

Københavns kommune

## **Bropolitik, lovreguleringen omkring broåbninger**

Eksternt

COWI A/S

Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11  
Telefax 45 97 22 12  
www.cowi.dk

## **Indholdsfortegnelse**

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>De generelle regler vedrørende broåbninger</b>	<b>1</b>
2.1	Krav til åbningstider	4
2.2	Krav til varsling	5
2.3	Krav til sikkerhed	5
2.4	Krav til organisation	8
2.5	Krav til broafgift	9
2.6	Ansvarsforhold	10

### **1 Indledning**

Københavns kommune har ønsket en afdækning af de eksisterende regler og rammer for betjening af oplukkelige broer.

Opgavens ramme er nærmere defineres således, at man ønsker en generel redegørelse for gældende lovgivnings- og myndighedskrav til broåbninger, herunder krav til varsling, sikkerhed, organisation, betjening, bemanning kompetencer og ansvarsforhold. Det ønskes herunder afklaret, om den nuværende lovgivning tillader fjernbetjening.

### **2 De generelle regler vedrørende broåbninger**

De generelle regler og tilknyttet praksis findes fortrinsvist i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbek. nr. 654 af 15. juni 2010 med tilhørende bekendtgørelser.

Det fremgår af denne lov, at Søfartsstyrelsen er ressortmyndighed for sejlads-sikkerhed, og det indebærer blandt andet, at Søfartsstyrelsen har til opgave at sikre, at aktiviteter til søs ikke er til gene for skibstrafikken og ikke er til fare for sejladssikkerheden eller hindrer den frie sejlads.

Det gælder i henhold til loven, at aktiviteter/projekter på søterritoriet som f.eks. etablering af nye broer må ikke udføres, før Søfartsstyrelsen har godkendt de

Dokumentnr.	P-044324-L-1/001
Version	0
Udgivelsesdato	25.10.1010
Udarbejdet	TIKO
Kontrolleret	UKJ
Godkendt	ESL

### sejladssikkerhedsmæssige aspekter

Det betyder, at kommunen ved etablering af en bro, der kan påvirke skibenes sikkerhed eller frie sejlads, skal kontakte Søfartsstyrelsen med en beskrivelse af, hvad aktiviteten går ud på, samt hvorledes man vil tage hånd om de gener for skibstrafikken, som broens etablering vil medføre, herunder hvordan man vil undgå, at disse ikke medfører fare for sejladssikkerheden eller hindrer den frie sejlads. Der skal i den forbindelse redegøres for generne såvel i relation til anlægget af broen som i forhold til selve broens eksistens, herunder broåbningen. Det falder alene inden for denne opgaves ramme at beskrive de juridiske rammer for den sidste del.

I henhold til § 6 i lov om sikkerhed til søs, er der udstedt en bekendtgørelse som sejlads gennem visse broer i danske farvande, jf. bek. 961/1992. Denne bekendtgørelse angår kun direkte de broer, der er oplyst i selve bekendtgørelsen, men i henhold til Søfartsstyrelsens egne oplysninger anvendes bekendtgørelsens principper analogt på andre broer og udtrykker derfor i en bredere forstand nogle overordnede betingelser og retningslinjer for broreglementerne for broer og deres nærmere indhold.

Ved bygning af en bro skal der foretages en vurdering af, om det kan medføre fare eller gener i forhold til skibstrafikken i området.

De regler der skal gælde i forhold til broåbninger skal fremgår af broreglementet. Der skal for nye broer udarbejdes forslag til broreglement, som fremsendes til Søfartsstyrelsen.

Broreglementet skal som minimum med afsæt i bekendtgørelse 961/1992 indeholde følgende oplysninger for oplukkelige broer:

- Oplysning om tider, hvor broen kan åbnes for skibspassage,
- Kontaktoplysninger i forbindelse med ønske om åbning,
- Procedure for åbning, herunder metoden for kommunikation mellem passerende skib og brooperatør.
- Gennemsejlingssignaler.
- Oplysning om evt. pris(er) for at få broen åbnet.
- Oplysning om fri gennemsejlingsbredde og -højde;
- Generelle og særlige bestemmelser for gennemsejling, herunder begrænsninger for skibe der kan passere;
- Oplysning om ejerforhold samt ansvarlige for broens operationelle forhold.

Derudover skal der i øvrigt over for Søfartsstyrelsen redegøres for øvrige forhold, som kan være af betydning for beskyttelsen af den fri og uhindrede sejlads og sikkerheden for de passerende skibe. Hvad disse oplysninger skal indeholde afhænger af, hvilke ønsker og krav, som farvandets brugere har til broen. Derudover forholder Søfartsstyrelsen sig til, hvordan man vil håndtere varslingen af åbningen, sikkerhed ved broåbninger, organisation, bemanning og betjening ud fra de beføjelser som man er sat til at varetage. Hvilket vil sige, ud fra

en bedømmelse af, hvorvidt etableringen af broen er til gene for skibstrafikken og ikke er til fare for sejladsikkerheden eller hindrer den frie sejlads.

For at varetage disse formål i bred forstand skal der iværksættes en høring af relevante parter med interesse i farvandet, som broen vil berører. Såfremt broejeren ikke selv har gjort dette, inden projektet fremsendes til Søfartsstyrelsen, vil Søfartsstyrelsen foretage høringen. Med henblik på fra starten af at kunne skære projektet til, således at der vil være et minimum af behov for tilretning af projektet, anbefaler Søfartsstyrelsen, at broejeren selv forud for, at projektet sendes til godkendelse til Søfartsstyrelsen, selv har hørt farvandets brugere samt de relevante myndigheder.

En liste over de høringsberettigede myndigheder findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside. Afgørende er, om disse kan have en aktuel interesse at varetage i forhold til etableringen af den pågældende bro. Derudover skal alle de aktuelle øvrige brugere af farvandet høres. Man må ved vurdering heraf lave en undersøgelse af, hvem der regelmæssigt bruger det farvand, som projektet vedrører.

Når alle høringssvar er indkommet, og projektet forelagt, vil Søfartsstyrelsen vurdere, om projektet er forsvarligt i forhold til den fri sejlads og skibenes sikkerhed, og hvorvidt broreglementet kan godkendes og lever op til minimumskravene listet ovenfor.

Såfremt dette er tilfældet vil broreglementet blive bekendtgjort i "Efterretninger for Søfarende". Denne bekendtgørelse har i juridisk forstand bindende virkning for søfarende, der er forpligtet til at kende de regler og reglementer, der fremgår heraf. Derudover vil Kort og Matrikelstyrelsen blive informeret om broreglementet. Det er denne Styrelsen, der vedligeholder "Den danske Havnelods", hvor de officielle broreglementer findes. Når bekendtgørelse har fundet sted i Efterretninger for Søfarende er broreglementet bindende.

Af øvrige myndigheder kan nævnes, at Kystinspektoratet foretage selve behandlingen af byggetilladelsen vedrørende broen og gennemføre en screening og hvis nødvendigt en VVM-procedure af broens miljøpåvirkninger, mens Farvandsvæsnet foretager afmærkningen på søsiden af broen. Derudover er Politiet myndighed i forhold til at vurdere om vejreglerne, jf. reglerne vedrørende landjorden er overholdt og udført sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Konkluderende kan fremhæves;

- at der vedrørende skibstrafikkens beskyttelse ikke gælder nogle generelle regler for varsling, sikkerhed, betjening, organisation og bemandingskompetencer. Disse fastsættes i hvert enkelt tilfælde efter et samlet skøn med baggrund i en grundig høring af farvandets brugere og relevante myndigheder for de enkelte broer og fremgår i stor udstrækning af broernes broreglementer.
- Der tages efter Søfartsstyrelsens oplysninger ved udøvelsen af skønnet over, hvilket broreglement, der vil være passende til beskyttelse af den fri sejlads og skibssikkerheden, udgangspunkt i bekendtgørelse 961/1992 ved bedømmelse af de forhold, der generelt er reguleret heri,

men der foretages altid en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde ud fra den hovedhensyn, som Søfartsstyrelsen skal varetage.

- Såfremt man vil finde inspiration til, hvad der er muligt i forhold til udformning af broreglementer, kan man lave en gennemgang af de eksisterende broreglementer, som minder om den bro, der ønskes etableret. Der er dog ikke i havnelodsdatabase eksempler på broreglementer for meget små klapbroer.<sup>1</sup> Der vil også kun være tale om et inspirationsgrundlag, idet ethvert broreglement p.g.a. kravene om høring af det aktuelle farvands brugere altid vil være udtryk for netop de behov og ønsker, som er tilstede vedrørende præcis denne bro. Broreglementerne på havnelods siden er således i et vist omfang udtryk for en konkret vurdering af lokale forhold, men kan dog sige noget om, hvilken praksis der eksisterer på visse områder i forhold til broåbninger mv.

Der vil i de følgende afsnit blive lavet en fremstilling af den praksis, som kan afdækkes dels med afsæt i bek. nr. 961/1992 og dels ved at have forespurgt Søfartsstyrelsen om deres praksis på området. Det er ikke muligt at lave en egentlig gennemgang af praksis, idet myndigheden ikke har en afgørelsesdatabase, som man kan lave fremstillingen ud fra. Dette skyldes efter det oplyste, at udformningen af broreglementet efter praksis ikke fører til meddelelse af egentlige afgørelsen, men at Søfartsstyrelsen altid efter forhandling med projektejeren finder frem til de acceptable vilkår.

## 2.1 Krav til åbningstider

Disse skal fremgå af broreglementet, jf. princippet i Bek. 961/1992:

Af denne bekendtgørelses § 4 fremgår følgende:

Skibe og fartøjer kan som udgangspunkt vederlagsfrit forlange broen åbnet for gennemsejling inden for broens normale åbningstid. Som undtagelse hertil gælder dog, at skibe og fartøjer, der kan passere den lukkede bro, eksempelvis ved at lægge masten ned, kan ikke forlange broen åbnet.

Da muligheden for at åbne broen for gennemsejling er afhængig af den stedlige jernbane- eller vejtrafik, kan der for den enkelte bro være fastsat særlige perioder, inden for hvilke broen kan åbnes.

Gennemsejling af broer kan sædvanligvis finde sted uden for broens normale åbningstid, såfremt der inden for denne åbningstid er truffet aftale med brovagten om gennemsejling på et nærmere angivet tidspunkt. For en sådan gennemsejling kan der være fastsat en særlig afgift.

Åbningstider for en bro samt andre særlige bestemmelser vedrørende gennemsejling af broen og sejladsikkerheden i broområdet kan fastsættes eller ændres efter samråd med Søfartsstyrelsen. De således fastsatte eller ændrede åbningstider eller særlige bestemmelser vil efterfølgende blive bekendtgjort i »Efterret-

---

<sup>1</sup> [www.danskehavnelods.dk](http://www.danskehavnelods.dk)

ninger for Søfarende« og vil ved først kommende lejlighed blive optaget i de relevante sejlads håndbøger. Eventuelle rettelser til søkortene som følge af sådanne ændringer meddeles i »Søkortrettelser«. Ændringer eller nye bestemmelser, der er fastsat i løbet af et kalenderår og bekendtgjort i »Efterretninger for Søfarende«, vil blive gentaget i førstkommende »Efterretninger for Søfarende«, nr. 1.

Konkluderende kan opsummeres, at det vil være afhængigt af blandt andet hensynet til trafikens afvikling på landjorden, hvilke åbningstider der kan og skal fastlægges. Endvidere fremgår det, at der normalt bør være en mulighed for også at få åbnet broen uden for normal åbningstid, hvis der er truffet aftale med brovagten. Det vil dertil afhænge af ønsker og behov fra farvandets brugere samt andre interesser knyttet til området, hvilke åbningstider der bør fastsættes. Disse interesser vil kunne afdækkes via hørings svarene.

## 2.2 Krav til varsling

Søfartsstyrelsen ser også på, hvor lang tid man regner med, at man skal have af varsling fra de skibe, som ønsker at passere broen, forinden man kan åbne broen. Det skal efter praksis være muligt at nå at afvikle den trafik, som skal passere broen fra landjorden inden for varslingsperioden på en fornuftig og sikker måde.

Bekendtgørelsen udtaler intet vejledende herom, så det må bero på et skøn over den trafik, der skal passere, samt hvad der er fysisk muligt i forhold til betjeningen af broen.

## 2.3 Krav til sikkerhed

Der findes flere forskelligartede krav til broen i forbindelse med dennes åbning, som er begrundet i en varetagelse af enten skibenes eller de passerede sikkerhed på landjorden.

### 2.3.1 Krav til signaler vedr. søsiden

Udgangspunktet for kravene til signaler fra skibe, der ønsker at passere broen og brovagtens signalsvar fremgår af bek. 961/1992.

#### *Signaler fra skib*

*§ 6. Alle skibe og fartøjer, der ønsker at passere broen, skal tilkendegive dette ved i en afstand fra broen af mindst 0,5 sømil at afgive følgende signal:*

- 1) Om dagen: Det internationale signalflag N - eller i mangel heraf nationalflaget - hejst på halv fortop samt en lang og en kort tone med fløjte eller tågehorn.*
- 2) Om natten: Et hvidt lys for boven samt en lang og en kort tone med fløjte eller tågehorn.*

*Signaler fra bro*

§ 7. Når et skib eller fartøj viser eller har givet signal for at tilkendegive, at broen ønskes åbnet, vil der fra broens signalmast blive afgivet følgende svar-signal såvel om dagen som om natten:

- 1) 1 rødt, fast lys, der betyder, at gennemsejling er forbudt.
- 2) 2 røde, blinkende lys, der betyder, at broen vil blive åbnet for et skib, der kommer fra N eller Ø. Passage må ikke finde sted, før signalet under punkt 3 afgives.
- 3) 2 røde, faste lys, der betyder, at et skib, der kommer fra N eller Ø, kan passere broen.
- 4) 3 røde, blinkende lys, der betyder, at broen vil blive åbnet for et skib, der kommer fra S eller V. Passage må ikke finde sted, før signalet under punkt 5 afgives.
- 5) 3 røde, faste lys, der betyder, at et skib, der kommer fra S eller V, kan passere broen.

*Stk. 2. Såvel om dagen som om natten vil et kraftigt lydsignal, en lang tone, tilkendegive, at broen trods det afgivne signal for gennemsejling ikke kan åbnes. Hvis forholdene tillader det, vil signalet for gennemsejling også blive slukket.*

*Stk. 3. Indtil gennemsejlingssignalet modtages, skal et skib eller fartøj holde sig i en sikker afstand fra broen, således at risiko for påsejling af broen ikke opstår.*

*Stk. 4. Der kan ved enkelte broer være fastsat særlige bestemmelser for passage af sejlførende skibe, samt for fritidsfartøjer, der, såfremt de kommer fra hver sin side af broen, kan tillades at passere denne samtidigt og på eget ansvar. Sådanne særlige bestemmelser fremgår af sejlads håndbøgerne.*

Det skal fremhæves, at man oplyser fra Søfartsstyrelsen at være indstillet på i større omfang at tillade en signalgivning i overensstemmelse med IALAs generelle retningslinjer og anbefalinger. Denne er i større omfang baseret på nogle mere enkle procedure. Der lægges dog vægt på, at signalgivning skal være letforståelig og fuldstændig entydig for skibstrafikken. Kravet om lydsignaler fra skibe i § 6 kan vanskeliggøre fjernbetjening af broen. Det vil derfor nok være hensigtsmæssigt, såfremt man søger at finde en alternativ model til denne signalform, og indskriver denne i broreglementet i stedet, såfremt man på lidt længere sigt ønsker at arbejde hen mod en sådan løsning.

### **2.3.2 Krav til signaler vedrørende landsiden**

Der findes også krav vedrørende de signaler, som skal sørge for sikker og betryggende åbning af broen på landsiden.

Reglerne for blinksignal fremgår af bekendtgørelse om vejafmærkning, § 58. Denne afløses i midlertid inden for meget kort tid af en ny bekendtgørelse, der

pt. er i høring. Det følgende vil tage udgangspunkt i den nye bekendtgørelsens regler, idet denne med meget stor sandsynlighed vil være gældende om kort tid.

Af den nye bekendtgørelse om vejafmærkning § 227 fremgår følgende:

*"Ved oplukkelige broer skal anvendes to blinkende røde lys, der placeres ved siden af hinanden og skiftevis tændes og slukkes.*

*Supplerende hertil anføres:*

*Hvor der ved oplukkelige broer anvendes rødt blinklys, anbringes for hver færdselsretning et eller flere sæt af to lanterner. De to lanterner skal sidde i samme højde og med en indbyrdes afstand, der normalt ikke bør overskride 1 m. Et sæt skiftevis blinkende lanterner ophænges over bommen i højre kørebanelshalvdel eller til højre for kørebanelen.*

*Hvor der ved tunneler eller ved broer anvendes automatiske bomme, forsynes disse med bomsignaler. Disse kan enten udsende fast rødt lys eller blinkende rødt lys."*

Ud fra ordlyden af bestemmelsen SKAL der anvendes to blinkende røde lys, der placeres ved siden af hinanden mv. Man omtaler dog lys i ental under uddybningen af reglen. Vejdirektoratet er derfor blevet forespurgt om forståelsen af reglen. Der er også blevet spurgt til, om kravet vedrørende automatiske broer er et ekstra krav til lanterne, eller om disse bomsignaler erstatter kravet om lanterner. Vi har endnu ikke modtaget noget svar på disse forespørgsler.

Der kan være mulighed for at opsætte andre signaler, men disse skal i så fald godkendes af VD efter en nærmere beskrevet procedure. VD vil blive forespurgt, om der er muligt afgive dispensation fra kravet om at lysene skal placeres vandret, idet en lodret placering fylder mindre på broen, og dermed vil være til mindre gene for cyklister at passere på en forholdsvis smal bro.

Vedr. bomme og stopstreger ved vi, at disse også skal etableres, men vi har endnu ikke på nuværende tidspunkt fundet hjemlen for disse krav. VD er blevet forespurgt herom.

### **2.3.3 Krav til afmærkning på søsiden**

Afmærkninger på søsiden foretages af farvandsvæsnet, jf. bek. nr. 229 af 1989 om afmærkning mv. i dansk afmærkningsområde. Bekendtgørelsen er fastsat i medfør af § 5 og § 6, stk. 3, i lov om skibsfartens betryggelse jf. lovbekendtgørelse nr. 587 af 29. september 1988, og efter bemyndigelse i bekendtgørelse nr. 570 af 26. september 1988, fastsættes efter samråd med Forsvarsministeriet:

Der må ikke uden tilladelse fra eller godkendelse af Farvandsvæsnet foretages afmærkning af farvandene som f.eks. udlægning af sømærker eller oprettelse af fyr, radiofyr, tågesignalanlæg, båker eller andre indretninger til vejledning for sejladsen. Der må heller ikke anbringes genstande i farvandene, der kan virke hindrende for sejladsen, eller oprettes lysreklamer eller andre indretninger, der kan virke vildledende for sejladsen, ligesom ændringer ved eller nedlæggelse af

bestående afmærkninger m.m. ikke må foretages. Det er ikke tilladt at anvende udlagte sømærker til fortøjning, fastgøring af fiskeredskaber o.lign.

Farvandsvæsenet kan kræve gennemført sådanne ændringer i bestående afmærkninger eller oprettelse af ny afmærkning, som anses for påkrævet af hensyn til sejladsens sikkerhed.

Kontrol med afmærkning m.v. udøves på Forsvarsministerens vegne af Farvandsvæsenet. Opståede fejl og mangler ved afmærkning m.v. skal snarest muligt meddeles til Farvandsvæsenet. Meddelelse skal ligeledes omgående gives, når fejl og mangler ved afmærkning m.v. er udbedret.

Oplysning om afmærkning m.v. i dansk afmærkningsområde bekendtgøres i søkort, »Efterretninger for Søfarende« og andre nautiske publikationer.

### **2.3.4 Kravene til afmærkning på landsiden**

Der fremgår visse krav til de sikkerhedsmæssige afmærkninger på stien over broen i bekendtgørelse om vejafmærkning, jf. bek. nr.

Der skal laves linjer på broens sti, jf. Bekendtgørelse om vejafmærkning § 45, ”Linier på stier”.

Af denne bekendtgørelse fremgår, hvorledes opdelingen af sti i baner for forskellige færdselsarter eller færdselsretninger skal ske.

## **2.4 Krav til organisation**

Hvorledes broen skal bemannes og organisationen omkring broen i øvrigt skal sættes op fremgår ikke af bek. 961/1992. Det er således afgørende, at Søfartsstyrelsen bliver præsenteret for en model, som efter dennes skøn findes betryggende for skibstrafikkens sikkerhed samt betyder den mindst mulige gene for den fri sejlads. Krav kan også fremgå efter høringsssvarene fra farvandets brugere og høringsberettigede myndigheder.

### **2.4.1 Særlig om krav til betjening**

Der fremgår ikke direkte nogle krav om betjening af bek. nr. 961/1992, men det forudsættes indirekte i bekendtgørelsen, at broen er bemannet af en brovagt.

Det er mundtligt oplyst, at det er Søfartsstyrelsens generelle opfattelse af fjernbetjening af broer ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Søfartsstyrelsen finder det meget tvivlsomt, at der kan skrues et teknisk anlæg sammen, der kan erstatte en mand på broen, som er i besiddelse af et fuldt sanseapparat, som syn, hørelse og bevægelsesfrihed til at undersøge forhold nærmere og tage generelt bestik af situationen. Det findes også problematisk, at da fjernbetjening ikke kan sikre konkrete anvisninger i de særlige situationer, hvor der kan opstå behov herfor, jf. eksemplerne under krav til bemanningens kompetencer.



### 2.4.2 Særligt om krav til bemanningens kompetencer

Der er ikke nogen lovgivningsmæssige krav til bemanningens kompetencer. Søfartsstyrelsen har således f.eks. ikke nogen hjemmel til at kræve, at brovagten har en nautisk uddannelse. Det er dog Søfartsstyrelsen anbefalinger, at vedkommende bør have en nautisk baggrund, således at vedkommende er i stand til at danne sig et fuldt overblik over situationen.

Broejeren er også ansvarlig også efter arbejdsmiljølovgivningen for at sikre, at den brovagt, der bemander broen, er i stand til på betryggende vis at bestride sin stilling, og det kræver et vist kendskab til skibes manøvredegtighed, strømforhold, og hvorledes disse påvirker skibe mv., at udfylde funktionen.

Det betyder f.eks., at brovagten skal være i stand til at udøve følgende beføjelser, som han efter bek. nr. 961/1992 forventes at kunne udfylde, på en god måde, jf. dennes § 5.

At han kan vurdere,

- hvornår hensynet til trafikken på landjorden kræver det, kan brovagten nægte skibe gennemsejling. Brovagten kan endvidere tilbageholde et fritidsfartøj i indtil 30 minutter eller arrangere fælles gennemsejling for fritidsfartøjer på særlige fastsatte tidspunkter.
- Hvornår han skal nægte skibe gennemsejling, fordi gennemsejling vil kunne medføre fare for broens sikkerhed. I tvivlstilfælde kan brovagten forud forhandle med det stedlige lodseri.
- At udfylde sin rolle i inden for en afstand af 250 m fra broen at give skibe og fartøjer de anvisninger, som de skal rette sig efter.
- At han, hvis et skib i drift kommer, således at der er fare for, at det påsejler broen eller dennes beskyttelsesværker, er i stand til at give skibets fører de anvisninger, der så vidt muligt forhindre, at der sker en beskadigelse af broen/skibet.

Dette betyder i praksis, at man, uanset at der ikke er noget lovkrav på området, som broejer nok bør stille et vis krav til brovagtens nautiske kompetencer, således at han kan udfylde den rolle, som med rimelighed kan forventes af en brovagt. Det skal i den forbindelse nævnes, at det er broejerens ansvar, såfremt en brovagts forkerte anvisninger fører til skade på personer eller ting, jf. nedenfor.

Der er derudover krav om, at bropersonalet er uddannet i betjening af VHF-radioudstyr.

## 2.5 Krav til broafgift

Det vil kræve en ret indgående granskning for, at det kan siges med sikkerhed, hvorvidt der er hjemmel for opkrævning af broafgifter. Overordnet kan man sige, at afgifter kræver udtrykkelig lovhjemmel. Dette hjemmelskrav er et såkaldt skærpet hjemmelskrav, fordi der er tale om en afgift. Det betyder, at hjemlen skal være klar og udtrykkelig udtalt. En sådan klar hjemmel kan ikke umiddelbart konstateres vedr. afgifter for broåbninger. Der vurderes heller ikke

umiddelbart at være en hjemmel baseret på en retssædvane. For at dette skal være tilfældet, skal der være tale om en praksis, der er fulgt almindelig, stadig og længe. Med længe forstås normalt 50-100 års praksis. En praksis af sådan længde er ikke oplyst at være tilstede.

## 2.6 Ansvarsforhold

Det er som udgangspunkt broejerens ansvar, at der sørge for, at der ikke sker fejl i forbindelse med passage af broen. Dette gælder, hvad enten passagen sker på sø- eller landsiden. Broejerens ansvar går nærmere ud på at sikre, at de foreskrifter for passagen, som er beskrevet i broreglementet, følges. Der er dog ikke tale om noget objektivt ansvar for skader for broejereren. Men broejereren har det overordnede ansvar for, at broen og forholdene omkring broens åbninger foregår på en hensigtsmæssig og lovlig måde.

I forhold til selve passagen af broen skal man sørge for en kompetent bemanding af broen, således at broejereren også i den forbindelse har varetaget sit ansvar med hensyn til at sikre en god og sikker afvikling af trafikken både på land- og søsiden. Såfremt der alligevel skulle ske uheld vil bedømmelse af, hvorvidt der kan pålægges broejereren et ansvar skulle ske ud fra om der er noget at bebrejde broejereren/brovagten, om forholdet er forudsigeligt og har forbindelse med passagen af broen eller ej. Har den skadelidte passerende selv være medvirkende til skaden, vil ansvaret for skaden kunne bortfalde helt eller delvist. Liger broen eller trejdemand skade, som følge af uagtsom handling fra skibsfører vil denne ligeledes kunne blive erstatningsansvarlige over for broejereren eller anden skadelidte.