

Mr. L.C. Dufour *



* Advocaat bij WIJ advocaten.

1. Inleiding

Storm schreef in 2016 een artikel over de aansprakelijkheidsrisico's die gepaard gaan met het toenemende gebruik van drones.¹⁾ Aan het slot van zijn artikel formuleerde hij een aantal aanbevelingen. De aanbeveling voor verzekeraars was om droneverzekeringen te ontwikkelen die zowel het aansprakelijkheidsrisico als schade aan de drone zelf dekken. Nu, negen jaar verder, zijn er inderdaad verschillende aanbieders van droneverzekeringen op de Nederlandse markt. Afhankelijk van het gewicht van de drone en de gebruiksdoeleinden (zakelijk of hobbymatig) gelden op grond van Europese regelgeving verschillende verzekeringsregimes. Zoals hierna zal blijken bieden de meeste aansprakelijkheidsverzekeringen voor particulieren (AVP) enige dekking voor het risico van aansprakelijkheid voor schade toegebracht met een recreatief gebruikte drone. Op de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven (AVB) is het risico van schade veroorzaakt met of door een drone doorgaans uitgesloten. Bedrijfsmatige exploitanten van drones moeten dus een aparte droneverzekering afsluiten.

1. M.L. Storm, Komt aansprakelijkheid uit de lucht vallen, *Tijdschrift Aansprakelijkheids- en Verzekeringsrecht in de praktijk*, 2016, 128.

ering

In het hiernavolgende begin ik met een korte geschiedenis en wat algemene informatie over drones. Daarna bespreek ik de hoofdlijnen van de op drones toepasselijke wet- en regelgeving. Dan kijk ik naar de verschillende soorten schade die drones kunnen toebrengen, de grondslagen voor aansprakelijkheid en de nu beschikbare verzekeringsdekking. Ik rond af met de conclusie dat de huidige droneverzekeringen nog niet alle aansprakelijkheidsrisico's dekken en een beperktere dekking bieden dan de AVB en de aansprakelijkheidsverzekeringen voor motorrijtuigen (WAM).

2. Drones, een hele korte geschiedenis

Al lange tijd worden onbemande vliegende toestellen voor militaire doeleinden gebruikt. Op 12 juli 1849 probeerden de Oostenrijkers de Venetiaanse republiek van San Marco op haar knieën te dwingen door 200 met explosieven geladen luchtballonnen op de stad af te sturen. De wind voorkwam dat ze grote schade aanrichtten. De stad gaf zich echter enige tijd later, gedwongen door honger en cholera, wel over.

Na de Tweede Wereldoorlog ontwikkelden de Amerikanen en de Sovjet Russen Unmanned Aerial Vehicles (UAV's) voor verkenningen en spionage. Het gebruik van drones²⁾ voor militaire doeleinden neemt snel toe. De technologie ontwikkelt zich snel door het veelvuldig gebruik van drones in bijvoorbeeld de oorlog in Oekraïne.³⁾ Op de aansprakelijkheid voor schade door militair gebruik van drones ga ik niet in. De Commissie van Advies inzake Volkenrechtelijke Vraagstukken heeft hierover in 2013 een uitgebreid advies aan de regering uitgebracht.⁴⁾

Na de verwoesting door orkaan Katrina in de Amerikaanse stad New Orleans in 2005, nam de ontwikkeling van UAV's voor burgerdoeleinden sterk toe, toen ontdekt werd dat zij geschikt waren om na rampen moeilijk bereikbare gebieden te verkennen en daar hulpgoederen af te leveren.

In 2010 bracht het Franse bedrijf Parrot de Parrot AR drone op de Europese consumentenmarkt. De Parrot AR was de eerste Ready-to-fly drone die met WiFi en een smartphone eenvoudig bestuurd kon worden. Daarna zijn drones snel ingeburgerd en worden ze nu onder meer gebruikt in de bouw, de controle van infrastructuur, voor meteorologische

voorspellingen, in de landbouw en voor het maken van filmopnamen. Ook verzekeraars maken gebruik van drones om schade op te nemen.

Cijfers over het aantal in Nederland aanwezige drones zijn er niet. Wel heeft de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW) tussen januari 2021 en november 2023 op basis van de per eind 2020 in werking getreden Europese verordeningen ruim 68.000 registratienummers aan exploitanten van drones verstrekt.⁵⁾ Een geregistreerde exploitant kan met hetzelfde exploitantnummer meer dan één drone laten vliegen. Voor particulieren die hobbymatig met een drone vliegen geldt geen registratieplicht als de drone lichter is dan 250 gram en geen beeldopnames kan maken. Kortom, het aantal drones in Nederland is heel groot en de verwachting is dat het aantal en de inzet van drones de komende jaren alleen maar groeit.

Hoewel er in Nederland anno 2025 tienduizenden en misschien wel honderdduizenden drones voor zowel beroepsmatig als voor recreatief gebruik vliegen, zijn er (nog) geen gepubliceerde uitspraken over aansprakelijkheid van de bestuurder of bezitter van een drone in verband met door de drone veroorzaakte materiële of letselschade. Drones figureren al wel in uitspraken tussen ruziende burenen.⁶⁾ De verwachting is dat met het toenemende aantal drones waarmee wordt gevlogen het aantal ongelukken en/of privacyschendingen zal toenemen en dat daarover ook meer geschillen ontstaan. Overigens zijn er wel strafrechtelijke⁷⁾ en bestuursrechtelijke⁸⁾ uitspraken over incidenten met drones. Die laat ik hier onbesproken omdat dit artikel over civiele aansprakelijkheid en verzekering voor door of met drones veroorzaakte schade gaat.

Het gebruik van drones voor militaire doeleinden neemt snel toe.

2. Drone is het Engelse woord voor dar, een mannelijke bij. De eerste UAV's maakten een zoemend geluid dat deed denken aan het geluid dat vliegende darren maken.
3. 'A Thousand Snipers in the Sky: The New War in Ukraine', *New York Times* 3 maart 2025.
4. <https://www.adviescommissievolkenrecht.nl/publicaties/adviezen/2013/07/05/bewapende-drones>
5. <https://www.ilent.nl/documenten/transport/luchtvaart/drones-rpas/factsheets/factsheet-drones-2023>
6. Rb. Midden-Nederland 8 januari 2025, ECLI:NL:RBMNE:2025:4 (toegewezen verbod om met een drone boven het perceel van de burenen te vliegen en opnames te maken van het erf en de woning).
7. Zie bijvoorbeeld hof Den Haag 16 december 2015, ECLI:NL:GHDHA:2015:3466 en Rb. Amsterdam 19 oktober 2023, ECLI:NL:RBAMS:2023:6504.
8. Zie het rapport 'De Staat van Schiphol 2022' van de Inspectie Leefomgeving en Transport en de uitspraak van de Rb. Oost-Brabant 2 juni 2017, ECLI:NL:RBOBR:2017:3078.

3. Wet- en regelgeving drones

Ik bespreek eerst kort de Europese regelgeving en daarna de daarop gebaseerde Nederlandse regelgeving.

*Europese Regelgeving*⁹⁾

De juridische benaming van een drone is 'onbemand luchtvaartuig'. In art. 3 lid 30 van de Verordening 2018/1139 is een onbemand luchtvaartuig als volgt gedefinieerd: "elk luchtvaartuig waarmee vluchten worden uitgevoerd of dat is ontworpen om vluchten autonoom of op afstand bestuurd uit te voeren zonder piloot aan boord". Dat is een zeer ruime omschrijving waar ook speelgoeddrones en modelvliegtuigen onder vallen.

Het doel van de Verordening en de hierbij behorende Gedelegeerde Verordening 2019/945 en de Uitvoeringsverordening 2019/947 is een hoog en uniform niveau van veiligheid in de burgerluchtvaart te waarborgen. De Verordening gaat daartoe uit van drie categorieën voor vluchtuitvoeringen (Open, Specifiek en Gecertificeerd) met oplopende risicogevoeligheid en dus oplopende eisen waaraan de vlucht en de exploitant moeten voldoen.¹⁰⁾

Op grond van de al veel langer in werking zijnde Verordening (EU) 785/2004 (de Verzekeringsverordening) moet elk luchtvaartuig en ook drones met een gewicht van 20 kg of meer verzekerd zijn tegen het risico van wettelijke aansprakelijkheid.¹¹⁾ Deze verzekeringsplicht geldt ook voor lichtere luchtvaartuigen als die beroepsmatig worden gebruikt.¹²⁾ Het gewicht van het luchtvaartuig bepaalt de minimale verzekerde som (de maximale vergoeding die de verzekeraar onder de polis aan de uitkeringsgerechtigde betaalt). Voor een luchtvaartuig dat minder dan 500kg weegt (de lichtste categorie in art. 7 van de Verzekeringsverordening) moet de verzekerde som ten minste 750.000 Bijzondere trekkingsrechten (BTR) bedragen. Per eind januari 2025 kwam 750.000 BTR overeen met € 939.475,25.¹³⁾

*Nederlandse regelgeving*¹⁴⁾

Op 31 december 2020 is in Nederland de Regeling tot vaststelling van regels voor onbemande luchtvaartuigen en ter uitvoering van Verordening (EU) 2019/945 en Verordening (EU) nr. 2019/947 inzake onbemande luchtvaartuigen in werking getreden.¹⁵⁾ Hiermee heeft de Nederlandse wetgever de rechtstreekse werkende Verordeningen ingebed in de bestaande Nederlandse structuren. Op grond van deze Regeling moeten drone-exploitanten zich registreren bij de RDW om een exploitantnummer te ontvangen. Deze registratieplicht geldt ook voor exploitanten van een recreatieve drone, tenzij deze lichter is dan 250 gram én geen camera heeft.

De hoofdregels houden in dat in beginsel vrij (in de categorie Open) mag worden gevlogen in het openluchtruim tot een maximale hoogte van 120 meter in direct zicht van de piloot.¹⁶⁾ Het is verboden vluchten in de Open categorie uit te voeren boven wegen met een snelheidslimiet van 80 km/u of hoger, boven spoorlijnen, gebieden rond luchthavens, helikopterplatforms van ziekenhuizen, drinkwatergebieden, hoogspanningskabels, grote zeehavens, beveiligde terreinen, bedrijven met gevaarlijke stoffen en gebieden waar noodhulpdiensten actief zijn. In andere categorieën mag – met vooraf verkregen toestemming – wel boven deze gebieden gevlogen worden. Zo moet de piloot voor het vliegen boven bebouwing – met het oog op de veiligheid – over certificaten beschikken (in de Specifiek categorie).¹⁷⁾ Er mag nimmer gevlogen worden boven overheidsgebouwen, paleizen en gebouwen van het koninklijk huis, militaire (oefen)terreinen, evenementen of andere tijdelijk afgezette gebieden, beschermde natuurgebieden boven de Waddenzee en sommige Natura 2000-gebieden.¹⁸⁾

4. Mogelijke schade door drones

Drones kunnen schade veroorzaken doordat ze wegens een technisch gebrek of een lege accu uit de lucht vallen en neerkomen op personen of zaken. Daarnaast kunnen drones schade veroorzaken doordat ze opzettelijk dan wel door onvoorzichtigheid afgestuurd worden op een doelwit of doordat ze het (lucht)verkeer hinderen. Met drones kan ook over beschermde natuurgebieden gevlogen worden, waardoor daar aanwezige dieren opgeschrikt worden.¹⁹⁾ Immateriële schade kan veroorzaakt worden als aan de drone een camera is bevestigd waarmee opnames in de privésfeer worden gemaakt. Een drone kan ook gebruikt worden om een ander te hinderen of te stalken.²⁰⁾

5. Grondslag aansprakelijkheid

Op grond van art. 6:185 lid 1 BW is de producent aansprakelijk als de drone door een technisch mankement schade veroorzaakt.²¹⁾ Art. 6:162 BW biedt de grondslag voor aansprakelijkheid van de bezitter van de drone in het geval de schade is veroorzaakt door de wijze waarop de drone is bestuurd of als bij het vliegen in strijd met een wettelijke plicht is gehandeld of nagelaten. Een wettelijke plicht is niet beperkt tot plichten geformuleerd in wetten in formele zin, maar elke plicht uit een algemeen (nationaal of internationaal) verbindend voorschrift.²²⁾

De rechtbank Den Haag achtte in een vonnis uit 2005 een bestuurder van een modelvliegtuig op grond van art. 6:162 BW aansprakelijk voor de schade die een omstander leed toen

9. Zie hierover uitgebreider N. Lavrijssen en M. Weitering, 'De verzekeringsplicht voor drones en motorrijtuigen: twee kanten van dezelfde medaille?', *Computerrecht* 2022/5 nr. 2 en P. Chao, 'Het juridische speelveld van drones', *NJB* 2020, 234.
10. Zie hierover P. Chao, 'Het juridische speelveld van drones', *NJB* 2020, 234.
11. Art. 2 lid 2 sub b van de Verordening.
12. Art. 4 van de Verordening luidt: "1. De in artikel 2 bedoelde luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen zijn overeenkomstig deze verordening verzekerd voor hun specifieke aan luchtvaart gerelateerde aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derden. De verzekerde risico's omvatten oorlogshandelingen, terrorisme, kaping, sabotage, wederrechtelijk beslag op luchtvaartuigen en ongeregeldeheden.
2. Luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen zorgen ervoor dat de verzekeringsdekking geldt voor elke vlucht, ongeacht of zij over het geëxploiteerde luchtvaartuig beschikken op grond van eigendom of op grond van een vorm van leasingovereenkomst, dan wel ingevolge gezamenlijke activiteiten of franchising, gedeelde vluchtcodes of een andere soortgelijke overeenkomst.
3. Deze verordening laat de regels inzake aansprakelijkheid onverlet die voortvloeien uit:
- internationale verdragen waarbij de lidstaten en/of Gemeenschap partij zijn;
- het Gemeenschapsrecht; en
- het nationale recht van de lidstaten."
13. https://nl.coinmill.com/SDR_calculator.html#SDR=750000
14. Zie voor een beschrijving van de Nederlandse wet- en regelgeving voor invoering van de drie Europese verordeningen van 2018 en 2019: A.M. Verbrugge, 'Civiel gebruik van drones', *VR* 2018/13.
15. *Staatscourant* 2020-66578.
16. Art. 4 lid 4 Verordening (EU) 2019/947.
17. Zo volgt uit art. 5 en 6 Verordening (EU) 2019/947.
18. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/drone/vraag-en-antwoord/waar-mag-ik-niet-vliegen-met-een-drone>
19. Zie de feiten die leiden tot de strafrechtelijke vrijspraak door de Rb. Midden-Nederland 12 september 2016, ECLI:NL:RBMNE:2016:4968: een boswachter van de Oostvaardersplassen had heckrunderen op hol zien slaan en boven de runderen een drone waargenomen. De paniek bij de heckrunderen had tot gevolg dat beschermde edelherten in de buurt in paniek raakten en op hol sloegen. De dronebestuurder werd vrijgesproken omdat opzet niet kon worden vastgesteld.
20. Zie de feiten die leiden tot de vonnissen van de Rb. Midden-Nederland 25 augustus 2017, ECLI:NL:RBMNE:2017:4224 (*VR* 2018/25) en Rb. Gelderland 10 mei 2017, ECLI:NL:RBGEL:2017:2663 (*VR* 2018/26).
21. Zie hierover P. Verbruggen, 'Nieuwe regels voor productaansprakelijkheid', *AA* 2024 p. 198-200, N. Lavrijssen, 'Civielrechtelijke aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door recreatieve drones in Nederland', *Computerrecht*, 2018, nr. 3 en B.H.M. Custers, 'Aansprakelijkheid voor drones', *MvV* 2018, p. 239 e.v.
22. *Asser-Sieburgh*, 6-IV, De verbintenis uit de wet, 2023/441

het modelvliegtuig door een stuurfout de omstander, die in de pits stond, in het gezicht raakte. De bestuurder had in strijd met artikel 6, vijfde lid, van de Regeling Modelvliegen en artikel F, vierde lid, van het Terreinreglement van de Goudse Modelvliegclub nagelaten ervoor te zorgen dat zijn vliegtuig niet boven de mensenverzameling in de pits kon komen.²³⁾

Naast besturingsfouten als oorzaak kan schade ook ontstaan door gevaarzettend gebruik van de drone, bijvoorbeeld door een slecht onderhouden drone te laten opstijgen of door niet te controleren of de accu voldoende is opgeladen om de drone veilig de beoogde afstand te laten afleggen. Of dat ook tot aansprakelijkheid op grond van onrechtmatige daad leidt, moet aan de hand van de Kelderluik-criteria²⁴⁾ worden beoordeeld.²⁵⁾

Hoewel aan de eigenaar van een perceel de zich daarboven bevindende luchtkolom ter beschikking staat, is hij geen eigenaar van die luchtkolom. Anderen mogen daarvan ook gebruik maken als dat gebruik zo hoog boven de grond en opstellen plaatsvindt dat de eigenaar geen last heeft van dat gebruik. Het eigendomsrecht van een perceel biedt dus geen grondslag om op te treden tegen overvliegende drones. Vliegen met een drone met camera boven het perceel van een ander levert in beginsel een schending van art. 8 EVRM op en is dan dus onrechtmatig in de zin van art. 6:162 BW.

6. Verzekeringsdekking voor het risico van aansprakelijkheid voor schade in verband met drones

Zoals gezegd geldt voor particuliere vliegers met een drone van 20 kg of meer een verzekeringsplicht. Voor bedrijfsmatige gebruikers/exploitanten van drones geldt altijd een verzekeringsplicht.

De aansprakelijkheidsverzekering in het algemeen

Aansprakelijkheidsverzekeringen bieden dekking voor het risico dat de verzekerde aansprakelijk wordt gehouden voor schade geleden door een derde. Een van de bekendste en meest voorkomende uitsluitingen in aansprakelijkheidsverzekeringen is voor schade veroorzaakt met of door een motorjtuig. Het risico op schade met of door een motorjtuig is relatief groot. Verzekeraars willen dat risico niet dekken onder de algemene aansprakelijkheidsverzekering. Voor het aansprakelijkheidsrisico verbonden aan het besturen van motorrijtuigen bestaan de WAM-verzekering en de werk-/landmaterieel verzekering. Een andere veel voorkomende uitsluiting van dekking is aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt met of door een luchtvaartuig.

Aansprakelijkheidsverzekering voor particulieren (AVP)

Ik heb in december 2024 de verzekeringsvoorwaarden van de AVP's van vijf verzekeraars doorgenomen om inzicht te krijgen in hoe verzekeraars omgaan met dekking van het aansprakelijkheidsrisico van hun verzekeren voor schade veroorzaakt met of door een drone.

a.s.r. heeft aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt met of door een modelvliegtuig of drone uitgesloten (art. 3.1 sub 17 van de voorwaarden D AS 2018-01).

De Goudse heeft aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt met of door een luchtvaartuig uitgesloten, maar schade veroorzaakt met of door een drone met een gewicht van maximaal 4 kg (Open categorie A1, A2 en A3 en aanvullend C0, C1 en C2) is wel gedekt onder de voorwaarden dat de verzekerde zich heeft gehouden aan de Regeling modelvliegtuigen, de verzekerde de drone hobbymatig gebruikt, daarmee binnen Europa vloog en zich heeft gehouden aan de geldende regelgeving in het gebied waar gevlogen werd (art. 1.2.8 van de aanvullende voorwaarden Privé Pakket Online, Aansprakelijkheid Particulier, Versie 5.0 (770617(jun.2023)a).

De aansprakelijkheidsverzekering particulieren van **Centraal Beheer** biedt alleen dekking voor schade veroorzaakt met een drone als in de Open categorie A1, A2 of A3 is gevlogen (art. 3.1 Verzekeringsvoorwaarden Aansprakelijkheid AVP-RV-01-241). In de Open categorie A1 vallen drones lichter dan 250 gram. Zwaardere drones vallen in de andere twee categorieën. Een drone die zwaarder is dan 25 kg valt buiten de Open categorie.

Univé dekt het risico van aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt met of door modelvliegtuigen of drones als hun gewicht maximaal 25 kilo is. Daarnaast is de veroorzaakte schade alleen verzekerd als (i) de modelvliegtuigen of de drones hobbymatig zijn gebruikt, en (ii) alleen voor zover binnen Europa is gevlogen, en (iii) de verzekerde zich heeft gehouden aan de geldende wet- en regelgeving (art. 7.1 Voorwaarden aansprakelijkheidsverzekering particulier, versie 4.1, 2032.04-24).

Allianz vergoedt de in Nederland door haar verzekerde met een drone van maximaal 25 kg veroorzaakte schade onder de volgende voorwaarden (art. 6.9 AVP16A):

- De drone werd recreatief gebruikt;
- Er werd niet hoger dan 120 meter met de drone gevlogen;
- Vanaf de grond gedurende was de hele vlucht goed zicht op de drone en het luchtruim daaromheen;
- Er werd niet in het donker gevlogen;

Veel voorkomende uitsluiting van dekking is aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt met of door een luchtvaartuig.

23. Rb. Den Haag 27 juli 2005, ECLI:NL:RBSGR:2005:AU3442.

24. HR 5 november 1965, ECLI:NL:HR:1965:AB7079 (NJ 1966/136).

25. B.H.M. Custers, 'Aansprakelijkheid voor drones', *MvV* 2018, p. 238.

De grote Nederlandse verzekeraars bieden geen verzekeringen voor drones.

- Er werd niet in de bebouwde kom gevlogen;
- Er werd niet boven mensenmenigte gevlogen;
- Er werd niet in een straal van 3 kilometer rond luchthaven of civiele of militaire vliegvelden gevlogen; en
- Er werd niet gevlogen boven industrie en havengebieden, gevangenissen, nucleaire installaties en spoorlijnen.

Voor de particulier die hobbymatig met zijn drone vliegt, is het aansprakelijkheidsrisico dus niet zonder meer op de AVP gedekt. Als de verzekeraar onder de AVP dekking voor schade veroorzaakt met of door een drone al niet heeft uitgesloten, zijn de voorwaarden waaronder wel dekking wordt geboden zeer uiteenlopend en voor een niet-juridisch onderlegde droneliefhebber niet op voorhand goed te doorgronden. De voorwaarde dat de verzekerde de wet- en regelgeving moet hebben nageleefd (zoals Univé en De Goudse als voorwaarde stellen) zal gemakkelijk tot dekingsuitsluiting kunnen leiden, nu de regelgeving verspreid is over verschillende wetten en regels, en deze bovendien regelmatig worden aangepast.²⁶⁾ Ook voor particulieren is het dus sterk aan te raden een aparte droneverzekering af te sluiten om het risico van aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door de drone goed af te dekken.

*Aansprakelijkheidsverzekering bedrijven*²⁷⁾ **a.s.r.** heeft in de AVB dekking uitgesloten voor aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt met of door een luchtvaartuig dat (i) de verzekerde in eigendom heeft, bezit, houdt, bestuurt, gebruikt of laat gebruiken of (ii) dat een niet-ondergeschikte, van wie de verzekerde de opdrachtgever is, gebruikt voor het verrichten van activiteiten voor verzekerde's organisatie. Werkgeversaansprakelijkheid van de verzekerde voor schade veroorzaakt met of door een drone met een maximum gewicht van 25 kg aan ondergeschikten is onder de volgende cumulatieve voorwaarden wel gedekt: er is in Nederland gevlogen, waar dit is toegestaan, en het vliegen voldeed aan wet- en regelgeving die op de schadedatum van toepassing was, en de drone werd gebruikt bij het verrichten van werkzaamheden die onder de verzekerde activiteit(en) vallen (art. 3.9 sub 5 Voorwaarden verzekering Aansprakelijkheid voor bedrijven AVB 2024-01).

Allianz sluit in haar AVB aanspraken tot vergoeding van schade veroorzaakt door of met een luchtvaartuig van dekking uit (art. 4.4.1 ACM22).

Univé hanteert eenzelfde uitsluiting voor schade veroorzaakt met of door een luchtvaartuig (art. 4.6.3 sub b Voorwaarden Aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven 2216.09-23).

De AVB van **De Goudse** dekt niet de aansprakelijkheid voor schade die is toegebracht met of door een luchtvaartuig van de verzekerde, een luchtvaartuig dat de verzekerde als werkgever doet of laat gebruiken of een luchtvaartuig dat door een niet-ondergeschikte gebruikt is in het kader van de uitoefening van het bedrijf van de verzekeringnemer. Als reden voor deze uitsluiting is in de voorwaarden te lezen: *"Bij luchtvaartuigen dekt een speciale verzekering meestal de aansprakelijkheid. Daarom biedt de Aansprakelijkheidsverzekering maar een beperkte dekking voor luchtvaartuigen die u bezit of gebruikt."* (art. 2.2.7 CompleetVerzekerd Mijn bedrijf Aansprakelijkheid Versie 2.0 992831(JUN.2021)A).

Centraal Beheer sluit schade veroorzaakt door een luchtvaartuig uit van dekking onder haar bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering (zie art. 7 van de voorwaarden met kenmerk 251-BV-31-AVB-C).

Gelet op de uitkomst van deze steekproef is de conclusie gerechtvaardigd dat de bedrijfsmatige gebruiker van drones een aparte drone verzekering moet sluiten, want de AVB dekt dit risico niet dan wel onvoldoende.

Drone verzekeringen

De grote Nederlandse verzekeraars bieden geen verzekeringen voor drones. Deze markt wordt gedomineerd door relatief kleine, gespecialiseerde verzekeringsmakelaars (flight deck, drone verzekering) of volmachtbedrijven (Hienfeld, Coverdrone) die de risico's onderbrengen bij buitenlandse verzekeraars. Het vinden van de toepasselijke polisvoorwaarden van de door de makelaars aangeboden verzekeringen was niet eenvoudig. Uiteindelijk heb ik in januari 2025 via makelaars de polisvoorwaarden Verzekering Luchtvaartuigen van AXIS ontvangen en de polissamenvatting van Coverdrone van de Onbemand luchtvaartstelsel (OLS) verzekeringspolis voor commerciële exploitanten (versie november 2019). De polisvoorwaarden van Hienfeld's in 2024 op de markt gebrachte Drone Insurance zijn wel eenvoudig via haar website te vinden.²⁸⁾

Net als bij de meeste WAM-verzekeringen kan de verzekeringnemer kiezen of hij alleen aansprakelijkheid of ook casco-dekking wil verzekeren. Ik beperk me hier tot bespreking van de dekking voor het aansprakelijkheidsrisico.

De dekkingsomschrijving in de polisvoorwaarden van **Hienfeld** luidt als volgt:²⁹⁾

"Verzekerd is de aansprakelijkheid van verzekerde voor door derden geleden schade voortvloeiend uit het gebruik van de drone en als gevolg van handelen of nalaten in de verzekerde hoedanigheid en begaan tijdens de verzekeringsperiode,

26. Zie de waarschuwing die M.L. Storm hierover in zijn artikel 'Komt aansprakelijkheid uit de lucht vallen?' *Tijdschrift Aansprakelijkheids- en Verzekeringsrecht in de praktijk* 2016, 128 gaf.

27. Ook deze voorwaarden heb ik in december 2024 onderzocht.

28. https://a.storyblok.com/f/145278/x/3e82c8316d/hienfeld_di2024-algemene-voorwaarden.pdf (de besproken artikelen komen uit de versie beschikbaar op Hienfeld's website in december 2024).

29. Art. 11 Algemene voorwaarden Drone Insurance 2024 (DI 2024).

conform de geldende EU richtlijn EC785/2004.³⁰ (...) Uitsluitend de volgende categorieën zijn gedekt:

- Lichamelijk letsel inhoudende een uitwendige of inwendige beschadiging aan het lichaam of trauma aan organen of lichaamsdelen.
- Materiële schade van derden inhoudende beschadiging of vernietiging van zaken van derden.
- Inbreuk op de privacy, inhoudende het onbedoeld en in strijd met de plaatselijke (privacy-)wetgeving ter beschikking stellen van gegevens van derden die met behulp van de drone zijn verzameld.
- Geluidsoverlast, veroorzaakt door een gebeurtenis voortvloeiend uit het gebruik van de drone tijdens en als onderdeel van de gedekte activiteiten."

In de polissamenvatting van **Coverdrone** is de dekking als volgt omschreven:

- "Uw aansprakelijkheid voor lichamelijk letsel en/of materiele schade aan derden, inclusief tijdens het gebruik van voertuigen aan de luchtzijde, aansprakelijkheid voor schade aan eigendommen van derden terwijl deze zich op de grond bevinden en door u worden onderhouden, behandeld of gehanteerd en aansprakelijkheid die voortvloeit uit het Productgevaar zoals gedefinieerd in de Polis;
- Inbreuk of Privacy;
- Gebeurtenis inzake gegevensaansprakelijkheid. veroorzaakt door een voorval en voortvloeiend uit de bedrijfsuitoefening van uw OLS."

De dekkingsomschrijving in de voorwaarden van **AXIS** luidt:³¹

"In overeenstemming met de van toepassing zijnde Regelgeving dekt de overeenkomst de wettelijke aansprakelijkheid van de Verzekerde voor de lichamelijke en materiele schade, veroorzaakt door het verzekerde luchtvaartuig of door zaken of personen die er onvrijwillig uitvallen. Eveneens is Immateriële Schade verzekerd."

Regelgeving is als volgt gedefinieerd: "De van toepassing zijnde nationale, internationale of supranationale verordenende en/of wet- en regelgevende bepalingen."

De verzekeringen van Coverdrone en Hienfeld bieden dus geen dekking voor andere immateriële schade dan inbreuk op privacy. De AXIS verzekering biedt wel dekking voor aansprakelijkheid voor immateriële schade.

Bij Hienfeld ligt de te kiezen verzekerde som tussen € 1.000.000 en € 2.000.000. AXIS biedt de mogelijkheid een hogere verzekerde som te kiezen, namelijk tot € 2.500.000. Wat de maximaal te verzekeren som onder de

Coverdrone polis is, heb ik niet kunnen achterhalen. Coverdrone stelt in overeenstemming met Verordening (EU) 785/2004 te verzekeren, dus moet de minimale verzekerde som 750.000 BTR zijn. Bij de WAM-verzekering is de verplichte minimale verzekerde som (op dit moment) voor materiele schade € 1.300.000,- en voor letselschade € 6.450.000,-.³²

De polisvoorwaarden van Hienfeld en AXIS bevatten de in aansprakelijkheidsverzekeringen gebruikelijke uitsluitingen voor molest, opzet, het verkeren onder invloed van alcohol, geneesmiddelen of drugs, het niet beschikken over de vereiste vliegbewijzen en/of vergunningen, etc. Of Coverdrone deze uitsluitingen ook hanteert, blijkt niet uit de samenvatting. Een minder gebruikelijke uitsluiting, die in alle drie de verzekeringen voorkomt, is voor aansprakelijkheid van de werkgever voor schade geleden door werknemers.³³

Nu aansprakelijkheid voor schade ontstaan met of door een luchtvaartuig onder de meeste AVB's categorisch van dekking is uitgesloten, is hier sprake van een gat in de verzekeringsdekking. Gelet op de zeer hoge eisen die de rechter stelt aan de zorgplicht van een werkgever voor de veiligheid van zijn werknemers, is het risico voor werkgevers om op grond van art. 7:658 BW aansprakelijk te worden geacht ten opzichte van werknemers die schade hebben geleden in de uitoefening van hun werkzaamheden, zeer reëel en potentieel kostbaar. Een werkgever zal dit risico lang niet altijd zelf kunnen – laat staan willen – dragen. Dit aansprakelijkheidsrisico kan de drone-exploitant met werknemers in dienst of ZZP'ers die voor hem werken, niet afdekken door bijvoorbeeld een werknemersschadeverzekering (WSV) af te sluiten. Die verzekeringen bieden in de regel alleen dekking als er geen aansprakelijke partij is.³⁴ Als de werkgever op grond van art. 7:658 BW aansprakelijk is voor de schade van de werknemer, dan is er dus een aansprakelijke partij en verleent de WSV doorgaans geen dekking. Via een door de werkgever af te sluiten ongevalverzekering is dit risico wel te dekken, maar het maximaal te verzekeren bedrag is onder ongevalverzekeringen een stuk lager dan onder aansprakelijkheidsverzekeringen³⁵ en sommige ongevalverzekeringen hebben ongevalen in of met een luchtvaartuig van dekking uitgesloten.³⁶

Bedrijven die hun werknemers bedrijfsmatig met drones laten werken, moeten alert zijn op de door hun afgesloten verzekeringen en zich ervan bewust zijn dat door werknemers of ingeleende krachten geleden schade, veroorzaakt met of door drones, geen dekking onder de AVB en de droneverzekering bestaat.

Aansprakelijkheid voor schade ontstaan met of door een luchtvaartuig is onder de meeste AVB's categorisch van dekking uitgesloten.

30. Bedoeld zal zijn "Verordening".
31. Art. 10 algemene voorwaarden Verzekering Luchtvaartuigen.
32. Art. 2 Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.
33. Art. 21 van de Hienfeld voorwaarden, art. 18 van de AXIS voorwaarden en de eerste bullit onder het kopje "Voorname uitsluitingen" van de polissamenvatting van Coverdrone. In de algemene voorwaarden van de door Baloise in België aangeboden Droneverzekering is een vergelijkbare uitsluiting opgenomen voor de vergoedingen waartoe de verzekerde "als werkgever gehouden is krachtens de Arbeidsongevallenwet of analoge buitenlandse vergoedingssystemen." (art. E.2. derde gedachtenstreepje).
34. Zie bijv. art. 3.3 van Markel's Algemene Voorwaarden Schadeverzekering voor werknemers SVW MISE 2020 (Versie 1.0 2021-3), art. 2.3 van HDI Global's WSV Plus (versie wsv.av.3.s) en art. 3 van Univé's Voorwaarden Werknemers Schadeverzekering (versie 1).
35. Gebruikelijk is dat de maximale uitkering bij 100% blijvende invaliditeit 2 x het jaarsalaris van de betrokken werknemer bedraagt.
36. Zie de polisvoorwaarden van de collectieve ongevalverzekering van Hienfeld (CO2021): "5.1.5. Ongeval in/met luchtvaartuig Er is geen recht op uitkering voor een ongeval dat verzekerde is overkomen in en/of met een luchtvaartuig, tenzij: - verzekerde het ongeval is overkomen als passagier van een commerciële vlucht met een passagiersvliegtuig, of; - verzekerde het ongeval is overkomen als amateurzweefvlieger met brevet of als inzittende van een zweefvliegtuig waarvan de piloot een brevet heeft."

Het aantal schadegevallen met drones zal naar verwachting toenemen.

7. Conclusie

Het ontbreken van gepubliceerde uitspraken in aansprakelijkheidsgeschillen over schade veroorzaakt door drones, betekent hopelijk dat er weinig schade door de vele drones die in Nederland rondvliegen wordt veroorzaakt en/of dat het afwikkelen van die schade niet tot grote problemen leidt. Nu het aantal drones en de sectoren waarin zij worden ingezet steeds verder groeit, zal het aantal schadegevallen naar verwachting toenemen. Onder sommige AVP's is dekking voor schade veroorzaakt door hobbymatig gebruikte drones gedekt, maar die dekking is afhankelijk van verschillende factoren, waardoor in de praktijk een reëel risico op ongedekte schade blijft. Onder de AVB is schade veroorzaakt met of door een drone standaard van dekking uitgesloten, net als schade veroorzaakt

met of door een motorrijtuig. Door middel van een aparte droneverzekering is het risico op aansprakelijkheid voor met een bedrijfsmatig gebruikte drone toegebrachte schade gedeeltelijk af te dekken. Er zijn verschillende aanbieders van droneverzekeringen en het lijkt dat er meer aanbieders op de markt komen. De verzekerde sommen zijn een stuk lager dan bij de WAM. Verder kennen de drie door mij bestudeerde droneverzekeringen een uitsluiting voor werkgeversaansprakelijkheid, die een werkgever moeilijk op andere manieren zal kunnen afdekken. Ook aansprakelijkheid voor immateriële schade is onder twee van de drie onderzochte verzekeringen niet gedekt. Laten we hopen dat de verzekeringsmarkt zich verder ontwikkelt en ruimere dekking beschikbaar komt, waardoor de nu geconstateerde gaten in de dekking kunnen worden gedicht.