

УДК 342.951:656.7(560+477)

DOI <https://doi.org/10.32782/pdu.2024.4.58>

А. А. Іванищук

доктор юридичних наук професор,
директор Науково-дослідного інституту морського і космічного права
ORCID ID: 0000-0001-9664-3120

І. Є. Підберезних

доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри історії факультету політичних наук
Чорноморського національного університету імені Петра Могили
ORCID ID: 0000-0001-9906-4327

Є. В. Сердюк

кандидат юридичних наук,
доцент кафедри галузевого права та загальноправових дисциплін
Відкритого міжнародного університету розвитку людини «Україна»
ORCID ID: 0000-0002-5467-7207

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ: ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТУРЕЧЧИНІ ТА УКРАЇНИ

У статті здійснено компаративістичний аналіз особливостей публічного адміністрування авіаційним транспортом у Туреччині та Україні. Розкрито доктринальні витоки адміністративного права обох держав, зокрема акцентовано на тому, що адміністративне право Туреччини сформувалося під впливом французької моделі, яка передбачає централізоване публічне адміністрування, ієрархічний контроль та нормативну орієнтацію на публічну службу. Натомість адміністративне право України, що особливо проявилось після здобуття незалежності, ґрунтується на німецькій правовій традиції з акцентом на формальну законність, процедурну деталізацію та пріоритет захисту прав суб'єкта в публічно-правових відносинах. У межах аналізу законодавчого забезпечення авіаційної галузі Турецької Республіки охарактеризовано базові акти, зокрема Закон № 2920 про цивільну авіацію та низку спеціалізованих підзаконних нормативно-правових актів. Продемонстровано, що чинне турецьке законодавство формує послідовну правову модель, у якій поєднано принципи публічного порядку, національного суверенітету, безпеки, а також регламентовано порядок доступу до авіаційного простору, ліцензування, сертифікації, контролю за технічним станом повітряних суден та умовами експлуатації аеропортів. Особливу увагу в роботі приділено аналізу адміністративних органів, що здійснюють публічне адміністрування авіаційної галузі в Туреччині. Визначено провідну роль Міністерства транспорту та інфраструктури, яке формує стратегічні напрямки політики, контролює маршрути та виконує функції міжвідомчого координатора. Розкрито компетенції Генеральної дирекції цивільної авіації, відповідальної за технічний нагляд, сертифікацію, інспекції та аудит безпеки польотів. Зазначено, що Генеральна дирекція державних аеропортів Туреччини реалізує функції щодо експлуатації, модернізації та адміністрування державної аеропортової інфраструктури. Здійснено певний аналіз практичних інструментів публічного адміністрування, що застосовуються в Туреччині, включаючи цифрові сервіси, електронний документообіг, механізми інспекційного нагляду та регуляторного контролю. Особливу увагу приділено нормативу SHY-YOLCU, який передбачає комплекс заходів щодо захисту прав пасажирів у разі скасування, затримки чи відмови в посадці, зокрема обов'язкове інформування, надання компенсацій та допомоги. У контексті розвитку технологій розглянуто правовий режим використання безпілотних літальних апаратів, який передбачає їхню реєстрацію, погодження польотів та обмеження щодо зон застосування.

Ключові слова: авіаційна галузь, аеродромна інфраструктура, адміністративний орган, доктрина, електронне врядування, концепція, національна безпека, національний суверенітет, обмеження, публічна адміністрація, правовий режим, права пасажирів, реєстрація, сертифікація.

Вступ. Науковий аналіз публічного адміністрування авіаційного транспорту в Туреччині та Україні набуває особливої актуальності в умовах глибоких трансформацій безпекової архітектури Європи, спричинених повномасштабною російсько-українською війною. Обидві держави виступають ключовими регіональними суб'єктами з високим потенціалом розвитку транспортної інфраструктури, обороноздатності та стратегічного партнерства. Туреччина — держава-член НАТО з одними з найпотужніших збройних сил в Альянсі, а Україна — країна, що стала форпостом захисту європейських цінностей і прагне до інтеграції в ЄС. Очевидно, що після завершення війни обидві країни залишатимуться головними акторами європейської безпеки із відповідною логістичною та адміністративною спроможністю.

У цьому контексті порівняльне дослідження моделей публічного адміністрування авіаційного транспорту в Туреччині та Україні виходить за межі суто наукової інтересу — воно має прикладне значення як для формування спільних підходів до розвитку інфраструктури, так і для створення умов взаємодії у сфері цивільної авіації, з урахуванням норм ICAO та європейського права. Водночас для України важливо не лише адаптувати позитивні інституційні й процедурні практики Туреччини (зокрема в частині електронного врядування, цифрових сервісів та системи авіаційної безпеки), а й критично осмислити ті аспекти, які стали перешкодою для інтеграції Туреччини до Європейського Союзу. Такий конструктивно-прагматичний підхід дозволяє уникнути системних помилок у процесі модернізації власної моделі публічного адміністрування.

Отже, актуальність теми обумовлена не лише потребою теоретичного осмислення порівняльно-правових особливостей адміністративного регулювання авіаційного сектору, але й вимогою практичної адаптації систем публічного адміністрування до нових геополітичних реалій, перспектив інтеграції, реформування галузі та розбудови євроатлантичного простору безпеки, у якому і Україна, і Туреччина відіграватимуть провідну роль.

Огляд останніх досліджень. До окремих аспектів адміністративно-правового регулювання авіаційного транспорту в контексті європейських інтеграційних процесів та безпекової політики зверталися у своїх працях турецькі, українські та зарубіжні вчені. Зокрема, відповідні положення опосередковано висвітлювали у своїх наукових дослідженнях О. Маєр, Б. Мельниченко, В. Пригладь, О. Петрашин, Р. Чаґлаян. У їхніх роботах розглядалися проблеми становлення адміністративного права, правового регулювання публічних послуг, інституційної трансформації адміністративних органів, а також окремі аспекти взаємодії у сфері безпеки цивільної авіації. Водночас, безпосередній предмет наукового аналізу, пов'язаний із сучасною моделлю публічного адміністрування в галузі авіаційного транспорту, зокрема на прикладі Турецької Республіки та України, залишився поза межами цілісного порівняльного розгляду. Саме тому комплексне вивчення цієї теми є актуальним і необхідним як для розвитку національної доктрини публічного адміністрування, так і для наповнення наявної наукової лакуни.

Отже, здійснення повноцінного наукового аналізу адміністративно-правових механізмів публічного адміністрування авіаційного транспорту в Республіці Туреччина та в Україні є актуальним.

Метою статті є здійснення наукового аналізу публічного адміністрування авіаційного транспорту в Турецькій Республіці та Україні шляхом вивчення адміністративно-правових механізмів регулювання, функціонування відповідних інституцій і нормативно-правової бази. Дослідження спрямоване на виявлення спільних і відмінних рис моделей публічного адміністрування, зокрема в аспектах організації системи органів, цифровізації процедур, захисту прав пасажирів та регулювання використання безпілотних літальних апаратів. На основі компаративного підходу стаття має на меті не лише відтворити сучасний стан правового регулювання, а й окреслити перспективи адаптації ефективних адміністративних практик у національне правове поле України.

Виклад основних положень. Адміністративне право Туреччини, яке сформувалося в умовах реформаційного періоду Танзимату у XIX столітті, значною мірою базувалося на французькій адміністративно-правовій традиції. Це зумовлено тим, що після Французької революції 1789 року у Франції було створено Державну раду, якій у 1872 році надано судовий статус, що сприяло розбудові адміністративної юстиції. Саме через цей орган адміністративне право почало набувати системності як автономна галузь. Французька модель передбачала поділ державної влади, верховенство права та спеціалізовану систему судового контролю за публічними органами. Ці ідеї знайшли пряме відображення у підходах Османської імперії, яка однією з перших у мусульманському світі започаткувала формальне викладання адміністративного права. У програмі Школи публічного адміністрування (Мюлькіє), заснованої у 1859 році, предмет «адміністративне право» з'явився вже у 1877 році. Його впровадження та перші підручники, зокрема твір Сакизли Оганнеса Ефенді (1892), демонструють орієнтацію на французькі концепції державної служби, повноважень адміністрації, акцент на регулювання відносин між державою та індивідом. Інакше кажучи, адміністративне право Туреччини спочатку засвоїло ключові положення французької правової доктрини початку XIX століття [1].

Сучасне адміністративне право України, особливо з урахуванням його розвитку на початку XX століття та після відновлення незалежності, значною мірою ґрунтується на німецькій адміністративно-правовій традиції. Це проявляється у пріоритеті доктрини правового статусу суб'єкта, чіткій систематизації адміністративних проваджень, нормативному регулюванні публічних послуг та процедур, а також у побудові адміністративного процесу як логічно структурованої сукупності формальних актів. Українська доктрина активно сприймає німецьке розуміння «Rechtsstaat» (правова держава), яке зосереджене на формальній законності та захисті прав особи перед адміністрацією [2].

Таким чином, адміністративне право Туреччини історично спирається на фран-

цузьку модель з акцентом на централізоване публічне адміністрування та публічну службу, тоді як в Україні домінує вплив німецької доктрини, яка розвивалася на початку XX століття і відзначається аналітичністю, інституційною деталізацією та правозахисним вектором [3].

Законодавче регулювання авіаційної галузі Турецької Республіки ґрунтується на принципах публічного адміністрування в авіаційному транспорті, зокрема на засадах національного суверенітету, безпеки, публічного порядку та захисту державних інтересів. Публічне адміністрування реалізується через комплекс правових і технічних механізмів, які забезпечують рівний і контрольований доступ до повітряного простору. Одним із провідних принципів є верховенство права, що виявляється у вимогах до попереднього погодження комерційної діяльності в авіаційній сфері через ліцензування, сертифікацію, нагляд та регуляторні процедури. Забезпечується також належний баланс між свободою підприємництва та суспільним добром, що передбачає участь державних органів у погодженні умов експлуатації повітряного простору. Адміністративні органи, що здійснюють публічне регулювання авіаційної галузі Туреччини, формують єдину систему, у межах якої провідну роль відіграє Міністерство транспорту та інфраструктури Турецької Республіки. Воно відповідає за стратегічне планування, надання дозволів, контроль за маршрутами, тарифну політику, нагляд за інфраструктурою та виконання міжнародних зобов'язань. Ключовим виконавчим органом є Генеральна дирекція цивільної авіації, яка забезпечує технічний нагляд, сертифікацію, інспекції, аудит безпеки польотів і контроль відповідності авіаційної діяльності міжнародним стандартам. У процесі регулювання беруть участь і інші інституції: Міністерство внутрішніх справ, Генеральний штаб, митні й прикордонні органи, які спільно забезпечують комплексну міжвідомчу координацію. Значну роль у забезпеченні авіаційної безпеки відіграє також Національна рада авіаційної безпеки, яка координує заходи у сфері запобігання загрозам цивільній авіації [4].

Генеральна дирекція цивільної авіації

Турецької Республіки через інфраструктуру електронного уряду забезпечує надання широкого спектра адміністративних послуг, спрямованих на ефективне регулювання авіаційної галузі та обслуговування громадян. До ключових напрямів діяльності належать електронний документообіг, перевірка документів, видача сертифікатів для авіаційного персоналу, ліцензування пілотів і безпілотних літальних апаратів, а також реєстрація повітряних суден. Особлива увага приділяється сервісам для організацій, що здійснюють наземне обслуговування, іспитам з авіаційної безпеки та аеронавігації, а також системам обробки інформації у сфері цивільної авіації. Громадянам надається можливість подавати звернення, запити та пропозиції через Президентський комунікаційний центр (CIMER), брати участь у процесах публічного адміністрування та долучатися до вдосконалення політики у сфері авіації. Завдяки інтеграції цифрових технологій і прозорості процедур Генеральна дирекція цивільної авіації сприяє розвитку безпечного, сучасного й інклюзивного середовища в галузі авіаційного транспорту [5; 6].

Адміністративна діяльність Генеральної дирекції державних аеропортів Туреччини (DHMI) є важливою складовою системи публічного адміністрування у сфері авіаційного транспорту, оскільки саме ця установа забезпечує організацію, експлуатацію та контроль за функціонуванням державної аеропортової інфраструктури, включно з адмініструванням повітряного руху на національному рівні. У межах покладених повноважень DHMI виконує функції, пов'язані з плануванням, будівництвом, модернізацією, технічним обслуговуванням та адмініструванням аеропортів, що перебувають у публічній власності. Вона відповідає за реалізацію державної політики у сфері розвитку аеропортової мережі та дотримання стандартів авіаційної безпеки й ефективності. Особливу увагу DHMI приділяє адаптації аеропортової діяльності до міжнародних зобов'язань Туреччини у сфері цивільної авіації, зокрема до стандартів ICAO та ЄС. Її функціональне навантаження охоплює матеріально-технічне забезпечення

інфраструктури, нормативно-правовий супровід, сертифікацію аеропортів, встановлення умов експлуатації, регламентацію наземного обслуговування та контроль за відповідними суб'єктами. DHMI виконує також кадрові та адміністративні функції: планування розвитку персоналу, встановлення умов просування, інспекційну діяльність. Така інтегрована модель дозволяє забезпечити стабільність, безперервність і відповідність сучасним стандартам [6; 7].

У Туреччині правове регулювання прав пасажирів цивільної авіації здійснюється відповідно до нормативу SHY-YOLCU (SHY-PASSENGER), розробленого Генеральною дирекцією цивільної авіації. Регламент визначає права пасажирів у разі затримки, скасування рейсів або відмови в посадці. Документ зобов'язує авіакомпанії надавати компенсацію, інформування та допомогу відповідно до тривалості затримки або відхилення від маршруту. Регламент відповідає європейським стандартам, зокрема Регламенту (ЄС) № 261/2004. Особливу увагу приділено обов'язку перевізників інформувати пасажирів, забезпечити харчування, проживання, трансфер та комфорт. Врегульовано також права осіб з обмеженою мобільністю та механізми подання скарг. Контроль за дотриманням прав пасажирів покладено на SHGM, що сприяє імплементації європейських підходів до захисту споживачів у повітряному транспорті [8].

Правовий режим використання безпілотних літальних апаратів у Туреччині визначено Законом № 2920 та підзаконними актами SHGM. Основними вимогами є реєстрація дронів, дозвіл на польоти, дотримання обмежень щодо висоти, зон польоту, мінімальних відстаней до населених пунктів. Законодавство розрізняє комерційне та приватне використання дронів і покладає обов'язки щодо забезпечення публічної безпеки та поваги до приватного життя. Особливу увагу приділено інтеграції БПЛА з системою авіаційного простору для уникнення конфліктів із пілотованими суднами. Правове регулювання підтримує інноваційність, водночас гарантує ефективний контроль за безпекою та правопорядком [9].

У підсумку, слід відзначити, що публічне регулювання авіаційної галузі Туреччини охоплює широке коло адміністративно-правових інструментів — від нормотворчої діяльності до реалізації процедур інспекцій, аудиту та тимчасового призупинення діяльності. Важливими напрямками є сертифікація, ліцензування, встановлення тарифів, адміністрування авіаційної інфраструктури, координація повітряного руху та забезпечення відповідності міжнародним вимогам. Усі ці інструменти формують комплексну систему ефективного й прозорого публічного адміністрування авіаційного транспорту, яка відповідає сучасним викликам і міжнародним стандартам [10].

В Україні найбільш лаконічно предмет публічного адміністрування авіаційного транспорту розкрив В. Пригладь, який доводить, що авіаційний транспорт у контексті публічного адміністрування відіграє ключову роль у міжнародній логістиці, економіці та безпеці, забезпечуючи ефективне перевезення пасажирів і вантажів. Його публічне адміністрування охоплює регулювання діяльності авіаперевізників, організацію роботи інфраструктурних об'єктів, контроль за відповідністю міжнародним стандартам, реалізацію екологічних ініціатив та впровадження інновацій. Важливим аспектом є адміністрування аеропортів, координація повітряного руху, забезпечення якісного сервісу та функціонування допоміжних служб. Комплексний підхід до публічного адміністрування цієї сфери сприяє стабільності, безпеці та ефективності роботи авіаційного транспорту, що має стратегічне значення для глобальної інтеграції та сталого розвитку суспільства [11].

Висновки. Публічне адміністрування в системі адміністративного права Туреччини й України має спільну цільову спрямованість, але базується на різних правових доктринах. Адміністративне право Туреччини, яке зародилося в період Танзимату, значною мірою спирається на французьку традицію, що проявляється в централізованій моделі публічного адміністрування, домінуванні виконавчої влади та правовому регулюванні через нормативні акти, орієнтовані на публічну

службу. На противагу цьому, українське адміністративне право, особливо після здобуття незалежності, наслідує німецьку правову традицію, в основі якої — принцип формальної законності, процедурна деталізація, захист прав особи та домінування концепції правової держави (Rechtsstaat). У результаті, адміністративна модель Туреччини тяжіє до ієрархічного контролю та адміністративної ефективності, тоді як в Україні підкреслено гарантії прав громадян і прозорість процесів.

Законодавче регулювання публічного адміністрування авіаційного транспорту в Туреччині є системним і базується на Законі № 2920 про цивільну авіацію, а також численних підзаконних актах, зокрема SHY-14A, SHY-22, SHY-YOLCU. У законодавстві закріплені принципи національного суверенітету, публічного порядку, безпеки, регламентації авіаційного простору, погодження умов комерційної експлуатації, сертифікації та ліцензування. У нормативних актах чітко визначені правила доступу до ринку, контроль технічного стану повітряних суден, умови обслуговування аеропортів, порядок надання наземних послуг. Особлива увага приділяється забезпеченню відповідності міжнародним зобов'язанням, зокрема вимогам ICAO та ЄС. Таким чином, законодавча основа Туреччини у сфері авіації формує структуровану та централізовану модель публічного адміністрування, в межах якої забезпечується баланс між публічною безпекою та економічною ефективністю.

Публічне адміністрування авіаційної галузі Туреччини здійснюється через низку адміністративних органів, які взаємодіють у межах вертикально скоординованої моделі. Ключову роль у цьому процесі відіграє Міністерство транспорту та інфраструктури, що відповідає за стратегічне планування, встановлення маршрутів, тарифну політику та зовнішні зв'язки. Генеральна дирекція цивільної авіації (SHGM) виконує виконавчі функції з технічного контролю, сертифікації, інспекцій та нагляду за безпекою польотів. Важливою ланкою системи є Генеральна дирекція державних аеропортів Туреччини (DHMI), яка управляє державною аеропортовою інфра-

структурою та забезпечує експлуатацію, модернізацію, обслуговування і кадрову політику. У систему також входять прикордонні, митні та безпекові органи, які координують дії щодо забезпечення авіаційної безпеки, включаючи участь Національної ради авіаційної безпеки.

Публічне адміністрування в авіаційній галузі Туреччини передбачає використання різноманітних адміністративно-правових засобів, зокрема цифрових інструментів, електронного врядування, інспекцій, процедур сертифікації та регламентованого ліцензування. Для захисту прав пасажирів розроблено норматив SHY-YOLCU, який встановлює обов'язки авіаперевізників щодо інформування, компенсацій, сервісного забезпечення та подання скарг. Аналогічно, використання безпілотних літальних апаратів регулюється положеннями закону та підзаконних актів, що передбачають обов'язкову реєстрацію, дозвіл на польоти, визначення зон обмежень і забезпечення публічної безпеки. У цих процесах значну роль відіграє Генеральна дирекція цивільної авіації, яка інтегрує цифрові послуги, впроваджує системи електронного документообігу, надає сертифікати та координує звернення громадян. Така багатофункціональна модель публічного адміністрування дозволяє забезпечити правопорядок, безпеку та відповідність авіаційної системи міжнародним стандартам.

У результаті порівняльного аналізу можна зробити висновок, що публічне адміністрування авіаційного транспорту в Туреччині та Україні має спільні риси в частині дотримання міжнародних стандартів і орієнтації на безпеку та ефективність, однак відрізняється своїм теоретичним підґрунтям та організаційною структурою. Туреччина базується на французькій моделі централізованого адміністрування з сильним виконавчим центром і розгалуженою системою регламентованого доступу до повітряного простору. Україна натомість розвиває модель, орієнтовану на процедурну деталізацію, захист суб'єктних прав та формалізовану адміністративну процедуру, наслідуючи німецьку доктрину правової держави. У той час як Туреччина активно впрова-

джує цифрові сервіси в межах єдиної вертикалі органів публічного адміністрування, Україна зосереджується на нормативному оновленні та структурному поділі функцій між різними інституціями. Така різниця не лише демонструє різноманітність адміністративних моделей, а й вказує на потенціал для взаємного запозичення успішних практик.

Список використаної літератури:

1. Çağlayan R. Ülkemizde idare hukuku dersinin kısa tarihçesi ve idare hukuku ders kitaplarının ilk örnekleri. Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 2021. Cilt 25. Sayı 3. S. 329–379. DOI: <https://doi.org/10.34246/ahbvuhfd.979172>.
2. Mayer O. Deutsches Verwaltungsrecht. Erster Band. Leipzig: Duncker & Humblot, 1895. 499 S. URL: https://archive.org/details/bub_gb_lm0PAAAAAYAAJ/page/n5/mode/2up.
3. Çağlayan R. Ülkemizde idare hukuku dersinin kısa tarihçesi ve idare hukuku ders kitaplarının ilk örnekleri. Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 2021. Cilt 25. Sayı 3. S. 329–379. DOI: <https://doi.org/10.34246/ahbvuhfd.979172>.
4. Türk Sivil Havacılık Kanunu: 2920 sayılı Kanun. Türkiye Cumhuriyeti Resmî Gazete. 1983. URL: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2920&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>.
5. Havaalanı Sertifikasyon ve İşletim Yönetmeliği (SHY-14A). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. URL: <https://www.uab.gov.tr/uploads/legislations/havaalani-sertifikasyon-ve-isletim-yonetmeligi-shy/havaalani-sertifikasyon-ve-isletim-yonetmeligi-shy-14a.pdf>.
6. SHY-22 Havaalanlarında Yer Hizmetleri Yönetmeliği. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. URL: <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/yonetmelikler/2018/SHY-22Rev2.pdf>.
7. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği. Resmî Gazete. URL: <https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/yonetmelikler/devlet-hava-meydanlari-isletmesi-genel-mudurlugu-personeli-gorevde-yukselme-ve-unvan-degisikligi>.
8. SHY Yolcu Yönetmeliği. Aeroisk. 2024. URL: <https://aeroisk.com/legal-info/tr>.

9. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda Değişiklikler – İnsansız Hava Araçları. Cakmak Law. 2024. URL: <https://cakmak.av.tr/en/article/amendments-to-the-turkish-civil-aviation-act/>.
10. Türk Sivil Havacılık Kanunu: 2920 sayılı Kanun. Türkiye Cumhuriyeti Resmî Gazete. 1983. URL: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2920&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>.
11. Пригладь В.В. Щодо предмету наукового аналізу публічного адміністрування авіаційного транспорту в Україні. Актуальні питання адміністративного, морського і космічного права в умовах протидії коронавірусу COVID-19: матеріали міжнародної науково-практичної онлайн конференції (м. Київ, 24 квітня 2020 р.). Київ: ААПН, 2020. С. 35–37. URL: <https://www.ssaals.com.ua/wp-content/uploads/Pryhlad-V.pdf>.
-

Ivanyshchuk A. A., Pidbereznykh I. Ye., Serdiuk Ye. V. Public administration of air transport: a comparative characteristics of Turkey and Ukraine

The article provides a comparative analysis of the features of public administration of air transport in Turkey and Ukraine. The doctrinal origins of administrative law in both states are revealed, with emphasis on the fact that Turkish administrative law was formed under the influence of the French model, which provides for centralized public administration, hierarchical control, and regulatory focus on public service. In contrast, Ukrainian administrative law, particularly evident after independence, is based on the German legal tradition with emphasis on formal legality, procedural detailing, and prioritization of the protection of individual rights in public-legal relations. Within the analysis of the legislative framework of Turkey's aviation sector, the main legal acts are characterized, particularly Law No. 2920 on Civil Aviation and a range of specialized subordinate legal regulations. It is demonstrated that Turkish legislation establishes a coherent legal model, combining the principles of public order, national sovereignty, and security, as well as regulating access to airspace, licensing, certification, control of the technical condition of aircraft, and the operational conditions of airports. The article pays special attention to the analysis of administrative bodies that implement public administration in the Turkish aviation sector. The leading role of the Ministry of Transport and Infrastructure is identified, as it shapes strategic policy directions, controls routes, and performs interagency coordination functions. The competences of the General Directorate of Civil Aviation are outlined, being responsible for technical oversight, certification, inspections, and flight safety audits. It is noted that the General Directorate of State Airports Administration performs functions related to the operation, modernization, and administration of state airport infrastructure. A brief overview is also given of practical tools of public administration used in Turkey, including digital services, e-document management, inspection supervision mechanisms, and regulatory control. Particular attention is paid to SHY-YOLCU regulation, which defines a set of measures to protect passenger rights in the event of flight cancellation, delay, or denial of boarding, such as mandatory notifications, provision of compensation, and assistance. In the context of technological development, the legal regime of unmanned aerial vehicles (UAVs) is also considered, including their registration, flight approvals, and area-of-use restrictions.

Key words: administrative body, air transport sector, airport infrastructure, certification, concept, doctrine, e-government, legal regime, limitation, national security, national sovereignty, passenger rights, public administration, registration.