

**LEY APLICABLE AL ABANDONO DE VEHICULOS
EN TERRITORIO ESPAÑOL POR SUS PROPIETARIOS
FRANCESES**

Por el Dr. GABRIEL GARCIA CANTERO

Profesor Adjunto de Derecho Civil
de la Universidad de Valladolid
Juez de 1.^a Instancia e Instrucción de Haro.

1. — EL ABANDONO DE VEHÍCULOS EXTRANJEROS EN ESPAÑA.

EL considerable incremento del tráfico en España durante los últimos años ha originado paralelamente un incremento del número de vehículos extranjeros que circulan por nuestras carreteras dado que la mayoría de los turistas utilizan esta vía de comunicación. Por ello cada vez es relativamente más frecuente el caso de abandono de vehículos extranjeros en territorio español. El jurista se interroga: ¿Qué ley se aplicará a los vehículos abandonados por sus propietarios extranjeros en España? ¿La ley nacional del propietario? ¿La *lex rei sitae*, es decir, en todo caso la ley española sea cualquiera la nacionalidad del propietario? ¿Habría que optar, acaso, por analogía, por la ley del pabellón, o sea por la del país en donde el vehículo ha sido matriculado, sea cuales fueran la nacionalidad del propietario y el país en donde se verificó el abandono? Se trata de un típico problema de Derecho Internacional Privado.

Adviértase que tales abandonos pueden producirse de modo expreso en virtud de una declaración formal de su propietario (por ej. emitida ante Notario, o ante cualquier autoridad administrativa, o, simplemente, hecha por escrito, o verbalmente ante testigos) en la que conste inequívocamente su voluntad de desprenderse de la titularidad dominical. Pero no siempre los hechos se presentan con significación jurídica tan clara. Muy fre-

* El presente trabajo constituye la Comunicación presentada por su autor al Coloquio franco-español de las Facultades de Derecho Pirenaicas, celebrado en Montpellier los días 28 de mayo al 1.^o de junio de 1967.

cuentemente el vehículo aparece estacionado en una vía pública (ya sea por causa de accidente, de avería, o por cualquier otra circunstancia), y al cabo de cierto tiempo prudencial su propietario no se presenta a recogerlo, sin que los signos externos hagan presumir una voluntad real de abandono ¹.

Para simplificar el problema me limitaré a examinar el supuesto de que el vehículo abandonado sea propiedad de nacional francés, tanto si está matriculado en Francia —supuesto normal—, como en cualquier otro país, incluso en España, verificándose el abandono en territorio español.

2. — LOS MOTIVOS DEL ABANDONO.

Ya se comprende que los motivos que pueden impulsar al abandono pueden ser variadísimos; en esta materia la realidad será siempre más rica que la fantasía del jurista.

Se abandona el modelo antiguo que ya no gusta; se abandona el vehículo accidentado cuya reparación sería más costosa que la utilidad que luego puede reportar; se abandona un vehículo para encubrir o hacer desaparecer las huellas de un delito, o para huir de las molestias inherentes a las formalidades judiciales por causa de accidente, o pretendiendo eludir la responsabilidad personal en los supuestos de vehículos embarcados en causa civil o criminal; se abandona un vehículo accidentado o robado en España para percibir en Francia la indemnización del seguro ².

3. — LAS DIFERENTES SITUACIONES DE LOS VEHÍCULOS ABANDONADOS.

Las consecuencias jurídicas del abandono son diversas según las diferentes situaciones en que se encuentra el vehículo objeto del mismo. Sin ánimo de exhaustividad cabe aislar las hipótesis siguientes:

A) Para el Derecho civil interesa conocer si la *derehictio* ha sido hecha por el propietario o por persona legítima para ello. Sólo el titular dominical o quien ostente un poder de disposición sobre el vehículo podrá válidamente abandonarlo.

B) Los terceros se ven afectados diversamente por el abandono según que el vehículo se encuentre en la plena disponibilidad de su propietario, o, por el contrario, se halle gravado con derechos de goce o de garantía que pertenecen a otras perso-

¹ Ordinariamente la circunstancia de hallarse el vehículo abierto o cerrado será plenamente significativo, pero no siempre tales hechos serán unívocos en su interpretación; así puede dejarse cerrado un coche, que luego se decide abandonar, y, por el contrario, se deja abierto momentáneamente un vehículo que posteriormente se espera recuperar.

² El hecho parece muy frecuente en Francia en relación con los vehículos sustraídos, especialmente Mobyettes.

nas. El usufructuario o el acreedor pignoraticio no serán perjudicados por el abandono realizado sin consentimiento suyo por el propietario gravado.

C) Para la legislación fiscal es decisiva la matrícula española o extranjera del vehículo abandonado³.

D) En relación con el tráfico, el vehículo abandonado puede hallarse en alguna de las situaciones que describe la Orden del Ministerio de la Gobernación de 15 de junio de 1965, a saber:

a) Impidiendo totalmente la circulación o constituyendo peligro grave para la misma, en cuyo caso por las fuerzas competentes de la Policía se procederá a retirarlo de la calzada, situándolo fuera de ésta y en el lugar adecuado más próximo, utilizando, si fuera necesario, los servicios retribuidos de particulares.

b) Produciendo una simple perturbación del tráfico, en cuyo caso los Agentes de la Policía lo pondrán en conocimiento de la Jefatura Provincial de Tráfico o, en su caso, de los Alcaldes, para que dispongan la ejecución inmediata de las medidas oportunas.

c) Si el vehículo no interrumpe ni perturba en modo alguno el tráfico, no hay lugar para la aplicación de medidas de policía, sino que en atención a los signos externos y el tiempo que lleve en tal situación puede presumirse su condición de abandonado, originando la aplicación de un régimen administrativo especial.

4. — NORMAS JURÍDICAS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS ABANDONADOS.

Aunque me propongo examinar fundamentalmente el problema de la atribución de los vehículos abandonados en España por sus propietarios franceses, no es posible desconocer la interferencia de otras normas jurídicas que pueden aplicarse al supuesto indicado. Así ocurre con las normas fiscales que gravan considerablemente la importación de vehículos; con las normas del Código de Circulación que regulan el tráfico y la detención de vehículos en la vía pública (cfr. arts 100 y 101); con las normas administrativas, ya citadas, que reglamentan la retirada de los vehículos abandonados o estacionados en la vía pública (Orden del M. de la Gobernación de 15 de junio de 1965, complementada por la de 8 de marzo de 1967); con las normas procesales sobre intervención de vehículos en virtud de resolución judicial en caso de accidente (art. 785, regla 8.ª, ap. a, de la Ley de Enjuiciamiento civil) y sobre el aseguramiento de las responsabilidades civiles.

³ Así la Orden de 15 de junio de 1965 distingue en sus apartados 5.º y 6.º los supuestos de que «el vehículo se hallare en territorio nacional en régimen de importación temporal», y «si el vehículo abandonado estuviera matriculado en España».

5. — EL ARTÍCULO 10 DEL CÓDIGO CIVIL ESPAÑOL.

Como el problema fundamental es de Derecho Internacional privado, procede acudir a las normas españolas de conflicto.

El art. 10 del Código civil español dispone⁴: "Los bienes muebles están sujetos a la ley de la nación del propietario".

Según Bonet Ramón⁵ la ley personal del propietario, tratándose de la propiedad mobiliaria, se ha de aplicar a su nacimiento, contenido, limitaciones, transmisión, ejercicio y extinción. Parece, por tanto, que con arreglo al Derecho Internacional privado español, el abandono y ulterior adquisición de los vehículos abandonados en España por sus propietarios franceses se ha de regir por la ley de este país.

La solución contrasta con la que consagra el art. 8.º del Código con relación a las leyes penales, las de policía y las de seguridad pública, regidas por el principio territorial; norma que la doctrina aplica en general a todas las leyes de Derecho público, y que, en el caso contemplado, se aplicará a las leyes fiscales, procesales y de policía.

Pero la aplicación de la ley nacional a las cosas muebles no deja de suscitar serios reparos a la doctrina española. Castán⁶ invoca la general vigencia en los ordenamientos modernos de la *lex rei sitae*. Los Anotadores de Ennecerus⁷ recuerdan que

⁴ Como es sabido, el Código civil ha abandonado en esta materia el sistema conflictual de las Partidas que sometía los bienes, sin distinción entre muebles e inmuebles, a la *lex rei sitae*. En la jurisprudencia anterior al Código, la s. de 23 de octubre de 1873 aplica dicha regla a los bienes raíces, y la de 10 de mayo de 1876 alude, en general, a los bienes sitos en territorio español. El camino que conduce al sistema conflictual de nuestro Código viene jalonado por el Proyecto de 1821 —en el que nada se establecía específicamente para los bienes muebles—, por el Proyecto de 1851 cuyo art. 9.º establecía que «los muebles se rigen por la ley del país donde su dueño estuviere domiciliado», y probablemente también por el R. D. de 17 de octubre de 1851 sobre contratos y demás actos notariados celebrados en país extranjero, que únicamente hace relación a los inmuebles. Según TENA MARQUÉS y PI NAVARRO *El sistema conflictual del Proyecto de Código civil español de 1851*, en «*Temis*» 6 (1959) 177 ss., todo el fundamento de la antes reproducida norma del art. 9.º estaba en dos consideraciones: la ficción de que los bienes muebles por su naturaleza siguen a su dueño, y en la conveniencia de sustraer la regulación de la propiedad mobiliaria a los continuos cambios de legislación que podría llevar consigo la adaptación de la *lex loci*. Se observa por dichos autores que el Código prusiano que inspiró la regla española, establecía ya como principio subsidiario el de la *lex rei sitae* si el propietario tenía varios domicilios, regla que fue desdeseñada por los redactores del art. 9.º de nuestro Proyecto; éstos reciben plenamente la doctrina estatutaria. A esta última se refiere también la Ley de Bases, la cual si bien ordena inspirarse en el Proyecto de 1851 «en cuanto se halle contenido en éste el sentido y capital pensamiento de las instituciones civiles del Derecho histórico patrio», alude igualmente en la Base 2.ª «al principio y doctrina de la personalidad de los Estatutos». De cualquier forma el art. 10, si bien conserva la distinción entre muebles e inmuebles, introduce la importante modificación de aplicar a aquéllos «la ley de la nación del propietario» en lugar de la ley del domicilio.

⁵ BONET RAMÓN: *Código civil comentado* (Madrid 1962), p. 55.

⁶ CASTÁN: *Derecho civil español, común y foral*¹⁰ I 1, (Madrid 1962), p. 495 ss.

⁷ ANOTADORES del *Tratado de Derecho Civil de Ennecerus-Kipp-Wolf* (trad. esp. de PÉREZ y ALCUER) I 1, (Barcelona 1953), p. 278.

el precepto transcrito, inspirado acaso en la recomendación de la Ley de Bases, y, seguramente, en el Proyecto de 1851, recoge una norma caducada ya en todos los ordenamientos jurídicos progresivos, e incluso que está en contraste con nuestro Derecho tradicional, que no establecía a estos efectos la distinción. La crítica puede decirse es general⁸.

Desde otro punto de vista podría argumentarse que los vehículos automóviles constituyen una categoría especial de muebles, al ser susceptibles de inscripción en un Registro administrativo, lo que permite su más fácil identificación y un tratamiento jurídico análogo al de los inmuebles, alejado del viejo brocardo *mobilia ossibus inhaerent*.

También cabría alegar que, aun cuando se considere aplicable la ley personal al vehículo abandonado en territorio español por su propietario francés, no deja de parecer una ficción seguir considerando vigente la ley francesa una vez que el vehículo se ha convertido en *res nullius* y, al encontrarse dentro del territorio español, ha perdido toda conexión con la ley francesa.

Sin embargo, antes de adoptar una postura conviene examinar las consecuencias que derivan, respectivamente, de la aplicación de la ley francesa y de la ley española.

6. — LA ADQUISICIÓN DE BIENES MUEBLES ABANDONADOS EN DERECHO FRANCÉS.

El Derecho francés⁹ —pese a la terminante declaración del art. 713 "Les biens qui n'ont pas de maître appartiennent à l'Etat"— distingue entre *res derelictae* y *épaves*. Para que una cosa mueble se considere abandonada, se requiere que su propietario tenga intención de perder la propiedad de la cosa, y un acto de desposesión de la misma; entonces la cosa abandonada se convierte en *nullius* y el primer ocupante se hace propietario de ella por la toma de posesión. Rige, por tanto, la ocupación como modo de adquirir la propiedad de las cosas muebles abandonadas, principio que no tiene aplicación para los bienes inmuebles.

Cuando no se da abandono en sentido jurídico, se trata de

⁸ Cfr. recientemente SANTAMARÍA: *Comentarios al Código civil I* (Madrid, 1958), p. 37; PUIG PEÑA: *Compendio de Derecho civil español I* (Barcelona, 1956), p. 179.

Debe advertirse, sin embargo, que la s. de 17 de octubre de 1931, que suele citarse como manifestación de un criterio jurisprudencial favorable a la aplicación de la ley territorial a los bienes muebles, no sienta tal doctrina: se trataba, en efecto, de la acción reivindicatoria de unos censos, y el T. S. viene a establecer la competencia de los Tribunales españoles «independiente de las reglas y leyes que puedan ser aplicables por los Tribunales de España conforme a la teoría de los respectivos estatutos». No hemos encontrado ninguna sentencia que aplique tal doctrina a los muebles.

⁹ Sobre el tema en general vide MAZKAUD: *Leçons de droit civil II* (París, 1956), 1.224 ss.; CARBONNIER: *Droit civil II 1, Les biens* (París, 1957), p. 264 ss.; MARTY-RAYNAUD: *Droit civil II 2, Les biens* (París, 1965), p. 403 ss.

las cosa meramente perdidas (*épaves*, o pecios —expresión castellana poco usada), y su régimen legal dista mucho de ser claro en Derecho francés. El art. 717 del *Code* se remite a las leyes particulares, pero las que se han promulgado no regulan la totalidad de supuestos que pueden presentarse.

Un mueble, dice Carbonnier¹⁰, es hallado sin poseedor, en circunstancias que hacen verosímil que continúe teniendo propietario, aunque éste no sea conocido ni se presente a hacerse cargo de la cosa. Tal situación puede darse de diversas maneras: ya sea que el propietario ha perdido la cosa involuntaria o inconscientemente, o se haya visto impelido a ello por cualquier necesidad, aunque con la esperanza de recuperarla eventualmente y sin aceptar que sea adquirida por el primer ocupante; o, si se trata de un animal, por habersele escapado espontáneamente. Ahora bien, concluye Carbonnier, la existencia, aun no manifestada, de un derecho de propiedad, basta para impedir la adquisición inmediata por ocupación.

Marty y Raynaud¹¹ describen gráficamente la situación y el conflicto de intereses que se origina: "L'absence au moins momentanée du propriétaire permet à deux ambitions de se manifester: celle de l'Etat et celle de l'inventeur".

El régimen jurídico de *épaves* aparece fragmentariamente regulado. Las *épaves maritimes* se rigen por el Decreto de 26 de diciembre de 1961 que ha venido a sustituir a la Ordenanza de 1681; las cosas halladas en el mar se venden en pública subasta, y si dentro de los cinco años siguientes no se presenta su propietario, su precio se ingresa en el Tesoro. Otras disposiciones particulares regulan el destino de los objetos depositados en los Juzgados y Tribunales, de los abandonados en los transportes públicos, de los depositados en las Aduanas o en los Museos del Estado, de los confiados a obreros o industriales para su reparación o transformación, etc. Por regla general, la adquisición por el Estado se condiciona a que el propietario de los objetos abandonados no se haya presentado a recogerlos dentro de cierto plazo; además, suele concederse una recompensa al hallador.

Pero quedan sin una regulación específica la mayor parte de *épaves* terrestres, entre las que se mencionan especialmente los objetos encontrados en la vía pública, los animales extraviados o escapados, y los vehículos y efectos abandonados, por ejemplo, en el curso de un éxodo de población. Se recuerda que el éxodo del verano de 1940 ha dado lugar a abundante literatura y a cierto número de litigios¹².

Por lo que se refiere al régimen de Derecho civil, la doctri-

¹⁰ CARBONNIER: *Loc. cit.*, p. 268.

¹¹ MARTY-RAYNAUD: *loc. cit.*, p. 410.

¹² CARBONNIER: *loc. cit.*, p. 275.

na¹³ está de acuerdo en que el propietario de la cosa abandonada sin ánimo de desprenderse de su propiedad, o de la cosa simplemente perdida, puede reivindicarla durante 30 años de la persona que la halló, y sólo durante 3 años de manos de un tercero que la hubiese adquirido de buena fe. La sentencia de la Casación civil de 6 de noviembre de 1951 declara que quien ha aprehendido un *épave* se encuentra *ipso facto* en la situación del poseedor de mala fe; de este modo el hallador no puede invocar el pár. 2.º del art. 2279 del *Code*. La doctrina entiende que a estos efectos importa poco que el hallador haya observado fielmente las leyes de policía que obligan a declarar el hallazgo y a depositar la cosa en una oficina de objetos perdidos.

Junto a la regulación civil hay normas administrativas que obligan a declarar el hallazgo, constituyendo su falta una contravención de simple policía; ello puede hacer presumir en el hallador la intención de apropiarse de la cosa, revistiendo el hecho, en tal caso, los caracteres de un delito de robo. Otras veces se ordena el depósito de la cosa hallada en las Oficinas de objetos perdidos; éstos se restituyen al que los encontró si en el plazo de año y día no se presenta su propietario a recogerlos. Observan Marty y Raynaud¹⁴ que “la restitución administrativa después de un año y día carece de efectos en cuanto a la adquisición de la propiedad”, y Carbonnier¹⁵ por su parte afirma que “parece que se trata de simple restitución de la posesión y que el propietario conserva el derecho de reivindicación mientras la prescripción no se consuma”.

En conjunto el sistema francés de *épaves* o pecios es objeto de críticas por parte de la doctrina¹⁶.

7. — LA ADQUISICIÓN DE BIENES MUEBLES ABANDONADOS EN EL DERECHO ESPAÑOL.

En esta materia el Derecho español¹⁷ se nos presenta inicialmente con mayor claridad y sencillez.

El art. 609, 1 del Código civil, formula de forma inequívoca el principio de adquisición de la propiedad por ocupación; principio que después de la Ley de Patrimonio del Estado de 15 de

¹³ MAZEAUD: *loc. cit.*, p. 1.224; CARBONNIER: *loc. cit.*, p. 270; MARTY-RAYNAUD: *loc. cit.*, p. 411.

¹⁴ MARTY-RAYNAUD: *loc. cit.*

¹⁵ CARBONNIER: *loc. cit.*, p. 271.

¹⁶ CARBONNIER (*loc. cit.*, p. 272 ss.), hace muy interesantes observaciones.

¹⁷ Sobre el tema en general vide CASTÁN: *op. cit.* II (Madrid, 1950), p. 194 ss.; PUIG BRUTAU: *Fundamentos de Derecho civil III* (Barcelona, 1953), p. 177 ss.; ALBALADEJO: *Instituciones de Derecho civil, Derecho de cosas* (Barcelona, 1964), p. 198 ss.

abril de 1964 ha de entenderse aplicable únicamente a las cosas muebles¹⁸.

Con arreglo al art. 4.º, 2 C.c. el derecho de propiedad es susceptible de renuncia o abandono; por tanto, también la propiedad mobiliaria. Cuando se trata de cosas muebles abandonadas la adquisición por ocupación se produce automáticamente, por el simple hecho de la aprehensión *animus domini*.

Cuando se trata de cosas simplemente perdidas, el art. 615 C.c. establece un procedimiento encaminado a averiguar quién es su propietario, obligando a depositarlas, mientras tanto, en poder del Alcalde del pueblo en donde se verificó el hallazgo; si transcurren dos años sin haberse presentado el dueño, las cosas se adjudican en propiedad a la persona que las encontró.

En cuanto a la naturaleza de esta adquisición, entiende Albaladejo¹⁹ que el hallador se convierte *ipso facto* en propietario, y que, aunque la ley dice que se le adjudicará la cosa, ello tiene el sentido de que se le reconocerá que ha pasado a ser suya, y se le entregará la misma. Es una adquisición originaria —prosigue el mismo autor—, ya que no se basa en el derecho del anterior propietario. Sistemáticamente aparece regulada en el mismo título que la ocupación, lo que induce identidad de naturaleza jurídica.

Lo descrito constituye el derecho común. Hay normas especiales respecto de los objetos arrojados al mar, o sobre los que las olas arrojen a la playa (art. 617), regidos por la Ley de Puertos y disposiciones complementarias, según las cuales los productos del mar, tales como conchas, plantas y mariscos, son del primer ocupante. Los hallazgos marítimos están ahora regulados por la Ley de 24 de diciembre de 1962, desarrollada por el Decreto de 20 de abril de 1967²⁰. Los hallazgos de aeronaves se reglamentan por la Ley de 21 de julio de 1960²¹. En cuanto a los objetos hallados en los ferrocarriles, hay que tener en cuenta el art. 181 del Reglamento de Policía de Ferrocarriles de 1878. Por último, hay que citar el art. 514-2.º del Código

¹⁸ Cfr. GARCÍA CANTERO: *La adquisición de inmuebles vacantes por el Estado en «RAP»*, mayo-agosto 1965, p. 9 ss.

¹⁹ ALBALADEJO: *loc. cit.*, p. 213.

²⁰ Para las cosas abandonadas en la mar o arrojadas por ella en la costa que no sean producto de la misma, se establece un diverso régimen según que su valor en tasación sea superior o inferior a 10.000 ptas.; si al cabo de seis meses no se presenta el propietario, la cosa de valor inferior a dicha suma se entrega al hallador; si es superior, éste tiene derecho a 10.000 y un tercio del exceso que se obtenga en la subasta. El Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque, aeronave u objeto hundido, salvado o hallado, cuando su propietario haga abandono de sus derechos, o no los ejerza en los plazos siguientes: a) tres años para los buques o restos de buques hundidos, b) seis meses en los demás casos.

²¹ Las aeronaves o sus restos abandonados expresamente por sus propietarios o que no sean reclamadas por éstos en el plazo de un año desde el hallazgo, pertenecen al Estado, concediéndose al hallador un premio de la tercera parte de su valor.

Penal, según el cual son reos de hurto los que encontrándose una cosa perdida se la apropiaren con intención de lucro.

8. — SOLUCIÓN PREFERIBLE.

Si al caso contemplado de abandono de vehículos realizado en territorio español por sus propietarios franceses aplicamos el art. 10, pár. 1.º de nuestro Código civil, es decir, la ley francesa, obtendremos resultados parcialmente divergentes que si aplicamos la ley española. En efecto, sólo en el caso de que medie una declaración de abandono por su titular dominical, la solución es idéntica en ambas legislaciones; el vehículo se hace *nullius* y —a reserva de la aplicación de la legislación fiscal— se hace susceptible de ser apropiado por el primer ocupante. Pero cuando no consta la voluntad indubitada de abandono —que será el caso más frecuente— conforme a la ley francesa su propietario dispone de la acción reivindicatoria durante treinta años para reclamarlo del ocupante, mientras que según el art. 615 de nuestro Código civil el vehículo, previas las formalidades de depósito y publicación, se adjudicará al hallador al cabo de dos años de haberse realizado la segunda publicación sin que el propietario se presente a recogerlo²².

En nuestra opinión debe aplicarse al caso contemplado la ley española, pese a lo dispuesto en el art. 10 del C. c. Llegamos a esta conclusión a la vista de la notable divergencia de resultados que se obtienen con la aplicación de la ley francesa; a la vista del criterio dominante de la *lex rei sitae*, tanto en la doctrina como en la legislación, y que también ha triunfado en el Anteproyecto de reforma del Título preliminar del Código civil. También puede invocarse por analogía lo dispuesto en el art. 7.º de la Ley de 21 de julio de 1960 sobre Navegación Aérea, según el cual: "Las aeronaves extranjeras mientras se encuentren en territorio de soberanía española, o en espacio aéreo a ella sujeto, les serán aplicables las disposiciones de esta Ley", entre las que se encuentran las referidas a los hallazgos.

²² Como ya se aclara en el texto, en ambas hipótesis tendrán aplicación, si se trata de un vehículo no matriculado en España, las normas fiscales correspondientes, y por ello el art. 5.º de la Orden de 15 de junio de 1965 ordena que el vehículo sea puesto a disposición de la Delegación de Hacienda correspondiente. Pero ello no afecta a la cuestión de la titularidad dominical, que, en todo caso, podrá hacerse valer sobre la cantidad obtenida en la subasta. Debe mencionarse asimismo que la Orden de 8 de marzo de 1967 contempla la posibilidad de proceder a la subasta cuando tales vehículos no pudieran conservarse sin deterioro o sin hacer gastos que disminuyan notablemente su valor. También en este caso debe decidirse, conforme a las normas civiles, la atribución del precio obtenido.