

I. Cuadro comparativo: Dominio vs. Jurisdicción

(Ámbito fluvial y marítimo)

Aspecto	Dominio	Jurisdicción / Competencia
Concepto	Titularidad del bien (propiedad pública)	Poder de regulación, control y normación
Naturaleza	Patrimonial	Funcional, normativa y política
Fundamento constitucional	Art. 124 CN (recursos naturales)	Art. 75 inc. 13 CN (comercio y navegación) + art. 126 CN
Ríos interiores	Provincias (dominio originario)	Estado Nacional en navegación y comercio
Mar territorial y espacios marítimos	Estado Nacional	Estado Nacional
Navegación fluvial	No integra el dominio	Competencia federal exclusiva
Comercio interprovincial e internacional	—	Competencia federal exclusiva
Seguridad de la navegación	—	Prefectura Naval – Nación
Puertos	Puede ser provincial o nacional	Regulación federal si hay interés interprovincial/internacional
Marina mercante	—	Regulación federal exclusiva
Capacidad provincial de regulación	Limitada al uso local del bien	No pueden regular navegación ni comercio
Tipo de facultad	No delegada	Delegada expresamente
Límite al dominio provincial	Supremacía federal	Interés nacional

✳ **Idea clave:**

👉 *El dominio no otorga poder de regulación cuando existe una competencia federal delegada.*

II. Aplicación directa a los puertos

1. Titularidad de los puertos

Los puertos pueden ser:

- Provinciales
- Municipales
- Nacionales
- Concesionados a privados

Pero la **titularidad dominial del puerto no define la competencia regulatoria**.

2. Puertos y competencia federal

Cuando el puerto:

- Integra la **navegación interprovincial**
- Está vinculado al **comercio exterior**
- Forma parte del **sistema logístico nacional**

☞ Entra en juego la competencia federal (art. 75 inc. 13 CN).

✧ Consecuencias:

- La Nación regula:
 - Acceso
 - Tráfico
 - Seguridad
 - Normas técnicas
- Las provincias:
 - Administran el bien
 - Perciben rentas
 - Ejecutan obras locales (en coordinación)

3. Doctrina y Corte

La CSJN ha sostenido que:

Los puertos, aun siendo de dominio provincial, quedan sujetos al régimen federal cuando afectan la navegación o el comercio interjurisdiccional.

☞ Es un típico caso de **federalismo de coordinación**, no de subordinación absoluta.

III. Vinculación con la marina mercante

1. La marina mercante como materia federal

La **marina mercante** comprende:

- Flota fluvial y marítima
- Régimen de banderas
- Tripulación
- Seguridad

- Cabotaje
- Competencia internacional

Todo ello se vincula directamente con:

- Comercio exterior
- Defensa económica
- Soberanía logística



Por eso:



Es competencia federal exclusiva, no provincial.

2. ¿Puede una provincia regular su propia marina mercante?

✗ No.

Aunque:

- El río sea de su dominio
- El puerto esté en su territorio

La provincia:

- No puede crear regímenes de bandera
 - No puede regular tripulación
 - No puede habilitar navegación interprovincial/internacional
 - No puede alterar el régimen de cabotaje
-

3. Relación con la Hidrovía y el régimen actual

Este esquema explica por qué:

- La Hidrovía es materia federal
- Los peajes, concesiones y reglas de navegación son nacionales
- Las provincias participan **por coordinación**, no por competencia originaria



Y también explica los conflictos actuales:

- Dominio provincial del río vs.
 - Regulación federal de la marina mercante y la navegación
-

IV. Síntesis conceptual

El dominio de los ríos interiores pertenece a las provincias conforme al art. 124 de la Constitución Nacional, pero la regulación de la navegación, de los puertos vinculados al comercio interprovincial o internacional y de la marina mercante constituye una competencia federal delegada expresamente al Estado Nacional por los arts. 75 inc. 13 y 126.

En consecuencia, el dominio provincial no habilita a ejercer jurisdicción regulatoria sobre la navegación ni sobre la marina mercante, materias que por su naturaleza económica, política y estratégica corresponden de modo exclusivo al Estado federal, configurando un esquema de federalismo de coordinación.