

INFORME AMPARO ROL C159-11

Entidad pública: Dirección General de Aeronáutica Civil (DGCA)

Requirente: Daniel Sagredo Stevens

Ingreso Consejo: 10.02.2011

En sesión ordinaria N° 242 de su Consejo Directivo, celebrada el 10 de mayo de 2011, con arreglo a las disposiciones de la Ley de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado, en adelante, Ley de Transparencia, aprobada por el artículo primero de la Ley N° 20.285, de 2008, el Consejo para la Transparencia, en adelante, el Consejo, ha adoptado la siguiente decisión respecto del amparo Rol C159-11.

VISTOS:

Los artículos 5°, inc. 2°, 8° y 19 N° 12 de la Constitución Política de la República; las disposiciones aplicables de la Ley N° 20.285, N° 19.880 y N° 20.405; lo previsto en la Ley N° 18.916, que aprueba el Código Aeronáutico; en la Ley N° 16.752, que fija organización y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil; el D.S. N° 1.087, de 23 de enero 1998, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo; en el de D.F.L. N° 1 – 19.653, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575; el D.F.L. N° 5.200, de 1929, del Ministerio de Educación Pública; y los D.S. N° 13/2009 y N° 20/2009, ambos del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que aprueban, respectivamente, el Reglamento del artículo primero de la Ley N° 20.285 y los Estatutos de Funcionamiento del Consejo para la Transparencia.

TENIENDO PRESENTE:

- 1) **SOLICITUD DE ACCESO:** Don Daniel Sagredo Stevens, a través de presentación efectuada el 22 de noviembre de 2010, y reiterada el 29 de diciembre del mismo año, solicitó a la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante también indistintamente “DGAC”), que le otorgara los siguientes antecedentes:
 - a) Fotocopia de los planes de vuelo correspondientes a los vuelos de las aeronaves de Estado F-16, tripuladas por Tornado y Huracán, realizados el 16 de noviembre durante la mañana, los que iniciaron el vuelo alrededor de las 10:30 hrs.
 - b) Información o motivos por los cuales el 18 de noviembre de 2010, la autoridad aeronáutica no cursó el plan de vuelo confeccionado por el requirente, de acuerdo a la normativa vigente en la oficina ARO¹ correspondiente.
 - c) Información bibliográfica o de otro tipo relativa al establecimiento o creación de las zonas tanto restringidas (R-XX) como prohibidas (P-XX) y peligrosas (D-XX) que figuran en las cartas aeronáuticas chilenas.
- 2) **TRASLADO A TERCERO Y OPOSICIÓN:** La DGAC, mediante Oficio 05/0/022, de 7 de enero de 2011, comunicó a la Fuerza Aérea de Chile (en adelante también indistintamente “FACH”) el requerimiento del Sr. Sagredo Stevens, informándole

¹ Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

acerca de la facultad que le asiste para oponerse a la entrega de los planes de vuelo aludidos, en atención a que estimó que dicha información corresponde a aeronaves de carácter militar pertenecientes a dicha rama de las Fuerzas Armadas. La FACH, a través del Oficio CJFA N° 31018-1, de 11 de enero de 2011, comunicó su oposición a la entrega de dicha información, aduciendo que se trata de operaciones de aviones de combate F-16, de dotación del Grupo de Aviación N° 8, perteneciente a la V Brigada Aérea, que, en virtud de lo dispuesto en la letra a) del artículo 30 del Código Aeronáutico, poseen la condición de aeronaves de Estado militares, por lo que las operaciones de entrenamiento e instrucción en que participan tienen el carácter de misiones aéreas militares, y sus planes de vuelo *«contienen antecedentes inherentes a la defensa nacional, cuya publicidad comunicación o conocimiento afecta la seguridad nacional»*, lo que configura la causal de secreto o reserva del artículo 21 N° 3 de la Ley de Transparencia.

- 3) **RESPUESTA:** La DGAC dio respuesta a la solicitud del Sr. Sagredo Stevens por medio de la Resolución Exenta N° 54, de 14 de enero de 2011, informándole, por una parte, que se encontraba impedida de proporcionar las fotocopia de los planes de vuelo de las aeronaves F-16 requeridas, debido a la oposición, en tiempo y forma, de la FACH, y, por otra, que se le otorgaría el resto de la información solicitada, adjuntando a dicha resolución el documento titulado “Memorándum relativo a consultas del Sr. Daniel Sagredo Stevens”.
- 4) **AMPARO:** Don Daniel Sagredo Stevens, el 10 de febrero de 2011, dedujo amparo a su derecho de acceso a la información en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil, fundado en que dicho órgano no accedió a otorgarle copia del plan de vuelo de las dos aeronaves F-16 piloteadas por “Trueno” y “Huracán”, correspondiente al 16 de noviembre de 2010, debido a que el tercero afectado –la FACH– se opuso a su entrega invocando la causal de secreto o reserva contemplada en el artículo 21 N° 3 de la Ley de Transparencia. Al respecto, hace presente que las razones esgrimidas por la FACH no permiten configurar la causal de secreto o reserva por ella invocada, ya que dar a conocer los planes de vuelo solicitados –los que, por lo demás, son públicos ya que están archivados en la Oficina de Operaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Antofagasta– en nada afecta o afectaría la seguridad de la Nación, particularmente en lo que se refiere a la defensa nacional o la mantención del orden público o la seguridad pública como lo señala la Ley.
- 5) **DESCARGOS Y OBSERVACIONES DEL ORGANISMO:** El Consejo Directivo de este Consejo acordó admitir a tramitación el presente amparo, trasladándolo mediante el Oficio N° 355, de 15 de febrero de 2011, al Sr. Director General de Aeronáutica Civil, quien evacuó sus descargos y observaciones por medio del Ordinario D.G.A.C. N° 05/0/219/1706, señalando, al respecto, lo siguiente:
 - a) La Ley N° 16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo –aprobado por el D.S. N° 1087, de 23 de febrero de 1998, del Ministerio de Defensa Nacional–, Reglas del Aire, DAN 91 Volumen 1 –aprobadas por la Resolución Exenta N° 0274-E, de 1° de marzo de 2010, de la Dirección General de Aeronáutica Civil–, entre otras normas, establecen las atribuciones del órgano requerido para administrar el tránsito aéreo en el país.
 - b) Los artículos 29 y siguientes del Código Aeronáutico dividen las aeronaves en aeronaves de Estado y aeronaves civiles, señalando, la letra a) del artículo 30 de dicho Código, que se entiende por aeronaves militares *«las destinadas a las Fuerzas Armadas o las que fueren empleadas en operaciones militares o tripuladas por personal militar en ejercicio de sus*

funciones». Conforme a lo dispuesto por el artículo 3° del Código Aeronáutico, las normas de ese cuerpo legal se aplican a las aeronaves militares sólo en los casos en que, expresamente, se refiere a ellas. Por otra parte, el Reglamento para los Servicios de Tránsito Aéreo, dispone que “operación militar” es «toda actividad aérea determinada como tal por la autoridad militar institucional pertinente, realizada por aeronaves militares, cuyo objeto sea esencial para la Defensa Nacional».

- c) Para efectos de una adecuada administración del espacio aéreo, la norma sobre Reglas del Aire, DAN 91 Volumen 1, establece la obligación de presentar Plan de Vuelo y la información que debe proporcionarse a los servicios de tránsito aéreo. Dichos planes de vuelo «*contienen información específica que, respecto a un vuelo proyectado o a una parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, según establece la definición contenida en el Decreto Supremo N° 1087 de 1998*», información que es establecida en el párrafo 3.3.11, esto es, la identificación de la aeronave, reglas de vuelo y tipo de vuelo, número y tipo(s) de aeronave(s) y categoría de estela turbulenta, equipo, aeródromo de salida, hora prevista de fuera calzos, velocidad(es) de crucero, nivel(es) de crucero, ruta que ha de seguirse, aeródromo de destino o de llegada y duración total prevista, aeródromo(s) de alternativa, autonomía, número total de personas a bordo, equipo de emergencia y de supervivencia, piloto al mando (número de licencia y teléfono de contacto), así como otros. Finalmente agrega que, «*en consecuencia, todos los pilotos civiles que despeguen de aeródromos controlados deben presentar un Plan de Vuelo*».
- d) Las normas del Título IV, "De la circulación aérea", del Código Aeronáutico, no se aplican a las aeronaves militares, ya que ese cuerpo legal no se refiere a ellas, razón por la cual se encuentran exentas de cumplir las reglas sobre la circulación aérea, ingreso y salida de aeronaves del territorio nacional; despegue, vuelo y aterrizaje, obligación de control y retención de aeronaves, transporte de objetos peligrosos, prohibición de arrojar objetos, instrumentos de observación y registro, regulación y permiso de ciertos vuelos especiales y documentación que deben portarse a bordo de las aeronaves, por lo que se «*concluye que los pilotos de aeronaves militares no se encuentran obligados a presentar plan de vuelo*».
- e) Atendido el régimen legal de excepción señalado precedentemente, las normas reglamentarias sobre el tránsito aéreo sólo establecen disposiciones para una debida coordinación entre el personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil y personal militar, lo que es regulado en el párrafo 2.17 del Decreto Supremo N° 1.087 de 1998, agregando que «*[e]n este orden de ideas, se establece la obligación de los servicios de tránsito aéreo de facilitar a las dependencias militares los planes de vuelo y otros datos relativos a los vuelos de las aeronaves civiles, a fin de evitar o reducir la necesidad de recurrir a la interceptación. Asimismo, se prevé la coordinación respecto de la planificación y realización de toda actividad potencialmente peligrosa para las aeronaves civiles, con el objeto de lograr las mejores disposiciones que eviten peligros para las aeronaves civiles y produzcan un mínimo de interferencia con las operaciones ordinarias de dichas aeronaves*», para concluir que «*los pilotos de aeronaves militares, exentos de presentar planes de vuelo, sólo informan a las dependencias de tránsito aéreo del Servicio a mi cargo la realización de operaciones militares, para el sólo efecto de una debida coordinación y la utilización segura del espacio aéreo*».

- f) A fin de facilitar la resolución del presente amparo, remite, bajo los términos dispuestos en el artículo 26 de la Ley de Transparencia, copia de la información que proporcionaron los pilotos de aeronaves militares F-16, el 16 de noviembre de 2010, a las dependencias del tránsito aéreo de Antofagasta y que fueron denegadas al requirente, la cual contiene información técnica relativa al canal de comunicación, número de mensaje, indicación de la prioridad, fecha y hora, individualización de la dependencia del tránsito aéreo, individualización de la dependencia de tránsito aéreo de destino, nombre de combate del piloto, código de transponder que utilizará la aeronave (para ser identificada en el radar), reglas de vuelo que utilizará el piloto al mando, características del vuelo, tipo de aeronave, categoría de la aeronave, equipamiento de navegación y comunicaciones de la aeronave, indicador de altitud de la aeronave, aeródromo de salida, hora de salida de la aeronave, velocidad en nudos, nivel de vuelo, aeródromo de destino, duración del vuelo, otra información (notas) que contiene información sobre el vuelo, indicación de que se trata de una operación militar, coordinación con la torre de control, que en el caso de la especie indica “NO publicar”.
- g) Agrega que *«la información sobre las operaciones de aeronaves militares reviste especial protección, por ser esencial para la defensa nacional. En efecto, la información que se entrega a los servicios de tránsito aéreo, relativa a aeronaves militares, se refiere a antecedentes que deben ser proporcionados anticipadamente a los servicios de tránsito aéreo... En definitiva contiene información esencial respecto a una operación aérea militar que no debería tener el carácter de pública»*.
- h) Por último, sostiene que, atendido que en nuestro país sólo existe un sistema aeroportuario, que es compartido entre la aviación civil y militar, por razones técnicas y económicas, la administración del espacio aéreo que efectúa la DGAC *«debe compatibilizar las necesidades de la aviación civil y militar, especialmente en los aspectos de colaboración que las normas reglamentarias imponen a los servicios de tránsito aéreo, puesto que las aeronaves militares realizan operaciones de alta seguridad y precisión, a velocidades y en oportunidades que la aviación civil no puede alcanzar debiendo adoptarse las precauciones y resguardos necesarios para la realización seguro y oportuna de los vuelos civiles. De ahí la necesidad de contar con planes de vuelo de las aeronaves que realicen operaciones aéreas militares, información previa que bajo ninguna circunstancia debería tener el carácter de pública, puesto que los vuelos militares tienen un objeto y consecuencias que pueden afectar la defensa nacional»*.
- 6) **DESCARGOS U OBSERVACIONES DEL TERCERO INVOLUCRADO:** El Consejo Directivo de este Consejo acordó conferir traslado del presente amparo a la Fuerza Aérea de Chile (FACH), atendida su calidad de tercero involucrado, a través del Oficio N° 347, de 15 de febrero de 2010, la cual evacuó sus descargos por medio del Oficio EMG.FA.(OTAIP) (P) N° 75/C.P.L.T., de 25 de febrero de 2011, reiterando los argumentos ya expuestos en su Oficio 05/0/022, de 7 de enero de 2011, agregando, a través del Oficio E.M.G.FA. OF. PUBLICO N° 33, de 4 de marzo de 2011 que *«es preciso señalar que el conocimiento de la información de vuelo de las aeronaves militares, contenida en los antecedentes requeridos por el Sr. Sagredo, permitiría obtener información sensible respecto de las características del entrenamiento que se está impartiendo a los pilotos de combate, la duración de dichas misiones, y en general a las performances del material de combate institucional y el rendimiento que de este material obtiene la institución (velocidades en que se realizan los entrenamientos, alturas máximas o mínimas de estos,*

autonomía de los vuelos, número de aeronaves que participan en ellos)» y que «las aeronaves que participaron en los hechos del día 16 de noviembre último, se encontraban en esa zona efectuando un vuelo de entrenamiento de rutina, ya que esa área es utilizada por la Fuerza Aérea para tales fines, procediendo a efectuar –mientras realizaban el referido vuelo de entrenamiento– un reconocimiento visual de la aeronave del Sr. Sagredo, en circunstancias que ésta sobrevolaba la zonas-R25 Fir Antofagasta, que es una zona restringida HJ, es decir, que se encuentra permanentemente activada, desde el inicio del crepúsculo matutino hasta el fin del crepúsculo vespertino, salvo que se autorice expresamente su uso durante el lapso ya señalado, lo que por el contrario no ocurrió respecto del vuelo efectuado por el Sr. Sagredo, en que expresamente se le denegó la autorización para ingresar a ella, por encontrarse activada, ya que en esos momentos se realizaba en ella una misión de entrenamiento».

Y CONSIDERANDO:

- 1) Que, en la especie, el requirente ha recurrido de amparo ante este Consejo en razón a que se le denegó la información relativa a copia de los planes de vuelo de dos aeronaves de guerra F-16 –pertenecientes a la Fuerza Aérea de Chile–, pilotadas por los pilotos de dicha institución cuyos nombres de combate son “Tornado” y “Huracán”, correspondientes a vuelos realizados en Antofagasta durante la mañana del 16 de noviembre de 2010. Al respecto, la DGAC ha señalado ante este Consejo que los pilotos de aeronaves militares no se encuentran obligados a presentar su plan de vuelo ante dicho organismo, sin perjuicio de lo cual –en virtud de la colaboración que debe existir entre las autoridades militares y los servicios de tránsito aéreo, y sólo para efectos de una debida coordinación y la utilización segura del espacio aéreo– informan a las dependencias de tránsito aéreo de dicho Servicio la realización de operaciones militares, motivo por el cual obra en su poder aquella información que los pilotos de las aeronaves a que se refiere la solicitud del Sr. Sagredo Stevens proporcionaron a las dependencias del tránsito aéreo de Antofagasta.
- 2) Que, por lo expuesto, si bien no obra en poder de la DGAC la información expresamente requerida por el Sr. Sagredo Stevens –esto es, los planes de vuelo de las aeronaves que se indican–, en virtud del principio de máxima divulgación y facilitación, consagrados en los literales d) y f) del artículo 11 de la Ley de Transparencia, lo debatido en esta sede corresponde a la procedencia de la entrega de la información en poder del órgano reclamado, proporcionada por los pilotos de combate a las dependencias del tránsito aéreo de Antofagasta, relativa a las operaciones militares realizadas el 16 de noviembre de 2010 por las aeronaves señaladas en la solicitud que ha dado origen al presente amparo.
- 3) Que, precisado lo anterior, conforme a lo dispuesto en los artículos 5° y 10 de la Ley de Transparencia –en armonía con el inciso segundo del artículo 8° de la Constitución Política–, la información relativa a los actos y resoluciones de los órganos de la Administración del Estado, sus fundamentos, los documentos que les sirvan de sustento o complemento directo y esencial, y los procedimientos que se utilicen para su dictación, así como la información elaborada con presupuesto público y toda otra información que obre en poder de los órganos de la Administración, cualquiera sea su formato, soporte, fecha de creación, origen, clasificación o procesamiento, es, en principio, pública, salvo que concurra alguna causal de secreto o reserva expresamente establecida por dicho cuerpo legal o por otra ley de quórum calificado.

- 4) Que en la especie, la FACH, al tomar conocimiento de la solicitud de información del requirente –conforme al procedimiento establecido en el artículo 20 de la Ley de Transparencia–, se opuso a la entrega de los instrumentos materia del presente amparo, argumentando que su publicidad, comunicación o conocimiento afectaría la seguridad de la nación al contener información de operaciones de aviones de combate F-16 que, conforme a las normas legales vigentes, poseen la condición de aeronaves de Estado militares, con lo que las operaciones de entrenamiento e instrucción en que participan tendrían el carácter de misiones aéreas militares cuya reserva sería inherente a la defensa nacional.
- 5) Que, al respecto, debe tenerse presente que este Consejo, al analizar los documentos acompañados por la DGAC a sus descargos, ha podido constatar que la documentación en que consta la información en comento hace referencia expresa a que los vuelos de entrenamiento de las dos aeronaves corresponden a una operación militar, lo que permitiría sostener que tales antecedentes conciernen o se refieren a ámbitos propios de la defensa nacional y, por lo tanto, a la seguridad de la Nación. En efecto, conforme señala el profesor CORREA S. en un informe en derecho evacuado por encargo de este Consejo «...proteger la seguridad de la Nación... conlleva la fortaleza bélica y de relaciones exteriores necesaria para que no se amenace la integridad territorial»². Sin embargo, y no obstante que sea plausible estimar que esta información se refiera a la seguridad de la Nación, específicamente a la defensa nacional, ello no puede constituir fundamento suficiente para considerarla reservada o secreta, toda vez que es necesario demostrar, además, que su comunicación “**afecta**” o daña dicha seguridad, en los términos del artículo 21 N° 3 de la Ley de Transparencia.
- 6) Que, la DGAC, junto con indicar las materias informadas por los pilotos de las aeronaves F-16, señala que las operaciones de aeronaves militares son esenciales para la defensa nacional lo que requiere darles protección especial –véase la letra g) del punto 5° de la parte expositiva de esta decisión–. Por su parte, la Fuerza Aérea de Chile sostiene que el conocimiento de la información de vuelo de las aeronaves militares contenida en los antecedentes solicitados por el requirente «...permitiría obtener información sensible respecto de las características del entrenamiento que se está impartiendo a los pilotos de combate, la duración de dichas misiones, y en general a las performances del material de combate institucional y el rendimiento que de este material obtiene la institución (velocidades en que se realizan los entrenamientos, alturas máximas o mínimas de estos, autonomía de los vuelos, número de aeronaves que participan en ellos, etc.)» (punto 6° de la parte expositiva).
- 7) Que, el mismo autor ya aludido, informó que «...[e]l lenguaje de la Constitución y de la ley llevan necesariamente a concluir que la publicidad o difusión de los documentos o resoluciones sólo podrá mantenerse en reserva cuando, con cierto estándar de probabilidad o certeza, pueda afirmarse que su divulgación dañará, de un modo más o menos específico y en un determinado grado o magnitud a la seguridad de la Nación o al interés nacional, lo que nos remite a lo que en la doctrina y el derecho comparado ha dado en llamarse el “test de daños”»³. Al respecto, debe tenerse presente que este Consejo ha señalado que el “test de daño” consiste «en realizar un balance entre el interés de retener la información y el interés de divulgarla para determinar si el beneficio público resultante de conocer la información solicitada es mayor que el daño que podría causar su revelación» (decisiones de amparos Rol A45-09, C380-09, C533-10, entre otras). En el mismo

² CORREA S., Jorge. *La seguridad de la Nación y el interés nacional como límite a la publicidad de los actos y resoluciones de los órganos del Estado*. Informe en Derecho, 2010.

³ *Ibíd.*

sentido, la decisión A45-09, en su considerando 8°, aclara que no basta con invocar una causal de reserva de aquellas que establece la Constitución Política, sino además se debe «...[d]emostrar que la divulgación de ese documento genera o puede generar un daño específico al valor jurídicamente protegido. En otras palabras, se requiere de una ponderación de los valores en conflicto —en este caso publicidad contra seguridad personal— para poder determinar de manera cierta que la primera pone en riesgo a la segunda, y que por ello procede una reserva temporal del documento».

- 8) Que, por su parte, cabe destacar la aproximación al concepto de seguridad de la Nación realizada por CONTRERAS V. y GARCÍA P. en clave de causal de reserva. Ambos relevan que el carácter abierto y controvertido de este concepto obliga a un ejercicio argumentativo y postulan la necesidad de efectuar un test de daños y de proporcionalidad para determinar su concurrencia. Sostienen que «...[e]n general, no es toda la defensa nacional ni todo tipo de asuntos relativo a las relaciones exteriores las que están sujetas a esta reserva o secreto. Más bien todo lo contrario. De lo que se trata es de contener esta garantía institucional sobre los aspectos que, de ser conocidos, **pondrían en serio riesgo el funcionamiento del sector y, de paso, la garantía de la propia permanencia del Estado y la salvaguarda de sus intereses públicos más esenciales.** Es la única forma de conectar la limitación de este derecho fundamental con el respeto del principio de proporcionalidad en sentido estricto»⁴ (el destacado es nuestro).
- 9) Que, analizados los descargos formulados tanto por la DGAC como por la FACH este Consejo estima que de las alegaciones de ésta última se desprende una expectativa razonable de afectación de la defensa nacional en caso de revelarse la información solicitada por el Sr. Sagredo Stevens, pues permitiría conocer antecedentes relevantes de las operaciones militares desarrolladas por las aeronaves de Guerra F-16, de la FACH, de dotación del Grupo de Aviación N° 8, perteneciente a la V Brigada Aérea. Para ello se tiene presente, además, que la defensa de este bien jurídico es parte consustancial de la esfera competencial de dicho organismo. De allí que, atendidas las particularidades del presente caso, se estima que la entrega de la información solicitada redundaría en una afectación a la defensa nacional y, con ello, a la seguridad de la Nación, lo que llevará al rechazo de este amparo.
- 10) Que, según lo señalado por este Consejo en el considerando 10° de la ya citada decisión de amparo A45-09, atendido que el acceso a la información pública es un derecho de carácter constitucional, las causales de secreto o reserva que limitan o restringen su ejercicio, deben respetar el principio de proporcionalidad que supone analizar, conforme señala la doctrina: a) si la medida es eficaz, b) si no existe un medio más moderado para la consecución eficaz del propósito buscado (en este caso, cautelar el secreto) y, por último, c) si de la medida a adoptar derivan más beneficios o ventajas para el interés general que perjuicios sobre otros bienes o valores en conflicto⁵. Al respecto, y en base a lo razonado en el considerando 9°, este Consejo estima que mantener la reserva de la información solicitada es la medida más eficaz para proteger el desarrollo de las operaciones militares de las aeronaves de guerra aludidas, así como de la FACH, y, por lo tanto, para resguardar la defensa nacional y, con ello, la seguridad de la Nación.

⁴ GARCÍA P., Gonzalo y CONTRERAS V., Pablo. *Derecho de Acceso a la Información en Chile: Nueva Regulación e Implicancias para el Sector de la Defensa Nacional.* /en/ Estudios Constitucionales año 7, N° 1, 2009, p. 147.

⁵ Véase BERNAL P., Carlos. *El principio de proporcionalidad y los derechos fundamentales*, 2ª ed. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2005, y GARCÍA P., Gonzalo y CONTRERAS V., Pablo. *Derecho de Acceso a la Información en Chile: Nueva Regulación e Implicancias para el Sector de la Defensa Nacional.* /en/ Estudios Constitucionales año 7, N° 1, 2009, p. 144.]

- 11) Que, de esta forma, y en virtud de los fundamentos expuestos precedentemente, y no habiendo sido posible apreciar la concurrencia de elementos que permitan sostener que existe un interés público manifiesto en conocer la información solicitada, y, por lo tanto, que permita justificar su divulgación y ceder a la reserva de la misma, este Consejo rechazará el presente amparo.
- 12) Que, por último, se representa a la DGAC que, en la especie, la comunicación de la solicitud de información que realizó a la FACH era improcedente, toda vez que, según lo dispuesto por el artículo 13 de la Ley de Transparencia, cuando el órgano de la Administración requerido no es competente para conocer de la solicitud de información debe enviar de inmediato dicho requerimiento a la autoridad que deba conocerla según el ordenamiento jurídico, la que, en el presente amparo, es la FACH. Lo anterior se debe a que, pese a que la información requerida obra en poder de la DGAC, la FACH es el único órgano de la Administración que cuenta con los conocimientos y aptitudes técnicas necesarios para pronunciarse respecto a si los antecedentes requeridos deben o no mantenerse bajo secreto o reserva, razón por la cual el órgano requerido deberá adoptar todas las medidas administrativas necesarias para que, en lo sucesivo, frente a solicitudes de información similares a la que ha dado origen al presente amparo, realice la derivación de dichos requerimientos al órgano competente para pronunciarse respecto de ellas.

EL CONSEJO PARA LA TRANSPARENCIA, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE OTORGAN LOS ARTS. 24 Y SIGUIENTES Y 33, LETRA B, DE LA LEY DE TRANSPARENCIA Y POR LA UNANIMIDAD DE SUS MIEMBROS PRESENTES, ACUERDA:

- I) Rechazar el amparo deducido por don Daniel Sagredo Stevens en contra de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por los fundamentos expuestos en la parte considerativa del presente acuerdo.
- II) Requerir a la Dirección General de Aeronáutica Civil que adopte las medidas administrativas necesarias para que, en lo sucesivo, frente a solicitudes de información similares a la que ha dado origen al presente amparo, realice la derivación de dichos requerimientos al órgano competente para pronunciarse respecto de ellas.
- III) Encomendar al Director General de este Consejo notificar el presente acuerdo a don Daniel Sagredo Stevens, al Sr. Director General de Aeronáutica Civil y al Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Pronunciada por el Consejo Directivo del Consejo para la Transparencia, integrado por su Presidente don Raúl Urrutia Ávila y los Consejeros don Alejandro Ferreiro Yazigi, don Jorge Jaraquemada Roblero y don Juan Pablo Olmedo Bustos.