梁智華的證人陳述書

本人梁智華，現年 33 歲，盡本人所知所信，現作以下證人陳述。

個人背景

1. 本人接受教育至中學程度，能閱讀及書寫中文。
2. 本人在建築及裝修行業工作了大約 15 年。
3. 本人受僱於輝誼工程有限公司（下稱，「輝誼」）4-5 年，任職紮鐵工人。本人的工作範疇主要是地盤的紮鐵工作，很少做其它類別的工程。本人加入輝誼前，也曾做過紮鐵的散工，所以對紮鐵工程有相當經驗。

沙中線項目紅磡站的紮鐵工程

4. 從 2015 年 2 月至 2017 年 8 月期間，輝誼派本人到港鐵沙田至中環線項目紅磡站地盤工作。輝誼是永光鋼鐵工程有限公司（下稱，「永光」）在紅磡站地盤的紮鐵工程分判商。
5. 當時，作為前綫的工人，本人每星期平均工作 6 日，但是趕工的時候，曾須要工作 7 日。
6. 永光在紅磡站地盤大概有 30-40 名工人，有需要時，會額外聘請 10-20 名散工。
7. 我們分小組工作，各小組為 5-6 個工人。

8. 吳民俊(下稱,「阿俊」)是永光紅磡站紮鐵工程的工程管工(foreman) , 但他也是受僱於輝誼。他負責管理永光紅磡站紮鐵工程所有的工人, 是本人的上級。一般而言, 如果我在工作上遇上任何問題, 需要尋求協助或指導, 我會找他。
9. 作為總承建商, 禮頓建築(下稱,「禮頓」)如果需要給永光的前綫工人指示, 照常不會直接通知我們, 而是經過或與永光紅磡站的工程管工「阿俊」給我們指示, 因為「阿俊」是我們的代表。
10. 我本人在紅磡站地盤工作時, 從來沒有與港鐵公司的人員有任何接觸。
11. 至於禮頓建築的員工, 有幾次我經「阿俊」接觸過他們。例如, 當我們的工作地點屬地盤較危險的位置, 「阿俊」會聯絡禮頓建築的管工, 他們會安排設置圍欄及調節地盤的交通安排, 在這種情況下我曾與禮頓建築的員工有接觸。以我記憶, 除此以外, 我沒有與禮頓的員工有其它單獨或直接的溝通。通常來自禮頓的指示或信息都是經「阿俊」或「阿俊」在場的情況下才會給予永光前綫的紮鐵工人。
12. 作為前綫的紮鐵工人, 我的工作範疇包括切割及屈紮工序。我的日常工作指示來自「阿俊」, 他會帶我們到當日的工作地點, 也會口頭給我們一些技術上的指示。具體來講, 「阿俊」會委托他的同事「阿邦」拆圖, 也就是說根據禮頓的圖則, 「阿邦」手繪圖表給永光前綫的工人, 而這些圖涵蓋的面積較小。永光前綫的工人參考了「阿邦」制出的圖表, 就會知道應該使用哪款鋼筋、鋼筋與鋼筋之間的間距(centre-to-centre distance)、以及紮鐵的做法。以我所知, 禮頓會決定應採用哪種鋼筋及螺絲帽。
13. 除了參考「阿邦」的圖表, 我工作時不需要處理任何其它文件。
14. 至於紮鐵物料(包括鋼筋及螺絲帽)預定及送貨的流程, 由於不屬於我的工作範疇, 所以我並不熟悉。據我所知, 這是由「阿俊」負責, 而所有紮鐵物料是由禮頓建築提供。我們工作時, 必須用禮頓建築提供的紮鐵物料, 沒有選擇或權利使用其它供應商的紮鐵物料。

有關沙中線項目紅磡站紮鐵工程發現的問題

15. 永光的代表律師告訴我，根據調查委員會給永光的信件，紅磡站北面連接隧道(NAT)及紅磡列車停放處(HHS)的紮鐵工程完成後，港鐵稱發現在某些位置的鋼筋及螺絲帽似乎沒有（或沒有恰當地）被連接起來。因此，調查委員會要求永光解釋及澄清這些事情。
16. 因為我在紅磡站地盤工作是幾年前的事，所以現在我只能大概記得當時所經歷的事情。憑我的記憶，我見過類似的情形，可歸納為三種類別。
17. 第一種情況，就是當我們需要把鋼筋與牆內置的一條鋼筋及螺絲帽連接起來（即把合約編號 1112 的鋼筋與合約編號 1111 的鋼筋及螺絲帽連接）。由於合約編號 1111 牆內置的鋼筋及螺絲帽在混泥土內，所以禮頓建築須要鑿開表面部分的混泥土，露出牆內置鋼筋末端的螺絲帽，我們才可以將合約編號 1112 的鋼筋扭入合約編號 1111 的螺絲帽，從而與合約編號 1111 的鋼筋連接。鑿開合約編號 1111 牆表面的混泥土屬禮頓建築的責任，而不是永光前綫工人的工作範疇，因此我們無權鑿開合約編號 1111 牆表面的混泥土，也無權要求禮頓建築怎樣鑿開合約編號 1111 牆表面的混泥土。
18. 但是，有時候，禮頓建築鑿開的混泥土不夠深，導致牆內置有些螺絲帽沒有露出。我印象中，我在合約編號 1112 與合約編號 1111 邊界位置工作時，大概有 10%的螺絲帽涉及這個問題。我一遇到這樣的情況，就會口頭匯報給「阿俊」，「阿俊」再與禮頓聯絡。「阿俊」與禮頓聯絡後，「阿俊」告訴我們，由於禮頓認為工程十分趕，而且禮頓要求永光配合他們斷定的時間表，所以就算禮頓知道我剛說的情況，禮頓給我們的回應就是「照做啦」。這是禮頓經「阿俊」給我們的信息。換言之，如果合約編號 1112 的鋼筋無法裝入合約編號 1111 鋼筋末端的螺絲帽，就只能讓合約編號 1112 的鋼筋接觸合約編號 1111 牆表面的混泥土。事實上，禮頓其實可以（也有權）鑿開多一些混泥土，使所有牆內置鋼筋末端的螺絲帽外露。但是，就算「阿俊」通知了上述的情況給禮頓，禮頓卻沒有安排任何補救工程。而且，據我理

解，永光作為分判商則不能堅持禮頓須進行該補救工程，無權向禮頓要求再鑿開多一些混泥土。如上所述，由於鑿開混泥土並不屬於永光前綫工人的工作範疇（而且我們也無權鑿開混泥土），所以我們只能按照禮頓經「阿俊」給的回覆，盡量做好接駁的工作。

19. 第二種情況，就是當鋼筋的末端與螺絲帽的頭不配合。螺絲帽分尖頭及平頭。同樣，鋼筋的末端也分尖頭及平頭。若把平頭的鋼筋裝入尖頭的螺絲帽，就無法完全扭入螺絲帽。我在合約編號 1112 的地盤範圍內見過這種情況。由於技術上的規格由禮頓制定，所以鋼筋與螺絲帽不配合的情形應該是禮頓的責任。我記憶中，有這種情況，我本人接觸的連接點大概有 30%涉及此問題。事實上，這個問題其實有補救的辦法，禮頓擁有機器可以將平頭的鋼筋絞成尖頭，另外也可以換螺絲帽。但是，就算「阿俊」通知了上述的情況給禮頓，禮頓卻沒有安排任何補救工程。亦有第三種情況，就是禮頓鑿開混泥土時，螺絲帽的頭被損毀，使鋼筋無法完全扭入損毀的螺絲帽。我印象中，這種情況比較少遇到，我本人接觸的連接點大概 3 至 5%的連接點涉及此問題。據我理解，永光作為分判商則不能堅持禮頓須進行該補救工程。當我遇到這兩種情況，我就口頭告知「阿俊」，「阿俊」再聯絡禮頓的人員。而「阿俊」聯絡禮頓後，禮頓給我們的指示是，由於禮頓認為工程十分趕，而且禮頓要求永光配合他們斷定的時間表，所以禮頓經「阿俊」給我們的指示是「扭唔到，就盡扭啦」。因此，我們只好將鋼筋盡量扭入螺絲帽，但不能完全裝進去。
20. 由於當時「阿俊」會帶我們到地盤的工作地點，而且紅磡站地盤的範圍很大，再者已是幾年前的事，所以我不清楚上述情況的確實位置，也不知道這些位置的名稱。
21. 我記得，當我和永光其他前綫工人在北面連接隧道工作期間，即大約 2017 年中，曾經有一次重大的漏水事件。當時我們需要做紮鐵工作的地盤有嚴重漏水和水浸的情況，但是禮頓要求永光繼續那個位置的紮鐵工程。因此，我們仍然必須繼續進行紮鐵工程，而禮頓亦安排了水泵抽水。
22. 另外，永光的代表律師告訴我，調查委員會指出，有些鋼筋的闊度比螺絲帽接口的闊度幼，所以螺絲帽接駁位未能確保已牢固接妥鋼筋。以我的記憶，我在紅磡站地

盤工作時，只遇到 2-3 次類似的問題，是在嚴重牆身漏水的樓面位置。當我遇到這個情況，我也有口頭通知了「阿俊」，「阿俊」再向禮頓通報。禮頓經「阿俊」的指示就是「盡做啦」。事實上，禮頓其實可以更換正確闊度的鋼筋。但是，禮頓沒有做任何補救的措施，只是叫我們「盡做啦」。我們爲了盡量把鋼筋和螺絲帽連接好，就用鐵線綁緊連接點。

23. 如上所述，我與禮頓及港鐵負責進行檢查的人士沒有任何接觸。據我理解，我們完成紮鐵工作後，通常會有人來檢查，得到批准後，才會澆注混凝土。
24. 當禮頓或港鐵的代表進行檢查時，我和永光其他的前綫工人都不會也不需要到場。禮頓及港鐵檢查的過程與永光前綫工人無關。如果檢查後需要進行任何補救工程，「阿俊」會通知我們。我在紅磡站地盤工作時，只有 1 至 2 次需要在檢查後進行補救工程。這補救工程只涉及我們紮的一幅牆。「阿俊」告訴我們，檢查人員要求加多幾條鋼筋，而我們亦有照指示加鋼筋。
25. 但是就上述連接點情況，當時或在禮頓檢查後，禮頓從來沒有要求永光前綫工人進行有關連接點的補救工程。
26. 其實當其時，任何人用肉眼看就會觀察到上述連接點出現的問題。在第一種情況，很明顯能看得出有不少鋼筋沒有裝入螺絲帽，或某些位置沒有螺絲帽，而鋼筋的末端則外露出。在第二種情況，能看得出鋼筋只扭入螺絲帽幾個螺紋，還有螺紋沒有扭入螺絲帽。在第三種情況，更容易看得出鋼筋只扭入螺絲帽 1 至 2 個螺紋，因爲有更多螺紋沒有扭入螺絲帽。所以，在觀察或最後檢查紮鐵工程時，一定可以看到這些情況，而禮頓或港鐵的代表進行檢查時，一定察覺到這種情況。但是，當時禮頓及港鐵從未就這些情況要求永光進行任何有關的補救工程，況且我們永光是按照禮頓的指示去做，因此我們從來沒有再過問。事實上，當時禮頓及港鐵從未要求永光進行有關的補救工程，因爲如上所述，鑿開混凝土及更換鋼筋和螺絲帽均屬禮頓的責任和工作範疇。

本人確認就本人所知及相信，此口供內容均屬真實及正確。

日期：2019年5月8日

簽署：梁知華

屬實申述

本人相信此證人陳述書所述的事實屬實，而其中所表達的意見屬真誠持有的。

日期：2019年5月8日

簽署：梁知華