

---

**ROYAUME DU MAROC**

**TEL** : +212.(0)22.53.90.12  
**FAX** : +212.(0)22.53.91.23  
**SFA** : GMMMYNYX  
**Web** : www.sia-aviation.gov.ma  
**E-Mail** : [sia-maroc@onda.ma](mailto:sia-maroc@onda.ma)

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU TRANSPORT  
ADMINISTRATION DE L'AIR  
DIRECTION DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE  
**SERVICE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE**  
B.P 21 AÉROPORT DE CASABLANCA MOHAMMED V  
NOUASSEUR

**A I C**  
**A 01**  
24 APR 2008

---

<b>Objet : PROCÉDURES DE DÉPÔT DES PLANS DE VOL APPLICABLES A COMPTER DU 5 JUIN 2008.</b>	<b>Subject: FLIGHT PLAN FILING PROCEDURES WITH EFFECT FROM 5 JUNE 2008.</b>
<b>1. INTRODUCTION</b> Le 5 juin 2008, le Maroc confiera la gestion des plans de vol dans la FIR de Casablanca au Système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS).  Le Maroc deviendra de ce fait partie intégrante de la zone IFPS à cette date.  Les paragraphes qui suivent exposent les procédures de dépôt des plans de vol qui entreront en vigueur le 5 juin 2008 pour les aéronefs devant opérer dans la FIR de Casablanca.	<b>1. INTRODUCTION</b> On 5 <sup>th</sup> June 2008 Morocco will confide the management of flight plans within the Casablanca FIR to the Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS).  Morocco will therefore become part of the IFPS Zone on this date.  The following paragraphs describe the flight plan filing procedures that will come into effect on 5 June 2008 for flights which are intending to operate within the Casablanca FIR.
<b>1. GÉNÉRALITÉS</b> <b>2.1.</b> À compter du 5 juin 2008, les plans de vol et messages associés relatifs au trafic IFR/CAG <sup>1</sup> devant opérer dans la FIR de Casablanca ne devront plus être envoyés aux organismes ATS situés dans cette FIR. Les seules adresses à mentionner pour la portion du vol effectuée dans la FIR de Casablanca seront celles des deux unités IFPS situées à Haren (Bruxelles) et à Brétigny (Paris), comme expliqué plus loin.  Des éléments indicatifs sont donnés ci-après pour l'adressage des plans de vol et messages associés concernant les vols qui vont au-delà des frontières de la zone IFPS.	<b>2. GENERAL</b> <b>2.1.</b> With effect from 5 June 2008 flight plan and associated messages for IFR/GAT <sup>1</sup> flights intending to operate within the Casablanca FIR shall no longer be addressed to ATS Units within the Casablanca FIR. The only addresses which need to be entered for the portion of the flight within the Casablanca FIR are those of the two IFPS Units at Haren (Brussels) and Bretigny (Paris), as detailed below.  Guidance is given below for the addressing of flight plan and associated messages in respect of flights which proceed beyond the boundaries of the IFPS Zone.
<b>2.2.</b> À compter du 5 juin 2008, les exploitants d'aéronefs pourront soumettre leurs plans de vol directement à l'IFPS pour tous les vols ou portions de vol IFR/CAG au départ de la FIR de Casablanca. Les plans de vol des aéronefs au départ d'un aéroport situé en dehors de la FIR de Casablanca et devant opérer dans ladite FIR, ou la	<b>2.2.</b> With effect from 5 June 2008 Aircraft Operators may submit flight plans directly to IFPS for all IFR/GAT flights, or portions thereof, departing from within the Casablanca FIR. Flight plans for flights departing outside the Casablanca FIR and operating into or overflying the Casablanca FIR shall be submitted in accordance with the

<p>survoler, seront déposés conformément aux procédures publiées par l'État dans lequel se situe l'aérodrome de départ.</p>	<p>procedures published by the State within which the aerodrome of departure is located.</p>
<p><b>2.3.</b> À compter du 5 juin 2008, les exploitants d'aéronefs qui ont recours à des plans de vol répétitifs (RPL) sont invités à veiller à ce que les données RPL relatives aux vols qui pénètrent, quittent ou survolent la FIR de Casablanca soient communiquées à la Section RPL du CFMU. Les fichiers RPL devraient de préférence être soumis en format électronique via le courrier électronique ou, autre solution, sur support papier via le SITA ou par la poste. Pour de plus amples informations, veuillez contacter le superviseur RPL :</p> <p>E-Mail: rpl@eurocontrol.int Tél.: +32-2-7451957</p>	<p><b>2.3.</b> With effect from 5 June 2008 Aircraft Operators which make use of Repetitive Flight Plans (RPLs) are requested to ensure that RPL data for flights into, departing from or overflying the Casablanca FIR are submitted to the RPL Section of the CFMU.</p> <p>RPL Files should preferably be submitted in electronic format via E-Mail or alternatively as paper copy via SITA or post. Further information can be obtained by contacting the RPL Supervisor at:</p> <p>E-Mail: rpl@eurocontrol.int Phone: +32-2-7451957</p>
<p><b>2.4.</b> L'émission des RPLs (NLST et RLST) à l'équipe RPL devrait avoir lieu au plus tard 4 jours ouvrables avant que le premier RPL ne soit généré par l'IFPS. Les envois des RPLs concernant les saisons suivantes devraient être communiqués à l'équipe RPL à partir du premier Octobre pour la saison d'hiver ou à partir du premier Mars pour la saison d'été</p>	<p><b>2.4.</b> RPL Submissions, both NLST and RLST, shall be sent to the RPL Team no later than 4 working days before the first RPL in that file is to be generated to the IFPS. RPL submissions that relate to the following season shall be submitted to the RPL team not earlier than the first day of October for the winter season, or the first day of March for the summer season.</p>
<p><b>2.5.</b> Les plans de vols devraient être communiqués à l'IFPS pour traitement au moins trois heures avant l'EOBT et ce pour les vols assujettis à des mesures ATFM, et une heure avant l'EOBT pour les vols non assujettis à ces mesures.</p>	<p><b>2.5</b> Flight plans shall be submitted to the IFPS for processing at least Three hours before the EOBT for flight subject to ATFM measures, and one hour before the EOBT for flight not subject to ATFM measures</p>
<p><b>2.6.</b> Les RPLs devraient être communiqués à l'équipe RPL qu'ils soient sous forme de nouvelle liste (NLST) ou de liste révisée (RLST). - Une NLST devrait contenir seulement les nouveaux RPLs "+" - Une RLST devrait contenir les annulations ou les changements des RPLs déjà existants "-" RPLs ou combinaison de "-" RPLs et "+" RPLs.</p>	<p><b>2.6.</b> RPLs shall be submitted to the RPL team either as a New List (NLST) or Revised List (RLST). - An NLST shall contain only new "+" RPLs - An RLST shall contain when the file contains "-" RPLs or a combination of "-" and "+" RPLs (cancellations or changes to the existing RPLs).</p>
<p><b>2.7.</b> Après réception conforme des RPLs l'exploitant d'aéronef devrait recevoir un accusé de réception de cet envoi de la part de l'équipe RPL. L'accusé de réception devrait contenir le numéro de série de cet envoi, s'il existe, ainsi que le nombre des RPLs compris dans cet envoi. Si aucun accusé de réception n'est reçu de la part de l'équipe RPL dans les deux jours qui suivent, l'AO devrait contacter l'équipe RPL pour confirmer la réception de cet envoi.</p>	<p><b>2.7</b> After successful reception of an RPL submission the Aircraft Operator (AO) shall receive an acknowledgement of the receipt of that submission from the RPL team. The acknowledgement shall include the serial number of that submission, if present, and the number of RPLs in that submission. If no acknowledgement is received from the RPL team within 2 working days of dispatch, the AO should contact the RPL team to confirm the reception of that submission.</p>
<p><b>2.8.</b> Un message d'accusé de réception ACK devrait être automatiquement envoyé par l'IFPS à l'expéditeur</p>	<p><b>2.8.</b> An ACK message shall automatically be sent by the IFPS to the message originator when a received message</p>

lorsque le message reçu a été traité correctement (automatiquement ou suite à une intervention manuelle de l'équipe IFPS).	has been successfully processed either automatically or following manual intervention by the IFPS staff
<p><b>3. ADRESSAGE DES MESSAGES DE PLAN DE VOL</b></p> <p><b>3.1</b> Vols au départ d'un aérodrome situé dans la FIR de Casablanca et évoluant intégralement dans la zone IFPS.</p>	<p><b>3. FLIGHT PLAN MESSAGE ADDRESSING</b></p> <p><b>3.1</b> Flights departing an aerodrome within the Casablanca FIR and remaining wholly within the IFPS Zone</p>
<p><b>3.1.1.</b> Les plans de vol et messages associés doivent être adressés UNIQUEMENT aux deux unités IFPS, comme suit :</p> <p>Pour le RSFTA - <b>EBBDZMFP</b> et <b>LFPYZMFP</b>  Pour le SITA - <b>BRUEP7X</b> et <b>PAREP7X</b></p> <p><b>Note 1:</b> Tous les plans de vol et messages associés doivent être adressés aux DEUX IFPUs.</p> <p><b>Note 2 :</b> Des adresses spécifiques pour toute portion VFR ou COM des vols seront ajoutées par l'émetteur, de préférence à l'aide de la fonction de réadressage décrite au paragraphe ci-dessous.</p>	<p><b>3.1.1</b> Flight plan and associated messages need ONLY be addressed to the two IFPS Units as follows:</p> <p>For AFTN - <b>EBBDZMFP</b> and <b>LFPYZMFP</b>  For SITA - <b>BRUEP7X</b> and <b>PAREP7X</b></p> <p><b>Note 1:</b> BOTH IFPUs must be addressed for all flight plan and associated messages.</p> <p><b>Note 2:</b> Specific addresses for any VFR or OAT portions flights shall be added by the originator preferably by using the re-addressing function described in paragraph below.</p>
<p><b>3.2. Vols pénétrant ou survolant la FIR de Casablanca</b></p> <p><b>3.2.1</b> Pour la portion du vol exécutée dans la FIR de Casablanca, seules les deux IFPUs doivent faire l'objet d'un adressage, comme indiqué au paragraphe ci-dessus.</p>	<p><b>3.2. Flights entering or overflying the Casablanca FIR</b></p> <p><b>3.2.1</b> For that portion of the flight within the Casablanca FIR, only the two IFPUs need be addressed as indicated in paragraph above.</p>
<p><b>3.3. Vols au départ d'un aérodrome situé dans la FIR de Casablanca et quittant ensuite la zone IFPS.</b></p> <p><b>3.3.1</b> Pour la portion du vol exécutée dans la FIR de Casablanca, seules les deux IFPUs doivent faire l'objet d'un adressage, comme indiqué au paragraphe ci-dessus.</p>	<p><b>3.3</b> Flights departing an aerodrome within Casablanca FIR and then exiting the IFPS Zone</p> <p><b>3.3.1.</b> For that portion of the flight within the Casablanca FIR, only the two IFPUs need be addressed as indicated in paragraph above.</p>
<p><b>3.3.2.</b> Pour toute portion du vol exécutée en dehors de la zone IFPS, il incombe à l'émetteur du message de plan de vol d'adresser le plan de vol et les messages associés à tous les ATSUs concernés, conformément aux procédures OACI. La procédure ci-après décrit le mode d'adressage privilégié, qui garantit la cohérence entre les messages diffusés au sein et en dehors de la zone IFPS. Cette procédure permet à l'IFPS de diffuser un plan de vol validé, ou les messages qui lui sont associés, vers toute adresse RSFTA supplémentaire figurant dans la ligne d'adresse, comme indiqué ci-dessous.</p>	<p><b>3.3.2.</b> For any portion of the flight outside the IFPS Zone, the flight plan message originator is responsible for having the flight plan and associated messages addressed to all appropriate ATSUs in accordance with ICAO procedures. The procedure below describes the preferred way of addressing as it ensures consistency between messages distributed within and outside the IFPS Zone. This procedure will enable the IFPS to distribute a validated flight plan or associated message to any additional AFTN address which is included in the address line as described below.</p>

<p><b>3.4 Fonction de réadressage</b></p> <p><b>3.4.1.</b> Toute adresse supplémentaire à inclure devrait figurer après la ligne d'information concernant l'émetteur et précéder immédiatement la parenthèse ouverte qui marque le début du message. Voici un exemple de message RSFTA comportant des adresses supplémentaires :</p> <pre>ZCZC BOC548 250925 MB FF EBBDZMFP LFPYZMFP 250920 GMMNZPZX AD ADDRESS1 ADDRESS2 ADDRESS3 ADDRESS4 ADDRESS 5 ADDRESS6 ADDRESS7 AD ADDRESS8 (FPL-RAM480-IS -B735/M-SXYR/C -GMMN1430 -..... -.....</pre> <p>Les règles suivantes sont d'application :</p> <p><b>(i)</b> Les lignes d'adresses supplémentaires doivent commencer par le mot clé AD afin de les distinguer des autres lignes de commentaires éventuelles.</p> <p><b>(ii)</b> Les lignes d'adresses supplémentaires doivent se suivre (pas de lignes de commentaires entre elles) et figurer immédiatement avant la ligne comportant la parenthèse ouverte.</p> <p><b>(iii)</b> Elles ne peuvent contenir plus de 7 adresses supplémentaires par ligne et ces adresses sont limitées à 8 caractères.</p>	<p><b>3.4 The Re-addressing Function</b></p> <p><b>3.4.1.</b> Any additional address to be included should be placed after the originator information line and immediately before the open bracket which indicates the beginning of the message. An example of an AFTN message with such additional addresses is given below:</p> <pre>ZCZC BOC548 250925 MB FF EBBDZMFP LFPYZMFP 250920 GMMNZPZX AD ADDRESS1 ADDRESS2 ADDRESS3 ADDRESS4 ADDRESS5 ADDRESS6 ADDRESS7 AD ADDRESS8 (FPL-RAM480-IS -B735/M-SXYR/C -GMMN1430 -..... -.....</pre>
<p><b>4. SYSTÈME DE VALIDATION DE L'IFPS (IFPUV)</b></p> <p><b>4.1.</b> Les émetteurs de plans de vol qui souhaitent tester les FPL sur l'IFPUV avant de les envoyer à l'IFPS opérationnel peuvent les transmettre via le RSFTA ou le SITA à l'une des adresses suivantes :</p> <pre>RSFTA : EBBDZMFV SITA : BRUEY7X</pre>	<p>The following rules apply:</p> <p><b>(i)</b> The extra address lines must begin with the keyword AD to distinguish them from other comment lines which may be present.</p> <p><b>(ii)</b> The extra address lines must be consecutive (no other comment lines between them), and they must be immediately before the line containing the open bracket.</p> <p><b>(iii)</b> There must be no more than 7 additional addresses per line, and each must be of 8 characters.</p> <p><b>4. THE IFPS VALIDATION SYSTEM (IFPUV)</b></p> <p><b>4.1</b> Flight plan originators wishing to test FPLs with the IFPUV, prior to their submission to the operational IFPS, may submit them via either AFTN or SITA to one of the following addresses :</p> <pre>AFTN : EBBDZMFV SITA : BRUEY7X</pre>
<p><b>4.2.</b> Des plans de vol tests peuvent être soumis avec une date de vol (DATE OF FLIGHT – DOF) jusqu'à 120 heures (5 jours) à l'avance. La DOF doit figurer dans la case 18 et respecter le format DOF/yymmdd où « yy » correspond à l'année, « mm » au mois et « dd » au jour. Le système réagira à la soumission du plan de vol au moyen d'un message de réponse qui consistera soit en un accusé de réception (ACKNOWLEDGEMENT – ACK), pour indiquer que le FPL fera l'objet d'un traitement</p>	<p><b>4.2.</b> Test flight plans may be submitted with a DATE OF FLIGHT (DOF) up to 120 hours (5 days) in advance by means of DOF/ in Item 18, in the format DOF/yymmdd where “yy” is the year indicator, “mm” is the month and “dd” is the date. The system will respond to flight plan submission by means of a Reply Message in the form of either an ACKNOWLEDGEMENT (ACK) which indicates that the FPL would pass automatic processing or a REJECT (REJ) which indicates a failure. In the case of</p>

<p>automatique, soit en un rejet (REJECT -REJ), pour signaler un échec. En cas de rejet, le message de réponse contiendra une indication générée par le système quant à la raison de l'échec. L'IFPUV ne génère donc aucun message manuel (MANUAL – MAN).</p>	<p>REJ the Reply Message will contain a system generated indication of the reason for failure. The IFPUV therefore does not generate MANUAL (MAN) messages.</p>
<p><b>4.3.</b> Chaque message de réponse de l'IFPUV comporte la phrase « This message has been sent by a test system and must not be used operationally » (Ce message a été envoyé par un système test et ne doit pas être utilisé à des fins opérationnelles). Le but de ce message est d'éviter toute confusion entre les soumissions au système de validation et les soumissions à l'IFPS opérationnel.</p>	<p><b>4.3.</b> Every Reply Message from the IFPUV contains the phrase "This message has been sent by a test system and must not be used operationally" . This message is added to ensure that there is no confusion between submissions to the test system and those to the operational IFPS.</p>
<p><b>4.4.</b> L'IFPUV n'est pas raccordé à l'IFPS opérationnel et les messages qu'il génère ne sont ni diffusés ni stockés dans le système. Etant donné que les FPL ne sont pas stockés dans l'IFPUV, les messages de plan de vol associés (CHG, DLA, CNL, RQP, etc.) sont rejetés par l'IFPUV assortis du message « ERROR : no existing filed flight plan matches this message » (ERREUR : aucun plan de vol déposé existant ne correspond à ce message).</p>	<p><b>4.4.</b> The IFPUV is not connected to the operational IFPS and test messages are neither distributed nor stored in the system. Since FPLs are not stored in the IFPUV, flight plan associated messages (i.e. CHG, DLA, CNL, RQP, etc.) are rejected by the IFPUV with the message: "ERROR: no existing filed flight plan matches this message".</p>
<p><b>5. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES</b></p> <p>De plus amples informations sur tous les aspects des opérations IFPS figurent dans le volet « IFPS User Manual » du « CFMU Handbook » (Manuel du CFMU), qui peut être consulté via la bibliothèque du CFMU à l'adresse suivante :</p> <p><a href="http://www.cfm.eurocontrol.int/cfm/public/site_preferences/display_library_list_public.html">http://www.cfm.eurocontrol.int/cfm/public/site_preferences/display_library_list_public.html</a></p>	<p><b>5. FURTHER INFORMATION</b></p> <p>Further detail concerning all aspects of IFPS operations can be found in the IFPS User Manual part of the CFMU Handbook, which is available via the CFMU Library at :</p> <p><a href="http://www.cfm.eurocontrol.int/cfm/public/site_preferences/display_library_list_public.html">http://www.cfm.eurocontrol.int/cfm/public/site_preferences/display_library_list_public.html</a></p>

<sup>1</sup> **Remarque :** l'abréviation **CAG** signifie « circulation aérienne générale » et désigne en Europe « les vols exécutés conformément aux règlements et procédures des autorités nationales de l'aviation civile et opérant sous le contrôle ou l'autorité de l'organisme ATS civil ». Le contraire de la CAG est la « circulation opérationnelle militaire » ou **COM**, qui désigne « les vols exécutés en dehors de l'espace aérien civil contrôlé et qui opèrent conformément aux procédures des services militaires de la circulation aérienne, ce qui les dispense de toute adressage systématique aux organismes ATS civils ».

<sup>1</sup> **Note:** the abbreviation **GAT** stands for "General Air Traffic" and is defined within Europe as "flights conducted in accordance with the regulations and procedures promulgated by State civil aviation authorities and operating under the control or authority of the civil ATS organisation". The converse of GAT is "Operational Air Traffic (**OAT**)" which is defined as "flights conducted outside civil controlled airspace and which operate in accordance with military air traffic service procedures and which as a result do not require systematic addressing to civilian ATS Units".

**STATES RECEIVING A FULL FLIGHT PLANNING SERVICE FROM THE CFMU:**

<u>Country</u>	<u>ACC</u>	<u>ICAO</u>	<u>Country Code</u>
ALBANIA	TIRANA	LATI	LA
ARMENIA	YEREVAN	UDDD	UD
AUSTRIA	WIEN	LOVV	LO
BELGIUM	BRUSSELS	EBBU	EB
BOSNIA AND HERZEGOVINA SARAJEVO		LQQQ	LQ
BULGARIA	SOFIA	LBSR	LB
	VARNA	LBWR	LB
CROATIA	ZAGREB	LDZO	LD
CYPRUS	NICOSIA	LCCC	LC
CZECH REP.	PRAHA	LKAA	LK
DENMARK	COPENHAGEN	EKDK	EK
ESTONIA	TALLINN	EETT	EE
FINLAND	TAMPERE	EFES	EF
	ROVANIEMI	EFPS	EF
FRANCE	PARIS	LFFF	LF
	REIMS	LFEE	LF
	BREST	LFRR	LF
	BORDEAUX	LFBB	LF
	MARSEILLE	LFMM	LF
GERMANY	BREMEN	EDWW	ED
	DUSSELDORF	EDLL	ED
	FRANKFURT	EDFF	ED
	MUNCHEN	EDMM	ED
	BERLIN	EDBB	ED
	RHEIN	EDDU	ED
	HANNOVER	EDDV	ED
GREECE	ATHINAI	LGGG	LG
	MAKEDONIA	LGGG	LG
HUNGARY	BUDAPEST	LHCC	LH
IRELAND	SHANNON	EISN	EI
	SOTA	EISN	EI
	DUBLIN	EIDW	EI
ITALY	ROMA	LIRR	LI
	BRINDISI	LIBB	LI
	MILANO	LIMM	LI
LITHUANIA	VILNIUS	EYVL	EY
LUXEMBOURG	BRUSSELS	EBBU	EL
MALTA	MALTA	LMMM	LM
MOLDOVA	CHISINAU	LUKK	LU
<b>MOROCCO*</b>	<b>CASABLANCA</b>	<b>GMMM</b>	<b>GM</b>
MONACO	MARSEILLE	LFMM	LF
NETHERLANDS	AMSTERDAM	EHAA	EH
NORWAY	OSLO	ENOS	EN
	STAVANGER	ENSV	EN
	TRONDHEIM	ENTR	EN
	BODO	ENBD	EN
	BODO OCEANIC	ENOB	EN
POLAND	WARSZAWA	EPRL	EP

PORTUGAL	LISBOA	LPPC	LP
	SANTA MARIA	LPPO	LP
ROMANIA	BUCURESTI	LRBB	LR
SERBIA	BEOGRAD	LYBA	LY
SLOVAKIA	BRATISLAVA	LZBB	LZ
SLOVENIA	LJUBLJANA	LJLA	LJ
SPAIN	BARCELONA	LECB	LE
	MADRID	LECM	LE
	CANARIAS	GCCC	GC
SWEDEN	STOCKHOLM	ESOS	ES
	MALMO	ESMM	ES
	SUNDSVALL	ESUN	ES
SWITZERLAND	SWITZERLAND	LSAS	LS
THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA	SKOPJE	LWSS	LW
TURKEY	ANKARA	LTAA	LT
	ISTANBUL	LTBB	LT
UNITED KINGDOM	LONDON	EGTT	EG
	SCOTTISH	EGPX	EG
UKRAINE	L'VIV	UKLL	UK
	KYIV	UKBB	UK
	KHARKIV	UKHH	UK
	ODESA	UKOO	UK
	SIMFEROPOL	UKFF	UK

\*: Effective date: 5 June 2008.

## **2. IFPS Acknowledgement message : ACK (e.g )**

-TITLE ACK -MSGTYP IFPL -FILTIM 080726 -ORIGINDT 0805080727  
 -BEGIN ADDR  
   -FAC PMIFWFH  
   -FAC KSFOXLDI  
 -END ADDR  
 -IFPLID AT01780413  
 -BEGIN MSGSUM -ARCID ABC123 -ADEP EGKK -ADES GMMX -EOBT 1645 -EOBD 080508 -ORGN  
 KSFOXLDI -END MSGSUM

## **3. Acronym**

- ADEP	Aerodrome of departure.
- ADES	Aerodrome of destination.
- AO	Aircraft operators.
- ARCID	Aircraft identification.
- ATSU	ATS Unit.
- DOF	Date of Flight.
- EOBD	Estimated off block date.
- IFPLID	the unique identifier of the flight plans in the IFPS data base.
- IFPU	IFPS Unit.
- IFPUV	the IFPS validation system.
- MAN	IFPS manual message.
- MSGTYP	Title of the original message.
- NLST	New list (for RPLs ).
- ORGINDT	Filing time of the original message expanded to give the year, month, date and time.
- REJ	IFPS Rejection message.
- RLST	Revised List (for RPLs).