

Amadeus - 100% Electronic Ticketing
Domande frequenti (FAQ)

Indice

L'INIZIATIVA 100% ELECTRONIC TICKETING	4
Da chi è stabilita la "scadenza"?	4
A chi è applicabile?	4
Quando è fissata la scadenza?	4
È prevista un'estensione della scadenza?	4
Cosa implica la scadenza?	4
In che modo sarà applicata?	4
Cosa accadrà ai biglietti cartacei emessi dopo la scadenza?	5
Un biglietto cartaceo emesso prima scadenza del 1 Giugno 2008 sarà ancora valido?	5
Sarà ancora possibile emettere un biglietto cartaceo automatico dopo la scadenza?	5
Una compagnia aerea può attualmente aderire a un BSP se non è in grado di emettere un e-ticket nel mercato BSP?	5
In che modo IATA ha comunicato la scadenza ai suoi membri?	6
Dove sono reperibili ulteriori informazioni sul passaggio al sistema 100% Electronic Ticketing?	6
ASPETTO OPERATIVO	7
Cosa avverrà dello stock di biglietti neutrali in possesso dell'agente?	7
Amadeus vieterà l'emissione di biglietti cartacei?	7
Sono ancora necessarie le stampanti di biglietti?	7
Un'agenzia può essere dotata di stock della compagnia aerea?	7
Qual è la procedura per gli itinerari non soggetti a e-ticket?	7
Un agente potrà emettere un Amadeus Virtual MCO (quando disponibile) anziché un biglietto elettronico?	7
I messaggi di errore/avviso di Amadeus e le pagine di Help saranno aggiornati in funzione dell'iniziativa 100% Electronic Ticketing?	8
PRODOTTO	9
Cosa significano EMD, Amadeus Virtual MCO, VMPD...?	9
EMD - Electronic Miscellaneous Document	9
Amadeus Virtual MCO - Amadeus Virtual Miscellaneous Charges Order	9
VMPD - Virtual Multiple Purpose Document via BSPlink	9
Con gli e-ticket sono previsti miglioramenti a livello di stampa dei documenti di supporto?	10
Per quanto riguarda l'emissione remota di biglietti, qual è l'impatto della rimozione della Risoluzione IATA 814?	10
È previsto un miglioramento della funzionalità UETTR (Unused Electronic Ticketing Tracking Report)?	10
ASPETTO FUNZIONALE	11

Per quale motivo alcuni processi sono più restrittivi per quanto riguarda l'emissione di biglietti elettronici rispetto a quelli cartacei?	11
Come è possibile sapere quando un vettore prevede di attivare una nuova funzionalità?	11
Amadeus supporta qualsiasi scenario di e-ticketing?	11
Quali miglioramenti sono previsti da Amadeus per soddisfare i requisiti della scadenza?	11
Per quale motivo alcune funzionalità sono disponibili per determinati vettori e non per altri?	11
Che tipo di biglietto potrebbe non essere adatto all'emissione in formato elettronico?	12
Per quale motivo non sono ancora definiti tutti gli accordi interlining?	12
Per quale motivo vi sono ancora rotte prive dei requisiti per l'e-ticketing?.....	12
Perché alcuni vettori continuano a imporre FOID?	12
Come può procedere un agente se l'emissione viene limitata a causa della mancata restituzione del RELOC (Record Locator)?	13
Per quale motivo per booking passivi/del personale/aperti, PNR di gruppi, neonati, minori non accompagnati non vengono a volte emessi e-ticket?.....	13
Per quale motivo le transazioni di follow-up per riconvalida o scambio non sono sempre consentite?.....	13
Cosa possono o devono fare gli agenti quando non è possibile emettere un e-ticket?	13
Rientra nei piani di Amadeus rendere omogenee tutte le varie limitazioni per facilitare le emissioni interlinea?	14
Amadeus intende limitare il numero di coupon per biglietto?.....	14
Saranno possibili booking per segmenti passivi su voli di compagnie aeree SU (System User)?.....	14
È disponibile la modalità TY per la biglietteria elettronica?	14
Qual è la soluzione alternativa quando non è possibile utilizzare la modalità TY per l'e-ticketing?	15
Quale problema si crea quando i nomi dei passeggeri sono troppo lunghi?	15
La voce TTP/ET continuerà a esistere dopo la scadenza?.....	15
ACRONIMI	16

L'INIZIATIVA 100% ELECTRONIC TICKETING

Da chi è stabilita la "scadenza"?

100% Electronic Ticketing è una delle cinque aree d'interesse dell'iniziativa IATA Simplifying the Business, quindi tutte le tempistiche e le modalità legate a quest'iniziativa sono stabilite dalla IATA.

A chi è applicabile?

A tutte le Agenzie di Viaggio IATA, in tutti i mercati BSP.
Di conseguenza non è applicabile a:

- Compagnie aeree
- Agenzie di Viaggio in mercati non BSP

Quando è fissata la scadenza?

Il 31 maggio 2008.

È prevista un'estensione della scadenza?

In tutte le proprie comunicazioni IATA indica con assoluta certezza che non vi saranno proroghe della data di scadenza, né la possibilità che un agente continui a emettere biglietti cartacei per qualsiasi particolare circostanza.

Cosa implica la scadenza?

Dopo il 31 maggio 2008 non sarà più consentita l'emissione di biglietti cartacei; tutte le emissioni dovranno essere in formato elettronico.

Ciò significa che, a partire dal 1 Giugno 2008, non sarà più possibile emettere i seguenti documenti cartacei:

- Biglietti cartacei OPTAT
- Biglietti cartacei OPATB2 (incluso l'MCO automatico noto come MD50)

In che modo sarà applicata?

- Il BSP richiederà che gli eventuali stock rimanenti in possesso dell'Agenzia di Viaggio vengano ritirati o distrutti
- IATA cesserà di ordinare stock cartacei neutrali dai propri fornitori (OPTAT e OPATB2)
- Qualsiasi biglietto cartaceo automatico emesso dopo la scadenza verrà rifiutato dalla IATA

Cosa accadrà ai biglietti cartacei emessi dopo la scadenza?

Un biglietto cartaceo emesso dopo la scadenza verrà rifiutato dalla IATA e non sarà rendicontato.

Non rendicontato significa che:

- Non sarà elaborato nel sistema di fatturazione e liquidazione.
- La compagnia aerea non riceverà il pagamento a fronte del biglietto.
- Se un passeggero viaggia con questo tipo di biglietto, la compagnia aerea emetterà un ADM all'agente.
- Se il personale della compagnia aerea rileva che il biglietto cartaceo è stato emesso dopo la data di scadenza, a seconda della propria politica, la compagnia aerea potrebbe:
 - bloccare il passeggero al check-in.
 - chiedere al passeggero di ottenere un rimborso o richiedere l'emissione di un nuovo biglietto.

Un biglietto cartaceo emesso prima scadenza del 1 Giugno 2008 sarà ancora valido?

Sì, fino alla scadenza della sua validità secondo la tariffa pagata.

Sarà ancora possibile emettere un biglietto cartaceo automatico dopo la scadenza?

No.

Una compagnia aerea può attualmente aderire a un BSP se non è in grado di emettere un e-ticket nel mercato BSP?

No.

Dal 1° gennaio 2007, per aderire a un BSP la compagnia aerea deve dimostrare di disporre di capacità e-ticketing. Questa limitazione non ha effetto sullo stato di una compagnia aerea che abbia aderito a un BSP prima di tale data. La compagnia aerea dovrà tuttavia tenere presente che, dopo il 31 maggio 2008, non sarà consentita l'emissione di biglietti cartacei neutrali in qualsiasi BSP e che se tale vettore non sarà in grado di emettere e-ticket, non lo sarà nemmeno di emettere biglietti nel BSP.

In che modo IATA ha comunicato la scadenza ai suoi membri?

IATA ha dato istruzioni a ogni compagnia aerea BSP affinché comunichi, per iscritto, ai propri agenti incaricati che a partire dal 1° giugno 2008 non sarà consentita l'emissione di biglietti cartacei basati su stock BSP neutrali.

Dove sono reperibili ulteriori informazioni sul passaggio al sistema 100% Electronic Ticketing?

- Sul portale di supporto IATA

ASPETTO OPERATIVO

Cosa avverrà dello stock di biglietti neutrali in possesso dell'agente?

Il BSP Italia comunicherà direttamente con gli agenti ai fini della rimozione dello stock.

Amadeus vieterà l'emissione di biglietti cartacei?

Trattandosi di un requisito definito da IATA Amadeus come tutti gli altri fornitori di servizi legati alla biglietteria dovrà adeguarsi.

Sono ancora necessarie le stampanti di biglietti?

Per tutti i prodotti correlati alla biglietteria aerea che prevedono output stampato dovrà essere utilizzata carta comune (A4) quindi sarà sufficiente una normale stampante da ufficio.

Un'agenzia può essere dotata di stock della compagnia aerea?

Sì.

Le risoluzioni della IATA Passenger Agency che impedivano a un agente di conservare stock di compagnie aeree presso la propria sede sono state revocate nel 2007.

Qual è la procedura per gli itinerari non soggetti a e-ticket?

IATA ha dato istruzioni a ogni compagnia aerea BSP di comunicare la propria procedura agli agenti, in relazione a qualsiasi documento non soggetto a e-ticket.

Un agente potrà emettere un Amadeus Virtual MCO (quando disponibile) anziché un biglietto elettronico?

Questa soluzione è tecnicamente possibile ed è autorizzata da IATA, a condizione che la compagnia aerea accetti questa soluzione alternativa. La compagnia aerea potrà quindi utilizzare Amadeus Virtual MCO per il suo processo PTA interno.

I messaggi di errore/avviso di Amadeus e le pagine di Help saranno aggiornati in funzione dell'iniziativa 100% Electronic Ticketing?

Tutte le pagine di Help, così come i messaggi di errore e avviso saranno aggiornati. Tutti i riferimenti all'emissione cartacea sono, naturalmente, destinati ad essere eliminati, tuttavia alcuni potrebbero essere ancora visibili il 1° giugno 2008.

PRODOTTO

Cosa significano EMD, Amadeus Virtual MCO, VMPD...?

EMD - Electronic Miscellaneous Document

EMD è il record elettronico standard definito per l'emissione dell'MCO (Miscellaneous Charges Order) e del biglietto per bagaglio in eccesso. Amadeus è all'avanguardia nella definizione di questa soluzione insieme con IATA e le compagnie aeree. A causa tuttavia della complessità, le compagnie aeree non sono ancora pronte a offrire questa soluzione, in quanto dovranno apportare modifiche tecniche ai propri sistemi.

Amadeus sta attualmente lavorando allo sviluppo della prima fase, che riguarda l'emissione da parte delle biglietterie di città ed in aeroporto delle compagnie aeree. Il rilascio agli agenti di viaggio sarà avviato in una seconda fase.

Amadeus Virtual MCO - Amadeus Virtual Miscellaneous Charges Order

EMD avrebbe dovuto essere la soluzione standard, a partire dal 31 maggio 2008, congiuntamente alla soluzione IATA VMPD via BSPlink e senza ulteriori requisiti da parte di IATA. Poiché, tuttavia, la soluzione EMD non è ancora pronta e VMPD non risulta soddisfacente per gli agenti, Amadeus ha collaborato con IATA per fornire una soluzione alternativa che è stata convalidata da IATA. Questa soluzione, controllata a livello di ufficio, sarà basata principalmente sull'attuale soluzione Automated MCO, a significare che sarà totalmente integrata nell'interfaccia PNR e inclusa nel reporting delle vendite e nei sistemi back office. Il codice del modulo e quello della transazione, MD50, rimarrà invariato. Al momento dell'emissione, la stampa del coupon ATB sarà sostituita da output stampato su carta comune.

L'implementazione di Amadeus Virtual MCO farà parte dell'implementazione del pacchetto CTS, senza costi aggiuntivi.

Il processo di implementazione e la panoramica del prodotto, nonché la data in cui lo stesso sarà fruibile, saranno disponibili a breve.

VMPD - Virtual Multiple Purpose Document via BSPlink

Si tratta dello strumento IATA BSPlink che permette l'emissione di documenti MCO/MPD.

Con gli e-ticket sono previsti miglioramenti a livello di stampa dei documenti di supporto?

Siamo consapevoli dell'urgente esigenza di migliorare i documenti di supporto per l'emissione di biglietti elettronici. Sebbene questo non sia percepito come un prerequisito per la scadenza del 100% Electronic Ticketing nell'ambito dell'iniziativa StB, Amadeus sta lavorando al rilascio di una serie di miglioramenti con ulteriori possibilità di stampa su file. In base ai principali requisiti, si prevede di:

- Ottenere la stampa di più "coupon" per pagina.
- Consentire all'agente di scegliere quali coupon (ad es. CCF/AGT/AUD) devono essere stampati (a seconda del profilo dell'ufficio).
- Migliorare il formato di stampa e il contenuto, ad esempio con l'aggiunta della firma dell'agente sul relativo coupon.
- Disporre di un'opzione per l'archiviazione dei coupon (output in formato .txt, tramite Amadeus Pro Printer).

Per quanto riguarda l'emissione remota di biglietti, qual è l'impatto della rimozione della Risoluzione IATA 814?

Un agente di viaggi che utilizza una STP, EUSTP o STDO approvata, è in possesso di un codice numerico IATA valido per il funzionamento e che ha pagato i diritti annuali, sarà autorizzato a mantenere tale codice IATA per il 2008. Alla fine del 2008, IATA non elaborerà più alcuna richiesta di rinnovo per qualsiasi dispositivo per la stampa di biglietti, quale STP, STDO o SEL.

È previsto un miglioramento della funzionalità UETTR (Unused Electronic Ticketing Tracking Report)?

Questo aspetto non rientra nei requisiti posti dalla scadenza dell'iniziativa 100% Electronic Ticketing, ma è risaputo che facilita l'uso del prodotto Amadeus Electronic Ticketing. Superata la data di scadenza, è prevista un'attenta revisione dell'offerta di prodotti.

ASPETTO FUNZIONALE

Per quale motivo alcuni processi sono più restrittivi per quanto riguarda l'emissione di biglietti elettronici rispetto a quelli cartacei?

Il processo di emissione dei biglietti elettronici è maggiormente protetto rispetto a quello dei biglietti cartacei. Lo scopo è offrire ai clienti un livello di qualità più elevato. Per questo motivo alcuni biglietti non possono essere emessi come e-ticket, mentre avrebbero potuto essere emessi come biglietti cartacei.

Come è possibile sapere quando un vettore prevede di attivare una nuova funzionalità?

Purtroppo ciò non è possibile. L'attivazione di una nuova funzionalità, se già disponibile nel sistema Amadeus ma non ancora supportata da un vettore, non richiede la creazione di una pianificazione e può essere effettuata con estrema rapidità.

Amadeus supporta qualsiasi scenario di e-ticketing?

Amadeus è costantemente impegnata a migliorare le proprie capacità di emissione di biglietti elettronici. Lo scopo primario è assicurare che il sistema sia almeno in grado di emettere e-ticket in qualsiasi scenario entro la scadenza. In seguito, ovviamente, i miglioramenti per l'emissione dei biglietti continueranno, al fine di assicurare che l'e-ticketing diventi sempre più semplice per gli agenti.

Quali miglioramenti sono previsti da Amadeus per soddisfare i requisiti della scadenza?

Sono in corso miglioramenti funzionali per l'e-ticketing: rimozione di alcune limitazioni del GDS ai fini della conformità IATA per determinati scenari interlinea possibilità di booking di segmenti passivi su voli di compagnie aeree Amadeus

- Garanzia del supporto di Amadeus per qualsiasi FOP definita da IATA

Per quale motivo alcune funzionalità sono disponibili per determinati vettori e non per altri?

Per due motivi principali:

- I biglietti elettronici sono archiviati nell'ETS (Electronic ticketing Server) della compagnia aerea. Per ogni e-ticket emesso Amadeus invia pertanto messaggi all'ETS in questione per la compilazione del database. Alcuni ETS non supportano certi scenari e-ticket, quindi Amadeus deve filtrare il tipo di biglietto che può o non può essere emesso per ogni vettore.
- Politica della compagnia aerea. Ad esempio, alcuni vettori possono accettare la riconvalida, mentre altri la rifiutano.

Che tipo di biglietto potrebbe non essere adatto all'emissione in formato elettronico?

- I viaggi interlining in cui uno dei marketing carrier non dispone di un accordo IET con il validating carrier.
- Biglietti con tratte prive dei requisiti
- Biglietti senza un FOID per determinati validating carrier
- Biglietti in cui non viene restituito il RELOC (RL) del validating carrier
- Biglietti, per determinati validating carrier, che contengono:
 - Booking passivo
 - Booking del personale della compagnia
 - Segmento aperto
 - Gruppo
 - Neonato
 - Minore non accompagnato
- Transazioni di follow-up per determinati validating carrier, tra cui:
 - Sostituzioni da biglietto cartaceo a e-ticket
 - Riconvalida

Per quale motivo non sono ancora definiti tutti gli accordi interlining?

Per interlining si intende un contratto tra due compagnie aeree. Con la sottoscrizione di tale accordo ogni parte coinvolta ha l'obbligo di onorare qualsiasi coupon e MCO proveniente dal partner. Amadeus non può attivare IET se i vettori non li richiedono.

Per quale motivo vi sono ancora rotte prive dei requisiti per l'e-ticketing?

Affinché le rotte siano idonee all'e-ticketing, è necessario che i DCS vengano aggiornati in funzione dell'e-ticketing. Tuttavia:

- Vi sono ancora aeroporti nel mondo dove ciò non è tecnicamente possibile.
- Le compagnie aeree richiedono tempo per l'aggiornamento, pertanto non sono ancora tutte pronte su tutte le rotte.

Perché alcuni vettori continuano a imporre FOID?

Si tratta solo di una decisione della compagnia aerea.

Come può procedere un agente se l'emissione viene limitata a causa della mancata restituzione del RELOC (Record Locator)?

Quando il RELOC del validating carrier non viene restituito, il sistema rifiuta l'emissione dell'e-ticket. Questa misura di sicurezza è stata definita per impedire all'agente di emettere biglietti elettronici per i quali la prenotazione non è sicura al 100%, garantendo quindi che il passeggero non venga bloccato all'aeroporto. Una possibile soluzione alternativa consiste nel contattare la compagnia aerea e richiedere che esegua direttamente la prenotazione, creando quindi un segmento passivo. Le compagnie aeree hanno la possibilità, tramite Amadeus, di eliminare tale limitazione, tuttavia si tratta di una loro decisione.

Per quale motivo per booking passivi/del personale/aperti, PNR di gruppi, neonati, minori non accompagnati non vengono a volte emessi e-ticket?

Per due motivi principali:

- I biglietti elettronici sono archiviati nell'ETS della compagnia aerea. Per ogni e-ticket emesso Amadeus invia pertanto messaggi all'ETS in questione per la compilazione del database. Alcuni ETS non supportano certi scenari e-ticket, quindi Amadeus deve filtrare il tipo di biglietto che può o non può essere emesso per ogni vettore.
- Politica della compagnia aerea. Ad esempio, alcuni vettori possono accettare e-ticket per segmenti passivi mentre altri li rifiutano.

Per quale motivo le transazioni di follow-up per riconvalida o scambio non sono sempre consentite?

Per due motivi principali:

- I biglietti elettronici sono archiviati nell'ETS della compagnia aerea. Per ogni e-ticket emesso Amadeus invia pertanto messaggi all'ETS in questione per la compilazione del database. Alcuni ETS non supportano certi scenari e-ticket, quindi Amadeus deve filtrare il tipo di biglietto che può o non può essere emesso per ogni vettore.
- Politica della compagnia aerea. Ad esempio, alcuni vettori possono accettare il processo di riconvalida, mentre altri lo rifiutano.

Cosa possono o devono fare gli agenti quando non è possibile emettere un e-ticket?

La compagnia aerea ha la responsabilità di comunicare le procedure ai propri agenti di viaggi.

Sono tuttavia possibili le seguenti soluzioni alternative:

- L'agente emette uno IATA VMPD (Virtual MPD) via BSPlink o un Amadeus Virtual MCO (quando disponibile) che verrà utilizzato dalla compagnia aerea per il processo PTA interno. Questa operazione deve essere eseguita con l'approvazione della compagnia aerea.
- L'agente può richiedere alla compagnia aerea di emettere, per proprio conto, il documento sul proprio stock cartaceo.
- Le compagnie aeree potrebbero avere accordi bilaterali con gli agenti, a fronte dei quali presso la location dell'agente è disponibile un proprio stock di biglietti aerei per consentire l'emissione di biglietti basati su tale stock. Ciò è al di fuori delle regole di fatturazione e liquidazione BSP di IATA Agency Program.

Rientra nei piani di Amadeus rendere omogenee tutte le varie limitazioni per facilitare le emissioni interlinea?

Numero di caratteri per nome, numero di segmenti per biglietto, FOID obbligatorio o meno, FOP (Form of Payment) accettate... È impossibile per Amadeus imporre una tale omogeneità. Ogni server ETS è diverso e ha proprie limitazioni. Inoltre, alcuni punti riguardano un'esclusiva decisione commerciale della compagnia aerea. Sebbene questo non sia un approccio pratico per gli agenti di viaggio, Amadeus non ha la facoltà di imporre tale omogeneizzazione.

Amadeus intende limitare il numero di coupon per biglietto?

No, ma i vettori hanno questa facoltà.

Anche se le risoluzioni IATA prescrivono un massimo di 16 coupon per e-ticket, Amadeus non impone alcuna restrizione a livello di GDS. La restrizione viene applicata sul lato ETS della compagnia aerea. Per questo motivo è possibile che alcuni vettori accettino fino a 9 coupon per ticket, mentre altri ne accettano fino a 20.

Sebbene Amadeus imponga la limitazione ufficiale di 16 coupon, alcuni vettori non li supportano e gli agenti dovranno controllare la limitazione di tutte le compagnie aeree coinvolte nell'itinerario per sapere quanti coupon possono emettere per un solo biglietto.

Saranno possibili booking per segmenti passivi su voli di compagnie aeree SU (System User)?

Sì, lo saranno.

I booking per segmenti passivi su voli di compagnie aeree SU non sono oggi consentiti, in quanto la maggior parte delle compagnie aeree SU ha chiesto ad Amadeus di procedere in tal senso. Il motivo principale è stato il fatto che il sistema non effettua alcun controllo tra il booking attivo e quello passivo. Amadeus si sta occupando dello sviluppo di questi controlli, pertanto le compagnie aeree SU dovrebbero ora consentire agli agenti di effettuare booking passivi sui loro voli.

È disponibile la modalità TY per la biglietteria elettronica?

Sì, ma l'elenco dei vettori che la supportano è davvero breve (meno di 5).

In modalità TY non è possibile ottenere la restituzione di un RELOC, in quanto non vi è alcuna connessione con l'inventario delle compagnie aeree. La presenza di un RELOC, tuttavia, è quasi sempre obbligatoria per ogni compagnia aerea. Inoltre, per attivare l'opzione di biglietteria, Amadeus necessita dell'accordo della compagnia aerea.

Qual è la soluzione alternativa quando non è possibile utilizzare la modalità TY per l'e-ticketing?

La modalità TY è stata utilizzata in quanto è la sola soluzione alternativa all'impossibilità di creare segmenti passivi. Grazie alla futura possibilità di creare booking per segmenti passivi su voli di compagnie aeree SU, gli agenti non dovranno più utilizzare la modalità TY.

Tuttavia, non tutte le compagnie aeree accettano per ora l'emissione di e-ticket, inclusi i segmenti passivi.

Quale problema si crea quando i nomi dei passeggeri sono troppo lunghi?

Amadeus limita il numero di caratteri per i nomi dei passeggeri al livello PNR. A volte, tuttavia, al momento dell'emissione gli agenti ricevono un errore dal validating carrier con l'indicazione che il nome è troppo lungo. Si tratta di un'anomalia da parte della compagnia aerea.

In effetti, Amadeus sottoscrive una guida all'implementazione con tutti i vettori per assicurare che la comunicazione tra l'ETS della compagnia aerea e il GDS avvenga correttamente e che tutti i messaggi siano compresi da ogni parte interessata. Amadeus invia solo il numero di caratteri concordato con la compagnia aerea, ma a volte le compagnie aeree non implementano ciò che è stato concordato.

La voce TTP/ET continuerà a esistere dopo la scadenza?

Sì.

Le voci TTP e TTP/ET (oltre a TTP/PT per le compagnie aeree) non verranno modificate dopo la scadenza. Eventuali variazioni se necessarie verranno comunicate da Amadeus.

ACRONIMI

- ACO: Amadeus Commercial Organization
- ADM: Agency Debit Memo
- ARC: Airline Reporting Corporation (US BSP equivalent)
- ATO/CTO: Airport Ticket Office / City Ticket Office
- BSM: Business Solutions Management / Business Solutions Manager
- BSP: Billing and Settlement Plan
- CP: Change Proposal
- CR: Change Request
- CTS: Central Ticketing System / Central Ticketing Server
- DCS: Departure Control System
- DPC: Data Processing Center
- EMATE: Electronic Market Ticketing Expansion
- EMD: Electronic Miscellaneous Document
- FOID: Form of Identification
- FOP: Form of Payment
- GDS: Global Distribution System
- ETS : Electronic Ticketing Server
- GDS: Global Distribution System
- IATA: International Air Transport Association
- IET: Interline Electronic Ticketing
- MCO: Miscellaneous Charge Order
- MPD: Miscellaneous Purpose Document
- PNR: Passenger Name Record
- PTA: Prepaid Ticket Advise
- RET: Reporting Tape
- RELOC : Record Locator
- SOR: Statement of Requirement
- StB: Simplify the Business (IATA initiative)
- SU: System User
- UETTR: Unused Electronic Ticket Tracking Report
- Virtual MCO: Virtual Miscellaneous Charge Order (Amadeus solution)
- VMPD: Virtual Miscellaneous Purpose Document (IATA solution via BSPlink)
- WO: Work Order