

## 潘偉山的第二份證人陳述書

本人潘偉山，地址為 [REDACTED]，現作出以下供詞:-

1. 本人為泛迅建築公司(Fang Sheung Construction Company) (「泛迅」)的獨資經營者，泛迅是香港鐵路有限公司(「港鐵」)沙田至中環線項目工程合約編號1112(「合約1112」)中總承建商禮頓建築(亞洲)有限公司(「禮頓」)的分判商。禮頓與泛迅就有關工程簽立的分判合約(「該分判合約」)可參閱E文件匣裏的副本[E1/31-179]。
2. 本人現就委員會的擴大的職權範圍下有關「檢查及測量申請表格」、巡查及監督的文件紀錄缺失及工程偏差的事宜提供證詞。

### 背景資料

3. 泛迅本來於該分判合約中負責北面連接隧道的工程部分的扎鐵工序，而非南面連接隧道，該部分本來由禮頓的另一分判商永光鋼鐵工程有限公司(「永光」)負責，但因鋼筋料場地點所限，為便管理及實際施工運作，禮頓更改泛迅於分判合約下負責的工程範圍(就施工地點而言)，與永光的工程範圍對調，泛迅由負責北面連接隧道變為負責南面連接隧道(「該範圍」)。雙方沒有就上述改動泛迅的工程範圍正式修訂該分判合約。
4. 泛迅沒有把該分判合約下的工程再向外分判，該範圍的扎鐵工序全部由泛迅的員工及工人負責。泛迅中處理該範圍的工作團隊包括本人、地盤管工〔梁營方又名為梁再生〕、馬古、林輝及在地盤施工的扎鐵工人。由於張釗鋒大部分時間都用於監督泛迅於紅磡站擴建範圍月台層板的扎鐵工作，所以他甚少參與該範圍的扎鐵工作。扎鐵工人每天根據工程需要被分派至整個工程合約1112不同部分施工，他們並不會固定駐於該範圍工作。
5. 由於本人的地盤辦公室鄰近該範圍，本人於該範圍的地盤監督工作參與度較於紅磡站擴建範圍高，本人就自己負責於該範圍監督泛迅的扎鐵工序及安排泛迅工人工作，亦會出席每兩星期一次與禮頓舉行的工作會議跟進工程事宜等。其他分判商亦會出席上述的工作會議。港鐵人員很少出席上述的工作會議，通常他們也會是在工程進度慢時才會出席上述的工作會議以督促工程進度。
6. 泛迅於該範圍進行工程大約歷時十個月(前期後期的零散工作除外)，大約由2015年中至2016年頭，由於事隔數年，本人並不確定實際泛迅工人在該範圍的施工時間。

## 巡查及監督

7. 就地盤巡查及監督而言，泛迅有管工每天駐場監督工人於該範圍的施工情況。禮頓亦有工程師及監督人員每天被派駐於該範圍，他們會經常巡查地盤。港鐵人員亦會每天不時巡查該範圍。
8. 扎鐵工序中，每當泛迅扎好一層鋼筋，就要由港鐵及禮頓驗收，港鐵及禮頓確認施工質量合格，才會批准泛迅繼續扎下一層鋼筋。由於該範圍鋼筋料重，而且多層數，每層鋼筋扎好即由港鐵及禮頓驗收（包括鋼筋粗幼及鋼筋與鋼筋之間的距離），只會在港鐵及禮頓驗收好泛迅才會扎下一層，否則若於完成幾層鐵後才發現問題，很難於相隔幾層鐵外改正較底層的鐵，很可能要拆光重做。當港鐵及禮頓進行驗收時，梁營方、馬古、林輝或本人會在場。不論泛迅、禮頓或港鐵都不希望出現放錯鐵的情況，泛迅、禮頓及港鐵都希望及早發現並即時處理任何問題，因為若要拆鐵重造會為三方造成麻煩。扎好鐵後，落石屎前都要先由禮頓工程師約港鐵人員驗收，港鐵人員批准後才會進行落石屎的工序。
9. 泛迅沒有任何巡查及監督或驗收工程的文件紀錄，包括泛迅內部從來沒有為工程驗收或監督作任何紀錄，禮頓驗收亦只會對泛迅作口頭確認。泛迅從來沒有參與處理「檢查及測量申請表格」，本人只知道任何巡查及監督的工程紀錄均由禮頓及港鐵處理，本人不知道禮頓及港鐵就巡查及監督的文件紀錄的運作（例如文件於何時何地簽署），他們沒有亦不必要向本人展示或交代任何巡查及監督的文件紀錄。
10. 雖然泛迅沒有這些巡查及監督或驗收工程的文件紀錄，但實際工程運作中，每一個步驟必定先由港鐵及禮頓驗收工程質量及經港鐵及禮頓批准開始下一個步驟以後，泛迅才會繼續進行下一個步驟的工程（或交由另一分判商落石屎如扎鐵工序已完成）。
11. 泛迅就該分判合約（包括但不限於該範圍）的文件紀錄包括工地日記紀錄、鋼筋處理紀錄及扎鐵工作時間表及圖則已於早前委員會就連續牆及月台層板建造工程的調查時呈交予委員會。

## 工程偏差

12. 有關把重疊鋼筋改成用螺絲帽接駁的工程偏差，泛迅從來只根據禮頓提供的最新圖則進行工程，這些圖則有可能是禮頓或港鐵準備，但總之由禮頓交給泛迅，圖則會指明鋼筋長度及粗幼、鋼筋與鋼筋之間的距離及擺放鋼筋的位置。泛迅無從判斷禮頓所提供的圖則與屋宇署所核准的圖則是否吻合，泛迅亦不會就此作任何查證。由於採用螺絲帽都會產生額外費用，若禮頓所提供的圖則沒有指明用螺絲帽的話，泛迅不會自行決定於 construction joints 轉

用螺絲帽。

13. 而就鑽窿插鐵去代替破損或未安裝好的螺絲帽方面，泛迅會收到禮頓要求「開鐵」（預備特定長度及數量的鋼筋）用於插鐵，但泛迅並不參與實際鑽窿及插鐵的步驟，而是由禮頓決定於哪些地方需要鑽窿插鐵並且由禮頓的代工執行。泛迅除了根據禮頓指示開鐵外並不參與其中。

#### 工程物料

14. 於該分判合約下，泛迅與禮頓同意工程物料的費用是以噸數計算。根據禮頓提供的圖則，泛迅會向禮頓落單訂鋼筋，會指明所需鋼筋的長度、粗幼及數量，禮頓會按泛迅要求向供應商訂貨。由於泛迅不能控制到貨時間，而且鋼筋要先經過品質檢驗才可用於該範圍內，泛迅通常會預早很多落單訂鋼筋。當供應商預備好鋼筋，就會通知泛迅他們將會送貨到該範圍。送到該範圍的鋼筋會由泛迅及禮頓收貨。由於所有鋼筋是劃一 12 米長，泛迅於收貨時只會點算鋼筋數量。泛迅會保留供應商發出的送貨單的影印本（因為泛迅會根據扎鐵量收費，即所使用的工程物料重量），把送貨單正本交給禮頓。其後，港鐵的工程師會於該批鋼筋隨機抽樣（以標記識別）作品質檢驗，泛迅會把那些樣本剪至所需長度，然後把那些樣本運送去禮頓，由禮頓安排品質檢驗。禮頓會通知泛迅檢驗結果，如果樣本不合格，整批鋼筋都不能使用及報廢，當該批鋼筋的樣本通過由禮頓安排的品質檢驗後，泛迅才會使用該批鋼筋。當泛迅收到通知指品質檢驗合格，泛迅會通過禮頓送該批次的鋼筋到人和科技（香港）有限公司（「人和」），由人和把鋼筋剪至合用的長度及鉸牙。人和會運送已鉸牙的鋼筋到該範圍，或由泛迅到人和提取鋼筋。用於該範圍的鋼筋及螺絲帽是連同該分判合約下其他範圍一同訂購及送貨，並沒有分開專屬用於該範圍的物料另作紀錄。
15. 泛迅沒有指派特定工人收貨，任何一名泛迅的工人都有可能收貨（即是於程序上接收供應商運到地盤的物料）。由於泛迅不參與質量檢測，泛迅沒有任何相關驗收紀錄。

#### 北面連接隧道 stitch joints 的補救工程

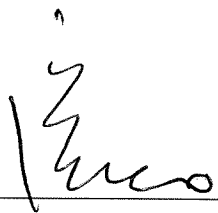
16. 禮頓要求泛迅派工人去北面連接隧道 stitch joints 幫手做補救工程，包括 (a) 一個位於南北線連接合約 1112 及沙中線項目另一合約編號 1111 的 stitch joint，(b) 一個位於合約 1112 內於南北線的 stitch joint，及 (c) 一個位於東西線連接合約 1112 及合約 1111 的 stitch joint。泛迅沒有參與補救工程開始之前於上述 stitch joints 的開鑿工序，亦無參與訂定補救計劃。張釗鋒負責帶泛迅的工人到上述 stitch joints，然後泛迅的工人會依照港鐵或禮頓人員的指示工作。本人記得泛迅工人於大約 2018 年上半年於上述 stitch joints 進行

補救工程。

其他

17. 除了一份 2018 年 9 月 3 日的書面供詞外(已於早前的委員會調查中呈交予委員會)，本人沒有向警方作出其他書面供詞。
18. 就委員會擴大的職權範圍下，除以上所述外，本人目前沒有發現其他有關扎鐵的問題或引起公眾安全或重大工程質量問題方面的任何工程或事宜需要向委員會匯報。

日期: 2019 年 5 月 21 日

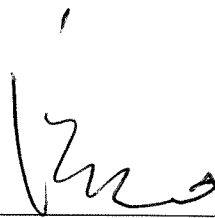


潘偉山

屬實申述

我相信，本證人陳述書中所述事實屬實，而其中所表達的意見屬我真誠地持有的。

日期: 2019 年 5 月 21 日



潘偉山