MAR212024_02D7101 · L-1B · 中文参考译文

AAO 非先例决定。非官方中文译文，以英文原件为准。

美国公民及移民服务局
行政上诉办公室
非先例决定

案号：30452459 日期：2024年3月21日

对加州服务中心决定的上诉

表格 I-129，非移民工人申请（L-1B 专业知识工人）

申请人是一家航空维护和维修服务提供商，寻求根据 L-1B 非移民公司内部调职者分类临时雇用受益人担任航空维护技师。移民和国籍法（该法）第 101(a)(15)(L) 条，8 U.S.C. § 1101(a)(15)(L)。L-1B 分类允许公司或其他法律实体（包括其关联公司或子公司）将符合条件的外国雇员以其拥有“ 专业知识 ”的身份临时调往美国工作。

加州服务中心审理主任否决了该申请，认定申请人未能按要求证明受益人拥有专业知识、其曾在国外以管理、行政或涉及专业知识的身份受雇、以及其将在美国以专业知识身份受雇。审理主任进一步认定，申请人未能证明受益人拟被派往非关联雇主工作地点将符合 L-1 签证改革法的规定，该法禁止 L-1B 非移民提供“ 劳务出租 ”。

申请人负有以优势证据证明资格的举证责任。Matter of Chawathe, 25 I&N Dec. 369, 375-76 (AAO 2010)。我们对本事项中的问题进行重新审查。Matter of Christo's, Inc., 26 I&N Dec. 537, 537 n.2 (AAO 2015)。经重新审查，我们将驳回上诉。

一、法律

为确立 L-1B 非移民签证分类的资格，符合资格的组织必须在受益人申请入境美国之前的三年内，连续一年以“ 管理、行政或涉及专业知识的身份 ”雇用受益人。该法第 101(a)(15)(L) 条。此外，受益人必须寻求临时进入美国，以专业知识身份继续向同一雇主或其子公司或关联公司提供服务。同上。申请人还必须证明受益人先前的教育、培训和就业使其有资格在美国履行拟提供的服务。8 C.F.R. § 214.2(l)(3)(iv)。

二、背景

记录显示，申请人于 2022 年成立，是一家哥斯达黎加公司的关联公司。两家公司均为航空公司和其他航空业客户提供飞机维护和维修服务，以及“ 飞机维护领域新人员的合格人力和培训 ”。

记录显示，申请人的外国关联公司自 2021 年 5 月起雇用受益人担任航空维护技师职位。1 申请人称，受益人一直负责对波音 737、767 和 787 以及空客 A320 和 A330 飞机执行纠正性和预防性维护服务，以及分析和解释系统故障，并实施系统故障纠正程序。申请人表示，受益人将在美国作为飞机维护技师履行类似职责，还将担任“ 飞机系统技术教员 ”，提供涡轮发动机和各种飞机系统的培训。

记录显示，受益人拥有哥斯达黎加某机构的航空维护技师文凭、美国联邦航空管理局（FAA）机体和动力装置（A&P）机械师执照，以及哥斯达黎加联邦航空当局颁发的同等飞机机械师资格。申请人提供了证据，证明其在 2017 年、2018 年和 2019 年完成了针对波音和空客飞机系统的专门培训，且是在被其外国关联公司雇用之前。

三、专业知识

作为门槛问题，我们必须确定申请人是否证明受益人拥有专业知识。如果证据不足以证明其拥有专业知识，那么我们就不能认定受益人的当前国外就业和拟议的美国就业涉及专业知识。2

在此，审理主任认定，申请人未能说明在其公司集团内履行航空维护技师职责所需的知识与同行业类似受雇工人所拥有的知识有何不同或不常见，也未能说明此类知识等同于专业知识。在得出这一结论时，审理主任强调，申请人未具体将受益人的知识、培训和经验与公司其他雇员及同行业其他个人的知识、培训和经验进行比较，因此未能履行其举证责任，证明其获得了“ 特殊 ”或“ 高级 ”知识。

在上诉中，申请人强调其在美国需要受益人的知识、经验和“ 特殊技能 ”。它提供了一封外国实体的新信函，扩展了先前提交的职位描述，重新提交了与受益人行业

1 申请人在表格 I-129（非移民工人申请）和一份支持声明中称，受益人于 2022 年 5 月加入该外国关联公司，并在其上诉中称其已在该组织工作“ 超过三年 ”。记录包括人事记录，显示该外国实体于 2021 年 5 月雇用受益人担任“ 航空维护技师 ”。

2 申请人未主张受益人在国外以行政或管理身份受雇。

相关培训和资格的证据，并强调需要受益人的专业知识和经验来“ 培训我们的美国新机械师处理困难的任务卡，如飞机系统调整和非常关键的飞机维修 ”。

A. 评估专业知识

根据该法，如果受益人拥有：(1) 对公司产品及其在国际市场应用的“ 特殊 ”知识；或 (2) 对公司流程和程序的“ 高级 ”知识水平，则被视为拥有专业知识。该法第 214(c)(2)(B) 条，8 U.S.C. § 1184(c)(2)(B)。申请人可以通过提交证据证明受益人和所提供的职位满足专业知识法定定义的任一分支来确立资格。

专业知识也被定义为个人拥有的关于申请组织产品、服务、研究、设备、技术、管理或其他利益及其在国际市场应用的知识，或对组织流程和程序的高级知识或专长。8 C.F.R. § 214.2(l)(1)(ii)(D)。

由于“ 特殊 ”和“ 高级 ”都是相对术语，确定特定受益人的知识是否“ 特殊 ”或“ 高级 ”本质上需要将受益人的知识与他人的知识进行比较。对于特殊知识或高级知识，申请人通常必须证明受益人的知识并非整个行业普遍拥有，且不能轻易从一个人传授给另一个人。最终问题是申请人是否以优势证据履行了其举证责任，证明受益人的知识或专长是特殊或高级的，且其职位需要此类知识。

一旦申请人阐明了所主张的专业知识的性质，确立特定受益人是否拥有专业知识的便是证据的权重和类型。如果申请人至少没有具体阐明其产品和服务的性质或流程和程序、所涉特定行业或领域的性质以及受益人知识的性质，我们就无法对受益人的专业知识作出事实认定。申请人还应描述雇员如何在组织内获得专业知识，并解释特定受益人如何以及何时获得此类知识。

B. 特殊或高级知识

由于“ 特殊知识 ”涉及申请组织产品或服务及其在国际市场应用的知识，申请人可以通过证据证明受益人的知识与同行业其他类似受雇工人的知识相比具有独特性或不常见，从而履行其举证责任。关于“ 高级知识 ”，申请人可以通过证据证明特定受益人对组织流程和程序的知识或专长在进展、复杂性和理解方面与雇主运营中的其他工人相比高度发达或更为深入，从而履行其举证责任。此类

高级知识必须由证据支持，使该知识区别于他人拥有的基本或基础知识。

在此，申请人最初称受益人“ 在飞机飞行控制钢索调整、飞机液压系统、涡轮发动机系统、飞机系统故障排除、调整和维修方面已展示专业知识超过17年。 ”3 申请人进一步称，他“ 了解我们所有的政策与公司程序，以便为我们的新客户提供高水准服务，并且他能够将这些知识传授给新的美国员工。 ”申请人主张，“ 只有专业技术人员 ”才具备排除和维修所有飞机系统与设备的能力，以及指导他人进行飞机系统操作的能力。

申请人最初提交的证据包括四门内部培训课程的课程大纲（时长从32小时到120小时不等），涉及波音和空客商用飞机。这些文件主要为西班牙文，且未附英文翻译。任何外文文件必须附有完整的英文翻译。8 C.F.R. § 103.2(b)(3)。翻译人员必须证明英文翻译完整、准确，且其具备将该外文翻译成英文的能力。同上。无论如何，申请人未提交证明受益人在其受雇于该外国实体期间已完成这些课程的文件。

在补件通知（RFE）中，审理主任告知申请人，其最初证据不足以证明受益人拥有“ 特殊 ”或“ 高级 ”知识，并指出其未提供可将受益人的知识与公司内及行业内其他工作人员的知识进行比较的证据。审理主任建议了申请人可提交以弥补这些缺陷的证据和信息。

作为回应，申请人重申其及其外国关联公司“ 为航空业提供专业服务，专注于波音和空客等飞机的维修、保养和恢复服役。 ”其解释称，其人员必须“ 受过高度培训，并且作为一项要求，应具有不少于七年的特定机型经验。 ”申请人称其核实所有技术人员的资历，并强调由于“ 航空业合格技术人员严重短缺，我们公司努力保持这种高水平教育与经验的结合，以满足客户需求。 ”

申请人对补件通知的回应包括该外国实体关于“ 飞机机械师组长 ”和“ 航空机械师助理 ”职位的内部岗位说明，旨在比较“ 持证航空机械师与无证机械师的角色、要求和职责。 ”“ 组长 ”职位的教育和经验要求包括FAA执照、来自个人出生国的“ 最高等级国家飞机维修执照 ”，以及七年航空维修服务管理经验，而“ 助理 ”

3 在同一封信的其他部分，申请人表示受益人拥有15年飞机机械师经验。尽管申请人在证据索引中表示其随申请提交了受益人简历的副本，但我们注意到该证据并未包含在内。记录未详细说明受益人在2021年受雇于申请人的外国关联公司之前的就业经历，因此未充分记录其在行业内以及针对特定机型的经验年限。

职位要求高中文凭以及“一般机械、航空或相关领域的知识。”

申请人还提交了受益人在其外国关联公司完成的多门内部培训课程的培训证书。尽管审理主任特别告知申请人其有义务提供所有外文文件的英文翻译，但这些西班牙文证书未附此类翻译。如上所述，任何外文文件必须附有完整的英文翻译。8 C.F.R. § 103.2(b)(3)。我们注意到，受益人似乎于2021年5月3日至5月6日期间完成了三门8小时课程和三门2小时课程（总计30小时培训），作为其入职公司的一部分，并于2022年7月完成了额外的30小时课程。

补件通知的回应还包括一封信函，解释称“成为[FAA持证]航空机械师需要高度合格的个人投入大量时间、金钱和牺牲，并非每个人都愿意承担。”该信函解释称，该职业通常需要就读提供该专业的学校，并报名参加并通过获得航空机械师（“FAA A&P”）执照所需的FAA理论、口试和实践知识测试。申请人提供了14 C.F.R. § 65的摘录，该法规规定了FAA飞机机械师认证的资格、知识、经验、技能和等级要求。4 最后，申请人提交了关于航空机械师和技术人员短缺的媒体和行业文章，以及其他美国雇主在网上发布的航空技术人员和机械师职位空缺示例。

在审查了上述讨论的证据和申请人的上诉后，我们同意审理主任的裁定，即申请人未能证明受益人拥有专业知识。

申请人反复强调，航空维修技术员这一职业需要大量针对航空业的教育、培训和实践经验，并且需要FAA执照才能完全履行该职位的职责。虽然我们不否认所从事的工作类型按照该术语的通常用法是“专业化的”，但申请人不能仅通过证明受益人在需要执照和大量准备的熟练职业中工作来确立其L-1B分类的资格。法规所定义的专业知识，通常要求不仅仅是拥有在特定行业中的长期任职或复杂的技能组合。

确定特定受益人是否拥有“特殊知识”需要审查其关于申请组织如何制造、生产或开发其产品、服务、设备、技术、管理或其他利益的知识。由于“特殊知识”涉及申请组织产品或服务的知识，申请人可以通过证明受益人拥有与同行业其他类似雇用员工的知识相比独特或不常见的知识来履行其举证责任

4 14 C.F.R. § 65.77规定的经验要求指出，每位FAA机械师证书申请人必须提交（a）来自经认证的航空维修技术员学校的经认证文件，或（b）根据所寻求的等级（机体、动力装置或两者）提供18个月或30个月实践经验的书面证据。

通过证明受益人拥有与同行业其他类似雇用员工的知识相比独特或不常见的知识。

在此，申请人表示其向客户（航空公司和其他航空业公司）提供具备在商用飞机上执行基地和航线维护职能以及培训和指导其员工所需知识、技能和资格的航空维修技术人员服务。为支持其专业知识主张，申请人必须证明提供这些服务所需的知识与其他类似雇用的航空维修技术人员普遍拥有的知识相比确实不同或不常见。正如审理主任所指出的，申请人未能履行其举证责任，将受益人的知识与在商用航空业工作的其他FAA持证航空机械师和技术人员所拥有的知识区分开来。

申请人强调了受益人在该行业的教育、培训和认证，但除了指出其会双语外，未指出其知识的任何方面与其他类似培训和经验的航空技术人员相比独特或不常见。申请人提供了旨在表明FAA持证飞机机械师在其公司内比无证飞机机械师助理执行更复杂职责的证据。然而，这里的相关比较应是在申请人的FAA持证飞机机械师与其他组织雇用的机械师之间进行。申请人未提供进行此类比较所需的证据。此外，我们无法确定受益人精通西班牙语和英语等同于申请人业务特有的特殊知识，从而将其知识与 other 持证航空技术人员或机械师所拥有的知识区分开来。

虽然申请人提交了表明其外国关联公司已实施内部培训计划的证据，但记录未充分解释和记录其航空维修技术人员通常完成的内部培训的数量和类型，或受益人本人完成的培训的数量和类型。因此，记录未确立员工完成该公司特定培训如何或是否导致其获得与类似雇用员工通常拥有的知识相比独特或不常见的知识。

申请人强调，受益人“ 了解我们所有的政治和公司程序，以便为我们的新客户提供高水平的服务，并且他能够传授这些知识 ”，但并未描述或记录这些程序，以支持其关于此类知识构成专业知识的主张。尽管我们不怀疑公司有其技术人员在为客户开展工作时必须遵循的内部程序，但如果这种公司特定知识可以轻易转移给另一名工人，则不能被视为特殊或高级的知识。在此，申请人未提交充分证据证明受益人拥有的任何公司特定知识无法轻易转移给其他有经验的飞机机械师。

此外，虽然公司似乎提供针对波音和空客飞机系统及设备的内部培训，但任何负责为这些飞机执行航线维护服务的飞机机械师在承担此类职责之前，合理地被要求完成相当的培训。事实上，记录显示受益人本人在加入

2021年该外国实体之前，已在多家不同的第三方机构完成了波音和空客飞机的培训。申请人既未主张也未记录证明其在担任航空技术员职责之前被要求在其外国关联公司完成额外的特定机型培训。此外，申请人也未主张其外国关联公司提供的波音和空客飞机相关培训使其技术人员拥有行业内其他航空技术员通常不具备的关于这些飞机的知识。

申请人还强调，航空维护技术员的需求量很大，且预计可用工人短缺以满足这一需求。申请人不被要求证明所主张的专业知识在劳动力市场上不易获得。然而，对某一知识在特定行业中是否普遍或通常持有——因而并非如该术语在此语境下所理解的“特殊”——的审查，与对是否有美国工人可从事特定工作的审查是分开的。因此，尽管提交了表明美国航空技术员短缺的证据，申请人仍必须证明受益人在该领域拥有的知识相对于行业内类似受雇者通常持有的知识而言是独特的或不常见的。

申请人还提交了其他美国公司的招聘信息，但该证据显示同一行业的其他雇主也要求其准飞机机械师和技术员具备航空领域相当的知识、经验和执照。记录支持审理主任的认定，即受益人拥有的知识虽然复杂，但与该行业普遍持有的知识并无区别。

基于上述理由，申请人未能履行其证明受益人拥有特殊知识的举证责任。

我们还考虑了证据是否证明受益人拥有高级知识。由于“高级知识”涉及对组织流程和程序的知识，申请人可通过证明受益人对此类流程或程序的知识或专长相对于组织内其他工人而言在进展、复杂性和理解方面高度发展或更为深入来履行其举证责任。此类高级知识必须有证据支持，将该知识与他人拥有的初级或基础知识区分开来。

如前所述，申请人称受益人“了解我们所有的政治和公司程序，以便为我们的新客户提供高水平的服务”，但并未明确主张受益人基于其在该外国实体两年的工作经历而相对于组织内其他工人拥有高级知识。此外，尽管申请人提交了一份组织架构图，显示其为负责领导或监督其他技术员和助理工作的“技术员组长”，但记录中关于其实际职位名称和职责级别存在不一致的信息。外国实体的初始信函将其职位名称确定为“专精于波音737系列和空客320的航空技术员”。此外，外国实体的一份“人力资源通知”表明受益人受聘为“航空维护技术员”。

尽管审理主任要求，申请人未提供信息以便在职责、内部培训、经验及任何高级知识方面将受益人与组织内类似职位的其他人员进行比较

。此外，申请人未指明受益人在哪些公司流程或程序（如有）中拥有高级知识。申请人表示其具备在美国担任教员的资格，但未证明其是否在国外履行过类似职责。该资格似乎可能源于其完成了30小时的内部培训课程；然而，可通过相对短暂的培训期传授的知识不能被视为“高级”。因此，证据不足以证明受益人在组织流程和程序方面的专长相对于组织内其他工人而言在进展、复杂性和理解方面高度发展或更为深入。

虽然受益人对某些内部程序的知识相较于新员工可能是高级的，但申请人仍必须证明其相对于该外国实体内类似受雇的工人拥有高级知识，且其拥有的知识无法轻易转移给具有类似技术技能的其他员工。申请人未提供进行此类比较所需的信息，也未证明受益人拥有高级知识。

申请人未证明受益人拥有专业知识。我们无需触及、因而保留以下问题：其是否在国外受雇于涉及专业知识的职位，以及其是否将在美国以专业知识身份受雇。参见 INS v. Bagamasbad, 429 U.S. 24, 25 (1976)（指出机构无需对最终决定不必要的问题作出“纯咨询性认定”）；另参见 Matter of L-A-C-, 26 I&N Dec. 516, 526 n.7 (BIA 2015)（在申请人未能以其他方式履行其举证责任的情况下，拒绝在上诉中处理替代性问题）。

IV. L-1签证改革法

审理主任处理的剩余问题是受益人的拟议雇佣是否符合《L-1签证改革法》的规定。

根据《L-1签证改革法》，如果专业知识受益人将主要派驻在无关联雇主的工作场所，则申请雇主必须同时证明：(1) 受益人将主要由申请人控制和监督，以及 (2) 受益人的派驻与提供申请人特定专业知识所必需的产品或服务相关，且实质上并非为无关联雇主提供劳务的安排。该法第214(c)(2)(F)条，8 U.S.C. 1184(c)(2)(F)。如果申请人未能证明这两个要素，受益人将被视为不符合L-1B公司内部调职人员的分类资格。

在驳回申请的决定中，审理主任认定申请人确实提供了充分解释或证据，证明受益人在派驻无关联雇主工作场所期间其工作将主要由申请人控制和监督。此外，审理主任认定申请人未提供充分证据证明提供外包飞机维护服务给其客户需要申请人组织特定的专业知识。因此，审理主任认定申请人未能

履行其证明将受益人派驻无关联雇主工作场所并非提供劳务的举证责任。

在上诉中，申请人未对审理主任关于其是否符合《L-1签证改革法》规定的不利认定提出异议或以其他方式予以承认。未在上诉中提出的问题视为放弃。参见，例如，Matter of O-R-E-, 28 I&N Dec. 330, 336 n.5 (BIA 2021)（引用 Matter of R-A-M-, 25 I&N Dec. 657, 658 n.2 (BIA 2012)）。因此，基于这一额外理由，上诉将被驳回。

V. 结论

基于上述理由，上诉将被驳回，每项理由均作为独立的替代性决定依据予以考虑。

命令：上诉被驳回。