı ve ödemeleri uçtan uca oluşturulması gerekmektedir.

2- SİGORTA ŞİRKETLERİNİN HASAR VE TAZMİNAT İŞLEMLERİNE İLİŞKİN YÖNETMELİK TASLAĞINA İLİŞKİN GÖRÜŞ VE DEĞERLENDİRMELER

Taslak olarak görüşe açılan “**Sigorta Şirketlerinin Hasar ve Tazminat İşlemlerine İlişkin Yönetmelik Taslağı**”nın sigorta şirketlerinin hasar ve tazminat işlemlerinin uygulanmasında standart oluşturmak ve bu işlemlerin kayıtlarında şeffaflık ve tekdüzeliğin sağlanmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemek amacıyla oluşturulmuş olduğu bilgisi yer alsa da hasar tespiti ve tazminat tutarının belirlenmesinde esas konuları, kuralları belirlemek yerine sigorta şirketlerinin usulü işlemlerine ve SEDDK’nın denetimine dair süreçleri ön plana tutan bir yönetmelik taslağı olduğunu görmekteyiz.

Taslak yönetmelikte en göze çarpan husulardan biri “**hasar yönetim şirketleri**” tanımı ile 8’nci maddede “**Hasar Tespiti**” başlığında düzenlenen hükümlerdir.

Taslak yönetmelikte hasar yönetim şirketleri, hasar ihbarının alınarak sistem üzerinde dosya açılması, dosya kapsamında bilgi ve belge talep edilmesi, hasar dosyasının değerlendirilmesi hizmetlerinin tamamını veya bir kısmını şirkete sunan ve Kurum tarafından lisans verilmesi karşılığında hizmet veren şirket olarak tanımlanmakta, tanım içerisinde yer alan “hasar dosyasının değerlendirilmesi hizmetleri” ifadesine “ekspertiz”, “hasar tespiti dışında” gibi ifadeler eklenmediği için muğlak, suistimale açık bir durum yaratmaktadır. Ayrıca söz konusu taslak yönetmelik hükmü Sigortacılık Genel Müdürlüğüne yayınlanan “**Yetkisiz Sigorta Eksperliğinin Önlenmesine İlişkin Sektör Duyurusu (2019/11)**”⁶ hükümleri ile de çelişmekte olduğunu görmekteyiz.

⁶ [https://www.seddk.gov.tr/upload/Sekt%C3%B6r%20Duyurusu%20\(2019-11\).pdf](https://www.seddk.gov.tr/upload/Sekt%C3%B6r%20Duyurusu%20(2019-11).pdf)

Taslak yönetmeliğin “Hasar Tespiti” başlığında düzenlenen 8-1 maddesinde **“Hasar tespitinin tarafların anlaşması suretiyle yapılması esastır. Şirket, sigortalanmış menfaatin uğradığı zarar ile sigortalının vermiş olduğu zararı eksper ataması yapmadan tespit edebilir. Şirketin eksper ataması yapılmadan tespit yapabileceği hasarlar için belirleyeceği tutar şirket yönetim kurulu tarafından onaylanır ve Kuruma bildirilir. Başvuru sahibi her halükârda eksper atanmasını talep edebilir. Eksper atanmasına ilişkin usul ve esaslar ilgili mevzuat hükümlerine tabidir. Kurum, hasar tespitine ilişkin usul ve esasları belirler”** yer alan **“Şirket, sigortalanmış menfaatin uğradığı zarar ile sigortalının vermiş olduğu zararı eksper ataması yapmadan tespit edebilir.”** ifadesinin sigorta eksperliği mesleğinin temel alanına müdahale olduğu, eksper ataması yapılmadan dosyaların yönetilmesine kapı araladığını görmekteyiz.

Sigorta eksperleri raporlarını tek merkezden tek tip rapor formatında yazmak isterken taslak yönetmeliğin 8-2 fıkrasında **“Eksper raporu düzenlenmesini sağlayan yazılımların (eksper raporunu kayıt altına alınmasına yönelik yazılımların) sigortacılık sektöründe kullanılabilmesi için yazılımı üreten firma buna ilişkin Kurumdan izin alır. Bu firmaların sağlaması gereken şartlar Kurum tarafından belirlenir. Bu yazılımlar, başvuru sahibini mağdur edecek veya eksperlerin bağımsızlığını zedeleyebilecek özelliklere sahip olamaz. Başvuru sahibini mağdur edecek veya eksperlerin bağımsızlığını zedeleyebilecek özelliklere sahip olduğu tespit edilen yazılımların izni Kurum tarafından söz konusu yazılımı kullanan şirket bazında geçici olarak veya tamamen kaldırılabilir.”** şeklinde düzenleme ile hali hazırda kullanılan sistemlere yasal çerçeve çizilerek bu sistemlerin akredite edilmeye çalışıldığı görülmektedir.

Taslak yönetmelikte, sigorta kuruluşunca eksper atamasının zarar gören menfaatin bulunduğu yer, eksperin yoğunluğu, eksperin uzmanlığı dikkate alınarak ihbarın şirkete ulaşmasını takip eden iş günü içerisinde yapılacağı, eksper atamasına ilişkin bilgilendirmenin hak sahibine (ilgili kişi) yapılacağı, ekspertizin **“MAKUL SÜREDE”** yapılacağı, **100.000,00-TL altındaki oto ve konut sigortaları hasarlarında kesin (kati) raporların 3 iş günü içinde tanzim edileceği, 100.000,00-TL üzerindeki tazminat taleplerinde Türk Ticaret Kanunu’nun genel hükümleri uygulanacağı, 100.000,00-TL tutarın her yıl Ocak ayında TUİK tarafından açıklanan ÜFE oranında SEDDK’ca artırılacağı, 100.000,00-TL altı oto ve konut sigortası hasarlarında 3 iş günü içinde kesin (kati) raporun iletilmemesi halinde eksperin bildirim yapma yükümlülüğü, bildirim yapılmaması halinde eksperin ilgili sigorta kuruluşunca uyarılması, eksperin aynı sigorta kuruluşundan son üç ay içinde üç defa uyarı alması halinde son uyarı tarihinden itibaren bir yıl iş alamaması ile cezalandırılması, bir yıl içerisinde sigorta kuruluşlarından toplam yirmi beş defadan fazla uyarı yazısı almış olan veya raporları veya gecikme gerekçesini zamanında şirketlere ulaştırmayan eksperler hakkında söz konusu durumu SBM’nin SEDDK’ya bildirmesiyle Sigorta Eksperleri Yönetmeliği’nin 27/1 maddesi kapsamında (levhadan silinme-ruhsatname iptali) işlem tesis edileceği, eksperin hasar tespitini yerinde yapması esas olduğu, tazminat tutarını belirlemesine esas olmayan bilgi ve belgeleri hak sahibinden talep edemeyeceği, sigorta kuruluşlarının eksperlere meydana gelen hasarın ve tazminat tutarının tespiti ile hasarın gözetimi dışında herhangi bir görev veremeyeceği, tazminat tespitine ilişkin masrafların ödenmesi hususunda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun**

altıncı kitap hükümleri uygulanacağını düzenleme altına alınmış olduğunu görmekteyiz.

Taslak yönetmeliğin “**Hasar Tespiti**” başlığında düzenlenen 8’nci maddesinde düzenlenen hükümlerin sigorta eksperlerinin hasar tespiti noktasında en temel görev alanına hukuksuz bir müdahalede bulunduğu gibi, hasarların eksper ataması olmadan sigorta kuruluşu veya yetkilendirdiği kişi-kuruluşların bünyesinde yürütülmesine olanak tanımaktadır. Söz konusu maddenin diğer fıkra hükümlerinde mesleğini kanunlar çerçevesinde tarafız ve bağımsız yapma yükümlülüğü altında bulunan sigorta eksperlerini hasar ve tazminat bedelinin bir tarafı olan sigorta kuruluşları eli ile cezalandırmakta, iş alamama noktasında sigorta kuruluşlarına müdahale alanı açmaktadır.

Taslak yönetmelikte, 100.000,00-TL altındaki oto ve konut sigortaları hasarlarında kesin (kati) raporların 3 iş günü içinde tanzim edileceğine dair hükmün ise uygulamada karşılığı olmayan bir düzenleme olduğu ise ayrıca izahtan varestedir.

“**Sigorta Şirketlerinin Hasar ve Tazminat İşlemlerine İlişkin Yönetmelik Taslağı**”nı içeriğinin SEDDK tarafından ikinci kez sektör paydaşlarının görüşüne açılan “**Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği Taslağı**” ile geçilmesi ön görülen sıra usulü eksper atama sistemi ve sigorta eksperlerinin kazanımları ile çeliştiğini görmekteyiz.

Görüşe açılan bu taslak yönetmeliğin aslında sektör paydaşları ve sigorta eksperleri ile derinlemesine tartışıldıktan sonra “SİGORTACILIK ALANINDA HASAR TESPİTİ, TEMİNAT DEĞERLENDİRMESİ ve TAZMİNAT TUTARININ ÖDENMESİNE DAİR KANUN” şeklinde düzenlenmesi sektörün yapısal sorunlarını çözmeye daha olumlu bir katkı sağlayabilirdi.

Taslak yönetmelik içeriği incelendiğinde yönetmeliğin sektörde herhangi bir düzenleme alanı olmadan sigorta kuruluşlarına halihazırda hizmet sağlayan kişi ve kurumları (*anlaşmalı servis, asistans firma, tedarikçi, mobil onarımci, araştırmacı, hasar yönetimi firmaları vs*) tanımlama, bu firmaları ruhsatname altına alma gayretinde olduğunu; Sigortacılıkta Destek Hizmetleri Hakkında Yönetmeliğin yarattığı kavram karmaşasının bir benzerinin olacağını görmekteyiz.

Sonuç olarak; sektör paydaşlarının görüşlerine açılan “**Sigorta Şirketlerinin Hasar ve Tazminat İşlemlerine İlişkin Yönetmelik Taslağı**”nın hasar tespiti ve tazminat miktarının belirlenmesinde esas kuralları belirlemeyen, sigorta eksperliği mesleğini olumsuz etkileyen, ekspertiz alanında uygulamada karşılığı olmayan hükümler içeren, sigorta eksperliği faaliyet alanına taslak yönetmelikte tanımlanarak ruhsatname altına alınan kişi-kurumlarca girilebilen, sorunların çözümünden son derece uzak bir mevzuat çalışması olduğunu; taslak yönetmelik hükümlerinin yeniden gözden geçirilmesi, içeriğinin sigorta eksperlerinin de katılacağı toplantılarda derinlemesine tartışılması gerektiğini düşünüyorum.

3- MOTORLU ARAÇ SİGORTALARI KAPSAMINDA TAM HASARA YA DA AĞIR HASAR HASARA UĞRAMIŞ ARAÇLARIN TESPİTİ HAKKINDA GENELGE VE SEİK TARAFINDAN YAYINLANAN UYGULAMA REHBERİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER

Karayollarında, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve sair mevzuat hükümlerine göre kara taşıtlarının “işletilmesi” kamu, kişi ve kurumlar üzerinde birtakım sorumluluklar doğurmaktadır. Bu sorumlulukların gereği olarak ta karayolu, taşıt, yolcu ve yaya güvenliği gereği mülkiyeti kişilere ait olsa da kara taşıtları üzerindeki tasarrufa kamu eli ile müdahale edilebilmektedir.

Bu müdahalenin oto sigorta hasarlarında ilkinin Sigortacılık Genel Müdürlüğünce 2020 yılında Sigortacılık Genel Müdürlüğünce yayınlanan “**Motorlu Araç Sigortaları Kapsamında Tam Hasara ya da Ağır Hasara Uğramış Araçlarla İlgili Mevzuata Aykırı Uygulamaların Önlenmesi Hakkında Genelge (2020/3)**”⁷ ile görmüştük.

Söz konusu genelge yayınlandığı dönemde ilgili kamu ve sektör kurumlarının üzerinde çalıştığı “**Kara Araçlarının Güvenli Onarımı ve Ağır Hasar Yönetmeliği Taslağı**” çalışmalarının neticeye bağlanamaması, araçların mevzuata aykırı pert edilmeleri ile oluşan şikâyet veya suçta konu durumların önlenmesi amacıyla acil bir şekilde genelge şeklinde yayınlanmıştır.

Söz konusu genelge içeriğindeki eksiklikler, belirsizliklere rağmen yayınladığı döneme göre son derece sade ve ağır hasar süreçlerinin takip, kontrol ve denetim altında tutulmasını sağlayan bir düzenleme olmuştu. Genelgenin uygulanması ile ortaya çıkan belirsizlikler, yeni gelişen şikâyet ve suçta konu durumlar bu alanda köklü bir değişiklik yapmayı zorunlu kılmıştı.

Bu noktada beklentimiz, araçların güvenli onarım standartlarını, sigorta kapsamında oto tamirhanelerinin taşıması gereken asgari standartları, bu yerlerde eksperlerce yapılacak risk incelemesi sonrasında ilgili tamirhanenin (oto servisi) asgari şartları sağlaması halinde zorunlu mali sorumluluk sigortası ile sigorta güvencesi altına alınmasını, her poliçe döneminde bu risk incelemesinin eksperlerce tekrarlanmasını, araçların ağır hasarlı veya tam hasarlı tanımlanma kriterlerini, tasfiyelerini, ekspertiz raporlarının tek merkezden tek-tip rapor olarak yazılmasını, çekme belgeli ağır hasar işlemi gören araçların tekrar trafiğe çıkış şart ve işlemlerini, uygulayıcıların sorumluluklarını düzenleyen “**Kara Araçlarının Güvenli Onarımı ve Ağır Hasar Yönetmeliği**” şeklinde yayınlanmasınıydı.

SEDDK, 25.04.2025 tarihinde “**Motorlu Araç Sigortaları Kapsamında Tam Hasara ya da Ağır Hasara Uğramış Araçların Tespiti Hakkında Genelge’yi (2025/12)**” 01.07.2025 tarihinden geçerli olacak şekilde yayınlamak üzere 2020/3 sayılı Motorlu Araç Sigortaları Kapsamında Tam Hasara ya da Ağır Hasara Uğramış Araçlarla

⁷<https://www.seddk.gov.tr/upload/Sigortac%C4%B1l%C4%B1k%20Mevzuat%C4%B1/Genelge/2020/2020-3%20Genelge.pdf>

İlgili Mevzuata Aykırı Uygulamaların Önlenmesi Hakkında Genelgeyi yürürlükten kaldırdı.

“Motorlu Araç Sigortaları Kapsamında Tam Hasara ya da Ağır Hasara Uğramış Araçların Tespiti Hakkında Genelge” hükümlerinde açıklığa kavuşturulmak istenilen hususlar SEDDK'nın SEİK'e verdiği yetki kapsamında SEİK tarafından uygulama esasları ve kritik parça rehberi yayınlanmıştır.

Yayınlanan yeni genelge, kasko ve trafik branşlarında uygulanmak üzere ağır hasar ve tam hasarlı araç hasar dosyalarında eksper atama zorunluluğunu, hasar tespitinin ilgili branşta sigorta eksperince yapılacağı, rayiç belirleme hususlarını aynı şekilde düzenleyerek mülga genelgede tanımı yeterli şekilde yapılmayan **ağır hasar ve tam hasarlı** araç kavramına açıklık getirmiştir.

01.07.2025 tarihinden sonra gerçekleşen maddi hasarlarda uygulanmak üzere onarım masraflarının (iskonto ve KDV dahil) zarar gören aracın rizikonun gerçekleştiği tarihteki değerini aştığının ve aynı zamanda eksper raporu ile aracın onarım kabul etmez bir hale geldiğinin tespiti halinde aracın tam hasara uğramış sayılacağı, söz konusu aracın **“hurda belgeli”** tasfiye edileceği düzenleme altına alınmıştır.

01.07.2025 tarihinden sonraki poliçelerde uygulanmak üzere hasar maliyetinin (*iskontolu, KDV Dahil*) araç rayiç bedelinin %60'ını aşması veya karayolu, taşıt, yolcu ve yaya güvenliğini etkileyen kara taşıtı aksamaları üzerindeki **kritik parçalarda** (Ek-1) hasar olması halinde eksper taktirinde aracın **“çekme belgeli”** olarak ağır hasarlı kabul edilmesini düzenleme altına almıştır.

SEDDK tarafından yayınlanan **“Motorlu Araç Sigortaları Kapsamında Tam Hasara ya da Ağır Hasara Uğramış Araçların Tespiti Hakkında Genelge”** ile SEİK tarafından yayınlanan uygulama esasları ve kritik parça rehberi her ne kadar arzu ettiğimiz **“Kara Araçlarının Güvenli Onarımı ve Ağır Hasar Yönetmeliği Taslağı”** içeriğinde yer alan araçların güvenli onarım standartlarını, sigorta kapsamında oto tamirhanelerinin taşıması gereken asgari standartları, bu yerlerde eksperlerce yapılacak risk incelemesi sonrasında ilgili tamirhanenin (oto servisi) asgari şartları sağlaması halinde zorunlu mali sorumluluk sigortası ile sigorta güvencesi altına alınmasını, her poliçe döneminde bu risk incelemesinin eksperlerce tekrarlanması, ekspertiz raporlarının tek merkezden tek-tip rapor olarak yazılmasını, çekme belgeli ağır hasar işlemi gören araçların tekrar trafiğe çıkış şart ve işlemlerini düzenleme altına almamış olsa da karayolu, taşıt, yolcu ve yaya güvenliğini son derece önemseyen, diğer ülkelere rol model olabilecek bir düzenleme olduğunu açıklıkla belirtmek isterim.

Yayınlanan genelge, uygulama esasları, kritik parça rehberi uygulamada birtakım sorunları da beraberinde getirmekle birlikte; genelge hükümlerinin etkin, verimli uygulanabilmesi **sigorta eksperlerinin tarafsız ve bağımsızlığını güçlendirecek aşağıdaki yer alan hususların yerine getirilmesine bağlıdır. Buna göre;**

1- Motorlu Araç Sigortaları Kapsamında Tam Hasara ya da Ağır Hasara Uğramış Araçların Tespiti Hakkında Genelge hükümlerine tabi hasarların taslak olarak yayınlanan Sigorta Eksperleri Atama Yönetmeliği hükümlerine uygun olarak sıra usulü atama sisteminden atanan sigorta eksperlerince, tek tip rapor yazım sistemi üzerinden ekspertiz raporları oluşturulmalıdır.

2- Hasar maliyetinin belirlenmesinde gerçek zarar ilkeleri göz önünde tutularak sigorta kuruluşlarının gerçekçi iskonto oranlarının gözetilmesi, sigorta kuruluşlarınca iletilen ancak serbest piyasa rayiç ve gerçekçi iskonto oranları ile örtüşmeyen tutarların hasar hesaplamalarda esas alınmaması,

3- Hasar tespiti, kritik parça seçim ve değerlendirmesi ile araç rayiç bedeli tespitinin tek-tip rapor yazım sistemi altında oluşturulacak teknolojik alt yapı ile bireysel hatalara fırsat vermeyecek şekilde dijital bir platformda yapılması,

4- Kara taşıtının karayolunda güvenli işletilmesine engel teknik bir durumun olmadığına eksperin görüş ve değerlendirmelerinde sabit olması halinde kişilerin mülkiyet hakkını engelleyen uygulamalara gidilmemesi,

5- Ağır hasar veya tam hasar ekspertiz raporları sisteme yüklendikten sonra tarafların (*sigortacı, sigortalı, sigorta ettiren, lehtar, tazminat talep eden 3.sahıs vs*) erişimine açılmalı, ilgili rapora karşı tarafların 3 iş günü içinde itiraz etmelerine imkan sağlanmalı, itiraz halinde hasar tespitini tamamlayan eksperin itiraza ilişkin hususlara açıklık getiren ek rapor tanzim etmesi, ek raporun tarafların erişimine açıldıktan sonra itirazın devam etmesi halinde itiraz ve hakem eksper atama sisteminin oluşturulması, hakem eksperin raporunun nihai rapor olarak kabul edilmesi,

6- Yapılacak mevzuat çalışmaları ile kara taşıtlarının güvenli onarım standartları, sigorta kapsamında oto tamirhanelerinin taşıması gereken asgari standartları, bu yerlerde sigorta eksperlerince yapılacak risk incelemesi sonrasında ilgili tamirhanenin (oto servisi) asgari şartları sağlaması halinde zorunlu mali sorumluluk sigortası ile sigorta güvencesi altına alınması, her poliçe yenileme döneminde risk incelemesinin tekrarlanması, çekme belgeli ağır hasar işlemi gören araçların tekrar trafiğe çıkışı için kontrol (muayene) ve işlemlerinin düzenleme altına alınması gerekmektedir.

GENEL DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Sigorta Eksperliği mesleğini ilgilendiren mevzuat değişikliği çalışmaları sigorta eksperlerinin 5684 sayılı Sigortacılık Kanununda tarif edilen şekilde “**tarafsız ve bağımsız**” şekilde görev yapmasını sağlamak, bu sayede de tüketici haklarının korunması, sigortacılığın güven endeksinin yükseltilmesi amacına uygun olmalıdır.

Son zamanlarda taslak olarak görüşe açılan yönetmelikler hükümleri birlikte incelendiğinde ise taslak düzenlemelerin bu başlıkta ciddi eksikliklerinin olduğu, birbiri ile çelişen hükümler içerdiğini görmekteyiz.

Sigorta eksperliği mesleğini ilgilendiren mevzuat değişikliği çalışmalarında birinci derece uygulayıcı olacak sigorta eksperlerin sürece daha aktif dahil edilerek değişikliklerin mesleki çalıştay, seminer, konferans gibi toplantılarda geniş katılımı tartışılması, belli başlıklarda mutabakat zemini oluşturularak yapılmalıdır. Bu çerçevede yapılan çalışmalar yapılması istenilen mevzuat değişikliklerinin daha isabetli olmasını, uygulamada iyi sonuçlar elde edilmesini sağlayacaktır. Görüşe açılan taslak yönetmelik hükümlerinin birinci derecede uygulayıcı olan sigorta eksperleri tarafından bilinmemesi, sigorta eksperlerinin iş, gelecek planı yapamamasına, mesleki kaygılarının artmasına da neden olmaktadır.

Sigorta eksperleri olarak; **dünden edindiğimiz tecrübe, bilgi birikimi, insan kaynağı, tarafsız ve bağımsızlık yükümlülüğü, bu yükümlülüğün mesleğe kattığı kültür, teknik, hukuki, beşerî ve piyasa belirleyici bilgilerimiz bizim en önemli kaslarımız olarak ön planda tutulmalı, bunlar ile mesleğin stratejik geleceği inşa edilmelidir.** Bunun aksine sigorta eksperleri iş tanımımızda yer almayan hatta ücretini dahi almadığımız iş-işlemlerle (tedarik, mobil onarım vs) mesleği vazgeçilmez kılmaya çalışacak adımlar içinde olmamız gerekmektedir.

Uzaktan ekspertizin çerçevesi, usul ve esasları biran önce belirlenerek yayınlanmalı, sıra usulü eksper atama sistemi branş, alt uzmanlık, görev yapılan coğrafi bölge, eksper performans kriterleri, eğitim, tecrübe, disiplin, sicil gibi objektif kriterler ile oluşturulması; hasar tespitinin tek bir merkezde oluşturulacak teknolojik alt yapı ile yapılması, yeknesak uygulayacak kural setleri ile **(teminat değerlendirmesi, rücu, muafiyet, kusur değerlendirme, yedek parça tipi, işçilik vs)** hasar tespiti sonrasında tazminat hesabı ve ödemeleri uçtan uca bir sistemde oluşturulması gerekmektedir.

Sigorta Eksperlerini ilgilendiren mevzuat değişikliklerinde **sigorta eksperleri ekonomik ve mesleki kaygılardan arındırılarak, sadece teknik bilgileri doğrultusunda karar verebilecekleri, tarafsız ve bağımsızlığın sağlanacağı bir sistem üzerinden denetime elverişli, şeffaf, ölçümlenebilen eksper atama, hasar tespiti, teminat değerlendirmesi, tazminat hesabı, raporlama, itiraz, ek rapor, itiraz eksperleri ve hakem eksper ataması sistemi oluşturulması hedeflenmeli; sigorta eksperleri olmayan kişilerin yasaya aykırı ekspertiz faaliyetleri önlenmelidir.**

Sonuç olarak görüşe açılan taslak yönetmeliklerin; **ekspertizlerin tarafsız ve bağımsız çalışmasını, kamu kaynaklarının etkin, verimli kullanılmasını, kamu denetimini sağlayacak, tüketici haklarını koruyacak- idare ve yargı yerleri**

zerindeki iŖ yükünü azaltacak, sigortacılık sistemine olan güveni ve katılımı artıracak nitelikte olması hedeflenmelidir.

Umarım bu alıŖmam mesleğime ve siz değerli meslektaŖlarıma olumlu katkıları olur. **Yeterince aıklayamadığım hususlarda benimle her zaman iletiŖime geebilirsiniz.**

Sevgi ve saygılarımla,

UlaŖ Erdoğan
Sigorta Eksperi