

דוח משוב לסטודנט

מזהה סטודנט 364021
 מזהה מבחן 001000285215
 תאריך בחינה יום שלישי, 15 ביולי 2025
 שם קורס דיני נזיקין
 מרצה פרופ' רייך אריה

ציון מבחן סופי	פקטור	ציון מבחן מחושב	ציון מבחן מקורי	ניקוד שאלות פתוחות
93.00	10.00	83.00	83.00	83.00

סיכום

מספר שאלה	ניקוד	ניקוד מירבי
1.1	64.00	80.00
1.2	19.00	20.00

מבחן בדיני נזיקין - תואר ראשון

פרופ' אריה רייך

משך המבחן: 2 שעות

מותר השימוש בכל חומר כולל כלי כתיבה, אבל אסור להיעזר בחברים, לא בוואטסאפ, ולא באינטרנט.

פקודת הנזיקין, חוק הפל"ד וחוק האחריות על מוצרים פגומים נספחים למבחן זה לנוחיותכם.

יש להשיב על כל השאלות.

שאלה מס' 1 (100 נק'):

עובדות המקרה:

לילה אחד, מצאה ניידת משטרה מכונית בוערת המוטלת הפוכה לצד אחד מכבישי הצפון. השוטרים הצליחו במאמץ גדול להוציא את הנהג מהמכונית הבוערת, אבל צוות של מד"א שהגיע למקום נאלץ לקבוע את מותו. בדיקה נוספת העלתה ששם הנהג הוא עמית, הוא היה בן 30 במוותו, והוא היה בדרכו הביתה ממקום העבודה.

חקירת המשטרה העלתה את הממצאים הבאים: המכונית התהפכה תוך כדי נסיעה מהירה ועפה אל צדי הכביש. הדלק שבמיכל המכונית התחיל לבעור ובשל כך נשרפה המכונית כליל ועמית נהרג. בוחן התאונות של המשטרה מצא שהמכונית מתוצרת חב' DYB מסין היתה חדשה לגמרי, ונקנתה ע"י עמית בבוקר של התאונה מסוכנות המכוניות "אוטוסין" המייבאת את המכוניות הללו מסין. כמו כן נמצא שהיו פגמים בבלמים של הרכב. עלה חשש שהתאונה נגרמה בשל כך, אבל המשטרה אינה יכולה לחקור במפעל בסין, ולכן קשה לדעת אם היתה התרשלות בייצור הבלמים במפעל. אך ברור שהבלמים היו פגומים. ומצד שני, חקירת המשטרה גם העלתה שעמית סבל מדיכאון קשה בחודשים האחרונים, וחבריו העידו שחששו שהוא ישים קץ לחייו. ואולם אשת המנוח, נורית, מכחישה מכל וכל את הטענה הזו, וטוענת שאין שום סיכוי שעמית התאבד. המשטרה מתקשה לקבוע אם מדובר בתאונה כתוצאה מפגמים בבלמים, או במקרה של התאבדות.

לידיעתך: עמית היה נשוי לנורית, ולהם שני ילדים: שי בן 5 ורחל בת 2. הוא עבד בנתב"ג כקצין ביטחון והרוויח 15,000 שקל לחודש ברוטו (כלומר, לפני מס). נורית עבדה כמורה, והרוויחה 12,000 לחודש ברוטו. למכונית של עמית לא היה ביטוח חובה.

נורית פונה אליך ומבקשת שתייעץ לה לגבי אפשרויות התביעה שעומדות לרשותה כדי לקבל פיצויים בעקבות מה שקרה.

שאלה מס' 1.1 (80 נק'):

מהן עילות התביעה שיכולות לבוא בחשבון כאן לטובת נורית, ילדיה והעיזבון? עליך לנתח את המקרה לפי שני התרחישים האפשריים שעלו מחקירת המשטרה: אחד: התאונה נגרמה בשל פגמים בבלמים; שניים: היא נגרמה בשל התאבדות. יש לנתח את עילות התביעה השונות האפשריות כאן, תוך התייחסות לכל יסודותיהן, ותוך ציון הנתבעים האפשריים בכל אחת מהעוולות וסיכויי התביעה. שימו לב: גם אם אתם סבורים שבאחד התרחישים התביעה צפויה להיכשל בשל בעיה באחד היסודות, עליכם לנתח את כל יסודות העוולות הרלוונטיות ולא להיעצר באותו יסוד בעיית.

תשובה עבור שאלה מס' 1.1 (80 נק')

נבחן פל"ד (התובעים הם העיזבון והתלויים): עוולה של אחריות מוחלטת מגוח ס'2 לחוק הפל"ד (להלן החוק). נטל ההוכחה בשני השלבים הראשונים על העיזבון והתלויים והשלב השלישי על הנתבע (חברת הביטוח) נבחן את היסודות עפ"י פס"ד עוזר:

הגדרה בסיסית פס"ד עוזר וס'1 לחוק:

מאורע: פס"ד שמואליאן, התאונה הינה התרחשות פתאומית ועצמאית, הרכב סטה והתהפך עקב הבלמים התקולים. מנגד ניתן לומר שאם הוא התאבד ההתרחשות איננה פתאומית אלא מתוכננת.

נזק גוף- מדובר בפגיעה פיזית-מוות

קש"ס עובדתי: אלמלא הנסיעה ברכב(שימוש) עמית לא היה מת. שכן סיבת מותו הינה התהפכות הרכב ובעירתו ומשכך נקבע מותו.

קש"ס משפטי: נבחן את מבחן הסיכון בשילובו במבחן השכל הישר(קוואסמה), לא נחיל את מבחן הצפיות עקב אחריות מוחלטת של החוק:

סיכון(אלהרב)- האם התוצאה נמצאת בתחום הסיכון שיצר השימוש העיקרי או המשני ברכב. הסיכון בהתהפכות הרכב ובעירתו עקב תקלה בבלמים שהובילה לחוסר שליטה ברכב מצויה בגדר תחום הסיכון הטיפוסי הנובע משימוש אופייני ברכב(כל כלי-רכב). לחלופין, מדובר בהתאבדות נראה שלא מדובר במקרה שנכנס תחת תחום הסיכון של שימוש ברכב למטרות תחבורה- התאבדות אינה דבר אופייני לשימוש ברכב.

שכל הישר(קוואסמה) האם השימוש ברכב תרם תרומה רלוונטית לנזק. קיימת זיקה ישירה בין הניסעה ברכב לבין מותו של עמית שכן הרכב התהפך ובער. לא מדובר באירוע חריג ובלתי צפוי אלא תוצאה ישירה שממחישה סיכון אינהרנטי לשימוש ברכב

מבחן הזירה: גם אם מדובר בתקלה בבלמים גם אם מדובר בהתאבדות לא מדובר בזירה פאסיבית לאירוע שכן השימוש ברכב היה רלוונטי להתרחשות הנזק- מותו של עמית.

נדגיש שאשם תורם איננו רלוונטי בפל"ד עקב ס'2ג- אחריות מוחלטת.

שימוש: מדובר בתאונה שקרתה תוך נסיעה ברכב העונה על הגדרת שימוש שבחוק ולכן עומדת בתבחין. נדגיש כי אין טיפול או תיקון דרך שלאיש מקצוע(אלהרב) או טעינה ופריקה. ככל שמדובר בהתאבדות לא נתונה החרגה שכזו בהגרת החוק ולכן נניח שעומד בתבחין

רכב מנועי: המכונית הינה רכב מנועי המהווה מכונמה נידת הכשירה לנוע בכוח מכני בכביש שכן היא בעלת גלגלים המאפשרים תנוה יבשתית- כשירות פיזית. וכן בעלת יכולת מהירות של יותר מ30 קמ"ש- כשירות נורמטיבית. לפי ס'39א לתקנות התעבורה(בהיעדר לאינדיקציה לחריגה מהמידות נניח שהן תקינות) (אטליס,אור)

למטרות תחבורה- נבחן לפי המבחן התעבורתי שהחליף את המבחן הייעודי עקב תיקון 8 לחוק. השימוש שנעשה ברכב-נסיעה בו הביתה יצר סיכון המאפיין את השימוש בו ככלי תחבורה (דראושה).

למעט אם יתברר שהוא נסע רק כדי לצבור מהירות ולהתאבד. כתבת את זה בקש"ס למטרות תחבורה ולכן לא הורד ניקוד.

נדגיש גם שבהיעדר אינדיקציה למהירות מעל המותר הוא עומד בחוק(רק נתון שנסע מהר) ובמילא אין עניין באשם תורם לפי ס'2א לחוק

נעבור לבחינת החזקות המרביות: נבחן את החזקה "עקב התפוצצות או התלקחות....." (פס"ד לסרי) מאורע: ר' לעיל

עקב: קש"ס עובדתי:אלמלא הדלק במיכל החל לבעור הרכב לא היה נשרף ועמית בתוכו מת קש"ס משפטי: מבחן הסיכון: התוצאה בתחום הסיכון הטיפוסי משימוש אופייני ברכב- סיכון של שריפת הדלק עקב התהפכות הרכב תוך כדי נסיעה בגדר תחום הסיכון הטיפוסי משימוש אופייני ברכב מבחן השכל הישר: קיימת זיקה ישירה בין התלקחות הדלק במיכל לבין קרות התוצאה- מותו של עמית כתוצאה משריפת כל הרכב שהוא בתוכו.לא מדובר באירוע חריג אלא תוצאה הממחישה סיכון אינהרנטי של דליקה.

בחינת חלקי החזקה:

התפוצצות/התלקחות של הרכב- הרכב התלקח עקב התהפכותו והדלק שהתלקח בו שנגרם בשל רכיב של הרכב/חומר חיוני לכושר נסיעתו- דלק הוא רכיב חיוני לכושר נסיעת רכב, בלעדיו הרכב לא יכול להתניע בכלל

גם אם אירע ע"י גורם מחוץ לרכב- הדלק נדלק ע"י התהפכות הרכב בין אם מתקלה בבלמים- גורם בתוך הרכב ובים אם בניסיון התאבדות של עמית- מחוץ לרכב- מתקיים.לכן, גם אם יש ספק אם חלה ההגדרה הכללית בשל הספק האם הנסיעה

היתה למטרות תחבורה, הרי שבוודאי תחול החזקה המרבה, ולכן לפנינו

נעבור לבחון חזקה ממעטת-ס'1 סיפא:

"תאונת דרכים", בכפוף לבדיקת החזקה הממעטת

ככל שמדובר בתקלה בבלמים לא נראה שיש תחולה לשלב זה, לא מדובר בתאונה במתכוון של עמית, לא מדובר בפעולת איבה וכן עמית אינו איש ביטחון.

אך אם מדובר בהתאבדות, נראה שישוד במתכוון עלול להתקיים שכן אדם מתכנן ומתכוון לסיים חיוו במקרה שכזו התאבדות היא מעשה מכוון שנעשה לגרום לנזק (מוות) לגופו של אותו אדם(עמית) והנזק נגרם ע"י המעשה עצמו ולא השפעתו על השימוש ברכב.



מכל מקום קיימת הלכה פסוקה(לזר) הקובעת כי מתאבד אינו נכנס תחת הגדרת ת"ד.



ככל שלא מדובר במקרה התאבדות וכן מדובר בת"ד- נתון שאין ביטוח חובה לרכב.

מכאן שקיימת שלילת הזכות לפי ס'7(5) לחוק כיוון שעמית נהג ברכב ללא ביטוח. ולכן למרות שמדובר בת"ד הפיצויים מחברת

הביטוח לא ינתנו לו. אך אם הביטוח פקע פחות מ-30 יום לפני התאונה הדבר מהווה חריג ויש לשלם.

לסיכום: נראה שאם מדובר בתקלה בבלמים- מדובר בת"ד ולכן יחול חוק הפלת"ד וייחוד עילה לפי ס'8 והעזיבון והתלויים לא יוכלו לתבוע מכוח פקודת הנזיקין(להלן: הפקודה). אך אם מדובר בהתאבדות אין תחולת החוק חלה ולכן תוכל לפנות לנסות לתבוע לפי הפקודה או חוקים אחרים.

נדגיש שיש הגבלות לתביעה מכוח חוק הפלת"ד יפורט בפיצויים.

נבחן את חוק המוצרים הפגומים (להלן החוק) (התובעים-העזיבון והתלויים): ניתן לטעון עם רשלנות ומדובר בארחיות חמורה, אין צורך באשם-ס'2א.

מדובר במעוולים יחד- שני מזיקים שונים שגרמו לנזק אחד שלא ניתן להפרדה- חבים יחד ולחוד(ס'11 או ס'64+ס'84 קיימת מחלוקת בפסיקה, פס"ד יצחק נ' לוטם). התובעים יטענו שאמנם מכירת הרכב הפגום נעשתה לאחר הייצור הפגום של DVB אך הנזק בלתי ניתן להפרדה- מוות לא ניתן לחלוקה. לכל אחד הייתה היכולת והחובה לבדוק תקלות ולא עשו כן ולכן יש לחייב את שתייהן.

את מי נתבע, ס'1: ניתן לתבוע את היצרן DVB הסיני, וכן לפי הגרת יצרן לפי ס'1(2) ניתן יהיה לתבוע את היבואן אוטוסין שייבא את הרכב לארץ לפי ס'2א יצרן יהיה חייב לפתות את מי שנפגע בגופו מפגם במוצר שייצר ללא תלות באשמו **מצוין**

נזק(ס'1): נגרם נזק גוף לעמית- הוא מת כתוצאה מהתאונה וכן הנזק נגרם בישראל כך שאין תחולה לס'9ב

מוצר(ס'1): מדובר ברכיב פגום ברכב לפי חקירת המשטרה שמסקנתה חד משמעית- הבלמים פגומים. (לא מתקיימים המיעוטים של ס'1א0 או ס'9א2)

פגם(ס'3א, שפס נ' פרימה): המוצר הינו פגום בגלל שהוא עלול לגרום לנזק גוף- הבלמים התקולים גרמו (או לכל הפחות היו עלולים לגרום) לתאונת דרכים(ס'1א3) מדובר בפגם בייצור שמהווה סטיה מסוכנת מהדגם כך שמכיל סיכון בלתי סביר כאשר משתמשים ברכב. בבחינה ביחס לרכב נורמטיבי אחר ביהמ"ש ככל הנראה יחליט כי אכן ישנה סטיה חמורה (פניציה) כמו כן ניתן להחיל את החזקה (הניתנת לסתירה) שמוצר פגום אם בנסיבות העניין סביר יותר שהמוצר היה יותר פגום מתקין (ישראלפיט)

קש"ס עובדתי: אלמלא הבלמים לא היו תקולים הרכב היה תקין ולא היה נגרם נזק- מותו של עמית(ככל שהתאונה אכן עקב הבלמים, אך אם מת מהתאבדות לא מתקיים מבחן זה כיוון שאינם פונקציה לכך אלא רצונו למות **מצוין** קש"ס משפטי:

צפיות: אדם סביר יכול וצריך היה לצפות שבלמים תקולים ברכב יכולים (ככל הנראה באופן חד משמעי) לגרום לנזקי גוף של הנוסעים ברכב וסובביהם בכביש
סיכון- מותו של עמית מצוי בתחום הסיכון שיוצרים בלמים תקולים ברכב עקב ייצור פגום ומסתברת ממנה כיוון שהם רכיב כ"כ חשוב וחיוני שבלעדיו אין שליטה על הרכב. המחוקק ביקש למנוע תוצאות קשות כגון מקרה זה.
שכל הישר- תכונות התנהגותו הרשלנית של היצרן בכך שייצר רכב עם בלמים תקולים ולא בדק לעומק שהם כשירים וזיבם תרמה באופן ישיר לנזק ולמות עמית

מצוין

אך אם מדובר במקרה התאבדות קיים גורם זר מתערב- רצונו של עמית למות אשר מנתק את הקש"ס בין התקלה בבלמים לבין התאונה כיוון שרצונו מהווה הגורם הישיר לאבדן השליטה ברכב ומותו (אביטן)

היצרן יוכל לטעון באופן חלש להגנת ס'4א2 שבעת הייצור לא היה ניתן לדעת על הסיכון ביחס למידע שהיה. אך טענה זו תידחה, זהו תפקידו- לוודא שכל הרכיבים כשירים ברכב טוב להעברתו לנוסעים. לא מדובר בדבר בלתי צפוי אלא חלק מעבדתו.

שאר ההגנות בס'4 גם כלל לא מתאימות

אין אשם תורם שהרכב חדש, ואינו נסע מעל המהירות המותרת

לסיכום: לדעתי התביעה תתקבל, בחוק זה הגבלה לתקרת השכר הממוצעת כפול 3 וחיישוב מהנטו. לכן עדיפה תביעה ברשלנות.

התלויים והעזיבון יכולים לתבוע ברשלנות את היצרן DVB והיבואן אוטוסין: מעוולים יחד רלוונטי גם כאן.

חוו"ז(ועקנין): מבחן אם קיימת חוו"ז בין סוג אנשי התובע לבין סוג אנשי הנתבע ביחס לסוג הנזק והתרששות

חוו"ז מושגית: טכנית: אדם סביר יכול לצפות שאם לא יבחן את מוצרו וייצר רכב עם בלמים פגומים או ימכור רכב כזה עלול להיווצר נזק למשתמש בו
נורמטיבית: חברה סבירה שמבינה ועוסקת בייצור רכבים או חברה שמייבאת רכב עם בלמים תקולים צריכה לצפות התרששות הנזק לקונה בשל הפגם כיוון שמדובר ברכיב מהותי לנסיעה.
יחסי שכנות- בין יצרן נראה כי יחסי השכנות רחוקים עקב היבואן המתווך אך היבואן בעל זיקה המטילה אחריות כלפי הקונה שקונה ממנו רכב תקין (מיטרני)

מדיניות משפטית: יש להרתיע יצרנים וכן יבואנים לדקדק בייצור ומכירת רכבים שכן רכב הוא מסוכן שיכול לפגוע בשלמות הגוף וקדושת החיים-ערכים מהותיים בחברה עד כדי שהמחוקק עיגן בחוק יסוד. כמו"כ הן מפזרות הנזק הטובות ביותר עקב כיס עמוק וחברת ביטוח, וכן מדובר במונע הנזק הזול ביותר כיוון שהם דואגים לייצור הרכב/מכירתו.

ח"ז קונ"מ ית: מבחן הצפיות:

טכנית: צדע ואוטוסין יכלו לצפות את התרחשות הנזק לעמית- ידוע שבלמים חיוניים ושולטים ברכב, תקלה בהם תגרום לנזק לנהוג וסביבתו.

נורמטיבית: היה עליהן לצפות את התרחשות הנזק לעמית שכן כאמור פגם בבלמים כמעט שבוודאי תגרום לנזק, אין שליטה ברכב. נזכיר את חזקת הצפיות לפי גורדון לפיב כשיש צפיות טכנית מתקיימת נורמטיבית אלא אם יש שיקולים ששוללים/מצמצמים את החובה. בענייננו אין שיקולים כאלו. יחסי שכנות לעיל'.

התרשלות:

מבחן האדם הסביר, אובייקטיבי: אדם סביר לא היה פועל ככה. אלא היה בודק את רכיבי הרכב שיהיו כשירים בנסיבות העניין. ישנה סטייה מסטנדרט הזהירות הנדרשת במחדל- יש לבחון שהרכב תקין בייצורו וטרם מכירתו (חמד). מדובר בחברות מקצועיות ולכן נחיל עליהן סטנדרט זהירות גבוה יותר מאשר על אנשים שאינם מומחים (ברק, ועקנין). נוסחת הנד (חמד, ועקנין): ניתן היה להפעיל אמצעים סבירים וזולים-בדיקת הרכב לפני שליחתו/מכירתו ע"י עובד חברה (ניתן לטעון כי ישנם המון רכבים ולכן מבזבז זמן עבודה ותקן באופן חלש)-B. הסתברות הנזק גבוהה בגלל שרכב כשלעצמו מסוכן אז כשיש תקלה הסיכוי עולה עוד יותר במיוחד כשלא ידוע-P. שיעור הנזק חמור-מות עמית-L. מכאן, $B < PL$ והם התרשלו. ניתן להשתמש בשיקולים חברתיים כמו קדושת החיים ושלמות הגוף אם כחברה מחשיבים אותם כרלוונטיים ובמיוחד כשעוגנו ע"י המחוקק (ריבלין, חמד).

נזק-עומרי מת

קש"ס: עובדתי: אלמלא היו בודקים את הרכב בייצור/טרם המכירה התקלה הייתה מתגלית ומות עמית היה נמנע

משפטי: צפיות: אדם סביר יכול וצריך לצפות שאם לא יבדוק את המוצר שלו טרם ייצאו/מכירתו ייתכן שיהיה תקול ויגרם נזק למשתמש. קיימים שיקולי מדיניות רלוונטים (ר'-לעיל).

סיכון- מות עמית בתחום הסיכון שיצרה אי בדיקת המוצר ע"י אחת מהחברות ומסתברת ממנה כיוון שהרכיב הינו מהותי לנסיעה ותקלה בו מהווה אהדן שליטה ברכב.

שכל ישר- תכונות התנהגות הרשלנית של החברות בכך שלא בדקו את הרכב לגבי תקלות תרמו למות עמית אך ככל שיוכח שמדובר בהתאבדות ישנו ניתוק קש"ס שכן רצונו של עמית למות הוא שגרם להתהפכות הרכב ולא התקלה בבלמים (אביטן).

לא נראה שיש אשם תורם בענייננו בגלל שנתון אמנם שעמית נסע מהר אך לא מעל המהירות המותרת או בעיקול וכן הרכב חדש, לא פגם עקב גיל הרכב.

הכרעה: לדעתי העוולה מתקיימת וניתן יהיה לקבל פיצויים בגין כך

64
(1.1)

חסר ס' 41 וחסר ס' 38

שאלה מס' 1.2 (20 נק')

איזה פיצויים תוכל נורית וילדיה לקבל בהתאם לאפשרויות השונות שפירטת בשאלה 1 אם התביעה תתקבל? אנא פרטו את ראשי הנזק ואת עקרונות חישוב הפיצויים. אין צורך לעשות חישובים מתמטיים או להציג מספרים סופיים, אלא רק להציב את מרכיבי הנוסחה ולהסביר את עקרונות החישוב. **שימו לב:** אם אתם סבורים שמגיע לעיזבון פיצויים על הפסד השתכרות, תסבירו מדוע, אבל אין צורך לחשב את גובהם. אבל פיצויים על הפסד תמיכה, אם הם מגיעים, צריך להסביר כיצד לחשב.

תשובה עבור שאלה מס' 1.2 (20 נק')

לא נראה שהתובעים יוכלו לזכות בפיצויים מכוח חוק הפלת"ד בין שמדובר בת"ד (שלילת זכאות, ס'7(5)) ובין שלא (חזקה ממעטת). ישנה תקרת פיצויים לפי חוק האחריות למוצרים פגומים - ס'5א, לפיו אבדן כושר השתכרות עד פי3 מהשכר הממוצע במשק, נזק לא ממוני מוגבל לעד 50000 והחישוב יעשה לפי נטו ולא ברוטו כך שאם יתקבל מוצרים פגומים ללא רשלנות יש לתת פיצוי לפי התקרה ברשלנות אין הגבלות. בכל מקרה לא ינתן כפל פיצוי שכן הראציונאל הוא השבת המצב לקדמותו ולא הטבת המצב.

נבחן (נעים נ' ברדה):

עיזבון, ס'19א לפקודה:

נזק ממוני, ס'2 וס'76- הוצאות קבורה
נזק לא ממוני- כאב וסבל, גם אם לזמן קצר עקב מותו.
קיצור תוחלת חיים- שנים אבודות: באטינגר נהפכה הלכת גבריאל ונקבע שגם הניזוק המת מקבל אבדן השתכרות- נותנים מה שהיה חוסך.
למשך 16 שנה (עד ששי בן21) נחשב: (12,000+15,000) חלקי 6 (ארבעה נפשות משק בית והיסכון) = הסכום הסופי שינתן לעיזבון
ואז למשך עוד 3 שנים (עד שרחל בת21) נחשב: (12000+15000) חלקי 5 (שלוש נפשות משק בית וחיסכון)= הסכום הסופי שינתן לעיזבון
אח"כ למשך עוד 18 שנה (עד גיל פרישתו) נחשב: (12000+15000) חלקי 4 (שתי נפשות משק בית וחיסכון) = הסכום הסופי שינתן לעיזבון

חסרה הבחנה וישום נכון של ההבדל בין שנים אבודות לאובדן תמיכה

יש לחשב את הכל ולהוון לפי 3%.

תלויים, ס'78 לפקודה אישתו נורית והילדים עד גיל 21:

נזק ממוני, ס'2 וס'76- אובדן שירותי אב: פסיקה קבעה שתפקיד אב לא מתמצא בפרנסה ואחזה אלא גם טיפול, חינוך והקניית ערכים. אובדן שירותים אלו גם אם לא ניתנים לתמחור כספי רגיל מזכה את התלויים בפיצוי. הילדים לא איבדו רק סיוע פיזי אלא בעיקר דמות הורית תומכת ודואגת במשבר. ייפסק פיצוי גלובאלי בגין זאת.

הפסד תמיכה לתלויים שיטת הידות (רותם נ' נוף):

למשך 16 שנה (עד ששי בן21) נחשב: ידה= (12,000+15,000) חלקי 5 (ארבעה נפשות ומשק בית). ואז יש להפחית ממשכורת עמית את הידה שלו= הפסד התמיכה.
ואז למשך עוד 3 שנים (עד שרחל בת21) נחשב: ידה= (12000+15000) חלקי 4 (שלוש נפשות ומשק בית). ואז יש להפחית ממשכורת עמית את הידה שלו= הפסד התמיכה.
אח"כ למשך עוד 18 שנה (עד גיל פרישתו) נחשב: ידה= (12000+15000) חלקי 3 (שתי נפשות ומשק בית). ואז יש להפחית ממשכורת עמית את הידה שלו= הפסד התמיכה.

לדעת השופט אלון אין להתחשב בסיכויי האישה להינשא מחדש.

יש לחשב את הכל ולהוון לפי 3%.