

“Bastığınız dalı kırarak yükselirseniz inerken tutunacak dal bulamazsınız”



İ Denizcilik Yüksek Okulu Güverte Bölümü'nden 1987 yılında mezun olmasının ardından, Deniz Nakliyat ve akabinde çeşitli armatörlük firmalarında görev yapan, denizcilik alanında meslek liselerinden fakültelere kadar pek çok konuda öğretim görevliliği yapan, yüksek lisans ve doktora çalışmalarının ardından uzun yıllar İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde bu görevi sürdüren ve ardından denizciliğin uygulayıcılarından olmak üzere Ankara'ya davet edilerek Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü görevlerinde bulunan, bugün Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde Denizcilikten Sorumlu Müsteşar Yardımcısı olarak görevini sürdüren Dr. Kapt. Özkan Poyraz ile meslek yaşantısı üzerine keyifli ve geniş ufuklar açan bir sohbet gerçekleştirdik.

Denize ve denizcililiğe olan bağlılığınız nereye dayanıyor? Çocukluğunuzdan ve YDO öncesi eğitim hayatınızdan bahsedebilir misiniz?

Bir kere her şeyden önce, boğaz çocuğuyum. İstanbul, Üsküdar'da doğdum. Çok az bir süre Kandilli'de yaşamımı devam ettirdim ve daha sonra da Boğaz'ın denizciliğiyle ünlü köylerinden bir tanesi olan Beykoz'da büyüdüm. Beykoz'da yaşamak her şeyden önce denizle birlikte yaşamak demektir. Balık tutmak, sandal kiralamak, ahşap iskeleye gelen Şehir Hattı vapurlarını izlemek, o vapurların yanaşma manevralarını görmek vs... Beykoz'da olunca, denizle doğmuş oluyorsunuz. Dolayısıyla Beykoz'da yaşayan ve yetişen birisi olarak denize yaklaşmam kendiliğinden oldu diyebilirim. Çocukluğumda, hakikaten, Beykoz İskelesi'ne yanaşan Şehir Hattı vapurlarını isimleriyle bilirdim. Saat kaçta geleceklerse çıkar onları seyredirdim.



Özkay Poyraz ilk ve son üniformasıyla

Ortaokulda denizcilığe olan tutkum biraz daha gelişti. Ansiklopedilerin, gemileri gösteren bölümlerini incelerdim. Mesela, bir ansiklopedide, bir gemi resmini inceliyordum ve geminin bölümlerini ezberlemiştim. Ambar neresi, başkasara neresi gibi. Harita kamarası denilen bir yer var gemide, kaptan köşkünün hemen arkasında, ansiklopedide 'Harta Kamarası' diye yazmışlar, 'i' harfini unutmuşlar. Ben de yıllarca o ezberlerime dayanarak 'Harta Kamarası' diye telaffuz ettiğimi hatırlıyorum. En azından Yüksek Denizcilik Okulu'na girene kadar öyle sürmüştü.

Beykoz'daki eğitimimden sonra Kabataş Erkek Lisesi'ne girdim. Kabataş Erkek Lisesi'ne giderken yine gemilerle iç içeydik. Sabahleyin saat 07.00'de Beykoz İskelesi'nden vapura biner, Ortaköy'e kadar giderdik. O zaman artık son günlerini yaşayan Güzelhisar, kısmen Halas, Kalender ve küçücük Kocataş vapurlarına bindiğimizde makine kaptasından kömürçüleri ve yağcılar izlerdik. Yani ben bu vapurlarla, Boğaz'ın tüm iskelelerine uğrayarak okula gider ve okuldan dönerdim.

Kabataş Lisesi'nin bir özelliği de, bizim Yüksek Denizcilik Okulu'nda en ağırlıklı lise olmasıdır. Yani YDO dendiğinde Kabataş Lisesi'nden herhalde, diğer başka liselere göre çok fazla öğrenci vardır. Kabataş Lisesi'nden öğrenci sayısının fazla olmasının bir diğer sebebi de okulların yan yana olmasıdır. Arada sadece Galatasaray Lisesi'nin orta bölümü vardır. Yani Kabataş'tan çıkan YDO'ya girer gibi bir durum oluşmuştur. Dolayısıyla biraz da bunun etkisi var tabi.

Yüksek Denizcilik Okulu'nda eğitim görmeye nasıl karar verdiniz?

Esasen benim açımdan YDO'ya girmek ortaokul hayatımdı. Biraz da Beşiktaş civarında, Kabataş Lisesi'nde olduğum dönemde görmüş olduğum üniformalı ağabeylerin de etkisi olmuştur. Ama tabi biz okula girdiğimizde okulumuz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmıştı ve ben Kabataş Lisesi'ndeyken aniden, ileride öğrencisi olmayı hedeflediğim Yüksek Denizcilik Okulu'nun yerinde olduğunu görünce büyük tedirginlik yaşadığımı hatırlıyorum. Ancak daha sonra okul 1981'den itibaren Tuzla'daki kam-

püsüne taşındı. O dönemde, Deniz Kuvvetleri bünyesi içerisinde Denizcilik Yüksek Okulu adını aldı ve okulun ünvanında Eğitim Merkezi Komutanlığı diye de bir eki vardı. Yatılı bir eğitim aldık. Ve sanıyorum, 85-86-87 ve 88 mezunlarını kapsayan o dört dönem olarak, hepimiz bir askeri okula girip, bir askeri okuldan mezun olan grubuz, tamamen askeri bir nizamda okuyup, askeri nizamda mezun olanlarız. Onun dışındaki dönemler ya sivil başlayıp asker mezun oldular ya da asker girip sivil mezun oldular.

Bu durum birlikteliği güçlendiren bir avantaja dönüştü aslında. Çünkü hepimiz, Tuzla gibi uzak bir yerde, aynı yatakhanelerin içinde, yatakhaneler de odalar şeklinde değil koşullar nizamındaydı, belli disiplin kurallarına uymaya zorlanarak yetiştirildik. O eğitimin bize yararları oldu mu? Şöyle yararları oldu. Eğitimden hiç kayıp yoktu mesela o yıllarda. Maksimum 25 kişilik şubelerimiz vardı. Her bir sınıf, üç tane güverte ve muhtemelen iki tane makine şubesinden oluşurdu ve bu şubelerin öğrenci sayısı 25'i geçmezdi. Zorunlu etütlerimiz vardı. Sabah taburuyla kalkılır, kahvaltıya girilir, ardından sabahleyin yapılan bir tabur sonrasında eğitime girilirdi. Eğitimin saatleri belliydi. Spor saatlerimiz belliydi. Etüt saatlerimiz belliydi. Dolayısıyla eğitimde hiç kaçak yoktu o dönemde. Tabi bu üniversite eğitimi miydi? Biraz tartışılır. Ancak bizim mesleğimizin özellik itibarıyla tamamen bir mühendislik veya tamamen bir üniversite eğitimi gibi olmaya da çok yakışan bir meslek değil esasen. Ben hep bunu söylemişimdir. İster Deniz Harp Okulu olsun, ister Yüksek Denizcilik Okulu ya da İTÜ Denizcilik Fakültesi olsun, mühendislik ve mühendisliğin çeşitli dallarında eğitimler görülsün, ben denizcilerin, denizdeki görevleri dolayısıyla, fiziken de zihnen de sağlam olması gerektiğini düşünüyorum. Bu sebeple de her zaman kafaların üçte birini, gemilerdeki balast operasyonu gibi, boş bırakmak gerekiyor.

Hayatı algılayabilmek açısından, liderlik yönünden, deniz şartlarına dayanıklılık, sağlamlık yönünden, akademik eğitimin dışında da denizde 'durumsal farkındalık' yani yabancıların 'situational awareness' dedikleri duruma vakıf olabilmek, her olaya makro bakabilmek açısından mutlaka bir üçte birlik boşluğa ihtiyaç olduğunu düşünüyorum. Bunu ben gereğinde tanklar arası balast transferi yapabilmek için bırakılmış boş bir tank olarak örnekliyorum.

YDO günlerinizi anlatabilir misiniz? Yaşadığınız unutamadığınız pek çok anınız olmuştur eminim.

Her şey bir anıydı, çünkü bir kere sınıf amirliği ve sınıf subaylığı düzeni vardı. Sınıflarda bu düzen içerisinde eğitim görüldüğü gibi, yatakhane de sabahleyin kalkılması gereken saatte kalkmayan çok fazla öğrenci olurdu. Onların sınıf subaylarıyla olan ilişkilerinden çok fazla anekdot doğmuştur. Bizlerin okul içerisinde gezeceğimiz yer-



Özkan Poyraz, Ertuğrul Kırkpınar gözetiminde, sınıf arkadaşlarıyla 7 çifte donatırken, YDO 1984

ler dahi sınırlıydı. O dönemde, sahillerde nöbet tutan askerler vardı. Şimdi Tuzla'daki okulun sahiline biz öyle rahat inemezdik. Ama inmek isterdik, okuldan kaçmak isteyen arkadaşlarımız olurdu. Bunların hepsi birer anekdot. Ceza olarak sabaha kadar ceza olarak yürüdüğümüz, sınıf subayı tarafından bazen yürüme işleminin deniz kıyısında sonlandırılmayıp, denizde de yürümeye devam ettiğimiz durumlar dahi olmuştur. Tabi bunlar bizim açımızdan çok yoğun stres oluşturan durumlar değildi. Birlikte yaşamın bize sağlamış olduğu bir avantaj olarak her zaman dayanışma ile sonuçlanmıştı. Zorluklara karşı mücadele bizim sınıfların bağlarını çok arttırdı. Bu arada tabi, bu tip bir eğitim bize bir başka şeyi daha sağladı. Üniforma giymenin ne demek olduğunu bizim dönemler, yani bu dört dönem daha iyi bilir. Üniformayı kullanmayı, taşımayı, onu temiz tutabilmeyi vs. Biz, okul döneminde elbiselerimizin hepsini kartonlardık. Yani dolap içerisine alalade katlayamazdık. Bir kartona sarar, sonra naylon içine koyar öyle dizerdik. Askılarımızı dahi aynı yönden takardık. Sınıf subayları o dönemde gelir, bunu kontrol eder, hatta bir eğrilik, düzgünlük var mı yok mu buna göre hafta sonu dışarı çıkma yasağı dahi verilebilirlerdi.

O zamanın da yapısı içerisinde söz etmek gerekirse, Deniz Kuvvetleri ile Yüksek Denizcilik Okulu arasındaki bağları sağlayan hocalarımız hala vardı. Yani Eski YDO döneminden eğitim kadrosunda devam etmekte olan hocalarımız vardı. Mesela Tarcan Üstek vardı. Emine Başaran vardı. Bunlar hep eski okul döneminden eğitime devam etmekte olan hocalarımızdı. Mesela İngilizce hocamız Cemile İskenderoğlu. Askeri dönemde de yeni hocalarımız oldu. Çok bilinen, çok anılan sınıf subaylarımız oldu. Örneğin Abdullah Yüzbaşı, Arif Çapraz, Gökhan Binbaşı dönem mezunları için çok önemlidir. Hala da aramızda konuşuruz. Bizi çok zorladıkları da olmuştur ancak bugün geri dönüp baktı-



M/V Kazım Orbay gemisiyle Hint Okyanusu'nda seyir, 1988

ğımızla tebessümle andığımız isimlerdir.

Bizim her öğle taburumuz bile bir eğlenceydi. Bir zorlamaydı ama aynı zamanda öğrenciler için bir eğlenceydi.

O dönemde bir Ereş Yarbay vardı. Öğrenci amiri olan bu kişi, gücüyle, içinde saklanmış bir öğrenci olan çelik dolabı havaya kaldırarak atabilen bir kişiydi. Okulumuzun özellikleri o dönemde, o şekildeydi.

■ Staj koşulları nasıldı? Hangi gemilerde staj yaptınız?

Stajlardan bahsetmek gerekirse, öncelikle şunu vurgulamalıyım, Denizcilik Okulu'nda bugün yapılan stajlara göre çok daha ciddi stajlardı. STCW Konvansiyonu o dönemlerde pek önemsenmeyen bir konvansiyon değildi. Şimdi hep eğitimde STCW vs. diyoruz ama yerleşmiş YDO eğitim programlarının üzerine, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın da etkisiyle kendine özgü programlar oluşturulmuştu. Biz STCW, Marpol gibi lafları daha çok bu konularda çeviri yapmış olan hocamız Nejat Odman'ın derslerinden öğrenmiştik. Bunun dışında seyir vs. gibi dersleri de zaten yıllardır STCW Konvansiyonuna bağlı kalmaksızın Türkiye'nin oluşmuş denizci birikim ve kültüründen, denizciliğin temel kitaplarından olan, American Practical Navigator gibi kitaplardan yapılan güzel bir eğitim programı çerçevesinde alıyorduk. Ancak o dönemde tabi simülatörler yoktu. Bugün benim öğrencilerimin imkanlarına biz okulda sahip değildik. Radarı dahi staj sırasında görme imkanımız oluyordu. Onun için de okulda, teorik eğitimler bugüne kıyasla daha iyiydi. Çünkü saatler, öğrenci devamlılığı gibi ilkelere çok fazla riayet ediliyordu. Ama pratik uygulamalar yönünden bakıldığında da, bugünkü öğrencilere kıyasla, staj bizim hayatımızda çok önemli bir bölüm oluştuyordu. Çünkü bugünkü öğrenciler pek çok şeyi simülatörle, neredeyse real gerçeklik ve sanal gerçeklik kavramları içerisinde, bu ikisinin farkını da görebilecek şekilde zaten yaşayabiliyorlar. Dolayısıyla bizim eğitim programlarımızın farkı o açıdan önemliydi. Ancak ara stajlarımızın daha iyi geçtiğini söyleyebilirim. Örneğin yangın eğitimlerini, Yıldızlar Su Üstü Komutanlığı'nda yangın eğitimi olarak, yangına girerek ve bilfiil müdahalede bulunarak



Karadeniz Ereğli Sulh Tatbikatı sırasında

yapardık. Aynı şekilde hastane stajı dediğimiz bir stajımız vardı. Bunu Kasımpaşa Hastanesi'nde ameliyata dahi girecek yapmıştık. Şimdi bunların, okullarda STCW'ye rağmen pratik bölümlerinin neredeyse hiç olmadığını, kağıt üstünde yapılan şeyler olduğunu görmekteyiz. Yani o dönemde göre, bizim çok daha fazla imkanımız vardı. Çünkü tek bir okuldu. Parasız devlet yatılı okuluydu sonuç itibarıyla. Üniversitemiz dahi devlet tarafından karşılanırdı. Biz o dönem, tamamen bir mecburi hizmet karşılığında, Ulaştırma Bakanlığı'na, yani her ne kadar yönetim Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda olsa da, Ulaştırma Bakanlığı'na karşı biz mecburi hizmet yükümlülüğündeydik. Dolayısıyla bu mecburi hizmetimizin karşılığı olarak hem DB Deniz Nakliyat hem de Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından kısmen tercihe, kısmen de kuraya bağlı olarak bir yolda meslek hayatına atılıyorduk.

Ben stajımı Deniz Nakliyat'ta yapmıştım. Urfa gemisinde başladım. Bizim için denizcilik algı olarak bugünkülerden çok farklıydı. Ben kendi öğrencilerime 'Kaç kişi yurtdışına çıktı?' diye sorduğum zaman, çoğunun mutlaka yurtdışına gitmiş, görmüş, sırt çantasıyla gezmiş olduğunu görüyorum. Oysa bizim dönemimizde yurtdışına çıkmak özel bir şeydi. Ve bunun da en önemli aracı gemiydi, denizci olabilmektir. O yüzden biz o dönemde, bugünkünden farklı olarak denizciliği yurtdışına çıkmak için de bir araç olarak gördük. Ben ilk kez stajda yurtdışına, Yugoslavya Siplit limanına gitmişim örneğin. Ardından o stajımızın devamında Cezayir ve Amerika, Porto Riko, Porto Riko'dan Baltimore'a gittik. Fakat okulun başlamasına yakın biz hala seferdeydik. Uçak şartları da çok zordu ve ücretler çok yüksekti. Tabi biz 67 parça gemisi olan bir Deniz Nakliyat'tan söz ettiğimiz için hemen Türkiye'ye dönen bir başka gemi, "Fırat" gemisi bulunabildi örneğin. Biz Urfa gemisinden Fırat gemisine, Baltimore Limanı'nda devredilebildik. Ancak o devir ilişkisi de çok ilginç olmuştur. Bizi acenta aldı ve Fırat gemisine bindirileceksiniz dedi. Fırat gemisi de aynı

gün gelecekti. Fakat bizim Urfa gemimiz gitti ve biz iki stajyer arkadaş, Fırat gemisine katılmak üzere gemiden indik. Bizi de bir otele yerleştirdiler. Fakat gemi gelmiyor. Bir gün, iki gün, üç gün... Biz Baltimore'da dolaşıyoruz. Acentaya soruyoruz, acenta da geminin neden gelmediğini bilmiyor. Hiçbir şekilde bilgi alamıyorduk. Denizcilerin o dönemde Baltimore'da gittikleri barlar vardı. İşte o dönemde denizciler, barlara, arkadaşlık kurmak için giderlerdi. Aklimıza buralardan bilgi alabileceğimiz fikri geldi. Gittiğimizde çok doğru bir karar verdiğimizizi anladık; Fırat gemisinin Atlantic City'de arıza yaptığını, makine arızasının tamamlanarak, şu gün şu saatte ETA'sının olduğunu, yani geliş saatine kadar, acenta yerine Baltimore'da bulunan barlardan öğrenmiştik. Nihayetinde okula yetiştik ancak Fırat gemisinde çok büyük tehlikeler atlattık. Atlantik geçişinde kaptan, büyük daire seyri dediğimiz bir seyri uygulamaya karar verdi. Bu seyri yaparken mesafeden kazanırsınız fakat daha yüksek enlemlere tırmanırsınız. Çok akademik kafalı bir mezunumuzdu kaptanımız. O dönem GPS, uydular filan da yoktu. Çok kapalı gökyüzünde sekstantla mevki koymak durumundaydık. Sekstantla bir mevkie kadar gelebilirdik, tabi bir süre sonra bulutlar nedeniyle onu da kullanamaz hale geldik. Şiddetli fırtınalar çıktı. Gemi, ekskavatör dediğimiz ağır iş makineleri ile yüklüydük, onlar sabitliklerini kaybetmeye başladılar. Hatta bir telsiz zabitanın benim yanıma gelip "Kelime-i Şahadet nasıl getirilir?" diye sorduğunu hatırlıyorum. Çünkü baya bir korku yaşandı, makineimiz stop etti. Çünkü böyle fırtınalı denizlerde dümen dinlemeyen bir gemi en zor durumdaki gemidir. Bumba dediğimiz, geminin üstündeki vinçler yarım aylarından çıktılar, sancak, iskele dolaşır oldular. Geminin üstündeki yükler kaymaya başladı. Ama sağ olsun makineci arkadaşlarımız aşağıdan en son havayı çıktıklarında geminin çalıştığını gördük. Neyse ki dümen dinlemeye başladı. Çünkü denizde, dümensiz, makinesiz kalan bir gemi mutlaka dalgalara borda veriyor. Bu da tabi staj döneminde bizim için değişik bir anı olmuştur.

Denizci sivil toplum kuruluşları ile tanışmanız ne şekilde gerçekleşti?

Staja başladığımız sırada Deniz Nakliyat'a gittik. Orada staja alırken bazı sorular soruyorlardı. Örneğin Mezunlar Derneği'ne üye olup olmadığımız ilk sorulan sorulardan. Ancak öğrencilik yıllarımızda askeri öğrenci hüviyeti taşıdığımız için herhangi bir kuruluşa ya da derneğe üye olamıyorduk.

Mezun olur olmaz Deniz Nakliyat bizden iki şey istedi. Birincisi sendikaya, ikincisi Mezunlar Derneği'ne üye olmak. Pek çok ağabeyimiz Deniz Nakliyat'ta çeşitli görevlerde bulunuyorlardı. Meslek yaşamımızın başlamasıyla ilk kez ağabeylerimizle de tanışma fırsatımız oldu.



İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde simülator eğitimleri başlarken

Ben bir süre derneğe normal üye olarak devam ettim. Ondan sonra sanıyorum üç dönem kadar bir yöneticilik durumum da oldu. İlk kez Kapt. Atilla Kocataş'ın döneminde böyle bir şeye girdik. Atilla Kocataş'ın ilk dönemi idi. O dönemde şimdiki Savunma Bakanımız İsmet Yılmaz da genel sekreterimizdi. İkinci dönemde bu sefer de rahmetli Gündüz Aybay ve rahmetli İlhan Önerdem'in öne çıktığı bir yönetim kurulunda da görev yapmış oldum. Kuruluşlarımızın farklı farklı yayın organları vardı. O dönem Mezunlar Derneği tarafından yayınlanan Denizati Dergisi'nin yazı işleri müdürlüğü görevini üstlendim. Dergide Enver Bilgi ve ben, daha çok bu işe emek harcayanlar arasındaydık. Sonra bir karar aldık. Bugün, Denizcilik Federasyonunun da oluşmasının temeli belki de ona dayanıyor. Kuruluşlar bir araya geldik ve hedefimizin aynı olduğunu, bundan böyle tek bir yayın organı üzerinde hep beraber hareket etmeyi kararlaştırdık. Bugün röportaj veriyor olduğum Denizcilik Dergisi'nin temelleri böylelikle atıldı ve yayın hayatına başladı.

Yüksek Denizcilik Okulu'ndan mezun olmanızın ardından mesleğe atılma sürecinizi ve yaşadıklarınızı bizimle paylaşır mısınız?

Meslek de Deniz Nakliyat'ta devam etti. Şunu söyleyeyim. Ben iki tane okuldan mezunum diye düşünüyorum. Bir tanesi YDO, diğeri Deniz Nakliyat. Deniz Nakliyat da bizim için gerçekten ISM dediğimiz kurallar olmadan önce ISM'i yaşayan bir şirkettir. Deniz Nakliyat'taki çalışma yaşamımız da bu şekilde başlamış oldu. Deniz Nakliyat'ta da çok farklı, bugün için denizcilerde pek olmadığını gözlediğim bir durum vardı. Biz Deniz Nakliyat'ta seferden geldiğimizde, denizcilik anılarını anlatmakla yaşadık. İki arkadaşla karşılaştığımda hemen Hamburg'a geldiğimizde şunlar şunlar oldu, gemide şu kaptan şunu yaptı, gibi. Neden? Çünkü gemilerde, Deniz Nakliyat'ta bir liyakat ve aidiyet ilişkisi vardı. Hiyerarşik anlamda, okul mezunlarından oluşmuş bir sistem vardı. Birinci kaptan, ikinci kaptan, üçüncü ve dördüncü kaptan aynı okuldan mezun ama ara-



Denizci sivil toplum kuruluşları tarafından düzenlenen bir kokteyl

larında yaş ve sınıf farkı olan kişilerdi. Fakat tatlı geçişleri olan bir hiyerarşiydi. Gemi salonlarında akşam birlikte yemek yenirdi. Şimdiki gemilerde herkes salona dahi inmeyip kendi kamerasında ya internete girmeye çalışıyor veya film izliyor. Yalnızlaşma var. Bu da geminin en önemli gündemi olan salon sohbetlerini kaldırmış durumda. Karizma kaptan yok artık. O zaman karizma kaptanlar ve baş mühendisler vardı. Biz gemiden döndüğümüzde, çoğu da bizim okulumuzun mezunu olan, örneğin Alaattin Kaptan şunları yaptı, Kedi Seyfi ile şunları şunları yaşadık gibi ifadeler kullanabiliyorduk. Ben artık onu göremiyorum. Çünkü kaptan olabilmek için çok uzun bir süreç lazımdı. En az on, on beş yıl sonra kaptan unvanını alabiliyordunuz. Ancak şimdi pek çok genç insan çok kısa süre içerisinde kaptan olabiliyor ve denizde de çok uzun süreler çalışılmıyor. Bizim mezuniyetimizde tek idealimiz vardı, o da, gemi kaptanı veya baş mühendisi olmaktı. Ancak şimdilerde kendi öğrencilerimin bile ideallerini farklılaşmış görüyorum. Onlar, genellikle, denizi ne zaman daha çabuk bırakır ve bir başka iş alanında iş kurabiliriz düşüncesindedir. Bunu da kesinlikle yargılamıyorum. Çünkü denizdeki çalışma şartları ile karadaki çalışma şartları arasındaki eşitsizlik çok arttı. Sadece maddi olarak da değil, ihtiyaçlar değişti. Örneğin, biraz önce söylediğim gibi, biz denize neden gitmek isterdik? Bir defa yurtdışına çıkmanın bir aracıydı. İlk defa başka ülkeleri görmenin bir aracıydı. Ama bunun yerine koyabileceğiniz çok şey var artık. Ucuz uçak bileti var örneğin. İnternet gibi bir ihtiyacımız yoktu. Ama hala gemilerde internet kullanımı sınırlı bir şey. Genç insan internet-siz kalmak istemiyor. Genç insan, bugün Taksim'de, İstiklal Caddesi'nde dolaşmayı istiyor. Genç insan bugün bir müzik topluluğunun konserine gitmek istiyor. Ancak denizler bu ihtiyacı karşılayamıyor. İşte bu noktada denize gitmenin tek sebebi, ekonomik anlamda karadaki istihdam işin zorluklarını aşmanın katlanabilecek bir unsuru haline gelmiş durumda. Düzenlenebilmesi için tek çare vardır bence; denizdeki çalışma, izin ve ücret koşulları üzerinde iyileştirme-



İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Derneği tarafından düzenlenen Öğretmenler Günü etkinliği

lerdir yapılabilir. Bugün Kuzey ülkelerinin yaptığı, iki ay çalışma iki ay izin gibi, yapılabilecek desteklerle belki cazip hale getirilebilir.

Meslek yaşantıma dönecek olursam, Deniz Nakliyat'ta bir süre çalıştıktan sonra yedek subaylığımı yaptım. Sonra Sönmez Denizcilik isminde, o dönemde sükse yapan, Deniz Nakliyat'a benzer, çok sayıda gemisi olan bir kuruluştaki çalıştım. Sonra çeşitli armatörlük firmalarında da hizmet verdim. Bu arada İngiltere'ye de gittim. Yani o zaman bazı arkadaşlarımız hemen bir kooperatife girelim, ev alalım düşüncesindeydiler. Ben kazandığım parayla kendime yatırım yapabilir miyim diye düşündüm ve İngiltere'ye gittim. İngiltere'de bir altı ay kadar dil eğitimi artı ticari iletişim dediğimiz bir eğitim aldım. Oradaki fuarları dolaştım. Acaba burada, denizcilğe nasıl bir katkı sağlayabilirim diye düşündüm. Dolayısıyla Türkiye'ye döndüğümde de bir büroya dahil oldum, o zamana göre inovatif sayılabilecek, rüzgar jeneratörleri, bazı özel gemi makineleri gibi konularda İngiltere'den aldığım temsilcilikler vardı. Bir temsilcilik bürosu gibi. Bir yandan da Ortaköy'deki Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi'nde öğrencilerin öğretmeni olmadığı için, öğretmen olarak da görev yapmaya başladım. Ve ilk defa da şunu fark ettim. Ben öğretmenliğe uygun birisiyim. Çünkü insanları şekillendirmeye destek vermeyi seviyorum. Diyaloglarımın öğrenciler bazında iyi olduğunu hissettim. Bunun üzerine de öğretmenliğe ayırdığım süreyi bir parça arttırdım. Bir de tabi o zamanlarda Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi de üniformalı ve yatılı bir okuldu. Fakat öğrencilerin bir çoğu denize gitmiyordu. Mezun olup hemen üniversiteye giderek başka başka alanlara kayıyorlardı. Çünkü onlara denizi anlatan birileri yoktu okulda o dönemde. Biz, bir kaç hocamızla beraber bu işe giriştik. Ben, oranın önce kadrolu öğretmeni oldum. O sırada da bana ikinci bir avantaj daha getirdi bu. Yoksa ücretleri denizle kıyaslanamayacak kadar düşük rakamlardı. Çok iyi

hatırlıyorum. Bir saat ek ders ücreti, o dönem bir şehir içi otobüs bileti almaya yetmiyordu. Ona rağmen ben gidiyordum çünkü zevk alıyordum. Kismen de büroyu sürdürmeye çalışıyordum ama ticarete uygun bir adam olmadığımı anladım. Çünkü ben formal kişiliğe sahip bir insanım. İlişkilerimde de öyle. Dolayısıyla da büro işinden çok kısa bir süre içinde sıyrılarak öğretmenliğe devam ettim.

Öğretmenliği sürdürmeye karar verdikten sonra da 93-94 yıllarında, İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde Deniz Ulaştırma-İşletme alanında açılan bir master programına katıldım. Programı iki sene içinde bitirip, tezimi de hazırlayarak Deniz Ulaştırma-İşletme alanında yüksek lisansımı da yapmış oldum. Ardından doktora imkanı doğdu. İTÜ'de bölüm açılmayınca, İstanbul Üniversitesi'nden Mahmut Celal Barla'nın, ki o da İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde çalışmış bir öğretim üyesiydi, düzenlediği doktora programına katıldım. Bu programla da doktoramızı tamamlamış olduk. Master sırasında Ortaköy Denizcilik Meslek Lisesi'nde kadrolu öğretilimdim. Oranın bölüm şefiydim. Doktora aşamasını bitirmek üzereyken de, İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde, memurlar arası nakil gibi, yani MEB'den muvafakatname ile İTÜ'ye araştırma görevlisi olarak geçmiş oldum. Pek çok kıymetli hoca ile çalışma fırsatım oldu, sonrasında İTÜ Denizcilik Fakültesi'ndeki simülasyon merkezinin kuruluş çalışmalarında bulundum.

O dönemde Osman Kamil Sağ hocamız ve kıymetli öğretim görevlisi arkadaşlarımızla, The State University of New York'un kısaca SUNY ile ortak programını başlattık hep beraber.

Derken, Ankara'ya Deniz Ticareti Genel Müdürü olarak başladım, 2004 yılının sonunda.

Ankara'da göreve başlama sürecinizi anlatabilir misiniz?

Trabzon'daki bir seminere gitmiştim. Denizcilik Müsteşarlığı'nın yapması gerekenleri kürsüden anlatırken, programlara katılanlar içerisinde İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği'nde birlikte çalıştığımız, o zamanın Denizcilik Müsteşarı İsmet Yılmaz da bulunmaktaydı. Seminer sonunda beni arabasına davet etti. Kürsüde anlattıklarımı uygulamamı dile getirerek Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü görevini teklif etti. İsmet Bey'in özel bir durumu vardır. Kendisi çok çabuk karar verir, bir şey sorar ve çok çabuk da karar verilmesini ister. O zaman, gece yarısı, bir saat içerisinde karar vermem gerekti. Eşim, bunun büyük bir karar olduğunun farkındaydı. Onlar asla bu karara katılmadılar, hala da katılmıyorlar. Ama sonuç itibarıyla biz Ankara'da bulduk kendimizi. Kısa bir süre devam ederim zannederken, özellikle Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın çok uzun süre bakanlık görevini icra etmesi dolayısıyla ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kasım 2011'de kapanmasına

kadar geçen sürede yaklaşık yedi yıl, Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Müdürü olarak faaliyette bulunduk. Pek çok denizci, İTÜ Denizcilik Fakültesinin öğretim elemanları, hem de oranın mezunları bu denizciliğin idari kapasitesinin geliştirilmesine de ciddi katkı sağlamışlardır. Buraya da tarihsel bir işaret olarak koymak lazım.

Denizcilik Müsteşarlığı, Kasım 2011'de çıkan bir Kanun Hükmünde Kararname ile kapatıldı. Onunla ilgili bütün görevler yeni kurulan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinin içerisine alındı. Ve alındıktan sonra da bizler çok kısa bir süre içinde vekalet görevimizi sürdürdükten sonra 2012'nin Nisan ayında görevlerimizi bırakarak, Bakanlık müşavirleri olarak bir süre daha görevlerimize devam ettik. Ben bu dönem içerisinde Bakanlığımızdan izin alarak, boş durabilecek bir durumda olmadığımı da düşünerek İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde lisans dersleri vermeye devam ettim. Bu arada, Yakın Doğu Üniversitesi'nde bulunan ve hocalık yapmakta olan 9 tane mezunumuz var. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti vatandaşı olan ve bizim dönemimizde sınıf arkadaşımız veya ağabeyimiz olan kişiler orada öğretim elemanlığı yapıyorlar. Fakat onların da akademik anlamda yükselmelerine ihtiyaç vardı gelecek için. Bir yüksek lisans programı açıldı onlar için. Ben o yüksek lisans programında da öğretim görevlisi olarak yer aldım. Ve onların yüksek lisansının da ders bölümlerinin bitirilmesini sağlamış olduk. Kıbrıs'a giderek o eğitimi de verdim. Bu arada kısa bir süre de Piri Reis Üniversitesi'nde bir ders verdim. Dolayısıyla da o süreci eğitimle, asıl mesleğim saydığım konularla geçirdim. Ta ki, Ağustos 2014'te Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Sayın Lütfi Elvan, denizcilik alanında da inovatif bazı projeler yapılması gerektiğine inandığını söyleyerek beni Ankara'ya davet edene kadar. Sayın Bakan, Bakanlığın diğer alanlarında gelişmeler olduğunu, denizcilikte de katma değer yaratılabileceğine inandığını ve bunun için de beraber çalışmak istediğini talimatladı. Sonra Denizcilik Müsteşar Yardımcılığı görevini bize tevdi etti. Ben de sorumluluklarımın verdiği bilinçle görevi teslim aldım. Ulaştırma Bakanlığı çok büyük bir bakanlık haline geldi. Hem yatırımlarıyla çok büyük bir bakanlık, hem de bütçesiyle. Sadece karayollarının bütçesi artırımlar yapılmaya bile 13 milyar TL'lik bütçeye sahip. Bakanlığın 10 yılda yaptığı yatırımlar 200 milyar TL. Bu kadar büyük bir bakanlık ve nerdeyse kamu yatırımlarının yarısından fazlasını yapan bir bakanlık durumunda. Böyle olunca da denizciliğin orada bilenler tarafından yönetilmesine ihtiyaç olduğunun herkes bilincinde. Böyle bir olanak da bize sunulduğu için bu durumu denizcilik camiası adına bir görev bildim. Bu imkan verilmişken, yarın bunu yapmamış olmanın sorumluluğunu açıkçası sonradan ne ben ne camiamız kaldırılabirdi. O nedenle talimata uymuş oldum diyebilirim.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde denizcilik alanında yapılması planlanan ve sürdürülen projeler ile ilgili bilgi verebilir misiniz?

Deniz, hava, demiryolu ulaşımı dışında haberleşmeyi de dahil ettiğimizde çok büyük bir bakanlık haline geliyor. Böyle bir bakanlık içinde bir kere deniz yolunun önemini, bırakın Türkiye için, önce bakanlık içinde algılatma görevim olduğunu düşünüyorum.

Bugüne kadar özellikle kabotaj dahilinde yapılan taşımalarda deniz yolu kullanımındaki çok düşük oranı arttırmamız gerekiyor. Bunun için de projelerimizin temelinde, özellikle Marmara'da köprü geçişleri yapılsa bile, deniz yolunun hem Kuzey - Güney hem de Doğu - Batı akslarında özellikle kamyonu bağlı Ro-Ro trafiğinin oluşturulması gerektiğine inanıyoruz. Böyle bir projemiz var. İkincisi denizciliğin büyüklüğü bilinmiyor. Benim açımdan ekonomi yönetimine anlatmamız gereken; Türk denizciliğinin, Türk ekonomisi içinde cari açığa, bütçeye ve gayrisafi milli hasılamıza olan etkileri. Yani bu analitik olarak yapılan çalışmalarla tam olarak ortaya konmuş değil. Bir veri eksikliği var. Bu veri eksikliğini gidermek ve Türk denizciliğinin, deniz taşımacılığı, gemi inşa sanayi ve limancılığın, bu söylediğim üç parametreye, bütçeye, GSMH'ya ve ödemeler dengesine olan katkılarını ortaya çıkarmamız lazım. Bakanımız Devlet Planlama Teşkilatı kökenli biri olduğu için, verilerle bazı şeyleri görüp ondan sonra yola çıkmak istiyor. Böyle bir yol çizdik kendimize. Bir kere, verileri disipline etmek ve bunlardan bazı gelecek planları yapabilmek. Bu çok dağınık. Örneğin, navlun... Türkiye'nin kendi yüklerini taşıması için ödemesi gereken navlun miktarı ne kadar? Bunun ne kadarını Türk sahipli gemilerle taşıdığımızı tam olarak bilemiyoruz. Bu 8 buçuk milyar dolar mıdır? 4 buçuk milyar dolar mıdır? 17 milyar dolar mıdır? Yani milyar dolarları bu kadar kolay konuşamayız. Dolayısıyla bizim buna veri disiplini içerisinde çözüm bulmamız lazım. Onun dışında Bakanlıkta tabi gemi sanayinin desteklenmesi, gemiyi bir ürün olarak destekleyebilmek, aynı zamanda deniz taşımacılığının ekonomik krizden sonra üzerine gelen yükleri, 2008'deki krizden sonra üzerine gelen yükleri ortadan kaldırmak için nasıl destek verebiliriz? Bunların arayışını ve organizasyonunu yapıyoruz. Bunun dışında tabi çıkarılması gereken düzenlemeler var. Yönetmelik, mevzuat, genelge vs. Denizcilik eğitiminde, kıyı yapılarında, limanlarda pek çok yapılması gereken şey var. Ya düzenleme, ya da zaten yapılmış olan düzenlemelerin, biraz daha güncel hale getirilmesi var. Bunları yapıyoruz ve yapacağımız hedef olarak. Yine, gemi trafik hizmetlerini, Türkiye'deki otomatik tanımlama sistemini hepsini milli bir deniz resmi altında toplayabilir ve bunu Ankara'dan görebilir miyiz? Buradan topladığımız verileri de ticari stratejilerimizde kullanabilir miyiz? Makro he-



Özkan Poyraz, UDHB Müsteşar Yardımcısı olarak 130. Geleneksel Balık Günü'nde konuşma yaparken

deflerimizden bir tanesi de bu. Daha önce görevler Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde olduğundan, konuyu Bakanlığa aktarmamız gerekiyordu. Oysa şimdi denizcilik de Bakanlık bünyesine dahil edildi. Böylelikle örneğin bir liman yaptığımızda bunun karayolu ve demiryolu ile olan ilişkisini kendimiz hemen orada sağlayabiliyoruz. Dolayısıyla denizciliğin doğrudan Bakanlık içinde bulunması bir avantaj. Bir de özellikle limanların, demiryolu ve karayolu ile buluşturulması için doğru projeler planlayıp yapıyoruz. Yapabilecek durumdayız. Onlar da önemli hedeflerimiz içerisinde.

Son olarak, denizcilik alanında eğitim alan öğrencilerle neler paylaşmak istersiniz?

Çok fazla tavsiye vermeyi seven birisi değilim ancak eğer hani İTÜ Denizcilik Fakültesi veya onun öncesinde YDO mezunu bir kişinin hayat felsefesi olarak değerlendirecek, kendi yaşamımdan çıkarılan sonuçlar olarak kabul edilecek olursa, 'ben olsaydım ne yapardım?'ı paylaşabilirim. Bir kere, Denizcilik Fakültesi'nden mezun olan insanların, denizci olan kişilerin önce bir süre deniz pratiğini kazanmaları gerektiğini düşünüyorum. İlla deniz bırakılacaksa ve zabıtlık devam edilmeyecek bir şeyse onlar için, her şeye rağmen birinci zabıtlık düzeyine kadar deniz tecrübesini yaşamaları gerekiyor. Bu ilerde onların denizci eğitimci olmasından tutun, karada çalışırken kullanabilecekleri bir kaptan/mühendis unvanı iş kartvizitlerinde taşıyabilecekleri önemli bir niteliktir. Ardından mutlaka kendilerine yatırım yapsınlar. Yatırımlarını mal mülk anlamında değil kendi eğitimleri adına değerlendirsınler.

Farklı ülkelerdeki denizcilik çalışmalarını ve mesleğin uygulanış biçimlerini gözlemlesinler. İlave denizcilik eğitimi alıp alamayacaklarını sorgulasınlar ve kendilerini geliştirme yoluna gitsinler. Yurtdışında kabul edilen bir üniversitede veya enstitüde eğitim almaları onlara teknik olarak çok bir şey katmasa da, bir topluluğun içinde bulunmak açısından çok şey katacaktır. En önemlisi iş bağı kurabilmek için bile

önemli bir girişimdir bu. Ardından ister denize devam etsinler, ister karada çalışsınlar, bu onlara önemli bir vizyon oluşturacaktır.

İkinci konu da şu, eğitim sırasında, eğitim aldığım dönemlerde daha çok denizcilik eğitiminin ya da gemi üstünde denizcilik yapmanın gerektirdiklerini öğreniyorduk. Ancak bizim dönemimize göre bu iş çok değişti artık. Bugün mezun olanlar Deniz Ulaştırma İşletme mezunu oluyorlar. Yoksa güverte mezunu olmuyorlar. Dolayısıyla onların artık disiplinler arası alanlara eğilmeleri gerekiyor. Mesela risk yönetimi, mesela emniyet ve güvenlik kültürünün oluşturulmasına yönelik konular. Yoksa her denizci denizin ortasında kaldığında sekstantla bir yıldızdan, iki yıldızdan, üç yıldızdan intersept dediğimiz mevkiyi koyabilmelidir. Ama esas olan bu dört işlem işlerini öğrenim süresince abartmadan bir sınırlı zaman aralığında tutmaktır. Onun dışında işletmeciliğini, onların unvanlarının içinde olan Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinin bir gemi yönetim mühendisliği olarak algılanarak işletme, sigorta veya bir yatırımın nakit akışının anlaşılması gibi hususlarını da bilebilecek bir altyapıyı kendilerine oluşturmaları lazım. Yani ben bunları oluşturdum, oluşturmaya çalışırdım diyebilirim.

Onun dışında da hayatın için yapılabilecekler yapılmalı. Benim genel felsefem bu. Çok fazla hırs yapmasınlar. Para hırsı da, unvan hırsı da kötü. Eğer yükseliyorlarsa, ekonomik olarak da yükseliyorlarsa veya bir organizasyon içerisinde, devlet görevlisi yahut sivil görevli olarak yükseliyorlarsa, onlara her zaman önerim; bastıkları dalı kırarak yükselmesinler, çünkü inerken o dala ihtiyaçları olacak. Bunun için de en önemlisi sosyal çevrelerinden, arkadaşlarından, hangi noktaya gelirlerse gelsinler kopmamaları lazım. Yani kapıdan girerken güvenlik görevlisine nasıl davranıyorlarsa, şirketin CEO'suna da aynı şekilde davranma kültürüne sahip olmaları gerekiyor. Eğer buna sahiplerse, ait oldukları topluluk da onları yalnız bırakmaz.