



استقرار مدیریت سیستم حفاظتی (Barrier Management) در سکوهای دریایی پارس جنوبی

پیام اسماعیلی^{۱*}، مصطفی عباسی^۲

چکیده

مقدمه: یکی از مهم‌ترین ارکان تولید ایمن و پایدار در بخش صنایع فراساحلی، فعال شدن صحیح و به موقع سیستم‌های ایمنی و همچنین بروزرسانی و رفع کمبودهای تجهیزات ایمنی سکوهای دریایی می‌باشد. با توجه به توسعه و پیشرفت صنایع فرایندی بالاخص سکوهای دریایی منطقه پارس جنوبی که سهم عمده‌ای در اقتصاد کشور دارند، بررسی دقیق و جامع کلیه نواقص و مشکلات سیستم‌های حفاظتی و رفع این نواقص و مشکلات سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی سکوهای دریایی حایز اهمیت می‌باشد. **روش بررسی:** این مطالعه به صورت کاربردی در ۱۹ سکوی دریایی پارس جنوبی در سال ۱۳۹۶ انجام شد. جهت بررسی وضعیت سیستم حفاظتی، ماتریسی شامل ۱۶ سیستم و تجهیزات ایمنی در دو گروه اصلی عملیاتی و HSE طراحی گردید. سپس شرایط سکوها در سه وضعیت بحرانی، نامطلوب و ایمن بودن موانع با توجه به سیستم‌های حفاظتی مشخص گردید. برای نمایش بهتر وضعیت موانع از رنگ نیز استفاده گردید.

یافته‌ها: برای نمونه، وضعیت مانع حفاظتی ESD در یکی از سکوها در بخش نگهداری واحد عملیاتی نشان می‌دهد وضعیت موانع حفاظتی به صورت ۶ مانع ایمن، ۱۳ مانع نامطلوب و یک مورد مانع بحرانی گزارش گردید. وضعیت کلی سکوها در طی یک‌سال به ترتیب ۱۲ مورد بحرانی، ۱۰۳ مورد نامطلوب و ۴۵ مورد ایمن در واحد عملیاتی بوده است.

نتیجه‌گیری: مطالعه حاضر جز مطالعات وسیع مدیریت موانع با تاکید بر سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی در سکوهای دریایی می‌باشد. این مطالعه با تاکید بر شناسایی و پیگیری نواقص موجود در سیستم‌های حفاظتی برای افزایش قابلیت اطمینان عملکرد اجرا گردید تا وضعیت سیستم‌های ایمنی بررسی و در صورت نیاز اقدامات لازم برای رفع نواقص بحرانی و نامطلوب انجام شود.

کلید واژه‌ها: سیستم حفاظتی، سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی، سکوهای دریایی

مقاله پژوهشی



تاریخ دریافت: ۹۷/۰۳/۳۰

تاریخ پذیرش: ۹۷/۰۵/۰۴

ارجاع:

اسماعیلی پیام، مصطفی عباسی.
استقرار مدیریت سیستم حفاظتی
(Barrier Management)
در سکوهای دریایی پارس جنوبی.
بهداشت کار و ارتقاء سلامت
۱۳۹۷؛ ۲(۲): ۲۱-۱۱۲.

^۱* گروه ایمنی صنعتی، دانشکده ایمنی، دانشگاه تابناک لامرد، فارس، ایران
(نویسنده مسئول: Esmaili.payam@gmail.com)
^۲ گروه برق، دانشکده برق، دانشگاه تابناک لامرد، فارس، ایران



مقدمه

یکی از مخاطره‌آمیزترین و مهم‌ترین عملیات‌ها در صنایع نفت و گاز، عملیات بهره‌برداری از چاه‌های نفت و گاز در صنایع بالادستی می‌باشد. در واقع این تاسیسات دو وظیفه تقلیل فشار جریان خروجی از مخزن به فشار عملیاتی بهره‌برداری، آب‌گیری و تزریق مواد شیمیایی (جهت جلوگیری از تشکیل هیدرات و خوردگی) را بر عهده دارند که هر دو عملیات بسیار مخاطره‌آمیز می‌باشند (۱). بررسی حوادث در صنایع فرایندی نشان می‌دهد مدیریت ناکارآمد سیستم‌های حفاظتی به عنوان یکی از دلایل اصلی و ریشه‌ای بروز حوادث می‌باشد. بررسی طیف وسیعی از دیدگاه‌های پیشگیرانه و کنترلی مرتبط با تجربیات حوادث در صنایع با پیچیدگی بالا بر جایگاه ویژه مدیریت موثر سیستم حفاظتی تاکید نموده است (۲). از جمله حوادث رخ داده به‌علت وجود نواقص در موانع و نبود مدیریت سیستماتیک موانع می‌توان به Macondo blowout در سال ۲۰۱۰ اشاره نمود (۳).

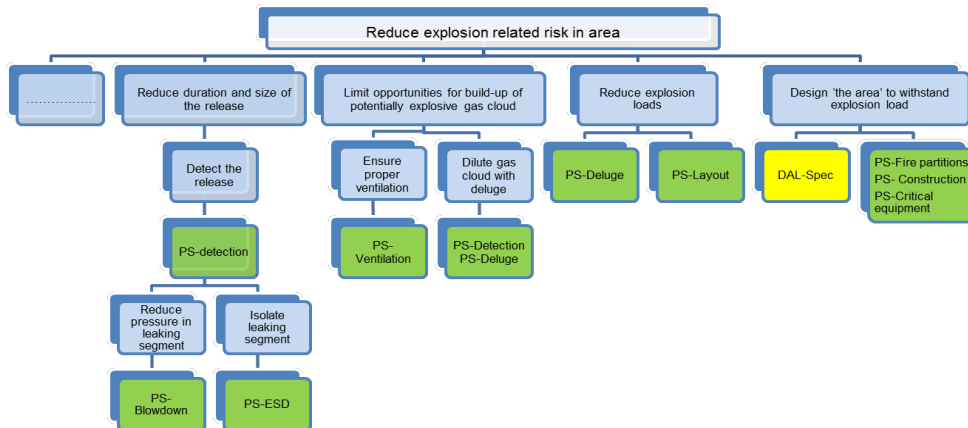
بر اساس مقررات مدیریت بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست (HSE)، سیستم‌های حفاظتی به‌عنوان اهرمی کلیدی در کاهش ریسک در تاسیسات دریایی و زمینی محسوب می‌شوند. ملزومات سیستم‌های حفاظتی ریشه در دیدگاه «آزاد شدن ناخواسته انرژی و سیستم حفاظتی» دارند. این دیدگاه با هدف پیاده‌سازی سیستم حفاظتی برای جلوگیری از طیف گسترده‌ای از خطرات و حوادث در تاسیسات دریایی و زمینی از جمله آتش‌سوزی، انفجار، شوک الکتریکی، قرار گرفتن در معرض مواد شیمیایی، فشار فیزیکی، تابش‌های زیان آور، آسیب دیدن تاسیسات و غیره مناسب می‌باشد (۲). در صورتیکه سیستم‌های حفاظتی موجود در یک تاسیسات نفتی، ریسک‌های شناسایی شده را قوی و موثر پوشش بدهند، حوادث به ندرت رخ خواهند داد (۴).

مفهوم سیستم حفاظتی در صنعت نفت و در مقیاس بزرگتر در جامعه در مفاد مختلف و اغلب با معانی متفاوت استفاده می‌شود. به این معنی که درک یکپارچه و متداولی از مفهوم این

واژه نمی‌توان در نظر گرفت. برخی از ملزومات مربوط به سیستم‌های حفاظتی در آئین‌نامه‌ها مشخص شده است. داشتن تعاریف یکپارچه برای اطمینان از درک عمومی از این ملزومات از موارد اساسی است. افراد، تجهیزات و سیستم از عناصر مربوط به سیستم حفاظتی می‌باشند. ملزومات اجرا باید جهت عناصر مورد نیاز فنی، عملیاتی و سازمانی هر سیستم حفاظتی خاص با توجه به عملکرد آن تهیه و تنظیم گردد تا مفید واقع گردند. مدیریت سیستم حفاظتی شامل ملاحظات مهم برای دست‌یابی به عملیات پیشگیرانه و ایمن است. بر این اساس باید پارامترهای مهم مدیریت سیستم حفاظتی (مانند فرهنگ، قراردادهای و فرآیندهای بهینه سازی بهره‌وری) مد نظر باشند، حتی وقتی که فرایند مدیریت این پارامترها به‌جای در نظر گرفتن منطق حاکم بر سیستم‌های حفاظتی از طریق پردازش اطلاعات حوادث حاصل شده باشد (۲-۵).

درک عملکرد یک سیستم حفاظتی می‌تواند به کمک سلسله مراتب نشان داده شود. به این ترتیب که عملکردهای سیستم حفاظتی، بالاترین سطح و عملکردهای فرعی سیستم حفاظتی و استانداردهای عملکرد (Performance Standards) سطوح پایین‌تر را تشکیل می‌دهند. شکل ۱، یک نمونه از برخی عملکردهای حفاظتی فرعی که در کاهش ریسک انفجار در یک منطقه درگیر می‌باشند را نشان می‌دهد. برای عملکردهای فرعی سیستم حفاظتی، به‌عنوان مثال، در پدیده Blow Down ناشی از نشتی، سیستم‌های F&G، Push Button و Valveها از عناصر فنی مدیریت سیستم‌های حفاظتی (Barrier Management-BM) می‌باشند. اپراتور اتاق کنترل که به طور دستی اقدام به شناسایی و رفع نشتی می‌کند عنصر سازمانی سیستم حفاظتی می‌باشد. اعمال انجام شده به عنوان نمونه‌هایی از عناصر عملیاتی سیستم حفاظتی می‌باشند (۱-۶).

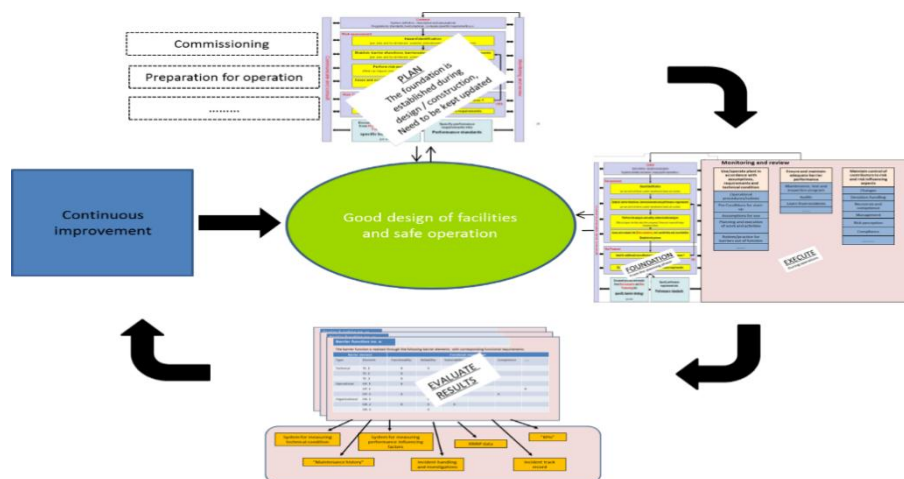




شکل ۱: نمونه‌ای از عملکردهای فرعی سیستم‌های حفاظتی در سطوح مختلف (۴)

مدیریت تغییرات نیز ایجاد شود. شکل ۲، یک مدل مدیریت سیستم حفاظتی را نشان می‌دهد. به طور کلی اساس این مدل فرایندی برای ایجاد درک صحیح ریسک و سیستم‌های حفاظتی در مرحله برنامه‌ریزی، طراحی و ساخت می‌باشد. اصول این مدل باید به صورت مستمر تحت نظارت و بازبینی بوده و در مرحله اجرایی یا عملیاتی و اندازه‌گیری، بروز گردد تا توانایی بهبود مداوم آن برای رسیدن به سیستم‌های حفاظتی قوی در سراسر چرخه حیات سیستم وجود داشته باشد (۲).

برای مدیریت ریسک به روش مناسب، لایه‌های سیستم‌های حفاظتی و عناصر مربوطه بایستی بر اساس درک صحیحی از ریسک شناسایی شوند. بنابراین، ملزومات اجرا باید فراهم باشد تا عملکرد سیستم حفاظتی بر اساس آنچه که مورد انتظار است، صورت پذیرد (۱). به این معنا که شرایط در طی مراحل طراحی و ساخت باید به طور مداوم تحت نظارت باشند. در کنار فعالیت‌های عملیاتی و نگهداری نرمال، باید سیستم‌ها یا رویه‌هایی برای اطمینان از ارتباطات موثر، مدیریت صحیح، نظارت بر نتایج و



شکل ۲: یک نمونه از مدل مدیریت سیستم‌های حفاظتی (۴)

فراساحلی و دریایی به شمار می‌آیند که در صورت عدم توجه به سیستم‌های حفاظتی کارآمد می‌تواند منجر به فجایع بحرانی

حوادث و ریسک‌هایی که پتانسیل ایجاد حوادث را دارا هستند جزء جدا نشدنی مراحل تولید و توسعه پایدار در صنایع



تجهیزات ایمنی هر یک از سکوهای دریایی انجام گردید. در این راستا جهت بررسی دقیق و جامع کلیه نواقص و مشکلات سیستم‌های حفاظتی سکوهای دریایی و رفع این نواقص و مشکلات با همکاری کلیه واحدهای ذیربط، ماتریس دوگانه با قابلیت سنجش وضعیت سیستم‌های حفاظتی و موانع موجود طراحی گردید.

ماتریس دوبعدی:

ماتریس طراحی شده جهت بررسی وضعیت سیستم حفاظتی BM سکوهای دریایی به صورت دو بعدی بوده و شامل سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی در ستون ماتریس و سکوهای دریایی (Location، به عنوان نمونه SPD18A نام اختصاری یک سکو است) در ردیف می‌باشد (شکل ۳). بخش ستون ماتریس شامل ۱۶ سیستم و تجهیزات ایمنی مختلف می‌باشد که در دو گروه اصلی عملیاتی (Operation) و HSE دسته‌بندی گردید (شکل ۱). سیستم عملیاتی شامل ۵ زیرسیستم از جمله نگهداری، بازرسی، IT، فرایند و مهندسی بوده که هر یک از زیرسیستم‌ها حاوی آیتم‌های مربوطه می‌باشند. برای نمونه، زیرسیستم نگهداری (Maintenance) شامل ESD، F&G، Navigation، Crane و Boat Landing Bumper می‌باشد (۶). سپس وضعیت هر یک از سیستم‌های در نظر گرفته شده در هر یک از سکوهای دریایی مورد بررسی قرار گرفت.

گردد. بنابراین، جلوگیری از حوادث و تداوم تولید، مستلزم استقرار و بررسی سیستم‌های مدیریتی حفاظتی با هدف صیانت از نیروی انسانی، حفاظت از محیط‌زیست، کاهش توقف تولید و جلوگیری از آسیب به تجهیزات در سازمان‌ها می‌باشد. در واقع، یکی از مهم‌ترین ارکان تولید ایمن و پایدار، قابلیت اطمینان و به موقع فعال شدن سیستم‌های ایمنی و همچنین بروزرسانی و رفع کمبودهای تجهیزات ایمنی هر یک از سکوهای دریایی در بخش صنایع فراساحلی می‌باشد. با توجه به توسعه و پیشرفت صنایع فرایندی خصوصاً سکوهای دریایی منطقه پارس جنوبی که سهم عمده‌ای در اقتصاد کشور دارند، بررسی دقیق و جامع کلیه نواقص و مشکلات سیستم‌های حفاظتی و رفع این نواقص و مشکلات سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی سکوهای دریایی حایز اهمیت می‌باشد. مطالعه حاضر نیز گامی در این زمینه می‌باشد.

روش بررسی

این مطالعه بصورت کاربردی در سال ۱۳۹۶ در سکوهای دریایی پارس جنوبی مورد بررسی قرار گرفت. در حال حاضر تعداد ۱۹ سکوی گازی در منطقه پارس جنوبی بوده که بیش از نیمی از گاز کشور از طریق این سکوها تامین می‌گردد. با توجه به شرایط موجود و تعدد سکوها در این منطقه لازم است ضمن بررسی وضعیت و شرایط سیستم‌های حفاظتی سکوها اقدامات ویژه‌ای صورت پذیرد. این مطالعه با هدف مشخص شدن وضعیت سیستم‌های ایمنی، بروزرسانی و رفع کمبودهای

| countable | OPERATION | | | | | | | | | | HSE | | | | | | |
|-----------|-------------|-----------|------------|-----------|---------------------------|-----------------|------|---------|-------------------|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-------------------------|-----------------------|---------------------|--|
| | Maintenance | | | | | Inspection | IT | Process | Engineering | | | | | | | | |
| | ESD | F&G | NAVIGATION | CRANE | BOAT LANDING BARGE BUMPER | LIFTING DEVICES | PAGA | MIH | DELUGE FIRE WATER | CO ₂ / ARGONITE | HELDECK | LIFE BOAT | LIFE RAFT | FIRE FIGHTING EQUIPMENT | LIFE SAVING APPLIANCE | BREATHING APPARATUS | |
| SPD 18A | Partially | Partially | OK | Partially | Partially | OK | OK | 35 | Partially | NOT OK | Partially | OK | Partially | Partially | Partially | Partially | |

شکل ۳: ماتریس دوبعدی سیستم حفاظتی BM شامل سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی شامل دو بخش عملیاتی و HSE (ستون) و سکوهای دریایی (ردیف)



بررسی وضعیت سیستمها و تجهیزات ایمنی در

سکوهای دریایی

هر یک از سیستمها و تجهیزات ایمنی متولی تعمیرات، نگه‌داشت و تامین مخصوص به خود را دارا می‌باشند. مسئولین ذیربط موظف می‌باشند هر یک از سیستمها و زیرسیستم تجهیزات حفاظتی را به صورت دوره‌ای و طبق مستندات شرکت نفت مورد بازدید قرار دهند. خروجی این بخش از بازدید شرایط سیستم را در سه وضعیت موانع بحرانی، غیربحرانی - نامطلوب و نرمال (ایمن) نشان می‌دهد. برای نمایش بهتر وضعیت موجود از رنگ نیز استفاده گردید (شکل ۴).

• موانع بحرانی

در یکی از حالات زیر وضعیت سیستم یا تجهیز بصورت

بحرانی تشخیص داده شده و به رنگ قرمز نمایش داده می‌شود:

۱. موجود نبودن سیستم / تجهیز در محل

۲. از سرویس خارج بودن سیستم / تجهیز

۳. عدم اطمینان از درست و به موقع در سرویس قرار گرفتن

سیستم / تجهیز

• موانع غیربحرانی - نامطلوب

در وضعیتی که بخشی از سیستم در سرویس قرار داشته و یا تعداد تجهیزات ایمنی لازم مطابق با نیازمندی / طراحی سکو مکفی نباشد به رنگ زرد نمایش داده می‌شود.

• موانع نرمال یا ایمن

همچنین در شرایطی که سیستم به طور کامل در سرویس بوده و تجهیزات ایمنی دارای گواهینامه سلامت مکفی باشد به رنگ سبز نمایش داده می‌شود.

| No | subject Location | ESD | F&G | PAGA | Delage system | CO2 & Argonite system | Fire Fighting EQU & Extinguisher | Heli deck system | Navigation AID | Life Boat | Life Raft | Life saving Equipment | Breathing Apparatus |
|----|------------------|-------|-------|-------|---------------|-----------------------|----------------------------------|------------------|----------------|-----------|-----------|-----------------------|---------------------|
| 1 | SPQ1 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 2 | SPP1 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 3 | SPD1 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 4 | SPD2 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 5 | SPD3 | Red | Green | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 6 | SPD4 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 7 | SPD5 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 8 | SPD6 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 9 | SPD7 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 10 | SPD8 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 11 | SPD9 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 12 | SPD10 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 13 | SPD11 | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 14 | SPD12 A | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Red | Green | Green | Green | Green |
| 15 | SPD12 B | Green | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 16 | SPD12 C | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Red | Green | Green | Green | Green |
| 17 | SPD15 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 18 | SPD16 | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 19 | SPD17 A | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |
| 20 | SPD18 A | Red | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green | Green |

شکل ۴: یک نمونه از ماتریس دو بعدی جهت بررسی وضعیت سیستمها و تجهیزات ایمنی در سکوهای دریایی مورد مطالعه رنگ قرمز (موانع بحرانی)، زرد (موانع غیربحرانی - نامطلوب) و سبز (موانع نرمال)

یافته‌ها

بر اساس ماتریس دوبعدی طراحی شده، ۱۹ سکوی دریایی در پارس جنوبی از لحاظ وضعیت سیستمها و تجهیزات ایمنی مورد ارزیابی قرار گرفتند. هدف از این بخش مطالعه مشخص نمودن وضعیت بحرانی، نامطلوب و ایمن بودن موانع در سکوهای مورد مطالعه با توجه به سیستمهای حفاظتی بوده است. برای نمونه، وضعیت ارزیابی سیستمهای حفاظتی در

سکوی SPD18A در تاریخ (۹۶/۹/۱۶) و وضعیت نهایی سکوی حاضر Total Condition در سال ۱۳۹۶ مشخص گردید (شکل ۵). اعداد مشخص شده در هر خانه از ماتریس نشان‌دهنده تعداد موارد مشاهده شده به صورت شرایط بحرانی، نامطلوب و نرمال طی بازرسی کارشناسان واحدهای عملیاتی و HSE نسبت به سیستمهای حفاظتی موجود بوده است. به





بنابر به دلایل متعدد وجود نداشته است. همچنین بخش MIH مربوط به درخواست مرتبط با سیستمها و زیرسیستمها می باشد. در این سکو تعداد درخواست ۳۶ مورد می باشد تا بتوان نواقص موجود را برطرف نمود و احتمال ایمن شدن موانع را در برخواهد داشت.

عنوان مثال ستون اول مرتبط با ESD، شات دون اضطراری، در بخش نگهداری واحد عملیاتی نشان می دهد وضعیت موانع حفاظتی این سیستم، زیرسیستم و زیرمجموعه های آن در طی بازدید به صورت ۶ مانع ایمن، ۱۳ مانع نامطلوب و یک مورد مانع بحرانی بوده است. وضعیت این سکو نشان می دهد تغییری از لحاظ بهبود وضعیت موانع در سیستم و زیرسیستم های آن

| Accountable | OPERATION | | | | | | | | HSE | | | | | | | |
|-----------------|-------------|-----------|------------|-----------|---------------------------|-----------------|---------|-------------|-------------------|----------------|-----------|-----------|-----------|-------------------------|-----------------------|---------------------|
| | Maintenance | | | | Inspection | IT | Process | Engineering | | | | | | | | |
| Subject | ESD | F&G | NAVIGATION | CRANE | BOAT LANDING BARGE BUMPER | LIFTING DEVICES | PAGA | MIH | DELUGE FIRE WATER | CO2 / ARGONITE | HELIDECK | LIFE BOAT | LIFE RAFT | FIRE FIGHTING EQUIPMENT | LIFE SAVING APPLIANCE | BREATHING APPARATUS |
| SPD 18A | Partially | Partially | OK | Partially | Partially | OK | OK | 35 | Partially | NOT OK | Partially | OK | Partially | Partially | Partially | Partially |
| TOTAL Condition | 6 | 2 | 9 | 5 | 0 | 6 | 11 | | 6 | 0 | 0 | 7 | 12 | 9 | 2 | 1 |
| | 13 | 17 | 8 | 15 | 20 | 13 | 9 | | 8 | 10 | 18 | 11 | 7 | 11 | 18 | 19 |
| | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | | 6 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 96.09.16 | 6 | 2 | 6 | 5 | 0 | 6 | 11 | | 7 | 0 | 0 | 7 | 12 | 9 | 2 | 1 |
| | 13 | 17 | 10 | 15 | 20 | 13 | 9 | | 8 | 10 | 18 | 11 | 7 | 11 | 18 | 19 |
| | 1 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | | 5 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

شکل ۵: یک نمونه از بررسی وضعیت سیستم حفاظتی در یک سکوی مورد مطالعه

یافته است (شکل ۶). این عدد نشان می دهد وضعیت این سیستم با انجام تعمیرات و نگهداری صحیح از حالت نامطلوب به حالت ایمن تغییر یافته است. همچنین یافته ها نشان می دهد وضعیت بحرانی موانع در هر دو واحد عملیاتی و HSE تغییری نداشته است. یافته های به دست آمده طی گزارش به مدیریت واکاوی شده و علت یا علل عدم ایجاد تغییر مورد بررسی ریشه یابی قرار گرفته تا در آینده بتوان وضعیت مطلوب تری را در سیستم های حفاظتی به دست آورد.

پس از مشخص شدن وضعیت سیستم های حفاظتی هر یک از سکوهای دریایی، مجموع وضعیت کلی سیستمها و تجهیزات ایمنی در دو واحد HSE و عملیاتی در سه سطح بحرانی، نامطلوب و ایمن برای گزارش به مدیریت مشخص گردید. برای مثال، وضعیت کلی سکوها در واحد عملیاتی شامل ۱۲ مورد بحرانی، ۱۰۳ مورد نامطلوب و ۴۵ مورد ایمن بوده است. طبق دستاوردهای به دست آمده، وضعیت یکی از زیرسیستم های ESD در بخش نگهداری از واحد عملیاتی از ۴۳ به ۴۵ تغییر

| Accountable | OPERATION | | | | | | | | HSE | | | | | | | |
|------------------------|-------------|--------|------------|------------------|---------------------------|------------------|---------|------------------|-------------------|----------------|----------|------------------|-----------|-------------------------|-----------------------|---------------------|
| | Maintenance | | | | Inspection | IT | Process | Engineering | | | | | | | | |
| No. Subject Location | ESD | F&G | NAVIGATION | CRANE | BOAT LANDING BARGE BUMPER | LIFTING DEVICES | PAGA | MIH | DELUGE FIRE WATER | CO2 / ARGONITE | HELIDECK | LIFE BOAT | LIFE RAFT | FIRE FIGHTING EQUIPMENT | LIFE SAVING APPLIANCE | BREATHING APPARATUS |
| Accountable | OPERATION | | | | | | | | HSE | | | | | | | |
| System Total Condition | 45 | Normal | 103 | Not Satisfactory | 12 | Not Satisfactory | 43 | Not Satisfactory | 45 | Normal | 94 | Not Satisfactory | 9 | Not Satisfactory | 45 | |
| 96.09.16 | 43 | Normal | 105 | Not Satisfactory | 12 | Not Satisfactory | 43 | Not Satisfactory | 45 | Normal | 94 | Not Satisfactory | 9 | Not Satisfactory | 45 | |

شکل ۶: وضعیت موانع در سه سطح مختلف برای سیستمها و تجهیزات ایمنی در سکوهای دریایی مورد مطالعه

بحث

جهت دستیابی به سیستم‌های حفاظتی موثر و کارآمد بایستی با استفاده از روش‌های صحیح و کاربردی درک صحیحی از شرایط موجود را با پیش و نظارت مستمر به دست آورد. درک صحیح از شرایط این امکان را ایجاد می‌نماید تا بتوان راهکارهای کنترلی و مدیریتی مناسبی را اتخاذ نمود. علت ارایه چنین روشی برگرفته از مدل پنیر سوئیسی (Swiss cheese model) می‌باشد. این مدل نشان می‌دهد تمامی موانع دارای یکسری از نواقص به صورت حفره می‌باشند که در صورتیکه در کنار یکدیگر قرار بگیرند می‌توانند اجازه نفوذ خطر را در سیستم دهند. همچنین موانع ممکن است در طول زمان از بین رفته و اندازه حفره‌ها افزایش یابد (۷). بنابراین وجود رویکرد منسجمی جهت پیش و نظارت مستمر لایه‌های دفاعی در طول عمر سیستم الزامی می‌باشد. در نتیجه روش حاضر با هدف افزایش عملکرد ایمنی سکویای دریایی مطرح و طراحی گردید تا سیستم بتواند طی چرخه حیات خود عملکرد مورد انتظار خود را با دستیابی به سیستم‌های حفاظتی قابل اطمینان حفظ نماید. یافته‌های حاصل از این مطالعه در طی یک سال نشان می‌دهد موانع بحرانی و نامطلوب در سیستم‌های حفاظتی وجود دارد که توسط کارشناسان مورد بحث قرار گرفته و تلاش می‌گردد تا حد امکان قابلیت اطمینان سیستم‌های حفاظتی از حالت بحرانی به سمت نامطلوب و ایمن تغییر یابد. همچنین با توجه به یافته‌ها سعی گردید تمهیدات لازم در خصوص تامین برخی از تجهیزات بحرانی (Critical Equipment) از قبل پیش‌بینی گردد. جهت جایگزینی سیستم‌ها و تجهیزات مورد استفاده با سیستم‌های به‌روز و جدید نیز به تدریج اقدام خواهد شد که ضمن ارتقای سطح قابلیت سیستم‌های ایمنی در زمان نیاز در خصوص در سرویس بودن آنها در شرایط اضطرار اطمینان حاصل گردد.

تحقیقات حوادث در صنایع فرایندی نشان می‌دهد مدیریت ناکافی موانع، دلیل اصلی بسیاری از حوادث می‌باشد. در همین راستا سازمان ایمنی نفت نروژ (۲۰۱۳)، چارچوب مدیریت

موانع را برای صنعت نفت و گاز دریایی صادر نمود. این چارچوب اصول مربوط به مدیریت موانع را توصیف می‌نماید که یک راهنمای ارزشمند برای کل صنعت محسوب می‌شود (۲). روش ارایه شده در این مطالعه نیز جهت پیش مستمر سیستم‌های حفاظتی، بهبود سیستم‌های ایمنی و کاهش رویدادهای صنعت فراساحلی تدوین گردید. در مطالعه حاضر، جهت افزایش قابلیت اطمینان سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی یک سیستم پیگیری مدون و یکپارچه مشخص گردید تا نسبت به رفع نواقص بحرانی (رنگ قرمز) و نامطلوب (رنگ زرد) اقدامات لازم انجام شود. واحدهای ذیربط می‌بایست مطابق با فلوجارت شرح مسئولیت‌ها، امور محوله را تا رفع کامل مشکلات پیگیری نموده و نتیجه آنرا طی مدت معین به واحد مدیریت اعلام نمایند. لازم به ذکر است چارچوب ارایه شده در این مطالعه در مراحل ابتدایی بوده و تلاش بر آن است تا در سال‌های آتی بتوان بهبودهای چشم‌گیری در این زمینه به‌دست آورد. با توجه به یافته‌های حاصل از این مطالعه، چالش‌ها مورد بررسی و پیگیری مداوم قرار گرفته و مدیریت کارآمد موانع را با اطمینان از در سرویس بودن کلیه سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی به صورت یکپارچه و پویا مورد بررسی قرار می‌دهد که می‌تواند به‌عنوان یک الگو و راهنما مورد استفاده قرار بگیرد.

یکی از موارد مهم در مدیریت موانع، مبحث نگهداری و تعمیرات (نت) صحیح منابع می‌باشد که برای توسعه، بهبود عملکرد و قابلیت اطمینان مدیریت موانع امری الزامی می‌باشد. مطالعات نشان می‌دهد در صورتی که فعالیت‌های برنامه‌ریزی شده و پیشگیرانه در راستای یک ساختار مدون و منظم سیستم نت پیش برود می‌تواند زمینه‌هایی را برای بهبود فعال سیستم حفاظتی به وجود بیاورد (۴). مطالعه حاضر نیز بر سیستم نت تاکید نموده و در واحد عملیاتی با ۵ زیرسیستم دارای بیشترین آیتم در روش ارایه شده می‌باشد. همچنین یافته‌ها نیز نشان داد می‌توان با مدیریت صحیح سیستم نت، عملکرد موانع را به سمت ایمن نمودن سیستم حفاظتی تغییر داد، در نتیجه برای



برنامه‌ریزی نموده و تلاش می‌نماید تا در رفع نواقص موجود و تغییر شرایط بحرانی به ایمن گام بردارد. همچنین یک برنامه مشترک کاری نیز طراحی شده و به طور سالیانه می‌توان درک کاملی از سیستم‌های حفاظتی کلیه سکوها کسب نمود. لازم به ذکر است ماتریس حاضر با کسب تجربیات و استفاده از ارزیابی‌های ریسک نوین در حال توسعه و گسترش می‌باشد.

نتیجه‌گیری

مطالعه حاضر جز مطالعات وسیع مدیریت موانع با تاکید بر سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی در سکوه‌های دریایی می‌باشد که به عنوان یکی از دستورالعمل‌های اجرایی اصلی در شرکت نفت اجراء گردیده است. مدیریت موانع شامل بررسی وضعیت سیستم‌ها و تجهیزات ایمنی در سکوه‌های مورد مطالعه با توجه به استانداردهای مرتبط بوده که در راستای اطمینان از قابلیت عملکرد سیستم‌های حفاظتی انجام شده است. تمرکز مطالعه بر شناسایی و پیگیری نواقص موجود در سیستم‌های حفاظتی برای افزایش قابلیت اطمینان سیستم است تا وضعیت سیستم‌های ایمنی بررسی و در صورت نیاز اقدامات لازم برای رفع نواقص بحرانی و نامطلوب انجام شود.

تقدیر و تشکر

از کلیه همکاران و کارشناسان محترم واحدهای HSE و عملیاتی سکوه‌های دریایی و شرکت نفت که در اجرای مطالعه ما را یاری نمودند قدردانی می‌شود.

مشارکت نویسندگان

طراحی پژوهش: پ.ا، م.ع

جمع آوری داده: پ.ا، م.ع

تحلیل داده: پ.ا، م.ع

نگارش و اصلاح مقاله: پ.ا، م.ع

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌نمایند که هیچ‌گونه تضاد منافی در این تحقیق وجود ندارد.

مطالعات آتی ایجاد یک پایگاه داده برای ارزیابی عملکرد و بهبود سیستم نت در اولویت می‌باشد که می‌تواند بر بهبود یافته‌های مطالعه حاضر اثربخش باشد که بایستی مورد واکاوی بیشتر قرار بگیرد.

برای بهبود سیستم‌های حفاظتی بایستی برای انواع تهدیدهای موجود در سامانه سکوه‌های دریایی نیاز به استفاده از روش‌های معتبر ارزیابی ریسک و بررسی موانع موجود و موردنیاز می‌باشد (۲). این امر با واکاوی رویدادهای رخ داده امکان‌پذیر می‌باشد که در مطالعات آینده بایستی مورد توجه قرار بگیرد. زیرا مدیریت موانع به عنوان یک فرایند سیستماتیک و مستمر محسوب می‌شود که مستلزم واکاوی چالش‌ها و تهدیدهای موجود و آرایه موانع موثر و کارآمد می‌باشد. که این امر منوط به بررسی جامع و مدون فرایند مدیریت ریسک می‌باشد که به‌عنوان یکی از محدودیت‌های این مطالعه محسوب شده که بایستی مورد توجه بیشتر قرار بگیرد. بنابراین در مطالعات آتی سعی می‌گردد لایه‌های دفاعی بیشتری با توجه به روش‌های ارزیابی ریسک اختصاصی و کاربردی شناسایی شده و در ماتریس طراحی شده گنجانده شود. یکی از محدودیت‌های دیگر مطالعه، نبود مطالعات کافی در این زمینه بوده است. البته چندین پروژه داخلی در این زمینه در بعضی از شرکت‌های نفتی نروژ در حال اجرا می‌باشد که به‌عنوان مستندات خود شرکت‌های نفتی می‌باشد (۸).

طراحی و یافته‌های مطالعه حاضر نیز جزء مستندات و دستورالعمل‌های اجرایی در شرکت نفت محسوب می‌شود. در حال حاضر تمامی سکوه‌های دریایی موظف هستند به طور دوره‌ای و سالیانه گزارش عملکرد از وضعیت سیستم‌های ایمنی را داشته باشند. بررسی‌ها نشان می‌دهد با طراحی ماتریس حاضر، بسیاری از مسایل مرتبط با عدم آگاهی، نبود اطلاعات و درک صحیح از شرایط موجود کاسته شده است. مدیریت نیز با توجه به یافته‌های حاصل از ماتریس به‌طور دقیق‌تری





منابع

1. Approved Document P. Offshore Safety Concept; 2017.
2. Johansen IL, Rausand M. Barrier management in the offshore oil and gas industry. Loss Prevention in the Process Industries. 2015;34:49-55.
3. NOG. Deepwater Horizon. Lessons Learned and Follow-up (Technical Report). Norwegian Oil and Gas; 2012.
4. PSA N. Principles for barrier management in the petroleum industry. 2013. Available at: <http://www.psa.no/getfile.php/PDF/Barrierenotatet>; Accessed jul 24, 2013.
5. Hauge S, Øien K. Guidance for barrier management in the petroleum industry. 2016. Available at: <https://www.researchgate.net/publication/309319877>. Accessed oct 14, 2016.
6. Approved Document P. Technical Specifications Safety and Life Saving Equipment. 2017.
7. Reason J. Managing the Risks of Organizational Accidents. 1st ed. London: CRC Press; 2008.
8. Vinnem JE, Aven T, Hauge S, SeljeJid J, Veire G. Integrated Barrier Analysis in Operational Risk Assessment in Offshore Petroleum Operations. Probabilistic Safety Assessment and Management. London: Springer-Verlag; 2004: 620-1.



Establishing the Barrier Management System for South Pars Offshore Platforms

Payam ESMAEILI^{1*}, Mostafa ABBASI²

Original Article



Received: 2018/06/20

Accepted: 2018/07/26

Citation:

Payam ESMAEILI,
Mostafa ABBASI.
Establishing the Barrier
Management System for
South Pars Offshore
Platforms. Occupational
Hygiene and Health
Promotion Journal 2018;
2(2): 112-21.

Abstract

Introduction: The correct functionality of safety systems along with updating and fixing the safety barriers for offshore platforms are the most important components of safe and sustainable production in the offshore industry. Due to considerable development of process industry, specifically South Pars offshore platforms which have an important role in the economy of Iran, a thorough and comprehensive review of all defects and problems of the protective systems and fixing them are very important.

Methods: This applied study has been done at 19 South Pars platforms in 2017. To check the status of the protective, a matrix containing 16 systems and safety equipment in two main operating and HSE groups were designed. . The status of platforms were determined (critical, undesirable and safety of barriers) considering the protective systems. Colors have also been used to better illustrate the barrier status.

Results: For instance, the protective barrier status of the ESD at one of platforms in the maintenance department of the operational unit shows that the protective barrier status is including 6safety barriers, 13 undesirable barriers, and one critical barrier. The total status of the platforms during one year has been 12 critical cases, 103 undesirable cases and 45 safety cases at the operational unit.

Conclusion: This study was based on extensive studies of barrier management focusing on systems and the safety equipment of offshore platforms. This study, with emphasis on identifying and tracking deficiencies in protective systems, has been implemented to increase the reliability of performance, in order to examine the status of safety systems and, if necessary, take measures to address critical and undesirable defects.

Keywords: Offshore Platforms, Protective System, Safety Systems and Equipment

¹Department of Industrial Safety, School of Safety, Tabnak Lamerd University, Fars, Iran

²Department of Electrical, School of Electrical Power, Tabnak Lamerd University, Fars, Iran

* (Corresponding Author: Esmaeili.payam@Gmail.com)

