



Home Office

GALWAD AM DYSTIOLAETH: TRWYDDEDU ALCOHOL OCHR YR AWYR MEWN MEYSYDD AWYR YNG NGHYMRU A LLOEGR

Mae'r ymgynghoriad hwn yn dechrau ar 01/11/2018

Mae'r ymgynghoriad hwn yn dod i ben ar 01/02/2019

Am yr alwad hon am dystiolaeth

- I:** Mae'r alwad hon am dystiolaeth ar agor i bawb sy'n dymuno cyfrannu at ddealltwriaeth Llywodraeth y Deyrnas Unedig o'r broblem teithwyr awyr meddw a thrafferthus a bod yn sail i'n dewisiadau polisi i ymdrin â'r broblem yn y ffordd fwyaf effeithiol. Rydym am gael clywed gan amrywiaeth o unigolion, sefydliadau sector cyhoeddus, cwmnïau hedfan, meysydd awyr a busnesau, am y graddau y mae'r broblem teithwyr meddw neu drafferthus yn effeithio arnynt, a oes angen ymyrraeth ddeddfwriaethol a pha oblygiadau, os o gwbl, fyddai i'r penderfyniad o gynnal neu gael gwared ar yr eithriad dan Ddeddf Trwyddedu 2003.
- Hyd:** O 01/11/2018 i 01/02/2019.
- Ymholiadau (gan gynnwys ceisiadau am y papur ar ffurfiau gwahanol) at:** E-bost: callforevidence@homeoffice.gsi.gov.uk
- Sut i ymateb:** Anfonwch eich ymateb erbyn 01/02/ 2019.
Gellir cyflwyno ymatebion ar-lein trwy wefan GOV.UK callforevidence@homeoffice.gsi.gov.uk neu trwy'r post trwy yrru ymatebion at:
Call for Evidence
Alcohol Strategy and Policy Team
5th Floor, Fry Building
Home Office
2 Marsham Street, SW1P 4DF
E-bost: callforevidence@homeoffice.gsi.gov.uk
- Ar ôl yr ymgynghoriad:** Bydd ymatebion yn cael eu dadansoddi a chyhoeddir canfyddiadau'r ddogfen Galwad am Dystiolaeth. Bydd y ddogfen yn esbonio bwriadau polisi'r Llywodraeth. Bydd pob ymateb yn cael ei drin fel un cyhoeddus, oni nodir yn wahanol.

Cynnwys

Cyflwyniad	4
Trosolwg Hanesyddol: Cyfreithiau Trwyddedu a Meysydd Awyr yng Nghymru a Lloegr	8
Adran Un: graddfa'r broblem teithwyr awyr meddw a thrafferthus yng Nghymru a Lloegr	13
Adran Dau: effeithiolrwydd a chyfyngiadau'r trefniadau presennol i ymdrin â'r broblem teithwyr meddw a thrafferthus yng Nghymru a Lloegr	23
Adran Tri: effaith y gallai'r Ddeddf ei gael ar ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus os caiff ei gweithredu ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr	31
Adran Pedwar: oblygiadau economaidd gweithredu'r Ddeddf ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr	34
Adran Pump: gweinyddu'r Ddeddf ar ochr yr awyr	41
Amdanoch chi	50
Manylion cyswllt a sut i ymateb	51
Egwyddorion yr ymgynghoriad	53

Cyflwyniad

1. Ym Mai 2016, penododd Tŷ'r Arglwyddi Bwyllgor Dethol i graffu ar ôl deddfu ar Ddeddf Trwyddedu 2003 ("y Ddeddf"). Dangosodd y Pwyllgor Dethol ddiddordeb arbennig yn y trafferthion a achosir gan deithwyr awyr meddw ac oblygiadau yfed alcohol ochr yr awyr o ran troseddau, anhrefn a diogelwch y cyhoedd mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr. Daeth y Pwyllgor Dethol i'r casgliad, yn ei adroddiad a gyhoeddwyd yn Ebrill 2017, nad yw'r trefniadau rheoleiddiol a chynlluniau presennol dan arweiniad y diwydiant yn ddigonol i dacio'r broblem teithwyr awyr meddw a thrafferthus. O ystyried y nifer gynyddol o ddigwyddiadau yn ymwneud ag alcohol mewn meysydd awyr dros y blynyddoedd diwethaf, argymhellodd y Pwyllgor Dethol y dylai'r Llywodraeth ddiddymu'r eithriad o'r Ddeddf sy'n berthnasol ar hyn o bryd i 24 o feysydd awyr rhyngwladol [Atodiad A] ac i unrhyw borthladdoedd a phorthladdoedd hofranlongau yng Nghymru a Lloegr:

"Dylai dynodi meysydd awyr fel meysydd awyr rhyngwladol ar gyfer dibenion adran 173 o Ddeddf Trwyddedu 2003 gael ei ddiddymu, fel bod y Ddeddf yn berthnasol yn llawn ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr, fel y mae mewn rhannau eraill o feysydd awyr. Mae Deddfau 1964 a 2003 ill dwy yn cyfeirio at borthladdoedd a phorthladdoedd hofranlongau, fel y gellir gwneud yr un trefniadau ar ochr y porthladd. Mae ein trafodaeth wedi canolbwyntio ar feysydd awyr. Dylai unrhyw ddynodiadau tebyg a wneir i borthladdoedd a phorthladdoedd hofranlongau gael eu diddymu hefyd"¹

2. Cydnabu'r Llywodraeth, yn ei hymateb i'r Pwyllgor Dethol, arwyddocâd sicrhau amgylchedd diogel heb drafferth i'r holl deithwyr mewn meysydd awyr, ac, er gwaethaf y nifer fechan o ddigwyddiadau trafferthus a gofnodir mewn cymhariaeth â chyfanswm y niferoedd o deithwyr, ail gadarnhaodd ei hymrwymiad i ymdrin â phroblem teithwyr trafferthus a dod o hyd i atebion addas fel rhan o'i Strategaeth Hedfanaeth y Deyrnas Unedig newydd². Ymrwymodd y Llywodraeth hefyd i gyhoeddi galwad am dystiolaeth ar argymhelliad y Pwyllgor Dethol i ymestyn y Ddeddf i ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr.

¹ Adroddiad Pwyllgor Dethol Tŷ'r Cyffredin ar Ddeddf Trwyddedu 2003 https://publications.parliament.uk/pa/ld201617/ldselect/ldlicact/146/14616.htm#_idTextAnchor224 [agorwyd ar 8 Chwefror 2018]

² <https://aviationstrategy.campaign.gov.uk> [agorwyd ar 8 Chwefror 2018]

3. Nod yr alwad hon am dystiolaeth yw gadael i'r Llywodraeth ddeall gwir raddfa'r broblem o deithwyr meddw a thrafferthus, y graddau y mae meysydd awyr a chwmnïau hedfan yn defnyddio'r pwerau statudol a chamau eraill sydd ganddynt yn barod i ymdrin â'r broblem, yr effaith y byddai'r defnydd arfaethedig o'r Ddeddf yn ei gael ar bawb y bydd yn effeithio arnynt ac ochr ymarferol gweinyddu trefn drwyddedu ar ochr yr awyr. O ystyried hynny, mae'r alwad am dystiolaeth wedi ei rhannu yn bum prif adran ac ym mhob un rydym wedi nodi cwestiynau allweddol:

Adran 1: graddfa'r broblem teithwyr awyr meddw a thrafferthus.

Adran 2: effeithiolrwydd a chyfyngiadau'r offer statudol a gwirfoddol presennol wrth reoli'r broblem teithwyr awyr meddw a thrafferthus.

Adran 3: effaith y gallai'r Ddeddf ei gael ar ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus os caiff ei gweithredu ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr

Adran 4: oblygiadau economaidd gweithredu'r Ddeddf ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr.

Adran 5: gweinyddu'r Ddeddf ar ochr yr awyr: dichonolrwydd a materion ymarferol.

SYLWER: Mae gwerthiant alcohol mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Ngogledd Iwerddon a'r Alban tu hwnt i gwmpas yr alwad hon am dystiolaeth gan eu bod yn cael eu rheoleiddio ar wahân dan Orchymyn Trwyddedu (Gogledd Iwerddon) 1995³ a Deddf Trwyddedu (Yr Alban) 2005⁴.

Porthladdoedd a Phorthladdoedd Hofranlongau

4. Rydym yn cydnabod argymhelliad y Pwyllgor Dethol y dylai unrhyw eithriadau tebyg o ran porthladdoedd a phorthladdoedd hofranlongau yng Nghymru a Lloegr gael eu diddymu hefyd. Dim ond dau borthladd o'r fath yr ydym wedi eu dynodi (Ramsgate a Folkestone). O ystyried hyn, gwnaed penderfyniad y dylai'r alwad am dystiolaeth ganolbwyntio ar deithwyr awyr meddw a thrafferthus yng Nghymru a Lloegr yn unig ar hyn o bryd.

Y wybodaeth yr ydym yn ei cheisio

³ <http://www.legislation.gov.uk/nisi/1996/3158/article/53> [agorwyd 8 Chwefror 2018]

⁴ <https://www.legislation.gov.uk/asp/2005/16/section/124> [agorwyd 8 Chwefror 2018]

5. Rydym yn chwilio am dystiolaeth ffeithiol a barnau sy'n ymwneud â'r cwestiynau a ofynnir yn Adrannau 1 i 5.
6. Rydym yn cydnabod mai dim ond tystiolaeth ar yr adrannau sydd ym maes eu harbenigedd y bydd rhai ymatebwyr yn gallu ei rhoi. Er enghraifft, bydd cwmnïau hedfan a meysydd awyr yn dymuno cyflwyno tystiolaeth yng nghyswllt y materion sydd yn Adrannau 1 i 4. Bydd arbenigwyr trwyddedu, ar y llaw arall, yn dymuno rhoi tystiolaeth yng nghyswllt y materion a drafodir yn Adran 3 a 5.

Gan bwy yr ydym yn dymuno clywed

7. Mae'r alwad hon am dystiolaeth ar agor i bawb sy'n dymuno cyfrannu at ddealltwriaeth Llywodraeth y Deyrnas Unedig o'r broblem teithwyr awyr meddw a thrafferthus a bod yn sail i'n penderfyniadau ar y ffyrdd gorau o ymdrin â'r broblem hon.
8. Mae'n bwysig i ni gael clywed gan amrywiaeth o unigolion, sefydliadau sector cyhoeddus a busnesau, am y graddau y mae'r broblem teithwyr meddw neu drafferthus yn effeithio arnynt, a oes angen ymyrraeth ddeddfwriaethol a pha oblygiadau, os o gwbl, fyddai i'r penderfyniad o gynnal neu gael gwared ar yr eithriad dan y Ddeddf.

Sut i ymateb i'r alwad am dystiolaeth

9. Dylai ymatebion a thystiolaeth gael eu hanfon trwy e-bost at callforevidence@homeoffice.gsi.gov.uk erbyn canol dydd ar 01/02/2019. Os nad ydych yn gallu ymateb trwy e-bost, anfonwch eich ymateb i'r cyfeiriad canlynol:

Call for Evidence
Alcohol Strategy and Policy Team
Drugs and Alcohol Unit
5th Floor, Fry Building
2 Marsham Street
London SW1P 4DF.

10. Os bydd arnoch angen y ddogfen ar ffurf wahanol cysylltwch â ni.
11. Wrth ymateb, nodwch a ydych yn ymateb fel unigolyn neu ar ran sefydliad. Os ydych yn ymateb ar ran sefydliad, nodwch yn glir pwy mae'r sefydliad yn ei gynrychioli a, phan fydd yn berthnasol, sut y casglwyd barn yr aelodau..

Ar ôl yr Alwad am Dystiolaeth

12. Y dyddiad cau ar gyfer cyflwyno ymateb yw canol dydd ar 01/02/2019. Ni fydd ymatebion a dderbynnir ar ôl y dyddiad hwn yn cael eu hystyried.
13. Bydd yr holl ymatebion i'r alwad hon am dystiolaeth yn cael eu hadolygu gan y Swyddfa Gartref ac adrannau eraill y Llywodraeth fel y bydd yn cael ei hystyried yn briodol. Os bydd arnom angen rhagor o wybodaeth neu eglurhad, efallai y byddwn yn cysylltu â chi ar ôl y dyddiad cau.
14. Byddwn yn disgwyl cyhoeddi eich ymateb, eich enw a/neu enw eich sefydliad oni bai eich bod yn gofyn i ni beidio (ond sylwer, hyd yn oed os byddwch yn gofyn i ni gadw eich cyfraniad yn gyfrinachol, y gallwn orfod ei ryddhau wrth ymateb i gais dan y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth).
15. Byddwn yn anelu at gyhoeddi ein hymateb llawn cyn pen 12 wythnos o ddyddiad cau'r alwad hon am dystiolaeth

Trosolwg Hanesyddol: Cyfreithiau Trwyddedu a Meysydd Awyr yng Nghymru a Lloegr

16. Nid oedd gwerthu a chyflenwi alcohol ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yn y Deyrnas Unedig wedi ei eithrio o'r cyfreithiau trwyddedu hyd 1956. Gellir olrhain cofnodion hanesyddol am ddiddordeb cynnar mewn llacio'r cyfreithiau trwyddedu mewn meysydd awyr rhyngwladol yn y Deyrnas Unedig yn ôl i adolygiad y Comisiwn Brenhinol o Ddeddf Trwyddedu 1921 a ddigwyddodd rhwng 1929 a 1931⁵. Argymhellodd y Comisiwn, ymhlith materion eraill, na all cyfleusterau yfed mewn meysydd awyr fod yn ddarostyngedig i eithriad i weithrediad cyffredinol yr oriau yfed a ganiateir⁶. Maes Awyr Llundain Croydon, ar y pryd, oedd yr unig faes awyr rhyngwladol yn y wlad⁷ ac, yn ôl cofnod seneddol o 1946, yr unig faes awyr yn y byd lle nad oedd teithwyr yn gallu prynu alcohol o ganlyniad⁸.
17. Ond, taniodd cynnig Cymdeithas Deithio a Gwyliau Prydain i bwyllgor traws bleidiol yn y Tŷ Cyffredin yn gynnar yn yr 1950au, y dylai diodydd alcoholig gael eu gweini tu allan i'r oriau a ganiateid mewn meysydd awyr rhyngwladol yn y Deyrnas Unedig, ddiddordeb yn y pwnc o'r newydd. Yn 1951, er enghraifft, galwodd yr Arglwydd Gifford, mewn trafodaeth am dwristiaid a gwyliau, am drwydded bedair awr ar hugain mewn meysydd awyr rhyngwladol gan annog diwygiad cyfatebol i Ddeddf Trwyddedu 1921⁹. Ym Mai 1952, disgrifiodd Mr John Rodgers AS y cyfreithiau trwyddedu fel rhai cymhleth, hen ffasiwn ac afresymegol i'r rhan fwyaf o ymwelwyr tramor, a chynigiodd fynediad bedair awr ar hugain y dydd at gyfleusterau yn darparu alcohol mewn meysydd awyr

⁵ http://hansard.millbanksystems.com/commons/1956/feb/07/licensing-airports-bill-lords#S5CV0548P0_19560207_HOC_377 [agorwyd ar 1 Chwefror 2018]

⁶ Dan Ddeddf Trwyddedu 1921 roedd yr oriau pan ellid gwerthu neu gyflenwi diodydd meddwol i'w hyfed naill ai "ar y safle" neu "oddi ar y safle" a boed hynny mewn adeiladau trwyddedig neu glybiau, yn cael eu cyfyngu i naw yn y metropolis ac wyth (neu wyth a hanner) mewn mannau eraill ar ddyddiau'r wythnos, a phump ar ddydd Sul, Diwrnod Nadolig a Gwener y Groglith, ac eithrio yng Nghymru a Sir Fynwy, lle nad oedd agor ar y Sul. Rhwng 9am a 10pm neu 10:30pm (rhwng 11am a 11pm yn Llundain) angen bwch o 2 awr. Roedd y Ddeddf Trwyddedu (Oriau a Ganiateir) 1934 yn rhoi awdurdod i ynadon trwyddedu ymestyn yr oriau cau o 10pm hyd 10:30pm am ran o'r flwyddyn petai amgylchiadau arbennig neu ofynion arbennig yn pennu ei bod er budd i'r cyhoedd i wneud hynny. <http://www.yeovilhistory.info/laws.htm> [agorwyd ar 2 Chwefror 2018]

⁷ <http://www.croydonairport.org.uk/The-Airport> [agorwyd 1 Chwefror 2018]

⁸ http://hansard.millbanksystems.com/commons/1946/nov/27/croydon-catering#S5CV0430P0_19461127_HOC_72 [agorwyd 1 Chwefror 2018]

⁹ <http://hansard.millbanksystems.com/lords/1951/jul/12/tourist-and-holidays-industry-1> [agorwyd ar 1 Chwefror 2018]

rhyngwladol¹⁰. Ym Mehefin 1952, ceisiodd Syr Ian Fraser AS, gyda chefnogaeth Cymdeithas Teithio a Gwyliau Prydain yn ôl yr adroddiadau, ganiatâd i gyflwyno Mesur i ddiwygio Deddf Trwyddedu 1921 fel bod teithwyr awyr yn gallu cael diodydd alcoholaidd ar unrhyw awr o'r dydd neu nos mewn meysydd awyr rhyngwladol¹¹. Yn yr un modd â holl gynigwyr trefn drwyddedu fwy trugarog mewn meysydd awyr rhyngwladol yn y Deyrnas Unedig, yn ôl eu datganiadau cyhoeddus ar y pryd, credent bod y diwydiannau hedfanaeth a thwristiaeth mewn perygl o golli eu gallu i gystadlu yn erbyn meysydd awyr a chyrchfannau eraill yn y byd lle'r oedd y deddfau trwyddedu yn llawer llai cyfyngol.

18. Cyflwynwyd Mesur Trwyddedu (Meysydd Awyr), oedd yn debyg i Fesur cynharach Syr Fraser yn ôl y sôn, i alluogi gwerthu diodydd alcoholig ar unrhyw awr o'r dydd neu nos i deithwyr awyr rhyngwladol sy'n gadael, cyrraedd, neu yn mynd trwy feysydd awyr y Deyrnas Unedig, yn y diwedd yng nghanol yr 1950au gan y Llywodraeth ar y pryd¹². Ystyriwyd bod cwmpas y Mesur yn gul gan mai mewn lleoliadau trwyddedig ar ochr yr awyr yn y ddau brif faes awyr ar y pryd – Llundain a Prestwick yr oedd i fod yn berthnasol. Symudodd y Llywodraeth y Mesur ymlaen er mwyn diogelu safle cystadleuol y ddau faes awyr a diwydiant twristiaeth y Deyrnas Unedig¹³. Esboniodd Mr Harold Watkinson, y Gweinidog Trafnidiaeth a Hedfanaeth Sifil ar y pryd, wrth gefnogi'r Mesur yn ystod dadl seneddol yn Chwefror 1956:

“Efallai y bydd y Tŷ yn caniatáu i mi ddyfynnu ychydig ffigyrau i ddangos sut y mae traffig awyr yn tyfu. Yn ystod y deuddeng mis a ddaeth i ben ar 30 Tachwedd diwethaf, aeth mwy na 2 filiwn o deithwyr trwy Faes Awyr Llundain naill ai yn ystod hediad rhyngwladol neu ar ddechrau neu ddiwedd taith o'r fath. Mewn un mis – Awst – y flwyddyn ddiwethaf, roedd 280,000 o deithwyr o'r fath, ac o'r rheini roedd 150,000 wedi byrddio neu ddod oddi ar y bwrdd tu allan i'r oriau trwyddedu arferol; mewn geiriau eraill, roedd 150,000 o deithwyr na allent, dan y trefniadau presennol, gael unrhyw ddiod alcoholig petaent yn dymuno hynny [...] dywedwyd wrthyf bod tua 40 y cant o'r teithwyr yma yn ymwelwyr tramor naill ai ar eu taith neu yn dod i'r wlad yma neu'n mynd ohoni a gall rhywun faddau iddynt os nad ydynt bob amser yn deall pam na allant gael diod bob amser oni bai eu bod yn digwydd cyrraedd neu adael o fewn

¹⁰ http://hansard.millbanksystems.com/commons/1952/may/09/tourist-trade-licensing-laws#S5CV0500P0_19520509_HOC_313 [agorwyd ar 1 Chwefror 2018]

¹¹ http://hansard.millbanksystems.com/commons/1952/jun/24/licensing-at-airports#S5CV0502P0_19520624_HOC_285 [agorwyd ar 1 Chwefror 2018]

¹² http://hansard.millbanksystems.com/commons/1956/feb/07/licensing-airports-bill-lords#S5CV0548P0_19560207_HOC_349 [agorwyd ar 1 Chwefror 2018]

¹³ http://hansard.millbanksystems.com/commons/1956/may/07/clause-1-exemption-of-international#S5CV0552P0_19560507_HOC_395 [agorwyd ar 1 Chwefror 2018]

yr oriau a ganiateir¹⁴ [...] Mae bron bob maes awyr rhyngwladol arall yn cynnig gwasanaeth bedair ar hugain y dydd, neu un lawer hwy nag yr ydym ni yn ei roi yn y wlad hon [...] Dyna yw prif bwynt y Mesur hwn, ac nid yw'n un dibwys. Os ydym ni am gynyddu'r fasnach yn y wlad hon – ac rwy'n credu y gallwn adeiladu masnach sylweddol iawn a gwneud ein hunain yn ganolbwynt i gwmnïau hedfan y byd – mae'n glir iawn bod rhaid i ni ddarparu gwasanaeth cyfatebol..."¹⁵

19. Derbyniodd y Mesur wrthwynebiad sylweddol yn nau Dŷ'r Senedd yn bennaf ar sail diogelwch teithwyr ac ymyrryd heb gyfiawnhad ar y cyfreithiau trwyddedu oedd yn creu risg y byddid yn tanseilio'r drefn drwyddedu oedd wedi ei sefydlu ar ochr y tir¹⁶. Er enghraifft, dywedodd Mr Somerville Hastings AS, wrth wrthwynebu'r Mesur:

“Yn gyntaf, fel yr wyf fi'n ei gweld hi, gall hyn fod yn ddim ond cychwyn ar rywbeth mwy o ran ymyrryd â'n cyfreithiau trwyddedu ac, yn ail, y peryglon a'r risgiau arbennig wrth deithio yn yr awyr. Byddaf yn esbonio yn fwy llawn yn y munud [...] unwaith y byddwn yn derbyn yr hawliad yn y Mesur hwn, gallwn gael hawliadau o bob tu am newidiadau yn y cyfreithiau trwyddedu [...] Mae risgiau penodol wrth deithio trwy'r awyr ac am y rheswm hwnnw mae angen disgyblaeth, nid yn unig i'r swyddogion ond pawb ar awyren [...] credaf, trwy ei gwneud yn haws i bobl sydd ar fin byrddio awyren i gael diod ein bod yn cynyddu'r risg wrth deithio trwy'r awyr [...] Mae person yn y maes awyr yn cael pryd a diod. Mae'n mynd ar yr awyren yn hollol sobr ac mae felly am tuag awr wedyn, oherwydd ychydig iawn o'r alcohol sydd wedi ei amsugno ar yr adeg honno. Felly, ni fydd y rhai sy'n ei groesawu ar yr awyren yn sylwi bod dim byd yn bod arno. Ond, yn nes ymlaen, mae'n datblygu symptomau meddwdod ac mae'n mynd yn niwsans.”¹⁷

20. Cymeradwywyd y Mesur yn y pen draw gan y Senedd a derbyniodd y Cydsyniad Brenhinol ar 17 Mai 1956¹⁸. Roedd Deddf Trwyddedu (Meysydd Awyr) 1956 yn rhoi'r hawl i'r Llywodraeth eithrio, trwy Orchmynion, gwerthu a chyflenwi alcohol ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol o'r cyfreithiau trwyddedu. Ymgorfforwyd y ddarpariaeth hon yn ddiweddarach yn Neddf Trwyddedu 1964

¹⁴ 8.5 awr ar ddyddiau'r wythnos yn ôl y Gweinidog Trafnidiaeth

¹⁵ http://hansard.millbanksystems.com/commons/1956/feb/07/licensing-airports-bill-lords#S5CV0548P0_19560207_HOC_377 [agorwyd ar 1 Chwefror 2008]

¹⁶ Ibid.

¹⁷ http://hansard.millbanksystems.com/commons/1956/feb/07/licensing-airports-bill-lords#S5CV0548P0_19560207_HOC_349 [agorwyd ar 11 Chwefror 2018]

¹⁸ http://hansard.millbanksystems.com/lords/1956/may/17/royal-commission#S5LV0197P0_19560517_HOL_82 [agorwyd ar 1 Chwefror 2018]

(adran 87)¹⁹ a gwnaed Gorchmynion dros y degawdau i eithrio'r nifer gynyddol o feysydd awyr rhyngwladol o'r cyfreithiau trwyddedu.

21. Sbardunodd cyfres o ddigwyddiadau trafferthus yng nghanol i ddiwedd yr 1990au²⁰ ddiddordeb newydd yn y ffordd y gall problem ymddygiad trafferthus gan deithwyr awyr gael ei thrin. Yn 1999, edrychodd y Pwyllgor Amgylchedd, Trafnidiaeth a Materion Rhanbarthol ar bwnc diogelwch hedfanaeth, gan gynnwys yr hyn a alwyd ar y pryd yn "gynddaredd awyr". Roedd y Pwyllgor o'r farn bod adroddiadau ar y cyfryngau yn creu camagraff bod cynddaredd awyr yn broblem gyffredin, er bod y dystiolaeth yn llawer llai manwl a phendant am amllder digwyddiadau cynddaredd awyr a'r hyn oedd yn ei achosi; argymhellodd y Pwyllgor y dylid cynnal rhagor o ymchwil i'r mater cyn i unrhyw gamau i ymdrin ag o gael eu cyflwyno²¹. Flwyddyn yn ddiweddarach, cyhoeddodd Grŵp Comandariaid Heddlu Meysydd Awyr y Deyrnas Unedig adroddiad *Powers and Penalties for Offences on Aircraft and Aerodromes*lle'r oedd yn argymhell y dylai meddwdod ar awyren fod yn drosedd y dylid arestio amdani²². Derbyniodd y Mesur (Troseddau) Hedfanaeth i roi grym arestio i'r heddlu i ymdrin â theithwyr meddw a thrafferthus ar awyrennau ac i ganiatáu cynnydd yn y dyfodol yn y gosb am beryglu diogelwch awyren neu berson mewn awyren, gefnogaeth y pleidiau i gyd a rhoddwyd y Cydsyniad Brenhinol iddo ar 10 Gorffennaf 2003²³.

22. Mae Deddf Trwyddedu 2003, a ddiddymodd ac a ddisodlodd y darpariaethau trwyddedu mewn deg statud, gan gynnwys Deddf Trwyddedu 1964, gan eu dwyn at ei gilydd yn un²⁴, yn ailadrodd y ddarpariaeth eithrio ac, mewn gwirionedd, yn gwneud y Ddeddf yn amherthnasol i weithgareddau trwyddedig ar ochr yr awyr. Mae Adran 173(4) yn darparu y bydd unrhyw faes awyr lle'r oedd adran 87 o Ddeddf 1964 yn berthnasol cyn i Ddeddf 2003 gychwyn yn parhau i gael ei ddynodi ar gyfer dibenion Deddf Trwyddedu 2003. Y Gorchymyn olaf i'r diben

¹⁹<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1964/26/part/III/crossheading/miscellaneous/enacted?view=plain> [agorwyd 1 Chwefror 2018]

²⁰ <https://publications.parliament.uk/pa/ld199899/ldhansrd/vo990112/text/90112-11.htm> [agorwyd ar 15 Mawrth 2018]

²¹ <https://publications.parliament.uk/pa/cm199899/cmselect/cmenvtra/275/27510.htm> [agorwyd ar 15 Mawrth 2018]

²² <http://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN02061#fullreport> [agorwyd ar 15 Mawrth 2018]

²³ Ibid.

²⁴ Deddf Llywodraeth Llundain 1963, Atodlen 12; Deddf Trwyddedu 1964; Cyngor Llundain Fwyaf (Deddf Pwerau Cyffredinol) 1966, Rhan IV; Deddf (Trwyddedu) Mannau Adloniant Preifat 1967; Deddf Theatrau 1968; Deddf Tai Lluniaeth Hwyr y Nos 1969; Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1982, Atodlen 1; Deddf Trwyddedu (Caniatâd Achlysurol) 1983; Deddf Sinemâu 1985; a Deddf Awdurdod Lleol Llundain 1990

hwnnw oedd Gorchymyn Trwyddedu (Gwirodydd) Meysydd Awyr 2005, a ddynododd 23 o feysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr, sy'n parhau i gael eu heithrio dan y Ddeddf²⁵, yn ogystal â Gorchymyn Trwyddedu (Gwirodydd) Maes Awyr Blackpool 2005²⁶. Yr unig faes awyr rhyngwladol yn Lloegr nad oes gorchymyn eithrio wedi ei ddynodi ar ei gyfer yw Maes Awyr Doncaster-Sheffield.

23. Yn Ebrill 2017, argymhellodd Pwyllgor Dethol Tŷ'r Arglwyddi ar Ddeddf Drwyddedu 2003 y dylai'r eithriad i 24 maes awyr rhyngwladol Cymru a Lloegr gael ei ddiddymu. Ymrwymodd y Llywodraeth i ryddhau galwad am dystiolaeth fel ymateb i argymhelliad y Pwyllgor Dethol.

²⁵ http://www.legislation.gov.uk/uksi/2005/1733/pdfs/uksi_20051733_en.pdf [agorwyd ar 1 Chwefror 2018]

²⁶ <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2005/3119/contents/made> [agorwyd ar 1 Chwefror 2018]

Adran Un: graddfa'r broblem teithwyr awyr meddw a thrafferthus yng Nghymru a Lloegr

24. Tyfodd y llif o deithwyr yn sylweddol ym meysydd awyr y Deyrnas Unedig, gan ddangos cynnydd o 4.2% y flwyddyn ar gyfartaledd ers 2011²⁷. Gyda dros 285 miliwn o deithwyr yn teithio trwy feysydd awyr y Deyrnas Unedig y flwyddyn ar hyn o bryd²⁸, a rhagfynegiad y bydd 410 miliwn o deithwyr erbyn 2050²⁹, mae'r Llywodraeth wedi ymrwymo yn gadarn i sicrhau bod pawb yn mwynhau amgylchedd diogel a di-drafferth wrth deithio trwy'r awyr. Er bod y nifer o ddigwyddiadau yn ymwneud ag alcohol yn gymharol fychan mewn cymhariaeth â chyfanswm y niferoedd o deithwyr, maent yn peri gofid i deithwyr a chriw'r caban, gallant fod yn gostus, a gall yr enghreifftiau mwyaf difrifol achosi problemau diogelwch. Trwy'r alwad hon am dystiolaeth rydym am geisio casglu graddfa lawn y broblem a'r tueddiadau diweddar ynddi.

Tystiolaeth am y nifer o ddigwyddiadau trafferthus yn gysylltiedig ag alcohol

25. Rhwng 1999/2000 a 2008/09, roedd yn ofynnol i gwmnïau hedfan y Deyrnas Unedig roi adroddiadau am ymddygiad trafferthus yn gysylltiedig ag alcohol ar fwrdd awyrennau i Awdurdod Hedfanaeth Sifil y Deyrnas Unedig (CAA). Cynyddodd y nifer o ddigwyddiadau yn gysylltiedig ag alcohol o 607 yn 1999/2000 (1 digwyddiad i bob 161,000 o deithwyr) i 1,315 yn 2008/09 (1 digwyddiad i bob 94,000 o deithwyr)³⁰. Rhoddir mwy o fanylion yn Nhabl 1 a Thabl 2.

26. Ers 2010, mae data'r CAA ar ddigwyddiadau trafferthus wedi deillio o'r Adroddiadau Digwyddiadau Gorfodol (MOR) sy'n cael eu rheoli gan Reoliadau Ewropeaidd, yn benodol EU376/2014 a Rheoliad Gweithredu'r Comisiwn (UE) 2015/1018. Mae'r olaf yn rhoi rhestr yn dosbarthu digwyddiadau mewn hedfanaeth sifil y dylid rhoi adroddiad gorfodol amdanynt; diffinnir "digwyddiad" fel digwyddiad yn gysylltiedig â diogelwch sy'n peryglu neu a allai, os na chaiff ei

²⁷ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/674749/uk-aviation-forecasts-2017.pdf td. 9 [agorwyd ar 15 Mawrth 2018]

²⁸ https://www.caa.co.uk/uploadedFiles/CAA/Content/Standard_Content/Data_and_analysis/Analysis_reports/Aviation_trends/AviationTrends_2017_Q3.pdf [agorwyd ar 11 Chwefror]

²⁹ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/674749/uk-aviation-forecasts-2017.pdf [agorwyd ar 13 Chwefror 2018] tt.11, 94 a 96

³⁰

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100916051852/http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/aviation/db> [agorwyd ar 13 Chwefror 2018]

gywiro neu ei drin, beryglu awyren, y rhai arni neu unrhyw unigolyn arall. Mae hyn hefyd yn cynnwys anhawster wrth reoli teithwyr meddw, treisgar neu afreolus ond nid oes angen rhoi adroddiad am bob digwyddiad trafferthus dan MOR³¹. Yn ychwanegol, nid yw'r data hwn yn dynodi'r nifer o ddigwyddiadau sy'n gysylltiedig yn benodol ag alcohol. Fel y dangosir yn Nhabl 3, dyblodd y nifer o ddigwyddiadau y rhoddwyd adroddiad amdanynt rhwng 2014 a 2015, a pharhaodd ar lefel debyg yn 2016 a 2017. Rydym yn deall bod y newid mawr yn y niferoedd rhwng 2014 a 2015 oherwydd cyflwyno EU 376/2014, a newidiodd y meini prawf ar gyfer rhoi adroddiadau MOR.

TABL 1: Digwyddiadau trafferthus y rhoddodd cwmnïau hedfan y Deyrnas Unedig adroddiad amdanynt i'r CAA rhwng 1999/00 a 2003/04³²

	1999/00 ³³	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04
Cyfanswm yr adroddiadau am ddigwyddiadau a dderbyniwyd	1,205	1,250	1,055	648	696
Adroddiadau am ddigwyddiadau yn ymwneud ag alcohol (% o gyfanswm y digwyddiadau)	607 (50%)	533 (43%)	472 (45%)	271 (42%)	290 (42%)
Nifer o deithwyr am bob un digwyddiad yn ymwneud ag alcohol	161,000	195,000	220,000	387,000	386,000

³¹ Er enghraifft, mae'r digwyddiadau sy'n cael eu hystyried yn rhai y dylid rhoi adroddiad amdanynt yn cynnwys cam-drin corfforol ar unrhyw aelod o'r criw, trafferth parhaus sylweddol i deithwyr gan gynnwys y rhai sy'n gofyn am ddargyfeirio ar y llwybr, cais am lanio yn gynt na'r bwriad neu alwad argyfwng ac ati. Mae'r digwyddiadau sy'n cael eu hystyried yn rhai nad oes angen adroddiad amdanynt yn cynnwys dadleuon cyffredinol, cyswllt corfforol rhwng teithwyr, alcohol nad yw wedi ei brynu ar y bwrdd yn cael ei yfed neu yn cael ei ddarganfod wedyn, teithwyr yn cael eu gollwng o'r awyren cyn gadael ac ati.

<https://www.caa.co.uk/Our-work/Make-a-report-or-complaint/MOR/The-MORs-code/> [agorwyd ar 17 Ebrill 2018]

³²

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/aviation/db/disruptivebehaviouronboarduk2955> [agorwyd ar 13 Chwefror 2018]

³³

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/aviation/db/disruptivebehaviouronboarduk2951> [agorwyd ar 16 Mawrth 2018]

Ffactorau yn cyfrannu at ddigwyddiadau yn gysylltiedig ag alcohol yn ôl ffynhonnell yr alcohol					
Cyn byrddio	66	198	198	121	85
Ar yr awyren	234	165	92	63	66
Meddiant ei hun	283	214	182	88	85
Anhysbys	0	0	0	0	54

TABL 2: Digwyddiadau trafferthus y rhoddodd cwmnïau hedfan y Deyrnas Unedig adroddiad amdanynt i'r CAA rhwng 2004/05 a 2008/09)³⁴

	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09
Cyfanswm yr adroddiadau am ddigwyddiadau a dderbyniwyd	1,486	1,359	2,219	2,702	3,529
Adroddiadau am ddigwyddiadau yn ymwneud ag alcohol (% o gyfanswm y digwyddiadau)	530 (36%)	479 (35%)	746 (34%)	1,041 (39%)	1,315 (37%)
Nifer o deithwyr am bob un digwyddiad yn ymwneud ag alcohol	210,000	233,000	163,000	119,000	94,000
Ffactorau yn cyfrannu at ddigwyddiadau yn gysylltiedig ag alcohol yn ôl ffynhonnell yr alcohol					
Cyn byrddio	151	118	172	232	310
Ar yr awyren	95	90	124	134	115
Meddiant ei hun	154	171	215	282	391
Anhysbys	130	100	235	393	499

TABL 3: Digwyddiadau trafferthus CAA y rhoddwyd adroddiad amdanynt dan MOR rhwng 2009 a 2017

Blwyddyn	Nifer o ddigwyddiadau y rhoddwyd adroddiad amdanynt
2010	168
2011	210
2012	126
2013	162
2014	209
2015	422
2016	418
2017	422

34

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100916051940/http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/aviation/db/disruptivebehaviour200809.pdf> [agorwyd ar 13 Chwefror 2018]

27. Rydym yn deall bod data mwy diweddar a gesglir gan nifer o gwmnïau hedfan y Deyrnas Unedig – sy'n cofnodi'r holl ddigwyddiadau ac nid y rhai sy'n cyrraedd y trothwy uchel sydd yn MOR yn unig – yn dangos bod cyfanswm y nifer o ddigwyddiadau trafferthus gan deithwyr yn llawer uwch a bod digwyddiadau (fel y maent yn cael eu cofnodi gan gwmnïau hedfan) wedi cynyddu yn sylweddol dros y blynnyddoedd diwethaf. Rydym yn deall hefyd bod data cwmnïau hedfan yn awgrymu mai alcohol yw'r ffactor mwyaf o bell o ran digwyddiadau trafferthus gyda theithwyr o feysydd awyr y Deyrnas Unedig, gyda llawer o gwmnïau hedfan yn dweud ei fod yn cyfrif am fwy na hanner yr holl ddigwyddiadau³⁵.
28. Nid yw problem teithwyr trafferthus yn un unigryw i'r Deyrnas Unedig. Cofnododd y Gymdeithas Cludiant Awyr Rhyngwladol (IATA) 10,854 o ddigwyddiadau "teithwyr afreolus" trwy'r byd yn 2015, cynnydd o'r 9,316 digwyddiad yn 2014³⁶. Dynodwyd bod meddwi ar alcohol neu gyffuriau wedi ei ddynodi mewn 23% o'r digwyddiadau y rhoddwyd adroddiad amdanynt (un digwyddiad o'r fath i bob 5,239 hediad) a chredir, yn y rhan fwyaf o achosion, bod yr alcohol wedi cael ei yfed cyn byrddio neu o gyflenwad personol heb i'r criw wybod amdano³⁷.

Tystiolaeth am y nifer o arestiadau

29. Dyfynnodd y mwyafrif o ymatebwyr i'r Pwyllgor Dethol y ffigwr o 422 o bobl a arestiwyd yn ôl yr adroddiadau ar amheuaeth o fod yn feddw mewn maes awyr neu ar awyren rhwng 2014 a 2016³⁸. O'r arestiadau hyn, digwyddodd 220 yn ystod 2014/15 a 222 yn ystod 2015/16. Adroddodd swyddogion heddlu sy'n gweithio ym Maes Awyr Manceinion bod 42% o'r holl ddigwyddiadau y maent yn ymdrin â nhw ym Maes Awyr Manceinion yn gysylltiedig ag alcohol³⁹. Canfu ffigyrau a gafwyd gan y cyfryngau bod 387 arestiad oherwydd bod pobl yn feddw ar hediadau neu mewn meysydd awyr rhwng Chwefror 2016 a Chwefror 2017, mewn cymhariaeth â 255 yn y flwyddyn flaenorol⁴⁰.

Tystiolaeth am y nifer o erlyniadau, collfarnau a dedfrydau

³⁵ Airlines UK

³⁶ <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-09-28-01.aspx> [agorwyd ar 19 Chwefror 2018]

³⁷ Ibid.

³⁸ Pwyllgor Dethol Tŷ'r Arglwyddi ar y Ddeddf Drwyddedu: Tystiolaeth Ysgrifenedig wedi ei Chrynhoi tt. 99, 139, 363, 453, 505, 568, 714, 823, 875, 916, 928 [agorwyd ar 15 Chwefror 2018]

³⁹ <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/Licensing-Act-2003/Collated-written-evidence-volume.pdf> td.433 [agorwyd ar 15 Chwefror 2018]

⁴⁰ <http://www.bbc.co.uk/news/uk-40877229>

30. Mae data ar gael am y nifer o erlyniadau, collfarnau a dedfrydau am y troseddau o “fynd i mewn i awyren yn feddw/bod yn feddw ar awyren” a “meddwdod mewn awyren (gan gynnwys cyffuriau)”. Fel y dangosir yn Nhabl 4, cynyddodd y nifer o erlyniadau, collfarnau a dedfrydau o fwy na dwbl rhwng 2013 a 2014. Dilynwyd hyn gan ostyngiad yn 2015, cyn dychwelyd i lefel debyg i 2014 yn 2016 a 2017.

TABL 4: Y nifer o erlyniadau, collfarnau, dedfrydau am y drosedd o “fynd i mewn i awyren yn feddw/bod yn feddw ar awyren” neu “meddwdod ar awyren (gan gynnwys cyffuriau)”, 2013 i 2017⁴¹

	2013	2014	2015	2016	2017
Erlyniadau	24	56	42	57	53
Collfarnau	21	53	38	53	56
Dedfrydau	19	52	43	52	53

Tystiolaeth am brofiadau teithwyr a chriw'r caban

31. Canfu arolwg gan Alcohol Concern o bobl ar eu gwyliau bod bron i un o bob pump wedi dweud eu bod wedi dechrau eu gwyliau yn yfed yn y maes awyr⁴². Adroddodd un o bob pump o deithwyr oedd wedi hedfan yn y tair blynedd diwethaf eu bod wedi profi ymddygiad ymosodol neu feddw wrth hedfan; ac adroddodd un o bob deg eu bod wedi gweld teithiwr arall yn bod yn ymosodol tuag atynt hwy neu rywun arall⁴³. Canfu arolwg gan Unite ar dros 4,000 o griw caban yn gweithio i gwmnïau hedfan Prydeinig bod 87 y cant o'r ymatebwyr wedi adrodd eu bod wedi gweld ymddygiad meddw gan deithwyr mewn meysydd awyr yn y Deyrnas Unedig neu ar hediadau o feysydd awyr y Deyrnas Unedig⁴⁴. Yn eu tystiolaeth i'r Pwyllgor Dethol, nododd Heddlu Swydd Derby bod llawer o ddigwyddiadau yn dal yn mynd heb roi adroddiad amdanynt⁴⁵.

Tystiolaeth am werthiant alcohol anghyfrifol ar ochr yr awyr

⁴¹ <https://www.gov.uk/government/statistics/criminal-justice-system-statistics-quarterly-december-2017>

⁴² Pwyllgor Dethol Tŷ'r Arglwyddi ar y Ddeddf Drwyddedu: Tystiolaeth Ysgrifenedig wedi ei Grynhoi td. 28

⁴³ <http://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP1623Wave4.pdf> [agorwyd ar 11 Chwefror]

⁴⁴ <http://www.unitetheunion.org/news/major-cabin-crew-survey-reveals-tide-of-drunken-and-anti-social-behaviour-on-uk-flights/> [agorwyd ar 11 Chwefror]

⁴⁵ <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/Licensing-Act-2003/Collated-written-evidence-volume.pdf> td. 350 [agorwyd ar 15 Chwefror]

32. Cynhaliodd Heddlu Sussex bryniannau alcohol prawf ym Maes Awyr Gatwick a chanfod bod pob un ond un o'r gwerthwyr wedi gwerthu alcohol i brynwyr prawf dan 18 oed⁴⁶. Cyflwynodd Awdurdod Cyfun Manceinion Fwyaf i'r Pwyllgor Dethol bod un busnes ym Maes Awyr Manceinion yn gwerthu alcohol o "drolis" symudol i deithwyr oedd yn aros i fyrddio wrth y giatau⁴⁷. Adroddodd un cwmni hedfan i'r Pwyllgor Dethol bod rhai gwerthwyr ar ochr yr awyr yn hyrwyddo "yfed heb gyfyngiad trwy dapiau cwrw heb staff arnynt, sy'n wynebu'r teithwyr neu stondinau samplo diodydd di-doll ben bore".⁴⁸ Adroddodd heddlu De Cymru bod y mwyafrif o drafferthion yn digwydd ar ôl i'r teithiwr adael ar awyren neu pan fydd y teithiwr yn cael ei atal rhag byrddio, ac awgrymodd bod rhaid i'r safleoedd sy'n gwerthu alcohol cyn gadael gymryd cyfrifoldeb am y problemau hyn⁴⁹. Ond, mae'r dystiolaeth bresennol am werthu alcohol yn anghyfrifol ar ochr yr awyr yn parhau yn dystiolaeth anecdotaidd yn bennaf.

Y Dystiolaeth ofynnol

33. Mae'r dystiolaeth sydd ar gael yn dangos bod yfed alcohol eithafol yn debygol o fod yn ffactor sy'n cyfrannu at ymddygiad trafferthus gan deithwyr. Ond, mae diffyg data cynhwysfawr ar gyfanswm y nifer o ddigwyddiadau yn gysylltiedig ag alcohol, a sut y mae hyn wedi newid dros amser. Nid yw'r data a gasglwyd gan y CAA yn dynodi'r nifer o ddigwyddiadau sy'n gysylltiedig yn benodol ag alcohol, ac nid oes unrhyw ddata arall wedi ei gasglu yn ganolog am y nifer o drafferthion yn gysylltiedig ag alcohol a gofnodwyd gan yr holl gwmnïau hedfan a/neu feysydd awyr. Cesglir data am arestiadau, ond mae llawer o ddigwyddiadau yn debygol o fynd heb adroddiad ac efallai na fyddant yn arwain at arestiad.

34. Hefyd, nid yw'n glir o'r dystiolaeth sydd ar gael a yw problem teithwyr meddw a thrafferthus yn effeithio ar bob maes awyr, cwmni hedfan a theithwyr yn yr un modd. Nid yw'n glir a yw'r mwyafrif o ddigwyddiadau yn gysylltiedig ag alcohol yn digwydd mewn meysydd awyr neu ar hediadau i mewn/allan, ac am faint ohonynt y rhoddir adroddiad i'r heddlu. Mae hefyd yn anodd sefydlu beth yw'r ffactorau sy'n cyfrannu at drafferthion yn gysylltiedig ag alcohol mewn meysydd awyr ac ar fwrdd awyrennau, er enghraifft, "yfed cyn byrddio", ar ochr yr awyr, yfed eu halcohol eu hunain (a smyglwyd neu a brynwyd), hyrwyddo anghyfrifol gan sefydliadau ochr yr awyr, fforddiadwyedd ac argaeledd alcohol ar ochr yr awyr, hediadau yn hwyr, gweini alcohol ar fwrdd yr awyren ac ati. Cyfyngedig yw'r

⁴⁶ Ibid. td. 928.

⁴⁷ Ibid. td. 433.

⁴⁸ Ibid. td. 534.

⁴⁹ <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/Licensing-Act-2003/Collated-written-evidence-volume.pdf> td. 884 [agorwyd ar 15 Chwefror].

dystiolaeth hefyd am ddemograffeg y teithwyr dan sylw, a'u harferion prynu ac yfed.

CWESTIYNAU

35. Rydym wedi nodi saith cwestiwn yn yr adran hon i'n helpu i lenwi bylchau yn ein dealltwriaeth o'r broblem ac i lunio darlun cywirach o'i graddfa a'r hyn sy'n ei hachosi. Rhoddir anogaeth i'r ymatebwyr gynnwys tystiolaeth am deithwyr meddw a thrafferthus yng Nghymru a Lloegr yn unig, pan fydd hynny'n bosibl, o ystyried nad yw'r Ddeddf Trwyddedu yn berthnasol i diriogaethau eraill y Deyrnas Unedig fel yr Alban a Gogledd Iwerddon.

Cwestiwn 1

I ba raddau, os o gwbl, y mae teithwyr cwmnïau hedfan meddw a thrafferthus wedi mynd yn fwy o broblem dros y blynyddoedd diwethaf?

Rhowch unrhyw ddata am y nifer o ddigwyddiadau yn gysylltiedig ag alcohol mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr, a hediadau yn gadael y meysydd awyr yma neu yn eu cyrraedd. Byddai'r manylion canlynol hefyd yn ddefnyddiol ar gyfer pob maes awyr/cwmni hedfan pan fyddant ar gael:

- *Yn ôl blwyddyn, am gymaint o flynyddoedd ag sydd ar gael*
- *Yn ôl difrifoldeb y digwyddiad (e.e. trafferth difrifol mewn cymhariaeth â niwsans ar lefel isel)*
- *Yn ôl canlyniad/effaith – e.e. arestio, glaniad argyfwng, oedi cyn gadael, dirwy*
- *Yn ôl amser (bore, prynhawn, min nos, nos) a diwrnod y digwyddiad*
- *Yn ôl ffynhonnell yr alcohol (cyn byrddio, ar yr awyren, eiddo personol – wedi ei smyglo neu ei brynu)*
- *Yn ôl cyfanswm a/neu gryfder yr alcohol a brynwyd gan deithwyr mewn meysydd awyr a/neu ar awyrennau am gymaint o flynyddoedd ag sydd ar gael.*
- *Yn ôl demograffeg yr unigolion dan sylw (oed, rhyw ac ati)*

Cwestiwn 2

A yw problem teithwyr meddw a thrafferthus yn effeithio ar bob maes awyr, cwmni hedfan a llwybr yng Nghymru a Lloegr yn yr un modd? Os na, pa feysydd awyr a chwmnïau hedfan sy'n cael eu heffeithio fwy na'i gilydd a pham?

Rhoddwch dystiolaeth a data penodol pan fyddant ar gael – er enghraifft y nifer o ddigwyddiadau o deithwyr meddw a thrafferthus y flwyddyn wedi eu rhannu yn ôl maes awyr, cwmni hedfan a llwybr (gan gynnwys, pan fydd ar gael, manylion digwyddiadau ar hediadau allan ac i mewn).

Cwestiwn 3

A oes diffiniad a ddefnyddir yn gyffredin gan feysydd awyr a chwmnïau hedfan i ddiffinio digwyddiadau teithwyr trafferthus? Os felly, sut mae meysydd awyr a chwmnïau hedfan yn sicrhau bod y digwyddiadau yma yn cael eu dosbarthu, cofnodi a/neu yn rhoddir adroddiad amdanynt mewn modd cyson?

Cwestiwn 4

I ba raddau, os o gwbl, y mae safleoedd sy'n gwerthu/cyflenwi alcohol ar ochr yr awyr yn cyfrannu at y broblem o deithwyr meddw a thrafferthus?

Rhowch dystiolaeth a data penodol pan fyddant ar gael – er enghraifft, y nifer o adroddiadau yn flynyddol am arferion anghyfrifol gan safleoedd ochr yr awyr (wedi eu rhannu os yn bosibl rhwng adwerthu, lletygarwch, lolfeydd a/neu safleoedd eraill), a'r nifer o ddigwyddiadau sy'n gysylltiedig â'r arferion yma.

Cwestiwn 5

Pa ffactorau eraill, os o gwbl, sy'n cyfrannu at y broblem teithwyr meddw a thrafferthus (e.e. “yfed cyn byrddio” ar ochr y tir, gwerthiant alcohol ar hediadau, oedi cyn hedfan, fforddiadwyedd ac ati)?

Rhoddwch dystiolaeth a data penodol pan fyddant ar gael – er enghraifft y nifer o ddigwyddiadau y flwyddyn yn gysylltiedig â'r ffactorau sy'n cyfrannu.

Cwestiwn 6

I ba raddau, os o gwbl, y mae teithwyr meddw a thrafferthus yn achosi perygl i ddiogelwch?

Rhoddwch dystiolaeth a data penodol pan fyddant ar gael – er enghraifft y nifer o ddigwyddiadau sydd wedi creu risg i ddiogelwch y flwyddyn.

Cwestiwn 7

Beth yw amgyffrediad a phrofiad teithwyr a chriw caban o ran y broblem o ymddygiad meddw a thrafferthus mewn meysydd awyr a/neu ar hediadau?

Rhoddwch dystiolaeth a data penodol pan fyddant ar gael – er enghraifft y ganran o deithwyr/criw caban sy'n profi problemau gyda theithwyr meddw a thrafferthus y flwyddyn.

Cwestiwn 8

Beth yw effeithiau ariannol, economaidd, gweinyddol ac eraill digwyddiadau yn gysylltiedig ag alcohol mewn meysydd awyr ac ar awyrennau?

Rhoddwch dystiolaeth a data penodol pan fyddant ar gael - er enghraifft, amcangyfrifon o golli refeniw, effaith ar gadw staff, baich gweinyddol yn flynyddol, costau camau cyfreithiol, y colledion sy'n cael eu hadfer trwy gyfreithia ac ati.

Adran Dau: effeithiolrwydd a chyfyngiadau'r trefniadau presennol i ymdrin â'r broblem teithwyr meddw a thrafferthus yng Nghymru a Lloegr

36. Mae gwerthu alcohol mewn meysydd awyr rhyngwladol a ddynodwyd wedi ei eithrio o'r Ddeddf yng Nghymru a Lloegr. Mae hyn yn golygu nad oes angen trwydded safle i safleoedd ochr yr awyr yn nodi amodau sy'n rheoleiddio gweithrediad y safle ar gyfer gweithgareddau y mae angen trwydded ar eu cyfer. O ganlyniad, nid yw'r pedwar amcan trwyddedu - atal troseddu ac anhrefn, diogelwch y cyhoedd, atal niwsans cyhoeddus, a diogelu plant rhag niwed - y mae'n ofynnol i bob safle trwyddedig gadw atynt ar ochr y tir, yn berthnasol i safleoedd ar ochr yr awyr. Mae hyn yn golygu hefyd na all unrhyw awdurdod cyfrifol nac aelod o'r cyhoedd wneud cyflwyniadau am safleoedd ar ochr yr awyr o ran amheuaeth eu bod yn torri'r pedwar amcan trwyddedu⁵⁰. Yn yr un modd, efallai na fydd y pum amod gorfodol i drwydded a fwriadwyd i leihau yfed anghyfrifol yn berthnasol i safleoedd ar ochr yr awyr:

- Gwaharddiad ar hyrwyddo anghyfrifol, gan gynnwys darparu alcohol heb gyfyngiad am ddim neu am ffi benodol neu ar ddisgownt a darparu alcohol am ddim neu am ddisgownt yn ddibynnol ar ganlyniad digwyddiad chwaraeon;
- Gofyn i ddarparu dŵr i'w yfed am ddim pan fydd cwsmeriaid yn gofyn amdano;
- Gofyn i sicrhau bod mesurau bach yn cael eu harddangos ac ar gael i gwsmeriaid fel hanner peint o gwrw neu seidr neu wydraid 125ml o win;
- Gofyn i gael polisi dilysu oedran i atal gwerthu alcohol i bobl dan 18 mlwydd oed; a
- Gwaharddiad ar werthu alcohol dan gost y doll a TAW.

⁵⁰ Gall awdurdodau cyfrifol wneud cyflwyniadau am hyrwyddo'r amcanion trwyddedu ynglŷn â chais am drwydded safle. Ar ôl i'r drwydded gael ei chaniatáu gall yr un rhanddeiliaid geisio adolygiad o drwydded y safle a'r amodau ynghlwm wrthi. Yr awdurdodau cyfrifol yw: yr Awdurdod Trwyddedu perthnasol ac unrhyw Awdurdod Trwyddedu arall y mae rhan o'r safle yn ei ardal; prif swyddog yr heddlu; yr awdurdod tân ac achub lleol; yr awdurdod gorfodi perthnasol dan Ddeddf Iechyd a Diogelwch yn y Gwaith 1974; yr awdurdod lleol gyda chyfrifoldeb am iechyd yr amgylchedd; yr awdurdod cynllunio lleol; corff sy'n cynrychioli'r rhai sy'n gyfrifol am, neu â diddordeb mewn materion yn ymwneud â diogelu plant rhag niwed; Cyfarwyddwr Iechyd Cyhoeddus pob awdurdod lleol yn Lloegr a Byrddau Iechyd Lleol (yng Nghymru); a'r awdurdod pwysau a mesurau lleol (safonau masnach). Gall unrhyw un arall sydd â diddordeb, gan gynnwys preswylwyr a busnesau hefyd roi cyflwyniad.

37. Mae gwerthu a chyflenwi alcohol ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr yn cael ei hunanlywodraethu gan bolisiâu meysydd awyr a chwmnïau hedfan unigol. Nid yw hyn yn golygu bod safleoedd ar ochr yr awyr yn cael eu heithrio rhag yr holl droseddau yn y Ddeddf, er enghraifft, mae'n drosedd i unrhyw un werthu alcohol i rywun dan 18 oed boed ganddynt drwydded neu beidio. Ond, nid yw'r drosedd o werthu alcohol i rywun sy'n feddw yn berthnasol i safleoedd nad ydynt wedi eu trwyddedu gan mai dim ond ar "safle perthnasol" y gall y drosedd gael ei chyflawni, sy'n golygu safleoedd sydd â thrwydded safle, tystysgrif safle clwb neu hysbysiad digwyddiad dros dro.
38. I gyd-fynd â'r rhain mae amrywiaeth o bwerau statudol i ymdrin ag ymddygiad meddw a thrafferthus (a amlinellir ymhellach isod), camau dan arweiniad y diwydiant a pholisiâu mewnol parthed staff meysydd awyr/cwmnïau hedfan yn ogystal â chwsmeriaid y mae'r broblem teithwyr meddw ac afreolus yn effeithio arnynt.

Y dystiolaeth ofynnol

39. Ein nod yw ceisio deall effeithiolrwydd a chyfyngiadau pwerau statudol a pholisiâu a hunanlywodraethir sydd ar gael ar hyn o bryd i feysydd awyr, cwmnïau hedfan a'r heddlu i daclo problem teithwyr awyr meddw a thrafferthus mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr. Mae gennym ddiddordeb yn benodol mewn deall pa gamau y mae'r diwydiant wedi eu cymryd i gyflawni ei ddyletswydd gofal a grymuso staff i ddefnyddio'r pwerau statudol sy'n bodoli a chamau eraill i ddiogelu eu cwsmeriaid trwy ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus yn fwy effeithiol (e.e. tystiolaeth o hyfforddiant a mathau eraill o gefnogaeth a roddwyd, defnyddio gwaharddiadau, dirwyon, erlyniadau ac ati). Rydym hefyd yn ceisio deall effeithiolrwydd y cydweithio presennol rhwng cwmnïau hedfan a meysydd awyr wrth ddynodi ac atal yfed gormodol a digwyddiadau cysylltiedig ag alcohol ar bob cam o'r daith. Pan fydd rhwystrau o ran defnyddio'r pwerau statudol ac eraill sy'n bodoli yn fwy effeithiol a/neu gydweithio cryfach yn y diwydiant, rydym am gael deall pam bod hyn yn wir a beth mae'r diwydiant yn bwriadu ei wneud i oresgyn rhwystrau o'r fath.

Polisiâu ac is-ddeddfau

40. Rydym yn chwilio am wybodaeth am bolisiâu a fabwysiedir gan feysydd awyr a chwmnïau hedfan yng Nghymru a Lloegr ar werthu a chyflenwi alcohol ac ochr yr awyr ac ar hediadau, a rheoli canlyniadau yfed gormodol, yn benodol:

- a yw'r polisiâu yn hyrwyddo'r amcanion trwyddedu a/neu unrhyw un o'r pum amod gofodol fel y maent yn cael eu darparu yn y Ddeddf (e.e. *trwy*

offerynnau sy'n rhwymol yn gyfreithiol fel contractau prydles rhwng meysydd awyr a busnesau ochr yr awyr neu is-ddeddfau perthnasol sy'n weithredol o ran safleoedd ochr yr awyr unigol neu feysydd awyr cyfan). Er enghraifft, yn ddiweddar mae Maes Awyr Gatwick wedi diwygio ei drefniadau prydlesu i ddwyn darpariaethau am werthu alcohol yn unol â rhai agweddau o'r Ddeddf Trwyddedu yn dilyn canlyniadau pryniant prawf dan oed gan Heddlu Sussex⁵¹;

- a yw unrhyw bolisiau o'r fath yn cael eu safoni a'u gweithredu ar draws Cymru a Lloegr (h.y. eu gweithredu gan yr holl feysydd awyr rhyngwladol/cwmnïau hedfan) ac i ba raddau, os o gwbl, y mae'r darpariaethau/polisiau hyn yn llwyddiannus wrth hyrwyddo gwerthiant alcohol cyfrifol neu ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus;
- lefel o hyfforddiant a chyfarwyddyd y mae aelodau staff mewn safleoedd ochr yr awyr yn ei gael am werthiant alcohol, yn arbennig yng nghyswllt gwerthiannau i bobl feddw, i bobl dan oed a hyrwyddo anghyfrifol. Yn yr un modd, lefel o hyfforddiant i gael ei ddarparu i staff maes awyr a chwmnïau hedfan i ddynodi, atal a/neu herio ymddygiad meddw a thrafferthus yn effeithiol trwy ddefnyddio pwerau statudol neu eraill cyfredol. Er enghraifft, mae Canllaw Arfer Gorau Gweithredu Caban IATA (3ydd Argraffiad) yn rhoi canllawiau manwl i griwiau cwmnïau hedfan ar werthiant alcohol ar hediad a thrin teithwyr trafferthus⁵²;

Lolfeydd

41. Mae lolfeydd dethol yn agored i deithwyr sy'n talu o 4 o'r gloch y bore ymlaen mewn rhai meysydd awyr a gallant gynnig amrywiaeth o ddiodydd alcoholig am ddim yn ogystal â bariâu alcohol i chi helpu eich hun⁵³. Mae gennym ddiddordeb mewn deall pa reolau, os o gwbl, sydd yn eu lle o ran gwerthu a chyflenwi alcohol mewn lolfeydd maes awyr a pha mor dda y mae yfed alcohol yn cael ei fonitro yn yr amgylchedd yma. Gall ymatebwyr roi tystiolaeth a/neu ddangosyddion, os oes rhai ar gael, am ymddygiad trafferthus gan deithwyr yn gysylltiedig ag argaeledd ac yfed alcohol mewn lolfeydd maes awyr.

Pwerau gorfodi, partneriaethau amlasiantaethol a chodau ymarfer gwirfoddol

⁵¹ <http://www.telegraph.co.uk/travel/travelnews/8061829/Departure-lounge-pubs-able-to-sell-alcohol-to-under-age-teenagers.html> [agorwyd ar 15 Chwefror 2018]

⁵² <https://skybrary.aero/bookshelf/books/3996.pdf> [agorwyd ar 19 Chwefror 2018]

⁵³ https://no1lounges.com/service/airport-lounges/no1-lounge/london-gatwick?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=UK%20%7C%20en%20%7C%20GEN%20%7C%20LGW%20%7C%20EXA&utm_term=gatwick%20airport%20lounges&device=c&matchtype=e&adpos=1t1&qclid=Cj0KCQiA2Y UBRCGARIsALglqQ3YraZNC0M jxIXbsyqx8DVJ F2hR9ZOWQ52wTumOtEKY8IKM8j1LoaAmv5EALw_wcB [agorwyd ar 14 Chwefror]

42. Mae meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr yn amgylcheddau cymhleth gydag amrywiaeth o randdeiliaid yn ymwneud â'u rhedeg yn llwyddiannus, gan gynnwys sicrhau diogelwch yr holl deithwyr a chynnal trefn gyhoeddus bob amser. Cefnogir hyn gan amrywiaeth o bwerau statudol.
43. Mae Deddf Troseddau Hedfanaeth 2003 (AOA) yn rhoi pwerau awtomatig i'r heddlu i arestio i ymdrin â theithwyr sydd wedi bod yn feddw neu yn drafferthus ar fwrdd awyren. Gall swyddogion heddlu mewn meysydd awyr hefyd gynorthwyo i adnabod pobl sy'n feddw cyn iddynt fyrddio'r awyren, a thrwy hynny eu hatal rhag mynd yn deithwyr trafferthus. Roedd Cyfarwyddyd yr Asiantaeth Gwella Plismona Cenedlaethol ar Blismona Meysydd Awyr yn 2011, er enghraifft, yn cynghori y dylai llu heddlu'r maes awyr gytuno ar ddull amlasiantaethol i ddynodi ac ymdrin â phobl sy'n feddw cyn iddynt fyrddio awyren, gweithredu yn erbyn safleoedd sy'n cyflenwi alcohol yn gyson i bobl sy'n mynd ymlaen i ddod yn deithwyr trafferthus a mabwysiadu strategaeth ymwybyddiaeth alcohol a hedfan⁵⁴.
44. Mae nifer o droseddau y gellir eu cyflawni gan deithwyr cwmnïau hedfan dan Orchymyn Mordwyo Awyr 2016 fel mynd i mewn i awyren yn feddw a bod yn feddw ar awyren⁵⁵. Mae gan gwmnïau hedfan hawl i wrthod cludo teithwyr y maent yn ystyried eu bod yn risg bosibl i ddiogelwch yr awyren, ei chriw neu ei theithwyr. Mae gennym ddiddordeb yn benodol mewn deall pa mor effeithiol yw defnyddio'r pŵer hwn gan gwmnïau hedfan a meysydd awyr a beth mwy all y diwydiant cyfan ei wneud i rymuso ei staff i atal teithwyr meddw rhag byrddio.
45. Mae gweithredoedd meddw ar awyren yn wynebu uchafswm o £5,000 o ddirwy a dwy flynedd yn y carchar. Mae'r ddedfryd am beryglu diogelwch awyren yn hyd at bum mlynedd. Gellir gofyn i deithwyr trafferthus hefyd ad-dalu'r cwmni hedfan am gost y dargyfeiriad a fyddai'n costio rhwng £10,000 a £80,000 gan ddibynnu ar faint yr awyren a ble y mae'n dargyfeirio iddo⁵⁶. Mae'r gwaharddiadau eraill dan yr ANO 2016 yn cynnwys peryglu diogelwch awyren (erthygl 240), peryglu diogelwch unrhyw unigolyn neu eiddo (erthygl 241), anufuddhau i awdurdod y peilot sy'n rheoli awyren (erthygl 244) a gweithredu mewn modd sy'n amharu (erthygl 245)⁵⁷. Rydym yn chwilio am dystiolaeth am gryfderau a chyfyngiadau'r pwerau hyn wrth ymdrin â'r broblem o deithwyr meddw a thrafferthus. Mae

⁵⁴ <http://library.college.police.uk/docs/npia/Guidance-Policing-Airports-2011.pdf> [agorwyd ar 19 Mawrth 2018]

⁵⁵ www.researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN02061/SN02061.pdf

⁵⁶ <https://www.caa.co.uk/Passengers/On-board/Disruptive-passengers> [agorwyd ar 21 Chwefror 2018]

⁵⁷ <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2016/765/part/10/made> [agorwyd ar 11 Mai 2018]

gennym ddiddordeb hefyd mewn deall i ba raddau, a pha mor effeithiol, y mae cwmnïau hedfan a meysydd awyr yn defnyddio pwerau a nodir gan yr ANO. Ymhellach rydym yn chwilio am dystiolaeth am y defnydd ac effeithiolrwydd rhybuddion, gwaharddiadau, dirwyon ac erlyniadau yn erbyn teithwyr meddw a thrafferthus ac a allai'r diwydiant cyfan wneud rhagor i wella'r defnydd o'r camau cosbol sydd ar gael.

46. Mae cwmnïau hedfan sy'n cludo teithwyr rhwng gwledydd yr UE ac yn gwerthu nwyddau â thollau, gan gynnwys alcohol, i deithwyr ar y bwrdd iddynt eu cludo i ffwrdd yn ddarostyngedig i reolau HMRC a rhaid iddynt ymgeisio i ddod yn Weithredwyr Symudol Cofrestredig (RMO). Nid oes angen RMO os bydd y cwmnïau hedfan yn cyflenwi deunydd i'w yfed ar y bwrdd er bod cyfyngiadau dyddiol sy'n berthnasol i lwfansau alcohol i deithwyr a chriw ar ffwrdd llong neu awyren. Caiff cwmnïau hedfan sy'n teithio i gyrchfannau tu allan i'r UE lwytho unrhyw nwyddau – gan gynnwys nwyddau â thollau – yn ddi-doll fel stoc i'w gwerthu os oes ganddynt ganiatâd gan HMRC; gall y nwyddau hyn fod naill ai i'w cymryd oddi ar yr awyren neu i'w hyfed arni⁵⁸. Rydym am ddeall a yw unrhyw un o'r darpariaethau hyn yn berthnasol i reoli argaeledd ac yfed alcohol a brynwyd ar yr heddiad.
47. Mae'r diwydiant hefyd wedi creu Cod Ymarfer Diwydiant Hedfanaeth y Deyrnas Unedig ar Deithwyr Trafferthus ("y Cod"), a lansiwyd yn haf 2016⁵⁹. Mae'r Cod gwirfoddol yn cynnwys ymrwymiad i werthu cyfrifol ar alcohol mewn sefydliadau ar ochr yr awyr; mae'n ymgorffori rhai o amodau'r Ddeddf ac yn gadael i'r heddlu arolygu'r arferion gwerthu alcohol. Deallwn bod hyn eisoes wedi arwain at well sefyllfa mewn rhai meysydd awyr ond mae arnom angen rhagor o dystiolaeth am yr effaith cyffredinol y gall codau gwirfoddol eu cael wrth leihau'r nifer o ddiwyddiadau o ymddygiad meddw ac afreolus gan deithwyr. Rydym hefyd am ddeall a yw camau dan arweiniad y diwydiant yn cael eu mabwysiadu a'u gweithredu gan yr holl feysydd awyr, cwmnïau hedfan a safleoedd ochr yr awyr yng Nghymru a Lloegr ac os nad ydynt, pam bod hyn yn wir. Mae gennym ddiddordeb mewn deall cyfyngiadau camau dan arweiniad y diwydiant a beth yn fwy y mae'r diwydiant yn bwriadu ei wneud neu y gallai ei wneud i ddatrys yr holl gyfyngiadau hysbys wrth ymdrin â'r broblem eu hunain a chreu gwahaniaeth gwirioneddol ar y ddaear trwy ailadrodd yr ymarfer rhyngwladol gorau neu ddatblygu dulliau cydweithredol newydd a blaengar.

⁵⁸ <https://www.gov.uk/guidance/alcohol-products-sell-duty-free-or-duty-paid#aircraft-store-floors> [agorwyd ar 21 Chwefror 2018]

⁵⁹ <http://www.bata.uk.com/07/uk-airlines-support-aviation-industry-code-of-practice-on-disruptive-passengers> [agorwyd ar 13 Chwefror 2018]

48. Yn fyd-eang, mabwysiadodd y Conffederasiwn Adwerthu Teithio Ewropeaidd (ETRC) God Ymddygiad Hunanreoleiddiol Cyngor Di-doll y Byd ar gyfer Gwerthu Cynnyrch Alcohol yn 2017 i hyrwyddo adwerthu cyfrifol ar gynhyrchion alcohol di-doll a theithio ac fe wnaeth ei holl aelodau corfforaethol fabwysiadu a dechrau gweithredu'r Cod Ymddygiad yn gynnar yn 2018⁶⁰. Rydym yn sylweddoli bod y cynllun hwn yn ei gyfnod cynnar ond rydym am ddeall effaith y Cod Ymddygiad ar werthu alcohol mewn siopau di-doll ac adwerthu teithio mewn meysydd awyr rhyngwladol sy'n cymryd rhan yng Nghymru a Lloegr.

CWESTIYNAU

49. Rydym wedi nodi wyth cwestiwn allweddol ymhellach isod i'n helpu i lenwi'r bylchau yn ein dealltwriaeth o'r materion uchod.

Cwestiwn 9

Pa mor effeithiol yw'r defnydd o bwerau perthnasol yn y Gorchymyn Mordwyo Awyr 2016 yn ogystal ag unrhyw bwerau statudol eraill priodol wrth ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr?

Rhowch dystiolaeth pan fydd ar gael, gan gynnwys, ond heb ei gyfyngu i'r defnydd ac effeithiolrwydd y darpariaethau dan ANO 2016:

- *Peryglu diogelwch awyren (erthygl 240)*
- *Peryglu diogelwch unrhyw unigolyn neu eiddo (erthygl 241)*
- *Meddwdod mewn awyren (erthygl 242)*
- *Awdurdod peilot sy'n gyfrifol am awyren (erthygl 244)*
- *Gweithredu mewn modd sy'n amharu (erthygl 245).*

Cwestiwn 10

Pa offer statudol neu rwymol yn gyfreithiol eraill (e.e. cytundebau prydlesu) a/neu drefniadau gwirfoddol (e.e. y Cod Ymarfer ar Deithwyr Meddw a Thrafferthus) sydd yn rheoli gwerthu a chyflenwi alcohol ar ochr yr awyr ac ar awyren ar hyn o bryd? Rhowch dystiolaeth pan fydd ar gael am:

- *Yr holl feysydd awyr a chwmnïau hedfan yng Nghymru a Lloegr sydd wedi datblygu a mabwysiadu eu camau eu hunain a chytundebau cydweithredol i ymdrin â'r broblem teithwyr meddw a thrafferthus; os oes meysydd awyr a*

⁶⁰ <http://www.etr.org/current-issues/alcohol-retailing.html> [agorwyd ar 19 Chwefror 2018]

chwmniau hedfan yng Nghymru a Lloegr heb ddarpariaethau a/neu gytundebau o'r fath, esboniwch pam bod hyn yn wir?

Cwestiwn 11

Pa mor effeithiol yw'r defnydd o offer statudol ac unrhyw offer eraill, gan gynnwys partneriaethau yn y diwydiant, wrth hyrwyddo gwerthiant cyfrifol ar alcohol ac ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr? *Rhowch dystiolaeth pan fydd ar gael, gan gynnwys, ond heb ei chyfyngu i:*

- *Tystiolaeth am fannau lle defnyddir pwerau statudol ac eraill, gan gynnwys camau dan arweiniad y diwydiant ond nad ydynt yn arwain at y canlyniadau a ddymunir; esboniwch pam y gall hyn fod yn wir.*
- *Tystiolaeth am fannau lle defnyddir pwerau statudol ac eraill, gan gynnwys camau dan arweiniad y diwydiant ac y maent yn arwain at y canlyniadau a ddymunir; pan fydd yn berthnasol, esboniwch pam y gall hyn fod yn wir mewn rhai meysydd awyr/cwmniau hedfan ond ddim mewn eraill?*
- *Manylion, pan fyddant ar gael, am deithwyr sydd wedi cael rhybuddion, gwaharddiadau a dirwyon, gan gynnwys erlyniadau a ddygwyd gan y maes awyr neu weithredwyr cwmniau hedfan mewn cymhariaeth â chyfanswm y teithwyr meddw ac afreolus a gofnodwyd gan gwmniau hedfan a/neu feysydd awyr?*

Cwestiwn 12

I ba raddau y mae hyfforddiant yn cael ei ddarparu i staff maes awyr a chwmniau hedfan, ac yr asesir eu cymhwyster, ar werthu alcohol yn gyfrifol, rheoli teithwyr meddw a thrafferthus, ac arfer eu pwerau statudol neu bwerau eraill? Rhowch y wybodaeth ganlynol pan fydd ar gael:

- *Y nifer o staff maes awyr a chwmniau hedfan sydd wedi derbyn hyfforddiant addas mewn cymhariaeth â chyfanswm y nifer o staff maes awyr/cwmniau hedfan sy'n ymdrin â theithwyr awyr trwy gydol eu taith (e.e. desgiau cofrestru, pwyntiau diogelwch, siopau di-doll, bariau a bwytai, lolfeydd, giatiau ymadael, awyrennau ac ati).*
- *Tystiolaeth o lai o drafferth yn gysylltiedig ag alcohol o ganlyniad i'r hyfforddiant a/neu gefnogaeth a roddir i staff meysydd awyr/cwmniau hedfan.*

Cwestiwn 13

I ba raddau y mae cyfathrebiadau cyson gan weithredwyr meysydd awyr a chwmnïau hedfan wedi cael eu rhoi i'r cyhoedd i gynorthwyo i atal ymddygiad meddw a thrafferthus cyn taith y teithwyr ac yn ystod y daith? *Rhowch dystiolaeth am eu heffeithiolrwydd.*

Cwestiwn 14

Pa gamau anneddfwriaethol eraill, gan gynnwys atebion technolegol a rhannu data, sydd eisoes wedi cael eu cyflwyno yn effeithiol gan feysydd awyr a/neu gwmnïau hedfan tu allan i'r Deyrnas Unedig i ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus? A ellid ailadrodd y camau hyn yng Nghymru a Lloegr gan ddiwydiant hedfanaeth y Deyrnas Unedig? Os na, pam ddim?

Cwestiwn 15

Beth, os oes unrhyw beth, sy'n atal cwmnïau hedfan, meysydd awyr, busnesau ochr yr awyr ac endidau eraill perthnasol rhag cyflwyno rhagor o gamau a chamau mwy caeth i ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr (*e.e. gwahardd gwerthu "poteli bach" mewn siopau ochr yr awyr, cyfyngu argaeledd alcohol i deithwyr ar rai amseroedd, rhannu data am deithwyr meddw a thrafferthus, ailadrodd cynlluniau arfer gorau ac ati*)?

Cwestiwn 16

Pa mor effeithiol yw'r cydweithio rhwng y diwydiant a heddlu meysydd awyr wrth ymdrin â phroblem teithwyr meddw ac afreolus mewn meysydd awyr ac/neu ar awyrennau? *Rhowch dystiolaeth.*

Adran Tri: effaith y gallai'r Ddeddf ei gael ar ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus os caiff ei gweithredu ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr

50. Yn ystod y blynyddoedd diwethaf bu tuedd am i lawr yn gyffredinol yn yr alcohol a yfir a'r troseddau treisgar yn gysylltiedig ag alcohol. Roedd y gyfran o oedolion ym Mhrydain Fawr a gofnododd eu bod yn yfed yn drwm⁶¹ yn 16 y cant yn 2017 mewn cymhariaeth ag 20 y cant yn 2007. I bobl 16-24 oed, roedd y duedd ar i lawr yn fwy amlwg, gydag 20 y cant o'r cohort hwn yn dweud eu bod yn yfed yn drwm yn 2017, mewn cymhariaeth â 28 y cant yn 2007⁶². Mae'r nifer a amcangyfrifwyd o ddigwyddiadau treisgar yn gysylltiedig ag alcohol yng Nghymru a Lloegr wedi gostwng o tua 990,000 yn 2006/07 (52% o'r holl ddigwyddiadau treisgar) i tua 464,000 yn 2016/17 (40% o'r holl ddigwyddiadau treisgar)⁶³.
51. Mae'r dadleuon o blaid trefn drwyddedu ar ochr yr awyr yn awgrymu y gall helpu i leihau'r nifer o deithwyr meddw a thrafferthus. Er enghraifft, gall y Ddeddf roi grym i awdurdodau trwyddedu i hyrwyddo amcanion trwyddedu ar ochr yr awyr, gwahardd unrhyw hyrwyddo anghyfrifol, a chryfhau pwerau'r heddlu i erlyn dan y Ddeddf⁶⁴.
52. Ond, mae'r dadleuon yn erbyn gweithredu'r Ddeddf ar ochr yr awyr yn amau'r dystiolaeth am raddfa'r broblem⁶⁵. Maent hefyd yn cyfeirio at y cyfyngiadau tebygol y gallai ymestyn y Ddeddf eu cael ar ymdrin â'r broblem, yn bennaf yng nghyswllt ei gorfodi yn effeithiol, neu yn barnu bod gan feysydd awyr a chyrrff hedfanaeth eraill fframweithiau diogelwch a fframweithiau eraill credadwy yn eu lle i reoli unrhyw ddigwyddiadau o'r fath yn effeithiol. Mae dadleuon eraill yn awgrymu polisïau gwahanol fel cod ymarfer neu well hyfforddiant i staff bariau fel gwell atebion⁶⁶.

Y Dystiolaeth Ofynnol

53. Mae parthau ochr yr awyr mewn meysydd awyr yn amgylcheddau cyfyng o ran lle ac yn gaeth i amser. Nid ydynt mewn cymuned ac nid ydynt ar agor i'r cyhoedd nad ydynt yn teithio yn yr un modd â safleoedd trwyddedig eraill. Maent hefyd yn gartref i

⁶¹ A ddiffinnir fel yfed mwy nag 8 uned i ddynion neu 6 uned i fenywod ar eu diwrnod yfed trymaf yn yr wythnos cyn y cyfweliad

⁶² Y Swyddfa Ystadegau Gwladol (2018) [Adult Drinking Habits in Great Britain: 2017](#)

⁶³ Y Swyddfa Ystadegau Gwladol (2018) [Focus on Violent Crime and Sexual Offences, 2016/17](#)

⁶⁴ <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/Licensing-Act-2003/Collated-written-evidence-volume.pdf> [agorwyd ar 15 Chwefror 2018]

⁶⁵ Ibid. tt. 203, 229, 260, 313, 340, 346, 356, 519, 578, 604, 633, 648, 745, 806, 815, 833, 855, 1009

⁶⁶ Ibid.

safleoedd adwerthu ac arlwyo sy'n chwarae rhan ganolog wrth ddarparu gwasanaethau priodol mewn maes awyr i wneud y profiad o hedfan yn un sy'n rhoi mwy o fwynhad.

54. O ystyried bod y rhan fwyaf o feysydd awyr rhyngwladol y Deyrnas Unedig wedi eu heithrio yn hanesyddol o'r cyfreithiau trwyddedu, mae'n anodd dod o hyd i unrhyw dystiolaeth gymharol a dangosyddion o effaith cyfreithiau trwyddedu domestig ar drafferthion yn gysylltiedig ag alcohol mewn meysydd awyr ac ar awyrennau. Yn yr un modd, mae'n anodd pennu i ba raddau y byddai'r Ddeddf yn lleihau yfed alcohol ar ochr yr awyr a digwyddiadau yn gysylltiedig ag alcohol yn y dyfodol. Ar ben hynny, nid yw'n bosibl casglu i ba raddau, os o gwbl, y byddai'r Ddeddf yn atal mwy o yfed alcohol tu allan i safleoedd trwyddedig neu yn arwain at ymddygiad prynu ac yfed arall na fyddai'n llai problemus neu tu hwnt i gyrraedd y Ddeddf ar ei phen ei hun.
55. Rydym yn chwilio am dystiolaeth a barn am gryfderau a chyfyngiadau gweithredu'r Ddeddf i ymdrin â phroblem teithwyr meddw a thrafferthus mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr. Rydym yn cydnabod y gall unrhyw dystiolaeth o'r fath fod yn hanesyddol, yn gyfyngedig i un maes awyr rhyngwladol yn Lloegr (*h.y. maes awyr rhyngwladol Doncaster-Sheffield*) a/neu ar gael o wledydd eraill lle mae meysydd awyr rhyngwladol yn ddarostyngedig i gyfreithiau trwyddedu. Er enghraifft, mae gwerthiant alcohol mewn meysydd awyr yn Awstralia yn cael ei reoleiddio gan y Rheoliadau Meysydd Awyr (Rheoli Gweithgareddau ar y Maes Awyr) 1997⁶⁷. Gall ymatebwyr ddymuno yn benodol ystyried effeithiolrwydd y drefn drwyddedu ym maes awyr Doncaster-Sheffield mewn cymhariaeth â'r holl feysydd awyr eraill yng Nghymru a Lloegr wrth ymdrin â phroblem ymddygiad meddw ac afreolus gan deithwyr. Fel arall, gall ymatebwyr roi tystiolaeth ryngwladol am effeithiolrwydd cyfreithiau trwyddedu wrth ymdrin â'r broblem yn ogystal â barn am fanteision ymarferol a chyfyngiadau trefn drwyddedu ar ochr yr awyr wrth ymdrin ag ymddygiad meddw a thrafferthus gan deithwyr.

CWESTIYNAU

56. Rydym wedi nodi dau gwestiwn yn yr adran hon o'r papur.

Cwestiwn 17

Beth fyddai cryfderau a chyfyngiadau'r Ddeddf, petai yn weithredol ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr wrth ymdrin â phroblem teithwyr cwmnïau hedfan meddw a thrafferthus?

Cwestiwn 18

⁶⁷ <https://www.legislation.gov.au/Details/F2017C01035> [agorwyd ar 16 Chwefror 2018]

Rhowch unrhyw enghreifftiau o fannau lle mae deddfau trwyddedu wedi cael eu gweithredu mewn meysydd awyr rhyngwladol yn y Deyrnas Unedig neu tu allan iddi, a rhowch unrhyw dystiolaeth o'r effaith os yw ar gael?

Adran Pedwar: oblygiadau economaidd gweithredu'r Ddeddf ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr

57. Gall y cynnig i weithredu'r Ddeddf mewn safleoedd ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr yng Nghymru a Lloegr greu costau economaidd newydd i feysydd awyr, busnesau gwerthu alcohol ar ochr yr awyr, eu cyflenwyr, cwmnïau hedfan, teithwyr, awdurdodau lleol ac asiantaethau gorfodi. Er enghraifft, byddai'n ofynnol i'r holl safleoedd ar ochr yr awyr sy'n gwerthu alcohol dalu ffi trwydded a thâl blynyddol ar sail gwerth trethiannol eu busnes; gall yr amodau ar drwydded safle gyfyngu ar argaeledd alcohol mewn meysydd awyr yn ystod rhai amseroedd (e.e. 4am hyd 8am) yn ogystal ag ychwanegu at gostau rhedeg safleoedd (e.e. gofyn i gyflogi staff drws neu osod camerâu cylch cyfyng).
58. Ar y llaw arall, gallai parhau i eithrio meysydd awyr rhyngwladol o'r Ddeddf olygu bod rhai busnesau yn parhau i wynebu costau anghymesur wrth reoli'r broblem teithwyr meddw ac afreolus. Er enghraifft, mae tystiolaeth a gyflwynwyd i'r Pwyllgor Dethol yn awgrymu bod ymddygiad meddw a thrafferthus yn tynnu costau sylweddol i gwmnïau hedfan oherwydd oedi i hediadau a gorfod eu dargyfeirio (yn un enghraifft bu'n rhaid dargyfeirio hediad ar gost o £50,000 fe amcangyfrifir)⁶⁸.
59. Rydym yn chwilio am dystiolaeth a barn am oblygiadau economaidd posibl penderfyniad i weithredu'r Ddeddf mewn safleoedd ar ochr yr awyr neu i gynnal yr eithriad. Rydym hefyd am ddeall pa effaith, os o gwbl, y bydd y naill benderfyniad neu'r llall yn ei gael wrth geisio taro'r cydbwysedd cywir rhwng hyrwyddo twf economaidd y diwydiant hedfanaeth a diogelu hawliau teithwyr a'u hiechyd a diogelwch trwy gydol eu taith.

Manteision economaidd y diwydiant hedfanaeth yn y Deyrnas Unedig

60. Yn 2012, comisynodd Airlines UK Oxford Economics i asesu cyfraniad economaidd y sector hedfanaeth yn y Deyrnas Unedig. Amcangyfrifodd yr astudiaeth hon, yn 2012, bod y sector hedfanaeth wedi cyfrannu £52 biliwn (3.4%) at GDP y Deyrnas Unedig, ac o hynny roedd £22 biliwn wedi ei gyfrannu trwy allbwn uniongyrchol y sector hedfanaeth (cwmnïau hedfan, meysydd awyr a gwasanaethau ar y ddaear, awyrofod), £17 biliwn yn anuniongyrchol trwy i'r sector hedfanaeth gaffael o'i chadwyn gyflenwi ddomestig, a £13 biliwn arall trwy'r gwariant trwy gyflogau'r gweithwyr yn y sector hedfanaeth a'i chadwyn gyflenwi uniongyrchol. Amcangyfrifodd yr un astudiaeth bod y

⁶⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig wedi ei chrynhai Pwyllgor Dethol Tŷ'r Arglwyddi td 584 (agorwyd ar 16 Chwefror 2018)

sector yn cefnogi 961,000 o swyddi yn y Deyrnas Unedig ac yn talu bron i £8.7 biliwn mewn treth yn 2012⁶⁹. Mae ffigwr mwy diweddar gan yr Adran Drafnidiaeth yn cadarnhau bod sector hedfanaeth y Deyrnas Unedig yn rhoi o leiaf £22 biliwn i'r economi yn flynyddol ac yn cefnogi dros hanner miliwn o swyddi⁷⁰.

Refeniw masnachol

61. Mae ariannu meysydd awyr yn dibynnu ar ddwy brif ffynhonnell incwm: refeniw awyrfod gan gwmnïau hedfan a theithwyr, a refeniw masnachol o rentu a gweithredu siopau a chyfleusterau arlwydo.
62. Mae adwerthu yn ffynhonnell incwm bwysig i feysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr. Er enghraifft, nododd Maes Awyr Heathrow refeniw adwerthu o £492 miliwn am y naw mis cyntaf yn 2017 23 y cant o gyfanswm y refeniw⁷¹. Cynhyrchodd incwm adwerthu £98 miliwn o refeniw ym Maes Awyr Gatwick yn y chwe mis hyd Fedi 2017, 21 y cant o gyfanswm y refeniw⁷². Creodd MAG, grŵp meysydd awyr yn y Deyrnas Unedig sy'n berchen ar bedwar maes awyr ac yn eu gweithredu – Manceinion, Stansted Llundain, Dwyrain Canolbarth Lloegr a Bournemouth – incwm adwerthu o £164 miliwn yn 2016, 20% o gyfanswm y refeniw⁷³. Adroddir bod gwerthiannau adwerthu cwmnïau hedfan, ar y llaw arall, yn llai yn sylweddol nag i feysydd awyr, gyda gwerthiannau adwerthu di-doll a theithio gan gwmnïau hedfan yn cyfrif am 5.5% o gyfanswm y gwerthiannau adwerthu yn Ewrop yn 2014 ⁷⁴.

Gwerthiannau alcohol ar ochr yr awyr

63. Mae'r dystiolaeth ryngwladol sydd ar gael yn awgrymu bod gwinoedd a gwirodydd wedi cyfrif am 15-20 y cant o werthiannau adwerthu di-doll a theithio yn 2014/15⁷⁵. Cofnododd adwerthwr teithio byd-eang bod gwin a gwirodydd yn cyfrif am 15 y cant o'u gwerthiannau net yn fyd-eang yn 2016⁷⁶. Ond, nid oes data cyhoeddus ar gael ar

⁶⁹ <http://airlinesuk.org/wp-content/uploads/2015/03/Oxford-Economics-2014.pdf> [agorwyd ar 20 Chwefror 2018]

⁷⁰ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/636625/aviation-strategy-call-for-evidence.pdf [agorwyd ar 19 Mawrth 2018]

⁷¹ https://www.heathrow.com/file_source/Company/Static/PDF/Investorcentre/heathrow-sp-limited-9m-2017-results-release.pdf td.9 [agorwyd ar 19 Chwefror 2018]]

⁷² Ibid.

⁷³ <https://www.magairports.com/media/1416/annual-report-year-ended-31st-march-2017-mahl.pdf> [agorwyd ar 19 Chwefror 2018]

⁷⁴ <http://www.etc.org/uploaded/downloads/dfwc-report-economic-impact-of-duty-free-and-travel-retail-in-europe--march-2016.pdf> td. 40 [agorwyd ar 19 Chwefror]

⁷⁵ <http://www.etc.org/uploaded/downloads/dfwc-report-economic-impact-of-duty-free-and-travel-retail-in-europe--march-2016.pdf> [agorwyd ar 21 Chwefror 2018]

⁷⁶ [https://www.dufry.com/sites/default/files/document/2017-03/Dufry Corporate Brochure 2017 Web 3.pdf](https://www.dufry.com/sites/default/files/document/2017-03/Dufry%20Corporate%20Brochure%202017%20Web%203.pdf) [agorwyd ar 15 Chwefror 2018]

faint a gwerth gwerthiannau alcohol mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr, nag ar fwrdd hediadau.

Gweithredu'r Ddeddf: costau gweinyddol ar unwaith

64. Mae pob safle trwyddedig yng Nghymru a Lloegr yn ddarostyngedig i ffioedd trwyddedu a rhai tollau oni bai eu bod wedi eu heithrio o'r rheoliadau trwyddedu. Nid oes gwahaniaeth rhwng trwyddedu safleoedd "ochr y tir" ac "ochr yr awyr" mewn meysydd awyr o ran dibenion trethiannol gan fod meysydd awyr yn cael eu trethu fel un eiddo. Petai'r Ddeddf yn berthnasol ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr, isod mae'r costau trwyddedu fyddai'n codi yn syth y gallai pob safle ar ochr yr awyr eu hwynebu.

Ffioedd Trwydded

65. Mae'n ofynnol i ddeiliaid trwyddedau safle a thystysgrif safle clwb⁷⁷ dan y Ddeddf dalu ffioedd trwydded a thaliadau blynyddol fel yr amlinellir yn Nhabl 5. Bydd awdurdodau trwyddedu hefyd yn gallu codi ffioedd eraill yng nghyswllt eu dyletswyddau, yn fwyaf arbennig ar gyfer digwyddiadau dros dro a thrwyddedau personol^[2].

66. Dosberthir lefelau ffioedd ar gyfer trwydded safle dan bum band ar sail eu gwerth trethiannol. Yng Nghymru a Lloegr, mae Asiantaeth y Swyddfa Brisió (VOA) yn asesu eiddo i bennu eu gwerthoedd trethiannol yn ôl pwy, mewn gwirionedd, sy'n rheoli'r safle. Yn gyffredinol, pan fydd safleoedd yn rhan o eiddo mwy (e.e. siop adrannol), mae'r rheolaeth gyffredinol yma yn aros gyda deiliad yr eiddo mwy. Mae hyn yn golygu bod y safle yn cael ei asesu fel rhan o'r eiddo mwy yn hytrach nag ar wahân. Mae hyn yr un mor berthnasol i feysydd awyr lle mae safleoedd yn y maes awyr, ar y cyfan, yn cael eu hasesu fel rhan o brisiad cyffredinol y maes awyr. O ganlyniad, byddai trwyddedu ar ochr yr awyr y Pwyllgor Dethol yn arwain at osod ffioedd trwyddedu ar sail gwerth trethiannol y maes awyr cyfan yn hytrach na gwerth yr ardal lle mae'r safle trwyddedig. Mae rhai eithriadau lle mae safleoedd yn cael eu hasesu ar wahân, ond bydd hyn oherwydd y ffeithiau ar gyfer y safleoedd unigol.

67. Rydym am ddeall pa oblygiadau, os o gwbl, fyddai i weithredu'r ffioedd a thaliadau trwyddedu cyfredol ar fusnesau meysydd awyr sy'n gwerthu a/neu gyflenwi alcohol, gan gynnwys argaeledd alcohol ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr yng Nghymru a Lloegr.

Tabl 5: Prif Ffioedd⁷⁸

⁷⁷ <https://www.gov.uk/government/publications/alcohol-licensing-fee-levels/additional-and-other-fees>

⁷⁸ <https://www.gov.uk/government/publications/alcohol-licensing-fee-levels/main-fee-levels> [agorwyd ar 22 Chwefror 2018]

Band	A	B	C	D	E
Gwerth trethiannol annomestig	Dim i £4,300	£4,301 i £33,000	£33,001 i £87,000	£87,001 i £125,000	£125,001 a mwy
<i>Trwyddedau safleoedd</i>					
Cais newydd ac amrywiad	£100	£190	£315	£450	£635
Lluosogwr yn cael ei weithredu ar safleoedd a ddefnyddir yn unig neu yn bennaf ar gyfer cyflenwi alcohol i'w yfed ar y safle (Bandiau D ac E yn unig)	Amherthnasol	Amherthnasol	Amherthnasol	X2 (£900)	X3 (£1,905)
Tâl Blynyddol	£70	£180	£295	£320	£350
Lluosogwr tâl blynyddol yn cael ei weithredu ar safleoedd a ddefnyddir yn unig neu yn bennaf ar gyfer cyflenwi alcohol i'w yfed ar y safle (Bandiau D ac E yn unig)	Amherthnasol	Amherthnasol	Amherthnasol	X2 (£640)	X3 (1,050)
<i>Tystysgrifau safleoedd clybiau</i>					
Cais newydd/amrywiad	£100	£190	£315	£450	£635
Tâl Blynyddol	£70	£180	£295	£320	£350

Trwydded bersonol

68. Rhaid i drwyddedai'r safle neu o leiaf un aelod o'i staff ddal trwydded bersonol fel bod pob gwerthiant neu gyflenwad o alcohol yn cael ei ganiatáu gan ddeiliad trwydded bersonol. Cost bresennol ymgeisio am drwydded bersonol yw £37.

Hysbysiadau papur newydd

69. Mae'n ofynnol i ymgeiswyr am drwydded gyhoeddi hysbysiad mewn papur newydd lleol, neu os nad oes un, mewn cylchlythyr lleol neu ddogfen debyg sy'n cylchredeg yn yr ardal y mae'r safle ynddi. Gall costau hysbysebion yn y papur newydd lleol amrywio ac ar gyfartaledd maent rhwng £200 a £400 er bod y gost mor uchel â £1000 mewn rhai mannau⁷⁹.

Toll Hwyr y Nos

70. Mae'r doll hwyr y nos ("y doll") yn galluogi awdurdodau trwyddedu i gasglu cyfraniad ariannol gan fusnesau sy'n elwa o werthu alcohol yn hwyr y nos (hanner nos i 6 y bore) ac i'r arian a godir gael ei ddefnyddio ar gyfer plismona yn hwyr y nos a chostau eraill yn gysylltiedig â'r economi yn y nos a all greu costau plismona a gorfodi sylweddol. Offeryn dewisol yw'r doll a ddefnyddir yn ôl dewis yr awdurdod lleol i adfer peth o'r costau yma ac ar hyn o bryd mae'n cael ei defnyddio gan ddeg awdurdod trwyddedu. Ar hyn o bryd mae hyn yn cynnwys awdurdodau trwyddedu yn Newcastle, Dinas Llundain a Southampton, y cyfan â meysydd awyr o fewn eu ffiniau yn gwasanaethu 4.2% (11.4 miliwn) o'r holl deithwyr awyr yn y Deyrnas Unedig yn 2017⁸⁰. Gall awdurdodau trwyddedu eithrio rhai safleoedd rhag y doll, fel safleoedd trwyddedig nad ydynt yn rhan o'r economi nos ehangach, ond nid ydynt yn gallu dewis categori o safle am eithriad os nad yw hynny wedi ei ragnodi yn y rheoliadau (h.y. safleoedd gyda llety dros nos, theatrau a sinemâu, neuaddau bingo, clybiau chwaraeon amatur cymunedol, safleoedd cymunedol, tafarndai pentref yn y wlad ac Ardaloedd Gwella Busnes). Gallai safleoedd ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr sy'n gwerthu alcohol rhwng hanner nos a 6 y bore felly orfod talu toll gan nad yw safleoedd ar ochr yr awyr na meysydd awyr yn cael eu rhestru ar hyn o bryd fel categori o safle a chynlluniau a all gael cynnig eithriad rhag talu'r doll dan y Ddeddf.

71. Mae swm y doll yn cael ei osod yn genedlaethol ac mae ar sail y system ffioedd trwydded bresennol dan y Ddeddf, gyda'r deiliaid yn cael eu gosod mewn bandiau ar sail gwerth trethiannol eu safle (Tabl 6). Rhaid i refeniw net y doll gael ei rannu rhwng yr awdurdod trwyddedu a'r comisiynydd heddlu a throsteddu perthnasol gydag o leiaf 70% o'r refeniw net yn cael ei roi i'r heddlu.

Tabl 6: Ffioedd Toll Hwyr y Nos

⁷⁹ <https://publications.parliament.uk/pa/ld201617/ldselect/ldlicact/146/146.pdf> td.62 [agorwyd ar 23 Chwefror 2018]

⁸⁰ https://www.caa.co.uk/uploadedFiles/CAA/Content/Standard_Content/Data_and_analysis/Datasets/Airport_stats/Airport_data_2017_01/Table_01_Size_of_UK_Airports.pdf [agorwyd ar 22 Chwefror 2018]

Bandiau gwerth trethiannol (ar sail y bandiau ffi presennol)	Toll Hwyr y Nos Blyneddol	Wythnosol
A – dim gwerth trethiannol hyd at £4,300	£299	£5.75
B - £4,301 i £33,000	£768	£14.77
C - £33,001 i £87,000	£1,259	£24.21
D - £87,001 i £125,000	£1,365	£26.25
E - £ 125,001 a throsodd	£1,493	£28.71
D x 2 – lluosogwr yn berthnasol i safleoedd yng nghategori D sydd yn bennaf yn gwerthu alcohol neu yn gwerthu alcohol yn unig	£2,730	£52.50
E x 3 – lluosogwr yn berthnasol i safleoedd yng nghategori E sydd yn bennaf yn gwerthu alcohol neu yn gwerthu alcohol yn unig	£4,440	£85.38

Heddlu ac awdurdodau lleol: effaith ar adnoddau

72. Efallai y byddai cyflwyno trefn drwyddedu ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr hefyd yn gofyn am adnoddau ychwanegol gan awdurdodau lleol, yr heddlu ac asiantaethau gofodi eraill iddi weithredu yn effeithiol. Rydym am ddeall y graddau y byddai gweithredu'r Ddeddf ar ochr yr awyr yn effeithio ar eu hadnoddau a'u gallu cyffredinol i weinyddu'r Deddf os bydd yn weithredol ar ochr yr awyr.

Y dystiolaeth ofynnol

73. O ystyried yr uchod, rydym wedi nodi pedwar cwestiwn i'n helpu i lenwi'r bylchau yn ein gwybodaeth. Mae gennym ddiddordeb yn arbennig yn y dystiolaeth am y materion uchod o faes awyr rhyngwladol Doncaster-Sheffield.

Cwestiwn 19

Beth fyddai manteision ac anfanteision economaidd gweithredu'r Ddeddf ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr?

Rhowch dystiolaeth pan fydd ar gael am y canlynol:

- *dangosyddion o werth economaidd gwerthiant alcohol (adwerthu ac arlwyo) mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr;*
- *oblygiadau economaidd gweithredu'r Ddeddf ar ochr yr awyr ar eich sefydliad, endidau eraill a/neu'r sector hedfanaeth sy'n gweithredu yng Nghymru a Lloegr gyfan; gall hyn hefyd gynnwys tystiolaeth am oblygiadau o ran gallu meysydd awyr a chwmnïau hedfan i gystadlu yng Nghymru a Lloegr;*

- *oblygiadau o ran ansawdd a chostau gwasanaethau meysydd awyr yn y dyfodol i deithwyr cwmnïau hedfan yn y ddwy sefyllfa;*

Cwestiwn 20

Pa effaith ariannol fyddai gweithredu'r Ddeddf ar ochr yr awyr yn ei gael ar adnoddau llywodraeth leol a'r heddlu? *Rhowch dystiolaeth pan fydd ar gael.*

Cwestiwn 21:

Pa effaith, os o gwbl, fydd gweithredu'r ffioedd a thaliadau trwyddedu ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr yn ei gael ar fusnesau ochr yr awyr sy'n gwerthu a/neu gyflenwi alcohol, gan gynnwys argaeledd alcohol mewn meysydd awyr?

Cwestiwn 22

Pa effaith ariannol fyddai cynnal yr eithriad presennol yn ei gael ar eich sefydliad, meysydd awyr a/neu eu defnyddwyr (e.e. cwmnïau hedfan, teithwyr)?

Adran Pump: gweinyddu'r Ddeddf ar ochr yr awyr

74. Mae'r Ddeddf, a gyflwynwyd ym mis Tachwedd 2005, yn rhoi'r fframwaith cyfreithiol y mae awdurdodau lleol yn gweinyddu a rheoleiddio'r drefn drwyddedu yn eu hardaloedd perthnasol o'i fewn. Diddymodd y Ddeddf oriau trwyddedu penodol yng Nghymru a Lloegr ac mae oriau agor safleoedd ar ochr y tir yn awr yn cael eu gosod yn lleol trwy'r amodau ar drwyddedau safleoedd unigol. Y nod oedd llacio system gaeth gan leihau problemau yfed yn drwm ac anhrefn sy'n gysylltiedig ag amser cau safonol. Mae'r Ddeddf yn rheoleiddio'r gweithgareddau trwyddedig canlynol:

- gwerthu alcohol trwy adwerthu
- cyflenwi alcohol gan neu ar ran clwb i, neu yn ôl archeb aelod o'r clwb;
- darparu adloniant a reoleiddir;
- darparu lluniaeth yn hwyr y nos (h.y. cyflenwi bwyd poeth neu ddiod boeth i'r cyhoedd rhwng 11pm a 5am).

75. Mae tri math o awdurdod y gellir darparu gweithgareddau trwyddedig oddi tanynt: trwydded safle (i ddefnyddio trwydded safle ar gyfer gweithgareddau trwyddedig, yn amodol ar amodau'r drwydded); tystysgrif safle clwb, a hysbysiadau digwyddiadau dros dro (TEN), sy'n galluogi'r defnyddiwr i gynnal gweithgareddau trwyddedig ar sail "unwaith ac am byth" neu achlysurol heb yr angen am ganiatâd arall. Cyflawnir gweinyddu'r Ddeddf gan awdurdodau trwyddedu – cynghorau lleol ar lefel dosbarth neu unedol – y mae'n rhaid iddynt gyflawni eu swyddogaethau dan y Ddeddf gyda golwg ar hyrwyddo pedwar amcan trwyddedu statudol: (i) atal trosedd ac anhrefn; (ii) diogelwch y cyhoedd; (iii) atal niwsans cyhoeddus; a diogelu plant rhag niwed.

76. Mae'r Ddeddf hefyd yn rhoi grym i awdurdodau trwyddedu atal neu ddiddymu trwydded, i eithrio gweithgareddau trwyddedig penodol o'r drwydded, neu i addasu'r amodau gweithredu sydd ynghlwm wrth y drwydded. Rhaid i'r pwerau hyn gael eu harfer bob amser gyda golwg ar hyrwyddo'r pedwar amcan trwyddedu. Cefnogir y drefn drwyddedu ymhellach gan ystod o droseddau (e.e. gwerthu alcohol i unigolion dan oed), pwerau arolygu (e.e. hawl mynediad i ymchwilio i droseddau) a darpariaethau gorfodi (e.e. atal trwydded safle am beidio â thalu'r ffi drwyddedu flynyddol). Mae'r Ddeddf hefyd yn cynnwys darpariaethau sy'n rhoi grym i'r llysoedd a'r heddlu i wneud gorchmynion cau dros dro o ran safleoedd sy'n gysylltiedig â phroblemau fel niwsans cyhoeddus neu droseddau ac anhrefn.

77. Ar hyn o bryd nid oes darpariaethau yn y Ddeddf sy'n benodol i reoli trefn drwyddedu ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr; mae hyn yn golygu y byddai'r darpariaethau presennol yn berthnasol petai'r Llywodraeth yn diddymu Gorchmynyn Trwyddedu (Gwirodydd) Meysydd Awyr 2005. Ond, o ystyried

eithriad hanesyddol y rhan fwyaf o feysydd awyr rhyngwladol o'r deddfau trwyddedu yng Nghymru a Lloegr, mae'n anodd casglu a yw'r drefn drwyddedu ar ei ffurf bresennol yn hollol addas ar gyfer gweinyddu gweithgareddau trwyddedig mewn amgylchedd ochr yr awyr. Gallai mynd ati'n syml i weithredu'r Ddeddf ar ei ffurf bresennol greu problemau gweithredol a sgil-ffeithiau nas bwriadwyd nad ydynt yn effeithio ar y system fel y mae'n gweithredu ar ochr y tir. Gall hefyd godi pryderon am addasrwydd llunio penderfyniadau yn lleol yng nghyswllt gweithgareddau trwyddedig mewn meysydd awyr (gan eu bod yn rhan o'r seilwaith cenedlaethol neu yn eiddo yn rhannol neu yn llawn i'r awdurdodau lleol). Er mwyn darlunio hyn, rydym wedi amlinellu nifer o agweddau o'r drefn drwyddedu a all greu rhai problemau ymarferol wrth ei gweithredu ar ochr yr awyr.

Problemau Ymarferol Posibl

Ceisiadau: hyrwyddo amcanion trwyddedu ar ochr yr awyr

78. Disgwylir i ymgeiswyr am drwydded safle wrth lenwi manylion gweithredu ystyried y datganiad o bolisi trwyddedu ar gyfer eu hardal a bod yn ymwybodol o ddisgwyliadau'r awdurdod trwyddedu a'r awdurdodau cyfrifol o ran y camau sy'n addas ar gyfer hyrwyddo'r amcanion trwyddedu. Dylai'r camau hyn fod yn realistig, yn addas, yn gymesur ac o fewn rheolaeth y safle trwyddedig. Petai'r Ddeddf yn weithredol ar ochr yr awyr, byddai'n rhaid i'r awdurdodau trwyddedu gyda meysydd awyr yn eu hardaloedd daearyddol, ddiweddarau eu datganiadau ar bolisi trwyddedu a rheoli'r broses ymgeisio.
79. Disgwylir i ymgeiswyr hefyd gael digon o wybodaeth i'w galluogi i ddangos, wrth nodi'r camau nesaf y maent yn bwriadu eu cymryd i hyrwyddo'r amcanion trwyddedu, eu bod yn deall, er enghraifft, patrwm yr ardal leol a'r amgylchedd ffisegol gan gynnwys manau problemus o ran troseddau ac anhrefn, unrhyw risg sy'n cael ei chreu i'r ardal leol gan weithgareddau trwyddedig yr ymgeisydd neu agosatrwydd at ardaloedd lle gall plant ymgynnull. Er bod y trefniadau hyn yn briodol i geisiadau yn ymwneud â safleoedd trwyddedig ar ochr y tir, efallai nad ydynt mor berthnasol i safleoedd sy'n dymuno gweithredu ar ochr yr awyr. Er enghraifft, gellid disgwyl i ymgeiswyr am drwydded safle ochr yr awyr ddisgrifio'r camau y maent yn bwriadu eu cymryd i hyrwyddo un neu fwy o'r amcanion trwyddedu yng nghyswllt hediadau sy'n gadael a/neu ardaloedd cyhoeddus eraill ar ochr yr awyr mewn maes awyr yn hytrach na'u cymuned leol ar ochr y tir (e.e. camau i atal digwyddiadau yn ymwneud ag alcohol ar awyrennau).
80. Dylai'r rhan fwyaf o wybodaeth y bydd ar ymgeiswyr ei hangen fod ar gael yn y datganiad polisi trwyddedu ar gyfer yr ardal a/neu trwy gyfrwng ffynonellau sydd ar gael i'r cyhoedd fel y wefan mapio troseddau. Ond, gan mai ychydig iawn o adnoddau cyhoeddus sydd ar gael ar hyn o bryd sy'n rhoi gwybodaeth sy'n berthnasol i drwyddedu ar ochr yr awyr, mae'n debygol y bydd yn anodd i ymgeiswyr gael

gwybodaeth o'r fath. Er enghraifft, mae data police.uk yn dangos 146 o droseddau y rhoddwyd adroddiad amdanynt yn Rhagfyr 2017 ar neu yn agos at Faes Awyr Stansted a'r maes hedfan ei hun⁸¹ ond efallai na fydd yr ymgeisydd yn gallu sefydlu gydag unrhyw sicrwydd a oedd unrhyw un o'r troseddau hyn yn gysylltiedig ag alcohol nac wedi digwydd ar ochr yr awyr.

Cyflwyniadau

81. Pan fydd cais yn cael ei wneud yn briodol ac na fydd unrhyw awdurdod cyfrifol nag unigolyn arall yn gwneud cyflwyniadau, rhaid i'r awdurdod trwyddedu ganiatáu'r cais, yn amodol yn unig ar yr amodau sy'n gyson â'r amserlen weithredu a'r amodau gorfodol perthnasol dan y Ddeddf. Gall cyflwyniadau gael eu gwneud am gais am drwydded safle gan awdurdodau cyfrifol, neu unrhyw unigolyn arall, gan gynnwys preswylwyr a busnesau lleol, a rhaid iddynt ymwneud â hyrwyddo o leiaf un o'r amcanion trwyddedu. Ar ôl eu caniatáu, gall unrhyw un geisio cael adolygiad ar y drwydded a'r amodau sydd ynghlwm wrthi. Os gwneir cyflwyniadau, yr awdurdod trwyddedu sydd i benderfynu a yw'r cyflwyniadau hynny yn berthnasol i'r amcanion trwyddedu ac nid yn ddisylwedd neu flinderus.
82. Nid yw'r system a'r broses presennol ar gyfer gwneud cyflwyniadau erioed wedi cael eu defnyddio ar gyfer safleoedd ochr yr awyr o gwbl mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr. Nid yw'n glir o'r dystiolaeth sydd ar gael a fyddai'n gweithredu'r un mor effeithiol ar ochr yr awyr ag y mae ar ochr y tir. Er enghraifft, gallai ceisiadau am drwyddedau safleoedd ochr yr awyr ddenu mwy o gyflwyniadau gan deithwyr, cwmnïau hedfan unigol a defnyddwyr eraill y maes awyr nag y byddent gan breswylwyr lleol. Gallai rhai o'r cyflwyniadau hyn fod yn ymwneud yn benodol â diogelwch teithwyr ar awyrennau sy'n hedfan yn hytrach nag effaith gweithgareddau trwyddedig mewn safle unigol neu ar yr ardal gyfagos (h.y. ardaloedd ochr yr awyr o'r maes awyr). Gallai cyflwyniadau a fyddai'n arwain at amodau mwy caeth neu wrthod cais am drwydded safle ochr yr awyr effeithio ar fuddiannau masnachol y maes awyr a/neu eu gallu i ehangu eu gallu a'u gwasanaethau yn y tymor hwy; gallai rhai meysydd awyr gael eu heffeithio i raddau mwy nag eraill gan ddibynnu ar raddfa'r broblem teithwyr meddw a thrafferthus a phrofiad eu defnyddwyr.

Lluniaeth Hwyr y Nos

83. Gall safleoedd ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr (e.e. caffis a gwerthwyr bwyd i'w gludo allan) sy'n darparu lluniaeth yn hwyr y nos orfod cael eu rheoleiddio dan y Ddeddf. Mae Atodlen 2 i'r Ddeddf yn diffinio darparu lluniaeth yn hwyr y nos fel cyflenwi "bwyd poeth neu ddiod boeth" i'r cyhoedd rhwng 23:00 a 05:00 i'w cymryd ar y safle neu oddi arno. Rheoleiddir darparu lluniaeth yn hwyr y nos dan y Ddeddf oherwydd ei fod yn gysylltiedig yn aml â throseddau ac anhrefn yn

⁸¹ <https://www.police.uk/essex/141/crime/696421> [agorwyd ar 19 Chwefror]

gysylltiedig ag alcohol yn yr economi hwyr y nos fel siopau bwyd i'w gludo allan lle mae'r yfwyr hwyr y nos yn ymgynnull. Ond, gan na fydd angen y camau diogelu hyn ym mhob man neu ar gyfer pob math o fusnes lluniaeth hwyr y nos, gall awdurdodau trwyddedu eithrio rhai mathau o safleoedd o'r gofyn i gael trwydded i ddarparu lluniaeth yn hwyr y nos. Gellir gwneud hyn pan fydd awdurdodau trwyddedu yn ystyried nad oes problemau yn gysylltiedig â'r economi nos, fel ymddygiad gwrthgymdeithasol, troseddau ac anhrefn neu weithio anghyfreithlon mewn safleoedd trwyddedig, a allai danseilio hyrwyddo'r amcanion trwyddedu. Nid yw meysydd awyr neu safleoedd ochr yr awyr, fodd bynnag, yn cael eu cydnabod ar hyn o bryd fel y math o safle y gellir ei eithrio o ddiben Paragraff 2A o Atodlen 2 i'r Ddeddf.

Adloniant a Reoleiddir

84. Mae llawer o weithgareddau fel perfformio cerddoriaeth fyw, digwyddiadau moduro dan do, bocsio neu reslo a chwarae cerddoriaeth wedi ei recordio wedi eu heithrio i raddau helaeth rhag eu rheoleiddio dan y Ddeddf ac nid oes angen trwydded ar gyfer amrywiaeth o weithgareddau adloniant a reoleiddir sy'n digwydd rhwng 8am a 11pm ger bron cynulleidfa nad yw'n fwy na 500 o bobl. Ond, os bydd yr un gweithgareddau yn digwydd tu hwnt i'r oriau hyn, byddai angen trwydded ar eu cyfer dan y Ddeddf. Er enghraifft, byddai perfformiad cerddoriaeth fyw neu gerddoriaeth wedi ei recordio ar safleoedd trwyddedig ar gyfer alcohol perthnasol rhwng 07:00 a 23:30 ym mhresenoldeb cynulleidfa nad yw'n fwy na 500 o bobl angen trwydded o ran y gweithgareddau sy'n digwydd rhwng 07:00 ac 08:00 a 23:00-23:30.

85. Mae gan feysydd awyr, ar y llaw arall, eu rheoliadau eu hunain sy'n rheoli'r defnydd o adeiladau a safleoedd a all wahardd gweithgareddau o'r fath. Er enghraifft, ni all y gweithredoedd canlynol ddigwydd ym Maes Awyr Heathrow oni bai bod awdurdodau'r maes awyr yn rhoi caniatâd penodol iddynt:

- ni chaiff unrhyw unigolyn ganu, dawnsio, gweiddi, chwarae offeryn cerddorol, weithredu Peiriant Cerddoriaeth Symudol nac ymddwyn mewn modd fydd yn peri blinder i unrhyw unigolyn arall;
- ni chaiff unrhyw unigolyn osod na defnyddio unrhyw offer i ddarlledu, derbyn, recordio, atgynhyrchu na chwyddo sŵn, llefaru na delweddau at ddibenion masnachol nag unrhyw ddiben mewn Ardal Chwilio Diogelwch⁸²

86. Rydym yn cydnabod, oherwydd natur a strwythur unigryw meysydd awyr, na fydd safleoedd ochr yr awyr fel tafarndai a bariau yn dymuno cyflwyno gweithgareddau adloniant, wedi eu rheoleiddio neu heb eu rheoleiddio, tu hwnt i'r hyn a ganiateir yn barod dan reolau a rheoliadau'r maes awyr. Ond, gallai'r Ddeddf, os caiff ei gweithredu ar ochr yr awyr, arwain at ymdrechion gan weithredwyr tafarndai, bariau a bwytai ar

⁸² <https://www.heathrow.com/company/partners-and-suppliers/conditions-of-use/heathrow-byelaws> [agorwyd ar 16 Chwefror 2018]

ochr yr awyr i arallgyfeirio eu gwasanaeth cwsmeriaid trwy adloniant er mwyn denu mwy o deithwyr. Er enghraifft, dengys ymchwil annibynnol bod tafarndai sy'n darparu cerddoriaeth yn cymryd 44% yn fwy mewn refeniw ar gyfartaledd na thafarndai heb gerddoriaeth⁸³.

Gorfodi'r Ddeddf ar Ochr yr Awyr

87. Fel y nodwyd yn gynharach, mae'r drefn drwyddedu yn cael ei chefnogi gan amrywiaeth o droseddau, darpariaethau gorfodi a phwerau arolygu, gan gynnwys pŵer y llysoedd a'r heddlu i wneud gorchmynion cau dros dro o ran rhai safleoedd. Byddai'r darpariaethau hyn yn ymestyn i safleoedd ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr petai'r eithriad yn cael ei ddiddymu. Nid yw'n glir o'r dystiolaeth sydd ar gael pa oblygiadau y gallai hyn ei gael ar gyfer gorfodi'r Ddeddf yn effeithiol ar ochr yr awyr.

Y dystiolaeth ofynnol

88. Rydym yn ceisio tystiolaeth a barn ar addasrwydd a dichonolrwydd gweithredu'r Ddeddf ar ochr yr awyr ar ei ffurf bresennol. Bydd hyn yn cynorthwyo ein hasesiad o'r ochr ymarferol, gan gynnwys edrych ar rwystrau, ar gyfer gweinyddu'r Ddeddf yn effeithiol. Mae gennym ddiddordeb yn arbennig yn y dystiolaeth am sut y mae'r Ddeddf yn gweithredu ar hyn o bryd ar ochr yr awyr ym maes awyr rhyngwladol Doncaster-Sheffield.

Cwestiwn 24

A fyddai'n ddichonol ac ymarferol gweithredu a gweinyddu'r Ddeddf ar ei ffurf bresennol ar ochr yr awyr mewn meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr?

Rhowch dystiolaeth pan fydd ar gael am y canlynol ond heb ei chyfyngu i hynny:

- *addasrwydd prosesau a arweinir yn lleol yng nghyswllt ceisiadau am drwyddedau, gwneud penderfyniadau, cyflwyniadau, adolygiadau, cyfryngu ac apeliadau;*
- *cryfderau a chyfyngiadau defnyddio'r pwerau gorfodi sy'n bodoli mewn amgylchedd ochr yr awyr;*
- *rhwystrau fydd yn atal gorfodi'r Ddeddf yn effeithiol ar ochr yr awyr (e.e. mynediad i ochr yr awyr i swyddogion trwyddedu a/neu awdurdodau perthnasol eraill);*
- *anghydnawsedd a/neu wrthdaro a all godi rhwng y Ddeddf ac offer eraill sy'n rhwymol yn gyfreithiol sydd eisoes yn eu lle (e.e. is-ddeddfau, cynlluniau meistr meysydd awyr).*

⁸³ <https://www.parliament.uk/documents/lords-committees/Licensing-Act-2003/Collated-written-evidence-volume.pdf> td. 199 [agorwyd ar 16 Chwefror]

- *y nifer o safleoedd ar ochr yr awyr ym mhob maes awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr sy'n gwerthu a/cyflenwi alcohol, lluniaeth hwyr y nos a/neu yn darparu gweithgareddau trwyddedig eraill yn ôl y Ddeddf.*

Cwestiwn 25

A oes unrhyw faterion eraill yng nghyswllt teithwyr awyr meddw a thrafferthus ac argymhelliad y Pwyllgor Dethol o ran meysydd awyr rhyngwladol yng Nghymru a Lloegr yr ydych yn dymuno rhoi rhagor o dystiolaeth amdanynt?

Awdurdodau lleol a lluoedd heddlu yng Nghymru a Lloegr gyda meysydd awyr yn eu hardaloedd sydd ar hyn o bryd wedi eu heithrio o Ddeddf Trwyddedu 2003

	Maes Awyr	Awdurdod Lleol	Llu Heddlu Lleol
1	Birmingham	Cyngor Bwrdeistref Fetropolitan Solihull	Heddlu Gorllewin Canolbarth Lloegr
2	Bournemouth	Cyngor Bwrdeistref Christchurch	Heddlu Dorset
3	Bryste	Cyngor Gogledd Gwlad yr Haf	Heddlu Avon a Gwlad yr Haf
4	Blackpool	Cyngor Bwrdeistref Fylde	Heddlu Swydd Gaerhirfryn
5	Caerdydd	Cyngor Bro Morgannwg	Heddlu De Cymru
6	Coventry	Cyngor Dosbarth Warwick	Heddlu Swydd Warwick
7	Caerwysg	Cyngor Dosbarth Dwyrain Dyfnaint	Heddlu Dyfnaint a Chernyw
8	Glannau Humber	Cyngor Gogledd Swydd Lincoln	Heddlu Glannau Humber
9	Leeds Bradford	Cyngor Dinas Leeds	Heddlu Gorllewin Swydd Efrog
10	John Lennon Lerpwl	Cyngor Dinas Lerpwl	Heddlu Glannau Mersi
11	Maes Awyr Dinas Llundain	Bwrdeistref Llundain Newham	Yr Heddlu Metropolitan
12	Gatwick Llundain	Cyngor Bwrdeistref Crawley	Heddlu Sussex
13	Heathrow Llundain	Bwrdeistref Llundain Hillingdon	Yr Heddlu Metropolitan
14	Stansted Llundain	Cyngor Dosbarth Uttlesford	Heddlu Essex
15	Luton Llundain	Cyngor Bwrdeistref Luton	Swydd Bedford
16	Manceinion	Cyngor Dinas Manceinion	Heddlu Manceinion Fwyaf
17	Manston (wedi cau)	amherthnasol	amherthnasol
18	Newcastle	Cyngor Dinas Newcastle	Heddlu Northumbria
19	Norwich	Cyngor Dinas Norwich	Cwnstabiliaeth Norfolk

20	Dwyrain Canolbarth Lloegr	Cyngor Dosbarth Gogledd Orllewin Swydd Gaerlŷr	Heddlu Swydd Gaerlŷr
21	Dinas Sheffield (ar gau)	amherthnasol	amherthnasol
22	Southampton	Cyngor Bwrdeistref Eastleigh	Cwnstabiliaeth Swydd Hampshire – Canol Eastleigh
23	Southend	Cyngor Dosbarth Rochford	Heddlu Essex – Rochford
24	Dyffryn Tees Durham (a elwid yn Teeside)	Cyngor Bwrdeistref Darlington	Cwnstabiliaeth Durham
Awdurdodau lleol a lluoedd heddlu yng Nghymru a Lloegr gyda meysydd awyr yn eu hardaloedd <u>nad ydynt</u> ar hyn o bryd wedi eu heithrio o Ddeddf Trwyddedu 2003			
25	Sheffield Doncaster	Cyngor Doncaster	Heddlu De Swydd Efrog – Dwyrain Doncaster

Amdanoch chi

Defnyddiwch yr adran hon i ddweud wrthym amdanoch eich hun

Enw llawn	
Teitl swydd neu yn rhinwedd beth yr ydych yn ymateb i'r ymarfer ymgynghori hwn (er enghraifft, aelod o'r cyhoedd)	
Dyddiad	
Enw cwmni/sefydliad (os yn berthnasol)	
Cyfeiriad	
Cod post	
Os hoffech i ni gydnabod derbyn eich ymateb, ticiwch y blwch hwn	<input type="checkbox"/> (ticiwch y blwch)
Y cyfeiriad y dylid anfon cydnabyddiaeth iddo, os yn wahanol i'r uchod	

Os ydych yn cynrychioli grŵp, dywedwch enw'r grŵp a rhoi crynodeb o'r bobl neu sefydliadau yr ydych yn eu cynrychioli.

Manylion cyswilt a sut i ymateb

Galwad am Dystiolaeth: trwyddedu alcohol ochr yr awyr mewn meysydd awyr yng Nghymru a Lloegr

Alcohol Team, 5th Floor Fry Building

Home Office

2 Marsham Street

London, SW1P 4DF

E-bost: callforevidence@homeoffice.gsi.gov.uk

Cwynion neu sylwadau

Os oes gennych unrhyw gwynion neu sylwadau am y broses ymgynghori dylech gysylltu â'r Swyddfa Gartref yn y cyfeiriad uchod.

Copiâu ychwanegol

Gallwch gael rhagor o gopiâu papur o'r ymgynghoriad hwn o'r cyfeiriad hwn ac mae ar gael hefyd ar-lein yn callforevidence@homeoffice.gsi.gov.uk

Gellir gofyn am fersiynau ar ffurfiau gwahanol o'r cyhoeddiad hwn gan callforevidence@homeoffice.gsi.gov.uk

Cyhoeddi ymateb

Bydd papur yn crynhoi'r ymatebion i'r alwad hon am dystiolaeth yn cael ei gyhoeddi. Bydd y papur ymateb ar gael ar-lein yn www.gov.uk

Grwpiau cynrychioliadol

Gofynnir i grwpiau cynrychioliadol roi crynodeb o'r bobl a sefydliadau y maent yn eu cynrychioli wrth ymateb.

Cyfrinachedd

Gall unrhyw wybodaeth a ddarparir mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn, yn cynnwys gwybodaeth bersonol, gael ei chyhoeddi neu ei datgelu yn unol â chyfundrefnau mynediad i wybodaeth (yn bennaf Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 (FOIA), Deddf Diogelu Data 1998 (DPA) a'r Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004).

Os ydych am i'r wybodaeth a roddwch gael ei thrin yn gyfrinachol, dylech fod yn ymwybodol, dan y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth, bod Cod Ymarfer statudol yn bodoli y mae'n rhaid i awdurdodau cyhoeddus gydymffurfio ag o ac sy'n delio â rhwymedigaethau cyfrinachedd, ymysg pethau eraill. O ganlyniad, byddai'n ddefnyddiol pe gallech esbonio i ni pam yr ydych yn ystyried fod y wybodaeth yr ydych wedi ei darparu i ni yn gyfrinachol.

Os byddwn yn derbyn cais i ddatgelu'r wybodaeth, byddwn yn rhoi ystyriaeth lawn i'ch esboniad, ond ni allwn roi sicrwydd y gellir cynnal cyfrinachedd dan bob amgylchiad. Ni ystyrir ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhrychir gan eich system TG, ynddo ei hun, yn rhwymol ar y Swyddfa Gartref.

Bydd y Swyddfa Gartref yn prosesu eich data personol yn unol â'r Ddeddf Diogelu Data a, gan amlaf, bydd hyn yn golygu na ddatgelir eich data personol i drydydd parti.

Egwyddorion yr ymgynghoriad

Nodir yr egwyddorion y dylai adrannau'r llywodraeth a chyirff cyhoeddus eraill eu mabwysiadu ar gyfer ymgysylltu â rhanddeiliaid wrth ddatblygu polisiau a deddfwriaeth yn yr egwyddorion ymgynghori.

<https://www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance>



© Hawlfraint y Goron 2018

Trwyddedwyd y cyhoeddiad hwn dan amodau Trwydded Llywodraeth Agored v3.0 ac eithrio pan nodir yn wahanol. Er mwyn gweld y drwydded ewch i nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3 neu ysgrifennwch at Information Policy Team, The National Archives, Kew, London TW9 4DU, neu anfon e-bost at: psi@nationalarchives.gsi.gov.uk.

Pan fyddwn wedi dynodi unrhyw wybodaeth fel hawlfraint trydydd parti bydd angen ichi gael caniatâd gan ddeiliaid yr hawlfraint dan sylw.

Mae'r cyhoeddiad hwn ar gael yn www.gov.uk/government/publications.

Dylai unrhyw ymholiadau am y cyhoeddiad hwn gael eu hanfon atom yn public.enquiries@homeoffice.gsi.gov.uk.

ISBN: 978-1-78655-725-4