



## 1. GENERALIDADES - POLÍTICAS GENERALES Y PROCEDIMIENTOS

### 1.1 INTRODUCCIÓN

Las normas legales vigentes y las regulaciones autorizan a la UAEAC para efectuar inspecciones a los operadores aéreos. La UAEAC está autorizada "para llevar a cabo las funciones, poderes, y deberes del gobierno relacionados con la seguridad aérea". Uno de los deberes más significativos de la UAEAC es conducir la vigilancia en todas las áreas de seguridad del transporte aéreo. La vigilancia es un deber continuo y es responsabilidad de todos los inspectores en la organización de estándares de vuelo. El término "vigilancia," tal como se usa en este manual, se relaciona al continuo deber, a la responsabilidad y a los programas relacionados. Los programas de vigilancia le proporcionan a la UAEAC un método para la evaluación constante del cumplimiento de los operadores con el RAC y con las prácticas de operación segura. La información generada en los programas de vigilancia permite que la UAEAC pueda actuar sobre las deficiencias que afectan o tienen un efecto potencial en la seguridad de la aviación. Para que los programas de vigilancia sean efectivos, deben ser cuidadosamente planificados y ejecutados durante la conducción de una actividad de inspección en particular. Las inspecciones proporcionan datos específicos que pueden evaluarse más detenidamente, por consiguiente, estas apoyan y mantienen los programas de vigilancia. Las inspecciones son actividades de trabajo concretas que tienen las características siguientes:

- ❖ Título específico de la actividad de trabajo.
- ❖ Un comienzo y un final definidos.
- ❖ Procedimientos definidos.
- ❖ Objetivos específicos.
- ❖ La exigencia de un informe acerca de los hallazgos y el resultado de la inspección (ya sea positivo, negativo, o ambos).

### 1.2 OBJETIVO DE LOS PROGRAMAS DE VIGILANCIA

El objetivo primario es proporcionar a la UAEAC, a través de la ejecución de una variedad de inspecciones, una evaluación exacta, y comprensiva, en tiempo real, del estado de la seguridad en el sistema de transporte aéreo.

El objetivo de este programa de vigilancia se cumple cuando los inspectores:

- ❖ Determinan el cumplimiento de cada operador con los requisitos de las normas y las prácticas de operación segura.
- ❖ Detectan los cambios cuando ocurren en el entorno operacional.
- ❖ Detectan la necesidad de hacer cambios en las normas, administración y operacionales.
- ❖ Miden la efectividad de las acciones correctivas anteriores.

### 1.3 PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS DE VIGILANCIA

Hay cuatro fases involucradas en la planificación y ejecución de cualquier tipo de programa de vigilancia. Estas fases son:

- ❖ Fase Uno – Desarrollar un plan de vigilancia determinando los tipos de inspecciones necesarias y la frecuencia de esas inspecciones.
- ❖ Fase Dos – Cumplimiento del plan de vigilancia con la ejecución de las inspecciones.
- ❖ Fase Tres – Análisis de los datos de la vigilancia obtenidos de los informes de las inspecciones y de la información relacionada proveniente de otras fuentes.



- ❖ Fase *Cuatro* – Determinar el curso de acción apropiado.

- a) *Fase Uno: Desarrollar un Plan de Vigilancia.* El desarrollo de un plan de vigilancia requiere de una planeación al nivel de las jefaturas de los grupos de Inspección y Vigilancia de Aeronavegabilidad, Operaciones, Técnico, Dirección de Estándares de Vuelo, Secretaría de Seguridad Aérea, en coordinación con los grupos de Seguridad Aérea de las direcciones regionales, el Sistema de Gestión de Calidad de la Secretaría de Seguridad Aérea y a nivel individual de los inspectores de aeronavegabilidad y operaciones. Un programa de vigilancia puede estar basado en la necesidad de efectuar la vigilancia rutinaria y continua o en la necesidad de conducir una vigilancia de tipo especial como resultado de eventos tales como accidentes, incidentes, violaciones, dificultades económicas y huelgas. Al planificar un programa de vigilancia, el personal de la UAEAC debe determinar los objetivos del programa, los recursos disponibles y debe determinar los tipos específicos y números de inspecciones a ser efectuadas en apoyo a ese programa.

Los resultados de esta evaluación deberían ser usados como base para la planificación de futuros programas de vigilancia. Esta información junto con otras informaciones relacionadas tales como reportes de inspecciones previas, información sobre accidentes / incidentes, información de cumplimiento y sanciones y las quejas del público, deberían ser usadas para determinar los tipos y frecuencias de las inspecciones a efectuarse durante los programas de vigilancia.

Cuando se este desarrollando este programa, los inspectores deben

considerar, en primer lugar, los requisitos exigidos por la UAEAC. Sin embargo tales requisitos solo proveen información de vigilancia a un nivel básico. Por consiguiente, el estado de cumplimiento de un operador y otros factores tales como actividades de trabajo de certificación continuas, deberán ser considerados.

Otros factores que deben ser considerados son las áreas geográficas donde varios tipos de inspecciones deben efectuarse y la frecuencia de las mismas.

- b) *Fase Dos:* Ejecutar las inspecciones del plan de vigilancia. Durante la conducción de las inspecciones de acuerdo a los manuales de inspección de aeronavegabilidad como de operaciones del plan de vigilancia, es esencial un reporte de inspección con exactitud y con calidad, con sus debidos soportes (formatos diligenciados, pruebas documentales, fotografías si es necesario etc.), debidamente organizados y archivados de acuerdo a las directrices exigidas por la Secretaría de seguridad aérea.
- c) *Fase Tres:* Analizar los datos de la vigilancia.

Después que los datos de la inspección se han reportado, debe efectuarse una evaluación de la información obtenida de los reportes de la inspección y de las fuentes relacionadas. El propósito de esta evaluación es identificar las áreas de preocupación y notar áreas tales como:

- ❖ Incumplimiento con las normas o prácticas de operación segura.
- ❖ Tendencias positivas y negativas.
- ❖ Deficiencias aisladas o incidentes.



- ❖ Causas del incumplimiento, de ciertas tendencias o de deficiencias aisladas.

d) Fase Cuatro: Determinar el curso de acción apropiado. Los Inspectores deben usar el buen juicio cuando decidan cual es el curso de acción más eficaz que se debe tomar. Esto depende de muchos factores.

Se pueden tomar varias acciones, tales como: no tomar ninguna acción, discusión informal con el operador, solicitud formal por escrito para que se tome una acción correctiva; retiro de la aprobación por parte de la UAEAC de un programa, manual, o documento; e iniciación de una investigación por un incidente o para evaluar la posibilidad de una sanción.

Deben considerarse los resultados de la evaluación de datos de vigilancia y la respuesta del operador al curso de la acción que se ha de tomar. Como parte de esta cuarta fase, la UAEAC debe determinar, como resultado de la información recogida en el programa, cómo se pueden cambiar los requisitos de la inspección en programas de vigilancia posteriores.

Dependiendo de la situación, puede ser apropiado aumentar o disminuir la frecuencia con la cual se efectúan las inspecciones durante los programas de vigilancia subsiguientes.

También puede ser apropiado cambiar el énfasis y los objetivos de los programas de vigilancia modificando los tipos y número de inspecciones a ser efectuadas.

El siguiente diagrama ilustra las cuatro (4) fases de un programa de vigilancia.

FASE 1
DESARROLLAR UN PLAN DE VIGILANCIA
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ DATOS PROGRAMACIÓN DE VIGILANCIA</li><li>▪ OTROS RESULTADOS DE INSPECCIONES ANTERIORES</li><li>▪ INFORMACIÓN DE ACCIDENTES / INCIDENTES</li><li>▪ HISTORIA ACCIONES DE CUMPLIMIENTO/ SANCIONES</li><li>▪ QUEJAS</li><li>▪ OTRA INFORMACIÓN RELACIONADA</li></ul>
USE ESTE TIPO DE INFORMACIÓN PARA DETERMINAR LOS TIPOS Y NUMERO DE INSPECCIONES A SER EJECUTADAS.

FASE 2
EFFECTUAR INSPECCIONES DEL PLAN DE VIGILANCIA
<ul style="list-style-type: none"><li>• CONDUCTIDO POR PERSONAL POI Y PMI</li><li>• CONDUCTIDO POR GRUPOS DE SEGURIDAD AÉREA EN DIFERENTES REGIONALES</li><li>• CONDUCTIDO POR SUPERVISORES</li><li>• CONDUCTIDO POR COORDINADORES DE LOS GRUPOS DE SEGURIDAD</li><li>• CONDUCTIDOS POR LOS JEFES DE GRUPO</li></ul>

FASE 3
ANÁLISIS DATOS DE VIGILANCIA
<ul style="list-style-type: none"><li>• REPORTES ESTÁNDAR PARA EL PROGRAMA ASISTA</li><li>• BASE DE DATOS</li><li>• SUPERVISIÓN DE ANÁLISIS DE DATOS</li><li>• SISTEMA DE GESTIÓN CALIDAD</li><li>• OTRA INFORMACIÓN RELACIONADA</li></ul>

FASE 4
DETERMINAR EL CURSO DE ACCIÓN APROPIADO
<ul style="list-style-type: none"><li>• ACCIÓN INFORMAL</li><li>• ACCIÓN FORMAL</li><li>• RETIRO DE LA APROBACIÓN POR PARTE DE LA UAEAC.</li><li>• REVISIÓN A LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN.</li><li>• SOLICITUD DE INVESTIGACIÓN</li><li>• SOLICITUD ESPECIAL DE VIGILANCIA</li><li>• MONITOREAR RESPUESTA DE OPERADORES A LAS ACCIONES CORRECTIVAS</li></ul>
ASIMILAR INFORMACIÓN PARA PROGRAMAS DE VIGILANCIA POSTERIORES

## 1.4 PLANEACIÓN DE LA VIGILANCIA Y EVALUACIÓN DE RESPONSABILIDADES

Dentro de la organización de Estándares de Vuelo hay siete grupos que son responsables



de asegurar que se desarrollen completamente los programas de vigilancia y se mantengan actualizados. Estos grupos de vigilancia son:

- ❖ Grupos de Aeronavegabilidad y de Operaciones
- ❖ Grupos de Seguridad Aérea de las direcciones regionales.
- ❖ Coordinadores de los grupos de Seguridad Aérea.
- ❖ Inspectores Principales de Operaciones (POIs)
- ❖ Inspectores Principales de Mantenimiento (PMIs)
- ❖ Inspectores Supervisores.
- ❖ Sistema de Gestión de Calidad de la Secretaría de Seguridad Aérea.

a) *Grupos de Inspección de Aeronavegabilidad y de Operaciones.* Los grupos de Inspección de Aeronavegabilidad y de Operaciones de la Dirección de Estándares de Vuelo, tienen la responsabilidad principal de establecer programas de vigilancia a nivel nacional y de desarrollar la dirección y guías a ser utilizadas por los inspectores cuando se estén ejecutando los programas. Estas responsabilidades incluyen desarrollar a nivel nacional el material pertinente del manual de los inspectores para controlar y guiar los programas de vigilancia y seguimiento y otros programas especiales, así como evaluar los datos de la vigilancia. La información utilizada dicha evaluación general es obtenida de la base de datos centralizados.

b) *Grupos de Seguridad Aérea a Nivel Regional.* Estos grupos tienen la responsabilidad principal de poner en práctica los programas de vigilancia y seguimiento y otros requisitos de Inspección adicionales. Las oficinas regionales sirven para garantizar el

control de calidad y coordinar la planificación de la vigilancia con los grupos de inspección de aeronavegabilidad y de operaciones. Estos grupos a nivel regional también son responsables de evaluar los datos de una vigilancia desde su punto de vista. Las oficinas regionales también deben asegurarse de que los informes de las inspecciones deben ser dirigidos y enviados a los Jefes de grupo de aeronavegabilidad y de operaciones a nivel central.

c) *Coordinadores de los grupos de seguridad aérea regionales.* Los coordinadores de los grupos de seguridad aérea tienen un papel importante en el desarrollo eficaz de los programas de vigilancia. Estos coordinadores son responsables de asegurar que los inspectores principales de operaciones (POIs) e inspectores principales de mantenimiento (PMIs), directores del programa de vigilancia y los supervisores de unidad, estén planeando y dirigiendo programas de vigilancia eficaces. Estos programas deben incluir las inspecciones de operadores cuyos certificados son vigilados y están bajo el control de los grupos de seguridad aérea regionales tanto como las inspecciones de otros operadores que conducen las operaciones dentro de la zona geográfica de la regional. Los coordinadores de los grupos de Seguridad Aérea son responsables de asegurarse que estos programas proveen datos de vigilancia de buena calidad y confiables.

d) *Inspectores Principales de Operaciones (POIs).* Son los planificadores primarios de los programas de vigilancia en la Secretaría de seguridad aérea ya que son los elementos principales para todos los temas de operaciones entre la UAEAC y el titular del certificado de explotador aéreo. Los POI deben



asegurarse de que haya revisiones periódicas de todos aspectos de las operaciones del titular del certificado de acuerdo al Manual del inspector de operaciones. Igualmente, deben determinar específicamente el estado de cumplimiento del operador, diseñando programas de vigilancia eficaces y evaluar los datos previos de la vigilancia y otras informaciones relacionadas. Asimismo, debe establecer un programa continuado para evaluar los datos de la vigilancia, identificando las tendencias y deficiencias y decidir como tomar el curso de acción apropiado.

responsable de verificar el cumplimiento del programa de vigilancia y seguimiento a través de indicadores de gestión, igualmente el adelantar, mediante el programa de revalidaciones las actuaciones de los inspectores frente al programa; analizar otros factores que tienen que ver con el cumplimiento de la actividad como recursos de entrenamiento, documentación técnica, etc. y determinar las tendencias de mejoramiento de las acciones correctivas planteadas por los explotadores a través de indicadores de calidad.

- e) *Inspectores Principales de Mantenimiento (PMIs)*. Los inspectores principales de mantenimiento son responsables de dirigir las inspecciones de conformidad con el programa, la orientación y los procedimientos en el manual del inspector de aeronavegabilidad. Una de las responsabilidades principales de cada Inspector es informar los resultados de la inspección de una manera clara, concisa y con calidad; evaluar los datos de la vigilancia e identificar las tendencias y deficiencias y decidir cómo tomar el curso de acción apropiado.
- f) *Inspectores Supervisores*. Los inspectores supervisores son responsables de verificar el cumplimiento del programa de vigilancia y de examinar la claridad y exactitud de los registros de Inspección. También deben examinar cualquier acción correctiva que haya sido tomada por el inspector y determinar si es apropiado un seguimiento; también debe realizar un análisis de las tendencias y deficiencias para tomar acciones apropiadas.
- g) *Sistema de Gestión de Calidad*. El sistema de gestión de calidad es

#### **1.5 DETERMINAR LOS REQUISITOS DE UNA INSPECCIÓN.**

Cuando se desarrolla un programa de vigilancia, El POI debe determinar el número y tipos de inspección que deben efectuarse. Para un programa de vigilancia rutinario, debe haber un número representativo de cada tipo de inspección. Sin embargo, las circunstancias o los resultados de las inspecciones anteriores, pueden indicar que una área específica debe recibir mas atención y por consiguiente más actividad de inspección de un tipo en particular. De otro lado, los datos de vigilancia pueden indicar que ciertos tipos de inspección son ineficaces o que unas cuantas inspecciones pueden cumplir con el objetivo eficazmente.

- a) Cuando se determine el número de inspecciones a cumplir, el POI debe tomar en consideración la complejidad y tamaño del operador. Un método que puede usarse para considerar la complejidad y el tamaño es separar la operación en grupos homogéneos. Los ejemplos de grupos homogéneos incluyen a pilotos, mecánicos, aeronaves, auxiliares de vuelo, registros de calificación y entrenamiento,



estaciones de línea y varios tipos de manuales. Cada uno de estos grupos puede ser considerado separadamente cuando se determine el número y los tipos de inspección a ser efectuadas.

b) Cuando se considere un grupo homogéneo grande, como registros de vuelo, a los inspectores les pueden ser muy útiles ciertos métodos estadísticos para determinar cuántas inspecciones deben efectuar.

1. Un número específico, o muestreo, de un grupo puede producir un nivel de confiabilidad de 95%, que es un número suficiente de inspecciones para evaluar debidamente el nivel de cumplimiento de esa área en particular. La siguiente tabla es una guía para establecer el tamaño del muestreo (el número de inspecciones) de tamaños varios (el grupo homogéneo) que resultará en un nivel de confiabilidad estadístico del 95%:

2. Se pueden extraer ejemplos del grupo homogéneo de varias maneras. Sin embargo, el muestreo a ser inspeccionado, que sea aceptable para evaluación estadística, debe ser al azar. El siguiente es un método de efectuar un muestreo al azar. En primer lugar se debe establecer un intervalo de muestreo. Como ilustración, se usará un intervalo de nueve. De los primeros nueve elementos de un rango (archivos de tripulantes en orden alfabético, se escoge el primer elemento al azar. De ahí en adelante, se selecciona cada noveno archivo. Por ejemplo, si se selecciona una muestra de 330 archivos de un grupo homogéneo de 3000 archivos (ver tabla 6.1.1.1), el

intervalo de muestreo sería cada noveno archivo (3000 dividido por 330). Si la inspección empieza en un archivo seleccionado al azar entre 1 y 9, y continúa con la selección de cada noveno archivo de ahí en adelante, se conseguirá un nivel de confiabilidad del 95%. Cuando se utiliza un método tal como este, todos los elementos (archivos) en el grupo tienen la misma oportunidad de ser incluidos en el muestreo.

c) Cada tipo de inspección varía en su objetivo básico. Sin embargo muchos tipos de inspección, tienen eventos o elementos comunes en el sistema de la aviación. Por ejemplo, se evalúa a los pilotos durante las inspecciones en ruta, inspecciones de experiencia operacional inicial, sesiones de entrenamiento en el simulador y chequeos requeridos. Los POIs deben considerar esto cuando desarrollen los programas de vigilancia. Por ejemplo (y para ilustrar el uso de la tabla anterior), si un operador emplea 500 tripulantes de vuelo (pilotos, copilotos, ingenieros), se recomienda que al menos el 33% (o 165 tripulantes de vuelo) sean evaluados durante un programa de vigilancia. Si el objetivo es inspeccionar este número de tripulantes de vuelo, la inspección puede incluir cualquier combinación de inspecciones en ruta, observaciones de IOE, sesiones de entrenamiento, chequeos de línea o de proeficiencia para un total de 165 inspecciones.

d) La información en la tabla 6.1.1.1 es solo una guía y no se debe interpretar como un método mandatorio para determinar el número de inspecciones a ser efectuadas durante un programa de vigilancia. Los objetivos primarios de



dicho programa son para que los inspectores efectúen inspecciones cualitativas y que proporcionen resultados efectivos. Se le debe dar a la calidad de las inspecciones una prioridad más alta que al número de las mismas. Aquellas inspecciones que producen información cualitativa, que pueden ser evaluadas sistemáticamente y que pueden usarse como base para tomar cursos efectivos de acción, son más importantes que el número de inspecciones efectuadas. Los POI deben repasar y cuando sea necesario, revisar los programas de vigilancia semestral y anual para ajustarlos al programa general de vigilancia y para asegurarse que son efectivos y cumplen con los objetivos planeados.

## **1.6 LA EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN**

a) La evaluación de los resultados de la inspección por parte del inspector es una fase clave de cualquier programa de vigilancia. El propósito fundamental de evaluar "datos de vigilancia" es identificar las tendencias, positivas y negativas, así como aquellas deficiencias que no están asociadas con una tendencia aparente. El POI debe determinar el curso apropiado de acción, basado en su evaluación de los resultados de la inspección. Esta evaluación es también importante en términos de redefinir e implementar los objetivos de vigilancia subsecuentes y la actividad de la inspección. Los POIs deben adoptar métodos sistemáticos que permitan una evaluación exacta y eficaz de los resultados de la inspección. Adicionalmente, otra información relacionada con los accidentes e incidentes, acciones de cumplimiento y otras fuentes pueden proporcionar valiosa información

acerca de las tendencias que se pueden relacionar con el estatus de cumplimiento y seguridad del operador. Los POIs deben usar todos los resultados disponibles de una inspección y la información relacionada, para decidir el curso de acción apropiado. Por ejemplo, si una serie de inspecciones de rampa da como resultado una tendencia que señala el uso deficiente del MEL, pero la causa de esta deficiencia no se puede identificar, el POI puede necesitar ajustar el énfasis en los tipos de inspecciones que se han efectuado. En este caso, las inspecciones del programa de entrenamiento, de manuales o de control de vuelo (Procedimientos de autorización del vuelo) pueden ser más efectivas en determinar la causa de estas deficiencias. El curso inicial de acción podría ser la discusión informal con el operador de la tendencia identificada como la causa de las deficiencias. Después que los resultados de otros tipos de inspección identifican la causa de las deficiencias, el POI puede tomar un curso eficaz de acción, exigiéndole formalmente al operador corregir el origen del problema. El ejemplo anterior ilustra solamente cómo puede usarse la información de vigilancia para determinar qué cursos de acción se deben tomar para una situación en particular.

b) Hay amplias áreas de interés en un programa de vigilancia que, cuando sean organizadas en elementos más definidos, proveerán una evaluación efectiva y comprensiva de los datos producto de la vigilancia. Además, es una herramienta efectiva que el POI debe usar durante la evaluación continua de un programa de vigilancia. Los resultados de una inspección están disponibles en formatos ad-hoc o en formatos en



tiempo real y un análisis de datos muy completo (ver sección 2). Se está diseñando un sistema para procesar información de vigilancia, organizándola en amplias áreas de interés y recolectando elementos de información dentro de estas áreas. A estas amplias áreas de interés se les conoce como "áreas primarias". Este sistema organiza las áreas primarias bajo los siguientes títulos:

- ❖ Operaciones aéreas.
  - ❖ Operaciones de Aviación General.
  - ❖ ATC/Espacio aéreo
  - ❖ Aeropuertos
  - ❖ Escuelas y talleres (TAR Y TARE)
  - ❖ Aeronavegabilidad transporte aéreo comercial.
  - ❖ Aeronavegabilidad Aviación general
  - ❖ Códigos ATA aeronaves.
  - ❖ Tripulantes.
1. Cada área primaria es organizada posteriormente por una lista de palabras clave de los elementos de información. Este esquema de trabajo le proporciona a los POIs un método para ser utilizado cuando organicen la información recogida en la vigilancia que suministre estrategias de evaluación efectivas. La siguiente es una lista de los mayores títulos de los elementos de información (relacionado con las operaciones) designadas actualmente y que se pondrán en práctica próximamente en el programa ASISTA:
- ❖ Personal
  - ❖ Manuales.
  - ❖ Registros / Reportes.

- ❖ Entrenamiento.
- ❖ Instalaciones / equipo
- ❖ Cumplimiento (con las normas y prácticas de operación segura).
- ❖ Operaciones (conducta de vuelo).
- ❖ Control de vuelo.
- ❖ Programas de personal clave.

<b>Población del Grupo Homogéneo</b>	<b>Número recomendado de Inspecciones</b>
Hasta 100	50% (50)
200	40% (80)
400	35% (140)
500	33% (165)
1000	28% (280)
2000	16% (322)
3000	11% (330)
4000	8.8% (352)
5000	7.7% (355)
10,000	3.7% (370)

- ❖ Administración.
  - ❖ Aeronaves.
2. Cada uno de estos elementos de información aporta a una base de datos relacionada que ha sido obtenida de los reportes de inspección. Agrupando los resultados de una inspección de los tipos de inspección relacionados, cualquier tendencia que se esta desarrollando o las áreas que requieren un curso de acción apropiado (o un énfasis adicional) durante las inspecciones subsiguientes, se identifican más rápidamente. Por ejemplo, los datos de vigilancia relacionados al elemento de información titulado "personal" pueden ser obtenidos de los siguientes tipos de reportes de inspección relacionados:
- ❖ Inspecciones en ruta (experiencia operacional inicial y chequeos de línea)



- ❖ Inspecciones de rampa.
- ❖ Inspecciones de chequeos de proeficiencia.
- ❖ Inspecciones de entrenamiento.
- ❖ Otras inspecciones relacionadas.

NOTA: A continuación el Inspector encontrará la ruta de enlace para encontrar los formatos:

1. Informacion\_institucional en bog7.
2. Sistema NTC GP 1000.
3. Manual de Calidad.
4. MISIONALES.
5. GSVC.
6. GSVC-2.1
7. DOCUMENTOS DE OPERACIÓN.
8. GSVC-2.1-4 Carta de proceso.
9. Listado maestro de documentos.



INTENCIONALMENTE  
PAGINA  
EN BLANCO