



EES: LA NUEVA ERA DIGITAL DEL CONTROL FRONTERIZO EN EUROPA

El próximo 12 de octubre de 2025 entrará en vigor en toda la Unión Europea el Sistema de Entradas y Salidas (EES), una de las reformas más ambiciosas de las últimas décadas en materia de control fronterizo. Este sistema sustituirá al tradicional sellado manual de pasaportes para los viajeros de terceros países, reemplazándolo por un registro digital y centralizado que transformará la manera de cruzar las fronteras exteriores.

La implementación será progresiva, con plena operatividad prevista para abril de 2026, y afectará de manera directa a autoridades, aerolíneas y pasajeros. Para unos implicará la necesidad de adaptar infraestructuras y recursos humanos; para otros, incorporar nuevos procesos de verificación que impactarán la operativa diaria; y para los viajeros, supondrá una experiencia diferente al pasar por frontera. Con ello, la UE aspira a reforzar la seguridad del espacio Schengen, reducir el fraude documental y garantizar un control más preciso de las estancias cortas, limitadas a 90 días en un periodo de 180, identificando tanto permanencias superiores al plazo autorizado como posibles entradas irregulares.

En esta *newsletter* abordaremos el origen y fundamento normativo del EES, sus implicaciones para las aerolíneas y reflexionaremos sobre los retos operativos que plantea la gestión fronteriza en un escenario marcado por la tecnología.

ORIGEN NORMATIVO: POR QUÉ SURGE EL EES Y QUÉ CAMBIA A PARTIR DEL 12 DE OCTUBRE DE 2025

El fundamento jurídico del EES se encuentra en el Reglamento (UE) 2017/2226¹, que estableció la creación del sistema y confió su desarrollo tecnológico a la agencia europea eu-LISA, responsable de los grandes sistemas de gestión de datos en materia de justicia e interior². A este texto inicial se sumaron después el Reglamento (UE) 2021/1150³, que introdujo adaptaciones técnicas, y el más reciente Reglamento (UE) 2025/1534⁴, que fijó la fecha definitiva de entrada en vigor y perfiló los detalles operativos de su despliegue.

La normativa responde a una necesidad detectada desde hace años, ya que el modelo tradicional de control fronterizo, basado en el sellado manual de pasaportes, resultaba insuficiente para gestionar el creciente volumen de pasajeros y limitado para verificar el cumplimiento de las estancias de corta duración. El EES surge, por tanto, como un sistema digital y centralizado que permite registrar de manera automatizada datos biográficos, huellas dactilares y fotografías de los viajeros de terceros países, almacenándolos en una base de datos común de la Unión.

Por lo tanto, a partir del 12 de octubre de 2025, el EES se aplicará en todas las fronteras exteriores de la Unión Europea y del espacio Schengen, es decir, únicamente al entrar desde o salir hacia un país tercero⁵. Y, aunque la implantación será simultánea en toda la Unión Europea, en España el despliegue se realizará de manera progresiva. Comenzará en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y se extenderá paulatinamente a otros aeropuertos, puertos y pasos fronterizos terrestres, hasta cubrir los 81 puestos fronterizos del país (43 aéreos, 34 marítimos y 4 terrestres)⁶.

EL RETO DE LA GESTIÓN FRONTERIZA Y LA TECNOLOGÍA AVANZADA

De este modo, el control de fronteras dejará de depender principalmente de la intervención manual de los agentes, situando a la tecnología como elemento central del proceso. La transición al EES supone, sin duda, un reto logístico y humano de enorme magnitud. Y es que, aeropuertos como el Adolfo Suárez Barajas (Madrid) o el Charles de Gaulle (París), que reciben decenas de miles de pasajeros diarios de terceros países, deberán procesar por primera vez datos biométricos de manera masiva, y el simple registro inicial –toma de huellas y fotografía– puede añadir hasta dos minutos por viajero, generando colas significativas en horas punta o, incluso, en situaciones extremas, interrumpir temporalmente el flujo operativo.

Por ello, no debemos obviar que el éxito del sistema dependerá en gran medida de la coordinación entre recursos tecnológicos y humanos.

¹ Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, por el que se establece un Sistema de Entradas y Salidas.

² Agencia de la Unión Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia ([eu-LISA](https://eu-lisa.europa.eu/)).

³ Reglamento (UE) 2021/1150 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/1862 y (UE) 2019/818 en lo que respecta al establecimiento de las condiciones para acceder a otros sistemas de información de la UE a efectos del Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes.

⁴ Reglamento (UE) 2025/1534 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2025, sobre excepciones temporales a determinadas disposiciones de los Reglamentos (UE) 2017/2226 y (UE) 2016/399 en lo que respecta a la entrada en funcionamiento progresiva del Sistema de Entradas y Salidas. Este último reglamento permitió dar respuesta a las preocupaciones de Estados como Francia, Alemania y Países Bajos, que temían que una implantación inmediata colapsara sus aeropuertos.

⁵ Para más información, nos remitimos al siguiente enlace: <https://travel-europe.europa.eu/es/ees/to-whom-does-ees-not-apply>.

⁶ La implantación del EES en los controles fronterizos del espacio Schengen se realizará de manera progresiva, con finalización prevista para el 9 de abril de 2026. Durante este periodo, no todos los puntos de paso recogerán los datos de forma inmediata, y conviene subrayar que, hasta el 6 de octubre de 2026, los transportistas deberán continuar verificando los sellos en los pasaportes. Quedamos a disposición de nuestros clientes para ofrecer cualquier detalle adicional sobre el calendario de despliegue del EES en España.

La automatización, los puestos de control biométrico y el refuerzo de plantillas fronterizas serán fundamentales para garantizar la fluidez del tránsito y evitar que la innovación, en lugar de agilizar, se convierta en un cuello de botella.

Cabe añadir, además, que el EES no estará solo. A lo largo de 2026 se prevé la entrada en vigor del Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (ETIAS, por sus siglas en inglés), la autorización previa de viaje para ciudadanos exentos de visado⁷. En conjunto, EES y ETIAS conformarán la arquitectura del nuevo modelo europeo de movilidad: uno registrará entradas y salidas, mientras el otro permitirá filtrar a los viajeros incluso antes de embarcar, creando un modelo integral y digitalizado de gestión fronteriza.

RETOS E IMPLICACIONES PARA LAS AEROLÍNEAS

Esta transformación del control fronterizo no afectará únicamente a las autoridades y a los sistemas de los aeropuertos; también tendrá un impacto directo en las aerolíneas. Éstas, como primer punto de control en la cadena de viaje, deberán asumir nuevas responsabilidades, adaptar sus procesos internos y afrontar costes adicionales derivados de la verificación anticipada de pasajeros, la coordinación con los sistemas de las autoridades y la gestión de posibles incidencias.

Con la introducción del EES y para cumplir con las obligaciones del Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen y del Reglamento (UE) 2017/2226, las aerolíneas deben registrarse ante eu-LISA para poder acceder a la interfaz de transporte para verificar si los nacionales de terceros países cumple con los requisitos documentales antes de permitir su embarque⁸. Esto implica que, con al menos 48 horas de antelación, las aerolíneas deberán transmitir la información anticipada de pasajeros (Advance Passenger Information, API) para su cruce con la base de datos comunitaria⁹. Por tanto, este marco normativo, que pretende reducir el margen de error prácticamente a cero, refuerza su papel como primera línea de control migratorio, trasladándoles un grado mayor de corresponsabilidad que antes recaía casi en exclusiva sobre las autoridades fronterizas.

Lo anterior también podría impactar en la dinámica comercial de las aerolíneas, puesto que la venta de billetes de última hora –tradicionalmente un colchón de rentabilidad en determinadas rutas– podría verse seriamente limitada ante la necesidad de validar previamente la API, dejando poco margen para embarcar a pasajeros que compren su billete con apenas unas horas de antelación, y obligando al sector a repensar estrategias de ingresos y ajustar la flexibilidad de su producto.

De igual manera, en el terreno operativo, las aerolíneas deberán informar a los pasajeros sobre la existencia del EES¹⁰ y disponer de sistemas de asistencia en tiempo real para resolver posibles incidencias, con el fin de evitar situaciones de pasajeros varados, vuelos retrasados y reclamaciones difíciles de gestionar. Y, al mismo tiempo, deberán gestionar la ralentización inevitable en el embarque y desembarque de pasajeros, dado que los registros biométricos iniciales, que incluyen la toma de huellas y fotografía, pueden generar retrasos significativos en los controles fronterizos como ya se ha indicado, con el consiguiente impacto en la puntualidad, la rotación de aeronaves, la asignación de slots y, en casos de demoras prolongadas, la obligación de asumir compensaciones a los pasajeros.

A estos desafíos se suman cuestiones más específicas que las diferentes asociaciones del sector aéreo, como IATA, A4E, AAPA, AIRE, ALTA o Airlines for America, entre otras, han trasladado a la Comisión



Europea y a los Estados miembros¹¹, destacando, en particular, el tratamiento de la tripulación y la falta de comunicación clara y centralizada por parte de las autoridades nacionales.

Por un lado, subrayan que, actualmente, solo 16 países emiten el llamado Crew Member Certificate (CMC), lo que significa que la gran mayoría de los tripulantes no dispone de este documento. Con la entrada en vigor del EES, aquellos que no lo posean quedarán sujetos a los mismos procedimientos que los pasajeros, incluida la captura biométrica, lo que incrementa las cargas administrativas, los costes recurrentes y las posibles interrupciones en las rotaciones de personal. Por ello, y ante el potencial coste que supondría expedir de manera generalizada el CMC –que, estiman, en cuatro millones de euros– plantean una doble vía: una solución legislativa que amplíe y armonice los documentos válidos para la tripulación, apostando por su digitalización, y medidas operativas inmediatas que permitan mantener la fluidez en frontera mediante colas específicas, procedimientos simplificados y excepciones temporales.

Por otro lado, sostienen que, a pesar de que la normativa reconoce la importancia de la transparencia en el despliegue del EES en cada punto de control, en la práctica solo algunos Estados han compartido información detallada con las aerolíneas, resultando inviable obligar a cada compañía a contactar individualmente con decenas de aeropuertos y autoridades. Como solución, proponen la creación de un canal único y accesible en el que los Estados publiquen sus planes de implantación, las fases de despliegue y las posibles derogaciones, garantizando así que las aerolíneas puedan preparar con antelación sus sistemas y equipos.

En definitiva, la tensión que introduce el EES en el sector aéreo no es únicamente técnica, sino también organizativa. Sin la adopción de las medidas reclamadas por la industria, las compañías se

⁷ ELETIAS es una autorización electrónica obligatoria para los viajeros procedentes de países exentos de visado que deseen entrar en el espacio Schengen, incluyendo España, por estancias cortas de hasta 90 días en un periodo de 180. Su funcionamiento es similar al sistema estadounidense ESTA, permitiendo a las autoridades europeas realizar controles de seguridad y migratorios antes de la llegada del viajero. Aunque inicialmente estaba prevista su implantación a mediados de 2025, la Comisión Europea ha anunciado que su entrada en vigor se pospone probablemente hasta 2026. Durante un periodo transitorio de aproximadamente seis meses, ETIAS no será exigible en el momento del embarque, permitiendo que viajeros, aerolíneas y autoridades fronterizas se adapten al nuevo procedimiento, mientras se difunde la información necesaria para garantizar su cumplimiento futuro.

⁸ El uso del interfaz digital (*carrier interface*) será opcional entre el 12 de enero y el 9 de abril de 2026, y obligatorio a partir de esa fecha. Además, las aerolíneas deberán seguir verificando los sellos de pasaporte hasta el 6 de octubre de 2026.

⁹ Para mejor referencia, nos remitimos a la [guía sobre el EES, publicada por ACI Europe](#).

¹⁰ Se recomienda informar a los pasajeros sobre el EES mediante canales habituales, como correos de vuelo, páginas web o recordatorios de *check-in*, y complementar con materiales impresos en mostradores y hubs de los aeropuertos.

¹¹ Para mejor referencia, nos remitimos al documento publicado por estas asociaciones: [Industry Recommendations: On residual challenges ahead of the EES start operations](#).

enfrentarán no solo a sanciones por embarques indebidos, sino también a mayores costes operativos, riesgos de retrasos y una exposición creciente a reclamaciones de pasajeros. Y, por ello, la hoja de ruta que proponen estas asociaciones –enmiendas legales, medidas transitorias y canales de comunicación centralizados– se presenta como un elemento imprescindible para que la transición hacia el EES no erosione la competitividad de las aerolíneas ni la calidad de la experiencia del pasajero.

CONCLUSIONES

El EES marca el inicio de una nueva era en la política de fronteras de la Unión Europea, con la ambición de reforzar la seguridad, optimizar la eficiencia y adaptar el control migratorio a los estándares de la era digital. Su impacto inmediato no se limita al marco normativo, sino que también plantea retos operativos y organizativos de gran magnitud, especialmente para las aerolíneas, que asumirán responsabilidades adicionales en la verificación previa de pasajeros y en la gestión de la tripulación, así como la necesidad de coordinar sus procesos con la información que proporcionen los Estados miembros.

En este contexto, la anticipación y la preparación se convierten en factores decisivos. De manera que, aquellas compañías que adapten sus sistemas internos formen a su personal, establezcan circuitos internos claros y comuniquen con transparencia a los viajeros estarán mejor posicionadas para minimizar riesgos, evitar disrupciones operativas y preservar la confianza de los pasajeros.

Desde PionAirLaw continuaremos siguiendo de cerca la implementación del EES y acompañando a nuestros clientes en este proceso de transición, con el fin de ayudarles a gestionar una situación inevitable en una oportunidad de fortalecimiento estratégico of the passenger experience.



PionAirLaw

Silvia Frade Sosa
Azahara García Durán