

MADRID
Castellana, 216
28046 Madrid
Tel.: (34) 91 582 91 00

BARCELONA
Diagonal, 407 bis
08008 Barcelona
Tel.: (34) 93 415 74 00

BILBAO
Plaza Circular, 4
48001 Bilbao
Tel.: (34) 94 415 70 15

MÁLAGA
Marqués de Larios, 3
29015 Málaga
Tel.: (34) 952 12 00 51

VALENCIA
Gran Vía Marqués
del Turia, 49
46005 Valencia
Tel.: (34) 96 351 38 35

VIGO
Plaza de Compostela, 29
36201 Vigo
Tel.: (34) 986 44 33 80

LAS PALMAS
Buenos Aires, 8
35002 Las Palmas
Tel.: (34) 928 38 38 36

BRUSELAS
Avenue Louise, 267
1050 Bruselas
Tel.: (322) 231 12 20

LONDRES
Five Kings House
1 Queen Street Place
EC4R 1QS
Londres
Tel.: +44 (0)20 7329 5407

MARZO 2009

GARANTÍAS SOBRE BUQUES EN LA PROYECTADA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Ángel Carrasco Perera

*Catedrático de Derecho Civil y Director del Centro de Estudios de Consumo
de la Universidad de Castilla-La Mancha*

El objeto de esta nota es dar cuenta del régimen de garantías sobre el buque, que se contiene en el proyecto de ley general de navegación marítima (PL), BOCG, Congreso, 19-12-2008.

Sistema de purga total de cargas

1. A diferencia de las garantías reales sobre inmuebles, el sistema de garantías y privilegios marítimos se caracteriza en el PL porque, si bien otorga a sus titulares una determinada prioridad y una reipersecutoriedad cuando el buque gravado es enajenado en negocios de tráfico voluntario, el sistema adopta el régimen general de purga de la totalidad de las cargas, incluso las anteriores y preferentes, cuando una de ellas se ejecuta, sin subsistencia de las preferentes (arts. 511, 512 PL). Por tanto, la eficacia de la garantía real se reduce finalmente a la eficacia de la prioridad en rango que otorgue para cobrar con el producto de la venta forzosa. A diferencia de los titulares de garantías reales sobre activos distintos de los buques, el acreedor garantizado con una carga preferente tiene que defenderse forzosamente de la ejecución por medio de tercería de mejor derecho (art. 511 PL). Si deja pasar esta ocasión, su garantía se evapora.

2. Pero el sistema de «purga total» hace más fácil —y tentadora— una ejecución sorpresiva y reducirá la ventaja que una garantía naval pueda reportar a los financiadores, pues necesariamente incrementa sus costes de vigilancia. No es claro que estas carencias queden compensadas con la ventaja que para el sistema en su conjunto tenga la

enajenación forzosa libre de cargas. Teniendo en cuenta que se tratará de un precio conseguido por medio de subasta (es decir, un precio de saldo, en el mejor de los casos) y que el acreedor prioritario tendrá que descontar del precio la «franquicia» que los artículos 619 y 620 LEC (y 12.2 del Convenio de Ginebra de 1993, sobre privilegios marítimos) obligan a pagar al ejecutante, no es imaginable que el resultado típico de estas ejecuciones sea la total insatisfacción de la garantía prioritaria. Por otra parte, el proyecto no resuelve qué sucederá con los titulares de «hipotecas o gravámenes inscritos» constituidos al portador que, por desconocer la ejecución, no hayan podido notificar sus créditos (cfr. art. 509d PL) y, por tanto, no se dice si habrán de cancelarse también aunque no se les haya notificado la venta forzosa, conclusión que sería alarmante si se ejecutara por créditos posteriores.

Hipotecas y otras garantías

3. Bajo la regulación anterior al PL, ninguna norma impedía que los buques fueran objeto de prenda posesoria, a pesar de la improbabilidad de tal cosa, y ni la Ley 28/1998 ni la Ordenanza de 19 julio de 1999 (por la que se aprobaba la Ordenanza del Registro de la Ley 28/1998) excluían expresamente a los buques de la posibilidad de ser financiados y garantizados mediante una reserva de dominio o un arrendamiento financiero. La Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado (IDGRN) de 26 abril del 2001 (BOE de 11 de mayo) aceptó que la reserva de dominio sobre buques se inscribieran en la sección de buques del

Registro de Bienes Muebles (RBM). Por fin, de «gravámenes de cualquier género» hablaba (y sigue vigente) el artículo 145.4.º RRM/1956. Con todo, el Reglamento del Registro Mercantil (RRM) sólo regulaba la mecánica y el título de las inscripciones de dominio sobre el buque (art. 149) y de la hipoteca naval, donde el artículo 163 (norma ilegal por pronunciarse *contra legem*) exigía escritura pública para determinadas formas de hipoteca naval e introducía una excepción a la libertad de forma escrita del artículo 3 de la Ley de Hipoteca Naval (LHN). Es igualmente cierto que por razones de fondo y de forma no podía imaginarse que los gravámenes atípicos y no posesorios sobre buques o los arrendamientos financieros fueran a someterse a la forma pintoresca (modelos aprobados por la DGRN, salvo que se constituyeran en escritura pública: RRDGRN 30-1-2004, 19-1-2005) exigida por el artículo 10 de la Ordenanza de 1999, y que constituía condición de su inscribibilidad.

4. El PL sigue sin aclarar si nuestro sistema opta por un sistema de *numerus apertus*. En la sección de buques del RBM se inscribirán «gravámenes» en general (art. 115.1). El capítulo VII del título II del PL, que lleva por encabezamiento «De los derechos de garantía sobre el buque», se concreta en las cuatro especies reguladas a continuación (privilegios marítimos e hipoteca naval y, secundariamente, el privilegio refaccionario y el derecho de retención), pero en ningún lugar se impone una imperatividad típica y excluyente de estas formas de garantía. Es seguro que el legislador no se está representando un escenario de garantía real única en el artículo 145, que se refiere a las «garantías reales» sobre el buque y a otros gravámenes convencionales (no privilegios ni garantías posesorias) distintos de la hipoteca naval. En la mención del arrendamiento de buque extranjero por parte de un residente (art. 143.2 PL) no puede entenderse excluida la posibilidad de que se trate también de un arrendamiento financiero.

Libertad de forma de constitución de la garantía

5. Lo que hace más seguro el criterio del *numerus apertus* es la unificación que hace el PL de las exigencias de forma constitutiva de estas garantías. No sólo para la inscripción del dominio se decide el legislador por la libertad de forma escrita (art. 113 PL, que deroga implícitamente los arts. 149 y 150 RRM) ni se limita el proyecto a retornar a la libertad de forma escrita para la hipoteca naval (art. 178 PL, que por tanto deroga también el art. 163 RRM), sino que restaura la libertad general de forma escrita para todo negocio material y todo título formal que incorpore un acto inscribible en el RBM (art. 123.1 PL). Pero será preciso en consecuencia que el legislador *recuerde* que deberá modificar entonces (como hace con el art. 685.3 de la Ley de Enjuiciamiento Civil —LEC—) las exigencias de acomodación a modelo oficial o a escritura pública que se contienen en el artículo 16.2 y la DA 1.ª.3 de la Ley 28/1998 (ventas a plazos de bienes muebles) y en los artículos 250.1.10.ª y 11.ª LEC, para instar los correspondientes procesos de ejecución de la garantía (reserva de dominio o arrendamiento financiero). De otra forma, la situación seguirá siendo insegura e irracional.

Inscripción registral

6. El artículo 147 RRM/1956 declaraba «obligatoria» la inscripción en el RBM del buque y de los títulos que contuvieran actos y contratos constitutivos, transmisivos o modificativos de la propiedad o de los derechos reales. Salvo para los buques de recreo y deportivos y los de titularidad pública, también el artículo 119.1 PL hace obligatoria esta inscripción.
7. Pero inscripción obligatoria no es igual que inscripción constitutiva, y en ningún lugar del viejo RRM se establecía que los actos y contratos no inscritos careciesen de efectos jurídicos. Tampoco se dice ahora, salvo para

la hipoteca naval (art. 178 PL). ¿Cuál es entonces la sanción al incumplimiento de la obligación de inscribir? Ninguna, al menos ninguna en el seno del derecho privado. A pesar de que el artículo 113.1 PL afirma que la inscripción de la adquisición del buque es condición de producción de efectos respecto de terceros (también los artículos 168.3, 240 y 246 PL), esta declaración no es tampoco exacta, pues la protección de los terceros se construye en el PL sobre la base de un determinado sistema de inoponibilidad que descansa en la exigencia de buena fe de quien inscribe (art. 127 PL), como en el artículo 32 de la Ley Hipotecaria (LH). El titular inscrito que conoce el acto o contrato no inscrito no está protegido, aunque siga siendo tercero en el sentido del artículo 113.1. En consecuencia, los actos y títulos no inscritos son oponibles a terceros, registrados o no, que conozcan la inexactitud del registro.

8. La regla de inoponibilidad del artículo 127 PL es inapropiada para los derechos de garantías concurrentes. Bien está que el titular inscrito del dominio sobre el buque no pueda prevalerse de su inscripción para neutralizar un dominio previo no inscrito cuando esta circunstancia es conocida por el primero. Pero entre acreedores concurrentes que compiten por el rango, la inscripción debería ser decisiva, sin importar que el acreedor hipotecario posterior tuviera conocimiento de un préstamo con garantía anterior no inscrita.

Derechos sobre el buque y gravámenes sobre las pertenencias

9. Una interpretación conjunta de los artículos 112.2 y 184.1 PL nos aboca a un problema de concurrencia de garantías. Según el primero, los negocios sobre el buque no comprenden las pertenencias cuando están en dominio (no registrado, por definición) de un tercero con título anterior al gravamen; suponemos que esto será igualmente así cuando el derecho no inscrito sea un derecho distinto del de dominio. Por el segundo, la hipoteca del buque se extiende a las

partes integrantes y a las pertenencias. Pero ¿cubrirá la fe pública registral la extensión a las pertenencias cuando, según el artículo 112.1, éstas no quedan «comprendidas» en el negocio sobre el buque? El PL no se representa el (no raro) conflicto que puede surgir entre el gravamen del buque en su conjunto —por ejemplo, hipoteca naval con extensión a partes integrantes y pertenencias— y un gravamen particular (reserva de dominio o *leasing*) sobre el motor del buque. Al titular de la garantía (anterior en tiempo) sobre el motor no se le va a notificar la existencia de un proceso de ejecución sobre el buque en su conjunto, pues su derecho no se halla inscrito en la sección de buques del RBM ni en el folio real del buque concernido. Es incierto en el PL si esta garantía sobre el motor será de las que también se extinguen por la venta forzosa de una garantía posterior sobre el buque.

Particularidades de la hipoteca naval

10. *Cesión del crédito hipotecario.* A diferencia de lo que exigía el artículo 2 de la Ley de Hipoteca Naval (LHN), el artículo 179 PL no impone que el endoso del crédito hipotecario deba inscribirse para su validez en el RBM. Con todo, y a salvo de lo dispuesto en la LH para las hipotecas en garantía de títulos emitidos por endoso o al portador, el régimen al que ahora están sujetas las cesiones del crédito hipotecario naval debe ser el común de la hipoteca inmobiliaria (art. 194 PL) en los términos del artículo 149 LH en la reforma operada por la Ley 41/2007, que tampoco es claro al distinguir entre la cesión del crédito hipotecario y la cesión de la hipoteca. Pero ya no es preciso acreditar la notificación al hipotecante, entendiéndose derogada esta exigencia exorbitante impuesta por el artículo 161 RRM/1956. Y para los créditos emitidos a la orden, la derogación de la exigencia del artículo 2 LHN permite volver al régimen común de circulación extrarregistral del artículo 150 LH.

11. *Condominio naval.* El artículo 201 PL es sustancialmente coincidente con el artículo

5, párrafo 1, de la LHN y atribuye a la mayoría de los intereses en el buque el poder de disposición para gravar el bien. Pero ya no es precisa la mayoría de las cabezas a que se refería el precepto de la LHN y un solo copropietario, si tiene la mayoría, puede decidir individualmente. Como ahora la copropiedad no equivale a una «compañía» mercantil sobre el buque (cfr. art. 589 CCom), no será preciso un procedimiento colegial ni la adopción de acuerdos (por mucho que el artículo 202 PL presuponga que ha precedido un acuerdo). Finalmente, hoy queda claro (art. 204 PL) que el condómino no puede hipotecar aisladamente su cuota de dominio, aunque sí gravarla o disponer de ella de otra forma.

12. Hipoteca de buque en construcción. Sustancialmente, el artículo 181 PL (y el art. 119.3 para la inscripción de dominio) coincide con el artículo 16 LHN. Pero para determinar la inversión precisa de «la tercera parte de la cantidad en la que se haya presupuestado el valor total del casco» ya no se exigen condiciones ni requisitos suplementarios impuestos por el precepto de la LHN ni por el artículo 151 RRM/1956, que por lo mismo ha de entenderse derogado. Como la hipoteca puede constituirse en documento privado, quedará a la discreción del registrador (lo que no es una solución óptima) determinar cuándo se entiende acreditada esta inversión mínima. Debería bastar la certificación del constructor naval a que se refería el artículo 16, párrafo 3, de la LHN.

13. Extensión de la hipoteca. Frente al sistema puramente descriptivo del artículo 7 LHN, el 184 PL se pronuncia haciendo uso de géneros de bienes determinados por su significación técnica. La hipoteca se extiende a las partes integrantes y a las pertenencias del buque, pero no a sus accesorios, en los términos de los artículos 111 y 112 PL. Nada se dice, empero, de la extensión natural o convencional a los fletes devengados y no percibidos por el viaje que

estuvieren haciendo o el último que hubiere rendido al hacerse efectivo el crédito hipotecario, aunque se permite el pacto de extensión a licencias y autorizaciones administrativas vinculadas al buque, si fueran disponibles.

14. Ejecución de la hipoteca. El artículo 190 PL está construido evidentemente sobre el modelo del 39 LHN. Sigue permitiéndose al acreedor hipotecario el ejercicio de su *ius distrahendi* a pesar de la declaración del concurso del hipotecante, ahora como excepción declarada al artículo 56 de la Ley Concursal (aunque ya se reconocía en el art. 76.3 LC, que ahora el PL incomprensiblemente modifica *a la baja*). El deterioro del buque que lo inutilice para navegar debe ser «definitivo» y no basta un deterioro de otra clase. No se producirá el vencimiento automático del crédito cuando el buque se venda a un «extranjero». En todo este particular debe tenerse presente que rige supletoriamente el nuevo artículo 12 de la LH y la polémica distinción que éste hace entre inscripción de cláusulas con efecto real y *transcripción* de cláusulas financieras, en especial las de vencimiento anticipado. Quiere decirse con ello que el funcionario encargado del RBM no podrá negarse a la transcripción de las cláusulas de vencimiento libremente pactadas en el contrato (si el acreedor hipotecario es una entidad financiera), de lo que resulta que esencialmente las partes pueden pactar cualquier extremo que deseen para provocar el vencimiento del crédito hipotecario.

Derecho de retención sobre el buque

15. Digna de consideración es la nueva modalidad de garantía sobre buques que se instaura en el artículo 189 PL (tomada del art. 7 del Convenio de Ginebra de 1993). Los constructores y reparadores de buques tienen reconocido un derecho de retención. Lo importante es que el PL no sólo ha conferido a este derecho un privilegio de retener la posesión, sino que le ha atribuido una prioridad de cobro, aunque el retentor

pierda la posesión como consecuencia de un embargo sobre el buque. Si éste es el caso, el retentor entregará la posesión al adquirente en el proceso de ejecución, pero podrá obtener el pago de su crédito cediendo sólo la prioridad de rango a los titulares de privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 del Convenio de 1993. Lo que resulta de ello es que la norma viene a posponer la hipoteca naval —y cualquier otra garantía de que sean titulares los financiadores— al crédito del constructor o reparador del buque, posterior en el tiempo acaso. Y si la retención es anterior, la hace preferente en rango sin necesidad de estar inscrito ni anotado el contrato del que surge la retención, arrumbando de esta forma la protección registral que al acreedor garantizado inscrito le confieren los artículos 126 y 127 PL.

Registro administrativo y registro de derechos sobre el buque

16. Los derechos civiles sobre el buque se inscriben en el RBM, incluida su inmatriculación por medio de la inscripción de dominio. Como en el artículo 147 RRM/1956, la inscripción (del dominio) del buque en el RBM sigue siendo «obligatoria» en los términos ya explicados. Pero la «matrícula» del buque sigue practicándose en el Registro de Buques y Empresas Navieras (RBEN), que desempeña funciones administrativas (cfr. RD 1027/1989). El registro de matrícula en el RBEN es previo a la inmatriculación del buque y la certificación de aquél es elemento imprescindible para conseguir la inscripción de dominio (art. 121 PL). También para cancelar el folio registral del buque en el RBM será precisa la comunicación de baja en el RBEN.
17. Sin embargo, a los efectos cancelatorios, la dependencia entre los Registros es recíproca. El folio real del buque se cancelará mediante una diligencia de cierre en virtud de un certificado del RBEN que haga constar la baja del buque (art. 121.3 PL). Pero esta baja está a su vez condicionada por que no existan cargas vigentes en el RBM,

salvo que los titulares de éstas la consientan (art. 145 PL); y a la inversa, para la adquisición del pabellón español (art. 146 PL).

Ley del registro y ley aplicable a los derechos sobre el buque

18. El consentimiento para la baja española prestado por los titulares de cargas inscritas en el RBM verosíblemente se prestará sólo cuando se asegure su pago o cuando puedan obtener un traslado al Registro del país de destino. El consentimiento de los titulares de cargas del registro extranjero de procedencia (art. 146.2 PL) comportará que estas cargas se trasladen al RBM, por su orden, salvo que en el consentimiento se hubiese dispuesto otra cosa. La solución por la que opta el PL es la correcta y difiere en parte (y se subordina a ella) de la del artículo 3 del Convenio de 1993. De nada valdría que el folio del RBM se mantuviera abierto a pesar de la baja si el buque pudiera causar alta en el Registro de matrícula de otro Estado, lo que a su vez determinaría la aplicación de las reglas registrales de ese Estado para la adquisición de derechos sobre el buque. Obsérvese que la tajante solución del PL elimina la opción de sustitución de garantías que estableció el artículo 79.2 de la Ley 27/1992 respecto de la exportación de buques españoles y que el PL congruentemente modifica en la Disposición final 2.^a.
19. Todo buque inscrito en el RBEN deberá estar abanderado en España y todo buque con abanderamiento español posee la nacionalidad española (arts. 138 y 140 PL). Un buque español no puede, por principio, ostentar otra nacionalidad ni hallarse inscrito en un Registro de matrícula de otro país. El alta en el RBEN requiere la baja en el Registro nacional de procedencia (arts. 141 y 142 PL).
20. Con esta estructura de vinculación necesaria entre Registros y esta regla de exclusividad de los Registros de matrícula, la consecuencia evidente es que ningún buque matriculado en el extranjero puede

(en tanto en cuanto esta situación permanente) ser objeto de actos de disposición y gravamen inscribibles en el RBM. Un buque extranjero (esto es, un buque no inscrito en el RBEN) no puede sufrir en España una anotación preventiva de embargo ni ser hipotecado ni transmitido conforme al derecho (registral) español, aunque se halle sito en España. Los actos de disposición se regirán por la *lex rei sitae* del Estado de matrícula. No sólo será ello así, sino que ni tan siquiera podrán inscribirse en el RBM español actos de disposición o gravamen que se encuentren sujetos a una ley extranjera ni podrá trasladarse al RBM ninguna inscripción correspondiente a actos de disposición o gravamen otorgados en el país de matrícula. En consecuencia, no se podrían ceder en *leasing* español (inscrito) buques extranjeros y los contratos de *leasing* otorgados, en España o fuera de España, sobre estos buques, se gobernarían mediante la ley del Estado de matrícula y no podrían ser inscritos en España.

21. Esto no quiere decir que los derechos constituidos fuera de España sean ineficaces si el buque se encuentra en territorio de jurisdicción española. El «reconocimiento y ejecución por los tribunales españoles de las hipotecas y gravámenes» constituidos sobre buques extranjeros quedará subordinado a que se cumplan los requisitos del artículo 193 PL. Es evidente que no se trata del reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales extranjeras relativas a la ejecución de estas garantías, sino al reconocimiento en España de la eficacia extrajudicial del gravamen como tal y de su oponibilidad a terceros en España —a pesar de no hallarse inscritos en el RBM—, y a la posibilidad de ejecutar en España estas garantías. Quiere decirse entonces que las garantías constituidas conforme a una ley extranjera y no inscritas en el RBM podrán ejecutarse en España, aunque la legislación material que se les deba aplicar sea necesariamente la de la ley extranjera de registro. Mas entonces el régimen de ejecución se gobierna por la ley procesal del foro español, con la inevitable duda que

siempre surge cuando se pretende distinguir entre los efectos de la garantía que resultan de su propia ley material aplicable y los efectos que se siguen de que su ejecución sea privilegiada.

Arrendamiento de buques y cambio temporal de pabellón

22. Los buques nacionales arrendados por un no residente podrán abanderarse temporalmente en el Estado de residencia del arrendatario, en tanto dure el contrato de arrendamiento, y los buques extranjeros arrendados por un residente español podrán ser autorizados a modificar temporalmente el pabellón, en tanto dure el contrato. Esta posibilidad no existirá para otros actos negociales que no comporten la cesión del uso de la nave. En consecuencia, no se podrá proceder al cambio temporal de pabellón para hipotecar un buque extranjero a favor de un residente. Téngase presente que el abanderamiento temporal es una facultad del titular del buque, no una carga. Si el buque extranjero es tomado en arrendamiento financiero por un residente español y no se produce el cambio temporal de pabellón, el *leasing* será válido en España si lo es conforme a su propia *lex rei sitae*, y nadie podrá prevalecerse en España de la regla de inoponibilidad de lo no inscrito en el RBM, por mucho que este arrendamiento financiero pudiera haber sido inscrito de haberse procedido al cambio de pabellón.
23. Un buque matriculado en España no puede modificar temporalmente su pabellón si existen cargas inscritas en el RBM, salvo que sus titulares consientan en el cambio temporal, y a la inversa (art. 145 PL). No queda claro cuál es el objeto de dicho consentimiento ni sus consecuencias. Los titulares de cargas sobre un buque español consentirán si pueden trasladar sus cargas, con el rango equivalente, al Registro de destino. ¿Pero por qué habrían de trasladarlas? ¿No será posible que tales cargas figuren en la hoja correspondiente del RBM y que recobren su virtualidad cuando cese

el régimen de abanderamiento temporal? ¿Qué pasa con la carga que subsiste en el Registro de procedencia o con las nuevas cargas que se anoten sobre él, que no queda cerrado por el cambio temporal? Parece impropio sostener, por ejemplo, que la hipoteca naval inscrita en el registro histórico no pueda ser ejecutada mientras subsista abierto el folio temporal en España. Téngase presente que el cambio temporal no comporta cancelación de la hoja del RBM. Y tampoco se dice (no sería aceptable) que la inscripción temporal en España se cancele cuando se termine el contrato de uso si entretanto existen cargas no canceladas. Por lo demás, el artículo 145.3 es una norma material de aplicación extraterritorial, pues para la concesión del pabellón temporal español exige el consentimiento de cambio temporal de los titulares de gravámenes inscritos en registros extranjeros, cuando pudiera ocurrir que el país de procedencia no subordinara el cambio temporal a este requisito.

- 24.** Las cargas que se trasladan como consecuencia del cambio temporal no se sujetan por ello a la ley aplicable española si el RBM es el Registro de destino. Es decir, se tratará de cargas inscritas (temporalmente) en el RBM pero no gobernadas por la ley española, sino por la ley del registro en que se hubieren constituido (art. 145.4 PL). El proyecto dice que el cambio temporal «no afectará a la determinación de la ley aplicable» a dichas cargas. Mas debe entenderse esta expresión de una manera limitada: las cargas arrastradas al RBM serán válidas, y lo serán con la extensión y los efectos reconocidos en la ley de procedencia, pero su posición relativa respecto de terceros adquirentes o acreedores en España no puede ser otra que la que resulta de la ley material aplicable española (salvedad de lo establecido por convenios internacionales). Es decir, el rango de estas cargas se determina en función de la ley española, así como su ejecución, si ha de tener lugar en España. Por lo que se refiere

a las cargas españolas arrastradas a un registro temporal extranjero, su eficacia en esta jurisdicción será la que determine la ley reguladora de tal registro, no la ley española. Con todo, la cuestión es dudosa, porque en el artículo 2 del Convenio de Ginebra no se ha representado la posibilidad de un traslado de cargas cuando ha establecido la regla relativa a la aplicación de la ley del registro de matrícula como ley aplicable al rango y a los efectos de la garantía inscrita.