International Journal Of Scientific And University Research Publication

ISSN No 311/714

Listed & Index with
ISSN Directory, Paris

Multi-Subject Journal

Volum : (16) | Issue : 210 |

INTERNATIONAL JOURNAL OF SCIENTIFIC AND UNIVERSITY RESEARCH PUBLICATION

IJSURP
International Journal Research
www.ijsurp.com

VOL- (16) ISSUE 210 ISSN 311/714

Research Paper

LA GESTION DE CRISE A UN DEMI-SIÈCLE – DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE AU LIBAN

Jean Nawaf MATAR || Phd In Management - Special Researcher in crises management

Prévoyance et de l'anticipation pour mieux affronter les crises. Cependant, il souligne qu'«aucune gestion de crise ne peut réussir sans les valeurs et les engagements déjà partagés dans la gestion des jours normaux ». Et d'analyse systémique de la gestion des risques et des crises dans la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) de l'Aéroport International de Rafic Hariri de Beyrouth (AIRHB), clarifier ce cadre d'analyse dans la présente étude et émettre des conclusions, afin d'appliquer ce cadre d'analyse dans un cas probable d'une crise subite par AIRHB.

Gestion des risques et des crises, crise, AIRHB, DGAC,modèle

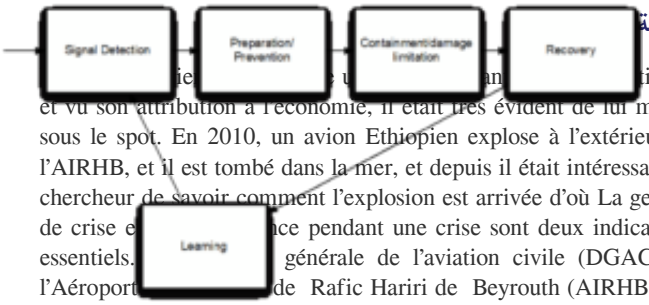


Figure 1 : Le processus de gestion de crise Cooke, R. M. (2011)

Source : Cooke, R. M. p.133 « Le processus de gestion de crise » (2011)

En s'appuyant sur l'analyse de catastrophes historiques choisies, il décrit des étapes cohérentes et reproductibles d'activité de crises applicables à de nombreuses organisations.

L'étude de la sûreté dans une gare aérienne exige une compréhension profonde de ces diverses fonctions. L'étude exige également une parfaite maîtrise de ses différentes parties pour empêcher l'attitude malveillante, quelquefois arrangée, des terroristes.

Nous sommes intéressés à la gestion du risque dans le secteur aérien.

Au début, une étude sur la gestion de la continuité dans les aéroports sera établie aussi bien que les différents flux qui existent dans l'aéroport. Ensuite, la conception du tableau de bord sera abordée en discutant la circulation du personnel, des compagnies aériennes, des passagers et les bagages dans l'aéroport. La gestion de la continuité des affaires ou GCA sera exposée en abordant les différentes lacunes ou gaps qui existent dans cette stratégie.

Ogrizek et Guillery, explique comment l'aéroport international Pearson de Toronto a tiré les leçons du SARS (une maladie infectieuse virulente causée par un virus) afin d'élaborer un plan d'intervention en cas de pandémie.

Etude	Contexte	Entreprise	Catastrophe	Urgence /Crise	Logistiques
Thornton (2008)	BCP dans les services douaniers australiens				✓
Skelton (2007)	Continuité dans les		✓		✓

مقدمة

[illegible] tional, et vu son attribution à l'économie, il était très évident de lui mettre sous le spot. En 2010, un avion Ethiopien explose à l'extérieur de l'AIRHB, et il est tombé dans la mer, et depuis il était intéressant au chercheur de savoir comment l'explosion est arrivée d'où La gestion de crise e[illegible]ce pendant une crise sont deux indicateurs essentiels. [illegible] générale de l'aviation civile (DGAC) de l'Aéroport [illegible] de Rafic Hariri de Beyrouth (AIRHB) est une organisation ayant sa place dans le secteur économique libanais. Elle possède une bonne stratégie de gestion de crises qui jusqu'au moment elle a permis de gérer un bon nombre de crises comme la **,** crise du crash de l'avion Éthiopienne, la crise de la guerre en 2006 ainsi que de nombreuses crises liées aux mauvaises conditions météorologiques. Cependant, cette stratégie a besoin d'être mise à jour pour pouvoir être à la hauteur des stratégies internationales. Ajoutons que lors de toutes les crises survenues, il y avait une interférence des responsabilités, et qu'il est nécessaire de donner le pouvoir à des personnes ayant les compétences nécessaires et indispensables pour assurer une bonne gestion de toute sorte de crise.

Pour cela , La perception de la crise avec l'adoption d'informations précises, de moyens technologiques modernes et de théories scientifiques sur l'analyse des données et les technologies de l'information, aidera à contenir la crise , l'objectif de ce recherche est d'élaborer une approche optimale pour la gestion du risque et la gestion de continuité des affaires pour répondre à une crise potentielle dans le secteur de l'aviation civile. Utiliser les systèmes des indicateurs de performance (SIP) et les systèmes de mesure de performance (SMP)

Notre article s'articulera autour de la question Comment choisir une méthode de gestion de crise qui soit efficace et appropriée au secteur de l'aviation ?

L'étude systématique des méthodes de gestion de crise date des années 1980 (Le Risque technologique majeur. Politique, risque et processus de développement, Patrick Lagadec, Pergamon 1981) Étant données que le concept de crise a été expliqué par plusieurs auteurs durant un demi-siècle, il est essentiel de comprendre le processus de gestion des crises. Comme le montre la figure 1, il existe différents types de crises, répartis entre les quatre terrains d'impact connexes (technique / économique, personnel / social / organisationnel, interne et externe).

Bien que ces types de crises puissent être variés, une méthodologie commune peut être utilisée pour les gérer. On définit un modèle en cinq étapes pour décrire un processus générique de gestion de crise applicable à divers contextes.

Ce modèle est présenté à la figure 1 ci-dessous.

Halliwell (2008)	GCA chez Air New Zealand	✓		✓	
Smith (2008)	Continuité des opérations après sinistre		✓		
Johanis (2007)	Réponse pandémique		✓	✓	
Crichton (2008)	Réponse de continuité après l'attaque de l'aéroport de Glasgow		✓	✓	
Castillo (2004)	Planification de la continuité des activités chez Boeing	✓	✓		✓

Tableau 1 : Études antérieures sur la continuité liée aux aéroports

Source : Nordhaus, W. D., p.187 « Études antérieures sur la continuité liée aux aéroports » (2013)

Le modèle conceptuel de la méthode qualitative

Le terme de « la méthodologie de l'étude qualitative» utilisée dans cet article est un ensemble de techniques qui en donnent une vue d'ensemble des perceptions, des attitudes des gens, et permet de comprendre en examinant une problématique particulière ou un sujet, d'une façon plus profonde que dans une enquête par sondage.

Le tableau 2 suivant montre pour chacun des entretiens le temps effectif en minutes par rapport au temps prévu, ainsi que le symbole de la personne interviewée et son niveau hiérarchique

Niveau hiérarchique	Durée effectives	Durée prévues	Symbole de la personne	Entretien
Cadre	80 minutes	60 minutes	**A**	**1**
Employé	65 minutes	60 minutes	**B**	**2**
Cadre	55 minutes	60 minutes	**C**	**3**
Cadre	58 minutes	60 minutes	**D**	**4**
Cadre	67 minutes	60 minutes	**E**	**5**
5 personnes	325 minutes	300 minutes	**Total**	

Tableau 2 : Le temps effectif en minutes des entretiens

Source : Auteur

Le modèle conceptuel de la méthode quantitative

Dans notre étude, nous avons utilisé la méthode analytique

chaînes d'approvisionnement

aider à tester et répondre aux questions. Et se présente comme suit dans la figure 2.

Figure 2 : Le modèle conceptuel de la recherche ou MCR

Source : Auteur

Notre modèle conceptuel présente d'abord, les traitements des questions de recherche, d'une manière explicative simplifiée sous forme de figure qui représente les composantes des variables indépendantes, et qui peuvent avoir un impact sur la variable dépendante qui est la performance la gestion de crise.

Résultats	SIG	T-TEST	Hypothèse
Accepté	.001	.238	**H 01 - La Perception de la nature de crise**
Rejeté	.008	.901	**H 02- Coordination et la coopération**
Accepté	.002	.309	**H 03 - La formation**
Accepté	.001	.177	**H 04- Conflit de pouvoir**
Accepté	.001	.105	**H 05- L'expérience professionnelle**
Rejeté	.007	.910	**H 06- Pratique de contrôle et d'audit**
Accepté	.001	.061	**H07- L'intervention politique**

Tableau 4 : Résultat des hypothèses

Source : Auteur

descriptive, qui est définie comme « une méthode qui repose sur la collecte d'informations et de données sur un phénomène, un événement, une chose ou la réalité », afin d'identifier le phénomène

nts
ou
ou
être
ts :

qui
ité.

les
les.

our
res.

e la
uth.

e la
des
eur
au
Liban.

Tableau 3 : Les directions de l'institution auxquelles le questionnaire a été distribué.

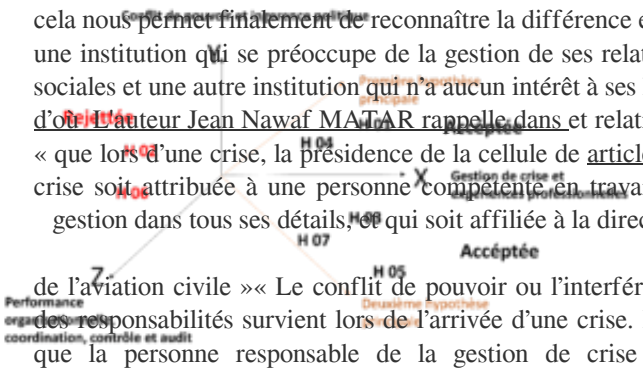
Nombre de questionnaires collectés	Nombre de travailleurs	Unité administrative	Numéro
60	84	Presidence aéroportuaire	**1**
6	10	Diwane	**2**
14	15	Direction de l'informatique et des communications	**3**
27	50	Direction de navigation aérienne	**4**
30	43	Direction de météorologie	**5**
31	46	Direction de maintenance de l'appareil	**6**
5	5	Direction de transport aérien	**7**
14	17	Direction de la sécurité aérienne	**8**
2	4	Direction des Equipements techniques	**9**
0	1	Direction de recherches et d'études	**10**
189	275	**Total**	

Tableau 3 : Les directions de l'institution auxquelles le questionnaire a été distribué.

Source : Auteur

Notre modèle conceptuel présente le chemin qu'on a choisi pour

cela nous permet finalement de reconnaître la différence entre une institution qui se préoccupe de la gestion de ses relations sociales et une autre institution qui n'a aucun intérêt à ses liens et relations, « que lors d'une crise, la présidence de la cellule de article ce crise soit attribuée à une personne compétente en travail de gestion dans tous ses détails, et qui soit affiliée à la direction de l'aviation civile »« Le conflit de pouvoir ou l'interférence des responsabilités survient lors de l'arrivée d'une crise. Bien que la personne responsable de la gestion de crise soit compétente dans son travail de sécurité, mais certaines crises demandent des compétences économiques et financières nécessaires et indispensables pour assurer une bonne gestion »

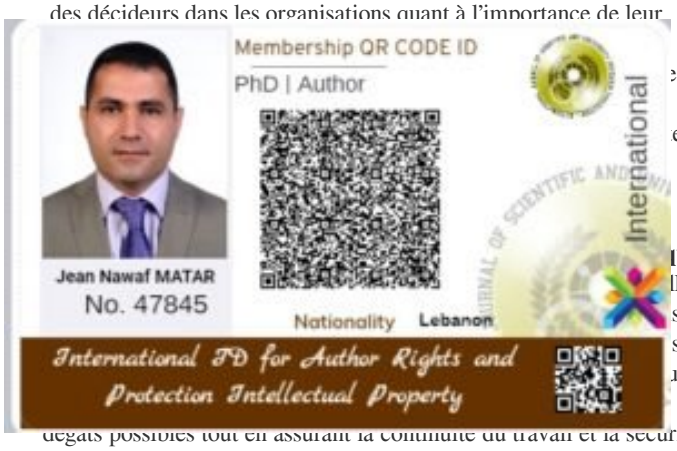


D'où l'auteur Jean Nawaf MATAR rappelle dans

Signification de modèle

Source : Auteur

Bien que la question des crises soit ancienne, la prise de conscience des décideurs dans les organisations quant à l'importance de leur



es et

que
lles
ses
ses
me
de

dégâts possibles tout en assurant la continuité du travail et la sécurité des passagers pendant la crise. Ces stratégies et plans doivent également lui permettre d'évaluer la réponse à la crise, une fois la crise terminée afin de tirer des leçons sur la performance d'AIRHB dans la gestion de ces crises.

Cette étude a révélé des dangers qui ont contribué à des accidents et des incidents dans le système de transport aérien libanais, mais les données collectées reflètent implicitement la possibilité de relations entre ceux-ci et les intérêts de l'élite. Par conséquent, ce phénomène devrait être approfondi et lié aux échecs organisationnels et aux études d'apprentissage.

Cette étude a révélé que la perception et la culture de sécurité influaient également sur les mauvaises performances des opérations de transport aérien libanais. Ainsi, ces deux aspects, perception et culture de sécurité, doivent également être approfondis du point de vue socioculturel, car les données collectées montrent comment les menaces (par exemple, la corruption) et l'aspect social ont influencé ces aspects.

La DGAC qui est affiliée au ministère des travaux publics et de transports, est responsable des travaux d'entretien au sein d'AIRHB alors que le ministère de l'intérieur et des municipalités se charge de la sûreté et de la securité de l'aéroport à travers des officiers des forces de l'armée libanaise, des gendarmes et des officiers de la direction générale de la sûreté générale et qui sont tous affiliés directement au ministère de l'intérieur et des municipalités. Ainsi, pendant tout incident ou accident dans L'AIRHB, le pouvoir de la DGAC se limite aux travaux de l'entretien de l'aéroport.

استنتاج

L'importance de cette étude est de mettre en évidence le rôle des performances de la gestion au cœur du processus de gestion de l'institution qui subit les effets négatifs des crises,

ref_str

- Aircraft accident report No 3/2018. Report on the **AAIB (2018).** serious incident to Boeing 737-3Q8, registration G-THOF on approach to Runway 26 Bournemouth Airport, Hampshire on 23 September 2017. UK Air Accidents Investigation Branch, Hampshire, U.K.
- Méta modélisation et ingénierie**Bataille, V., et Castellani, X, (2011).,** des systèmes d'information. Dans : Ingénierie des Systèmes d'Information, sous la direction de Cauvet, C. et Rosenthal-Sabroux, C...
- "Southwest Airlines grounds jets over mid-air **(2011).** http://www.bbc.co.uk/news/world-us-canada-12947583 (hole scare" Accessed 20April 2018)
- "A review of selected **Beaubien, J. M. and Baker, D. P. (2012).** aviation Human Factors taxonomies, accident/incident reporting systems, and data reporting tools." Applied Aviation Studies 2(2): 11-36.
- « Analyse multicritère : étude et comparaison des **Caillé R., (2013),** méthodes existantes en vue d'une application en analyse de cycle de vie », CIRANO.
- Experts in Uncertainty: opinion and subjective **Cooke, R. M. (2011).** probability in science, New York: Oxford University Press.
- The method of paired comparison, London: **David, H. A. (2013).** Charles Griffin & Co. Ltd.
- « Evaluation de la performance d'entreprise par les **Ducq, (2017) ,** modèles », habilitation à diriger des recherches, université de Bordeaux 1.
- « Modèle conceptuel d'aide à la décision **Grégoire, P., (2014),** multicritère pour le choix négocié d'un scénario de dragage maritime. », thèse de doctorat, Ecole des Mines de Douai.
- "Beyond pleasure and pain." American **Higgins, E. T. (2015).** Psychologist 52: 1280-1300.
- Accident/incident reporting manual (ADREP). **0).1ICAO (20** International Civil Aviation Organization, Montreal, Canada.
- "Human error in **Isaac, A., Shorrock, S. T. and Kirwan, B. (2012).** European air traffic management: the HERA project." Reliability Engineering and System Safety 75(2):257-272.

VOL- (16) ISSUE 210 ISSN 311/714

- **Kurowicka, D., Lin, P. H., Roelen, A. L. C., Cooper, H. and** Further development of a Causal model for **Spouge, J. (2018 b).** Air Transport Safety (CATS); The complete model. PSAM9. Hong Kong
- The motivation to work: What we know. In M. L.**Locke, E. A. (2017).** Maehr & P. R. Pintrich (Eds.), Advances in motivation and achievement (Vol. 10, pp. 375-412), Greenwich, CT: JAI Press.
- « Systèmes décisionnels et pilotage de la **Mollard, (2016),** performance », Lavoisier.
- "Risk management in a dynamic society: A **Rasmussen, J. (2017).** modelling problem." Safety Science 27: 183-213.
- . Building a secure and resilient supply **Rice, J.B., Caniato, F., 2003** network. Supply Chain Management Review 7 (5), 22-30.
- The measurement of pilot **Stein, E. S. and Rosenberg, B. L. (2013).** workload, Report No. DOT/FAA/EM-81/14, FAA Technical Center, Atlantic City Airport, New Jersey, USA.

IJSURP Publishing Academy

International Journal Of Scientific And University Research Publication

Multi-Subject Journal

Editor.

International Journal Of Scientific And University Research Publication

+965 99549511

+90 5374545296

+961 03236496

+44 (0)203 197 6676

www.ijsurp.com