

Yr Adran Drafnidiaeth



Department  
for Transport

# Diwygio Polisi Defnyddwyr Awyrennau

Ionawr 2022

Yr Adran Drafnidiaeth  
Great Minster House  
33 Horseferry Road  
Llundain  
SW1P 4DR



© Hawlfraint y Goron 2022

Mae'r cyhoeddiad hwn wedi ei drwyddedu dan delerau y Drwydded Llywodraeth Agored f3.0 oni nodir yn wahanol. I weld y drwydded hon ewch i <https://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/neu> cysylltwch â'r Archifau Cenedlaethol ar [www.nationalarchives.gov.uk/contact-us](http://www.nationalarchives.gov.uk/contact-us).

Lle rydym wedi nodi unrhyw ddeunydd hawlfraint trydydd parti bydd angen caniatâd y deiliaid hawlfraint dan sylw.

Mae'r cyhoeddiad hwn ar gael hefyd ar ein gwefan ar [www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport](http://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport)

Dylid anfon unrhyw ymholiadau ynghylch y cyhoeddiad hwn atom ar [www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport](http://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport)

# Cynnwys

Crynodeb gweithredol	4
Sut i ymateb	6
Rhyddid Gwybodaeth	7
1. Offer i'r rheolydd i ddiogelu defnyddwyr a sicrhau triniaeth deg	8
2. Datrysiad i ddefnyddwyr unigol	11
3. lawndal am oediadau a chansladau	15
4. Hygyrchedd	19
Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus	21
Beth fydd yn digwydd nesaf	23
Atodiad A: Rhestr gyflawn o gwestiynau'r ymgynghoriad	24
Atodiad B: Egwyddorion ymgynghoriad	28

# Crynodeb gweithredol

## Cyflwyniad

1. Mae'r sector awyrennau yn bwysig i'r DU, yn cysylltu pobl y DU gyda gweddill y byd ar gyfer busnes, twristiaeth, ac ail-gysylltu gyda theulu a ffrindiau. Rydym am sicrhau bod yr achos hwn yn parhau, a bod teithwyr yn dal wrth galon y diwydiant. Dylai fod gan bawb yr hyder i deithio yn yr awyr, ac mae'r llywodraeth wedi ymrwymo i sicrhau bod hedfan yn brofiad cadarnhaol i bawb.
2. Mae'r diwydiant awyrennau yn deall pwysigrwydd defnyddwyr ac mae llawer yn dangos arfer da wrth ddarparu profiad cadarnhaol i ddefnyddwyr. Wrth i'r sector esblygu ac wrth i'r ffordd mae defnyddwyr yn dewis teithio newid, rydym am barhau i weithio gyda'r diwydiant i nodi offer modern a hyblyg i gefnogi diogelwch y defnyddiwr. Mae pandemig COVID-19, yn ddealladwy, wedi cael effaith ddinistriol ar y sector awyrennau, ac mae hyn yn ei dro wedi effeithio ar hyder defnyddwyr i deithio yn yr awyr. Er hyn, rydym wedi gweld y diwydiant yn ymdrechu i ymateb yn fwy hyblyg ac i weithio ar y cyd gyda'r Awdurdod Hedfan Sifil (CAA) i sicrhau eu bod yn diogelu defnyddwyr. Rydym am barhau i adeiladu ar yr ymateb cadarnhaol hwn, a defnyddio'r gwersi a ddysgwyd o'r pandemig i wneud hynny. Gan fod teithio rhyngwladol wedi ailagor, dyma'r adeg i ystyried pa ddiwygiadau ellid eu gwneud i atgyfnerthu hyder defnyddwyr i hedfan a thrwy hynny helpu i gryfhau ein diwydiant hedfan allweddol.
3. Mae rhai o'r argymhellion yn yr ymgynghoriad hwn yn adeiladu ar themâu a nodwyd yn *Aviation 2050: The future of UK aviation consultation*<sup>1</sup> oedd yn cwmpasu darpariaethau i ddiogelu'r sawl oedd yn teithio gyda chadeiriau olwyn ac offer symudedd, cryfhau grymoedd i'r CAA orfodi torri ar ddeddfau defnyddwyr, a sicrhau bod Dull Amgen o Ddatrys Anghydfod ar gael ac yn gweithio yn y sector. Mae'r argymhellion a nodir yn yr ymgynghoriad hwn yn cyrchu adborth mwy manwl a phenodol, ac yn darparu cyfle i adlewyrchu ar brofiadau diweddar, yn arbennig, yn dilyn y pandemig. Mae'r llywodraeth yn awyddus i wybod sut gellir gwella'r meysydd hyn er mwyn cefnogi adferiad a thwf ein sector awyrennau ymhellach. Nid yw'r meysydd eraill o Aviation 2050 nad ydynt yn ymddangos yn yr ymgynghoriad hwn wedi eu hanghofio gydag ystyriaeth bellach o faterion eraill yn ymwneud â diogelu defnyddwyr i'w cynnal ar wahân i'r ymgynghoriad hwn. Er enghraifft, nid yw'r ymgynghoriad hwn yn cynnwys unrhyw ystyriaeth o gynllun Trwyddedu Trefnwyr

---

<sup>1</sup> [Aviation 2050 \(publishing.service.gov.uk\)](https://publishing.service.gov.uk), Pennod 5: Gwella profiad teithiwr

Teithiau Awyr (ATOL)<sup>2</sup>. Er hyn, mae'r Llywodraeth yn dal i ystyried sut i ddiwygio ATOL, gan gynnwys sut i weithredu sancsiynau sifil i'r CAA ymdrin â diffyg cydymffurfio gyda Rheoliadau ATOL. Bydd yr ystyriaethau hyn yn ffurfio rhan o waith diwygio ehangach ATOL y llywodraeth.

4. Mae ymadawiad y DU o'r UE yn cynnig cyfle i adolygu deddfwriaeth yr UE a ddargedwir, sydd yn diogelu defnyddwyr mewn perthynas â hediadau domestig y DU. Mae'r argymhellion a nodir yn yr ymgynghoriad mewn perthynas ag iawndal yn benodol, yn caniatáu i ni ystyried beth sy'n gweithio orau ar gyfer y DU ac i sicrhau bod y DU mewn man cystadleuol ar gyfer y diwydiant.
5. Mae'r ymgynghoriad yn cwmpasu pedwar maes allweddol i sicrhau bod defnyddwyr yn cael eu diogelu a'u trin yn deg a bod arfer gorau gan y diwydiant yn beth cyffredin. Mae'r rhain yn ystyried yr offer sydd gan y rheolydd i orfodi rheoliadau, dulliau sydd ar gael i'r unigolyn ddatrys materion, iawndal ar gyfer oediadau a chansladau, a hygyrchedd. Rydym yn croesawu barn o bob rhan o'r DU, a gan y sector, y diwydiant, ehangach a'r cyhoedd i fwydo ein huchelgais i arddangos pwysigrwydd teithiau awyr cadarnhaol, a swyddogaeth arweiniol y DU wrth foderneiddio profiad y teithiwr a chefnogi diwydiant i ddarparu'r gwasanaeth gorau.

---

<sup>2</sup> Mae cynllun ATOL yn diogelu defnyddwyr sydd wedi llogi hediad, neu wyliau sy'n cynnyws hediad, rhag ansolfedd potensial y darparwr teithio. Er ei fod yn ddigwyddiad anfynych, os yw'n methu mae'r cynllun yn sicrhau y gall teithwyr gwblhau eu gwyliau, neu gael ad-daliad os nad ydynt wedi teithio eto. Mae cynllun ATOL yn diogelu tuag 20 miliwn o deithwyr Prydeinig bob blwyddyn yn ôl y [CAA](#).

## Sut i ymateb

Dechreuodd cyfnod yr ymgynghoriad ar 31 Ionawr 2022 a bydd yn rhedeg hyd at 23:45 ar 27 Mawrth 2022. Sicrhewch fod eich ymateb yn ein cyrraedd cyn y dyddiad cau. Os hoffech chi gopiâu pellach o'r ddogfen ymgynghoriad hon, gellir ei chanfod ar <https://www.gov.uk/dft#consultations> neu gallwch gysylltu â [AviationConsumerConsultation@dft.gov.uk](mailto:AviationConsumerConsultation@dft.gov.uk) os ydych angen fformatau amgen (Braille, CD sain ac ati).

Defnyddiwch y ffurflen ymateb sydd ar gael ar <https://www.gov.uk/government/consultations/reforming-aviation-consumer-policy-protecting-air-passenger-rights> i ymateb i'r ymgynghoriad hwn a'i he-bostio at: [AviationConsumerConsultation@dft.gov.uk](mailto:AviationConsumerConsultation@dft.gov.uk)

Am ein bod yn gweithio o bell am y dyfodol rhagweladwy, ac oherwydd materion iechyd a diogelwch ynghylch trafod post corfforol, rydym yn annog yn daer eich bod yn ymateb drwy e-bost. Os na fedrwch ymateb drwy e-bost, fe'ch gwahoddwn i roi gwybod i ni drwy ofyn i rywun e-bostio ar eich rhan. Os nad yw'r un o'r uchod yn bosibl, yna fe'ch gwahoddir i anfon ymatebion at:

Tîm Polisi Defnyddwyr Awyrennau

4<sup>ydd</sup> Llawr, Great Minster House,

33 Horseferry Road,

Llundain,

SW1P 4DR

Wrth ymateb, nodwch, os gwelwch yn dda, a ydych yn ymateb fel unigolyn neu'n cynrychioli barn sefydliad. Os ydych yn ymateb ar ran sefydliad mwy o ran maint, nodwch yn glir pwy mae'r sefydliad yn ei gynrychioli, a lle bo'n gymwys, sut y casglwyd barn yr aelodau.

## Rhyddid Gwybodaeth

Gall gwybodaeth a gyflwynir wrth ymateb i'r ymgynghoriad hwn, gan gynnwys gwybodaeth bersonol, fod yn agored i'w gyhoeddi neu ei datgelu yn unol â Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 (FOIA) neu'r Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004.

Os ydych yn dymuno i'r wybodaeth rydych yn ei chyflwyno gael ei thrin yn gyfrinachol, byddwch yn ymwybodol, dan y FOIA, bod Cod Ymarfer statudol y mae'n rhaid i awdurdodau cyhoeddus gydymffurfio â hwy ac sy'n ymdrin, ymhlith pethau eraill, â rhwymedigaethau cyfrinachedd.

Gan gadw hyn mewn golwg byddai'n fuddiol pe byddech yn egluro i ni pam eich bod yn ystyried bod y wybodaeth rydych wedi ei darparu yn gyfrinachol. Os byddwn yn derbyn cais i ddatgelu'r wybodaeth, byddwn yn ystyried eich eglurhad yn ofalus, ond ni fedrwn roi sicrwydd y gellir cynnal cyfrinachedd ym mhob amgylchiad. Ni fydd ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhyrchwyd gan eich system TG, ynddo ei hun, yn cael ei ystyried yn orfodol ar yr Adran.

Bydd yr Adran yn prosesu eich data personol yn unol â'r Ddeddf Diogelu Data (DPA) ac yn y mwyafrif o amgylchiadau bydd hyn yn golygu na ddatgelir eich data personol i drydydd parti.

## Diogelu Data

Mae'r Adran Drafnidiaeth (DfT) yn cynnal yr ymgynghoriad hwn i gasglu tystiolaeth ar ddiwygio polisi defnyddwyr awyrennau. Mae'r ymgynghoriad hwn a'r prosesu data personol a achosir ganddo yn hanfodol ar gyfer ymarfer ein swyddogaeth fel Adran o'r llywodraeth. Os yw'ch atebion yn cynnwys unrhyw wybodaeth sy'n caniatáu i gael eich adnabod, y Df, dan ddeddf diogelu data, fydd Rheolwr y wybodaeth hon.

Fel rhan o'r ymgynghoriad hwn rydym yn gofyn am eich enw a'ch cyfeiriad e-bost. Mae hyn rhag ofn y bydd angen i ni ofyn cwestiynau ychwanegol i chi ynghylch unrhyw un o'ch ymatebion. Nid oes rhaid i chi roi'r wybodaeth bersonol hon i ni. Os ydych yn ei darparu, byddwn ond yn ei defnyddio er mwyn gofyn cwestiynau ychwanegol.

Mae gan bolisi preifatrwydd y DfT fwy o wybodaeth am eich hawliau mewn perthynas â'ch data personol, sut i gwyno a sut i gysylltu â'r Swyddog Diogelu Data. Medrwn ei weld ar <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about/personal-information-charter>.

Ni fyddwn yn defnyddio eich enw nag unrhyw fanylion personol eraill a fedrai eich adnabod pan fyddwn yn adrodd am ganlyniadau'r ymgynghoriad. Cedwir eich gwybodaeth yn ddiogel mewn system TG diogel o fewn yr Adran Drafnidiaeth a byddwn yn ei ddinistrio o fewn 12 mis wedi i'r ymgynghoriad gael ei gwblhau.

# 1. Offer i'r rheolydd i ddiogelu defnyddwyr a sicrhau triniaeth deg

- 1.1 Yr Awdurdod Hedfan Sifil (CAA) yw rheolydd hedfan y DU. Ei swyddogaeth yw sicrhau:
  - bod y diwydiant awyrennau yn bodloni'r safonau diogelwch uchaf
  - bod defnyddwyr yn cael eu diogelu a'u trin yn deg
  - defnydd effeithiol o ofod awyr a rheoli effeithiau amgylcheddol
  - rheolaeth effeithiol o risgiau diogelwch
- 1.2 Mae'r CAA yn gyfrifol am orfodi deddfau defnyddwyr sydd yn berthnasol i'r diwydiant awyrennau yn benodol, gan gynnwys hawliau teithwyr yn ystod amhariad ar hediadau a hygyrchedd. Mae gan y CAA rymoedd dan Ran 8 Deddf Menter 2002 (Deddf 2002) i orfodi cyfraith y diwydiant awyrennau pan fo tor rheolau yn niweidio lles cyfunol defnyddwyr. Yn ogystal, mae ganddynt rymoedd cydamserol gyda'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd (CMA), hefyd dan Ran 8 o Ddeddf 2002, i orfodi cyfraith defnyddwyr yn y sector awyrennau.
- 1.3 Nod y CAA yw gweithio gyda diwydiant i gryfhau eu diogelwch defnyddwyr. Ar hyn o bryd mae'r CAA yn defnyddio amrywiaeth o weithredoedd gorfodi, gan gynnwys (ond heb fod yn gyfyngedig i) ymgynghoriad gyda busnesau, llythyron rhybuddio, sicrhau ymrwymadau ffurfiol gan fusnesau i gydymffurfio â'r gyfraith, gwneud cais i'r llys am orchmynion gorfodi (dan Ddeddf 2002) ac erlyniadau troseddol. Gallai'r grymoedd sydd ar gael i'r CAA i sicrhau bod hawliau defnyddwyr yn cael eu parchu fod yn gryfach ac maent yn hawlio llawer o amser. Pan fo gorfodaeth yn angenrheidiol, mae'r CAA yn gyffredinol yn defnyddio grymoedd llai beichus, megis ymarfer rheoleiddiol, ac i osgoi prosesau hir a drud, megis achosion llys. Yn ogystal, ar hyn o bryd nid oes gan achosion sifil sancsiynau ariannol ar gyfer torri cyfreithiau defnyddwyr, sydd yn cyfyngu ar y grym i rwystro diffyg cydymffurfio.



### Enghraifft o achos llys

Dechreuodd y CAA weithred orfodi ar 5 Rhagfyr 2018 yn erbyn cwmni awyrennau am beidio â thalu iawndal i deithwyr yr effeithiwyd arnynt gan gansladau ac oediadau o ganlyniad i weithredu diwydiannol gan staff cwmni awyrennau.

Rhaid i deithwyr aros am ganlyniad gweithred orfodi'r CAA cyn medru gwneud unrhyw hawliad am iawndal ariannol gan y cwmni awyrennau mewn perthynas â'r mater hwn.

Ar 29 Ebrill 2021, mewn datganiad gan yr Uchel Lys dywedwyd y byddai angen i'r cwmni awyrennau dalu iawndal i'r teithwyr a effeithiwyd gan oediadau a chansladau.

Mae'r achos yn parhau.

- 1.4 Roedd polisi'r ymgynghoriad ar Ddiwygio Cystadleuaeth a Defnyddwyr<sup>3</sup> a gyhoeddwyd gan yr Adran Busnes, Ynni a Strategaeth Ddiwydiannol (ymgynghoriad Cystadleuaeth a Defnyddwyr), a gaewyd ar 1 Hydref 2021, wedi cyrchu barn ar ddiwygio grymoedd gorfodi sifil yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd (CMA) dan Ran 8 Deddf Menter 2002 i alluogi gorfodaeth drwy fodel gweinyddol. Byddai hyn yn galluogi'r CMA i benderfynu a yw busnes wedi torri cyfreithiau defnyddwyr, penderfynu ar wneud iawn ar doriadau ac os yn addas i orchymyn cosb ariannol. Gall gyfundrefn orfodi o'r math hwn ddarparu mwy o reolaeth i'r CMA dros yr amserlen ar gyfer archwiliadau, gan eu galluogi i ddirwyn achosion i ben yn gyflymach, i roi terfyn ar doriadau a sicrhau gwneud iawn i ddefnyddwyr. Roedd yr ymgynghoriad Cystadleuaeth a Defnyddwyr hefyd wedi cyrchu barn ynghylch a oes yna achos i ystyried grymoedd gweinyddol tebyg i reoleiddwyr eraill, gan gynnwys y CAA. O ganlyniad, a gan fod ymgynghoriad y BEIS wedi cau cyn yr ymgynghoriad hwn, defnyddir canfyddiadau perthnasol i rymoedd gweinyddol i reoleiddwyr eraill gan gynnwys y CAA, o'r ymgynghoriad Cystadleuaeth a Defnyddwyr i helpu hysbysu datblygiadau polisi ar rymoedd sancsiynau sifil y CAA yn dilyn yr ymgynghoriad hwn. Fodd bynnag, efallai na fydd canfyddiadau o'r ymgynghoriad hwn (a fydd yn cau'n ddiweddarach) yn cael eu cynnwys yn yr ystyriaethau a wneir yn dilyn yr ymgynghoriad Cystadleuaeth a Defnyddwyr. Yn ogystal, bydd yr ymgynghoriad yn edrych ar y ddarpariaeth bosibl o sancsiynau sifil ychwanegol i bob rheoleiddiwr, gan gynnwys y CAA. Roedd yn argymhell bod y grymoedd hyn yn cynnwys sancsiynau ar gyfer diffyg cydymffurfio gyda grymoedd casglu gwybodaeth, torri ymrwymadau a thorri cyfreithiau defnyddwyr, drwy wneud cais i'r llys osod dirwyon ar sail trosiant. Gallai grymoedd o'r fath fynd rhan o'r ffordd tuag at wella grymoedd gorfodi'r CAA, ond mae'r llywodraeth yn cyrchu barn yn yr ymgynghoriad hwn ynghylch a fyddai'r grymoedd hyn yn unig yn ddigonol, neu a fyddai sancsiynau sifil ychwanegol a roddir yn weinyddol gan y CAA yn fuddiol.
- 1.5 Mae gwelliannu wedi eu gwneud gan y diwydiant awyrennau ynghylch diogelu defnyddwyr, ac mae'r CAA wedi gweithio gyda'r diwydiant i gryfhau'r maes hwn. Gellir gweld hyn yn glir o'r gwaith a wnaed yn ystod pandemig COVID-19 i adolygu

<sup>3</sup> [Polisi diwygio cystadleuaeth a defnyddwyr - GOV.UK \(www.gov.uk\)](http://www.gov.uk)

cydymffurfedd iawndal a gweithio ar y cyd â diwydiant i wella perfformiad ar rwymedigaethau defnyddwyr. O ganlyniad mae'r mwyafrif o gwmnïoedd awyrennau yn ad-dalu o fewn 7 niwrnod ond mae yna welliannau y gellir eu gwneud o hyd i ddiogelu defnyddwyr.

1.6 Gallai grymoedd gorfodi gweinyddol olygu y gallai'r CAA er enghraifft fedru:

- penderfynu a yw busnes awyrennau wedi torri cyfreithiau hawliau defnyddwyr
- rhoi cyfarwyddiadau i derfynu troseddau neu eu hatal rhag digwydd yn y dyfodol
- gorchymyn iawndal neu wneud iawn am y toriad
- gosod cosbau ariannol, lle bo hynny'n briodol

Gallai grymoedd o'r fath gryfhau gallu'r CAA i orfodi cyfraith defnyddwyr, gwella diogelwch defnyddwyr, lleihau'r amser a dreulir ar orfodi, osgoi troi at opsiynau mwy llafurus, ac annog cydymffurfedd ac ymrwymiad. Byddai'r grymoedd hyn yn mynd ymhellach na'r grymoedd a argymhellir yn ymgynghoriad y BEIS ar gyfer yr holl reoleiddwyr a amlinellir uchod.

**Cw1. Pa rymoedd ychwanegol, os o gwbl, i orfodi cyfreithiau diogelu defnyddwyr drwy sancsiynau sifil, ddylai fod gan y CAA? Pa faterion penodol byddai'r grymoedd hyn yn mynd i'r afael â hwy y tu hwnt i'r grymoedd gorfodi sydd ar gael eisoes i'r CAA?**

**Cw2. Pe byddid yn cynyddu grymoedd gorfodi'r CAA, a ddylai eu cylch gorchwyl barhau fel y mae ar hyn o bryd, hynny yw ar gyfer achosion o niwed cyfunol yn unig? Beth fyddai manteision ac anfanteision rhoi grymoedd ychwanegol i'r CAA i orfodi cyfreithiau defnyddwyr mewn achosion unigol?**

1.7 Mae'r llywodraeth yn awyddus i sicrhau y byddai unrhyw rymoedd gweinyddol yn amodol ar brosesau clir, teg a thryloyw er mwyn ennyn hyder diwydiant. Mae ymgynghoriad Cystadleuaeth a Defnyddwyr BEIS yn nodi argymhellion ar gyfer gwneud penderfyniadau a phrosesau apelio ar gyfer model gweinyddol i'r CMA. Mae'r llywodraeth yn ystyried y byddai'n bwysig i ddatblygu unrhyw rymoedd gweinyddol ychwanegol ar gyfer y CAA ochr yn ochr ag unrhyw fodel ar gyfer y CMA i helpu sicrhau bod tirwedd yr orfodaeth yn gyson ac yn gweithio ar y cyd. Mae ymgynghoriad Cystadleuaeth y BEIS yn nodi fframwaith ym mharagraffau 3.15 – 3.32 ar gyfer y broses o wneud penderfyniadau, apeliadau ac amddiffyniadau. Caiff adborth o'r cwestiynau o ymgynghoriad y BEIS sy'n berthnasol i'r fframwaith eu hystyried mewn unrhyw ddatblygiad polisi yn dilyn yr ymgynghoriad hwn.

**Cw3. Oes yna unrhyw faterion penodol ar gyfer y sector awyrennau y dylid eu hystyried yn natblygiad unrhyw fframwaith gweinyddol i'r CAA?**

## 2. Datrysiad i ddefnyddwyr unigol

- 2.1 Os yw unigolyn yn teimlo bod eu hawliau defnyddwyr wedi eu torri gan gwmni awyrennau, eu cam cyntaf yw codi'r mater gyda'r cwmni awyrennau i geisio datrysiad. Fodd bynnag, o bryd i'w gilydd nid oes modd cael cytundeb. Mae ambell gwmni awyrennau yn aelodau o'r cynllun Dull Amgen o Ddatrys Anghydfod (ADR) yn y DU sy'n darparu ffordd i ddwysáu cwynion. Ond os nad yw'r cwmni awyrennau yn rhan o gynllun ADR, opsiynau cyfyngedig sydd gan unigolyn i geisio iawn, gydag achos llys yn fater drud ac sy'n gofyn amser.
- 2.2 Term cyffredinol yw ADR am fframwaith o brosesau ar gyfer datrys anghydfodau heb fynd i'r llys. Maent yn cynnwys cyfryngiad, cymodi, gwerthusiad niwtral cynnar, penderfyniad arbenigol, dyfarniad, cyflafareddu neu gyfuniad o'r rhain. Gall ADR helpu defnyddwyr i orfodi eu hawliau'n gyflymach ac yn rhatach na mynd i'r llys. Mae Rheoliadau Dull Amgen o Ddatrys Anghydfod Defnyddwyr (Awdurdodau Cymwys a Gwybodaeth) 2015 yn rhoi ADR ar gael ar gyfer anghydfodau Cytundebol, ond nid ydynt yn gwneud cyfranogiad cwmni'edd awyrennau mewn cynlluniau ADR yn orfodol.
- 2.3 Mae'r llywodraeth eisoes yn edrych ar ffyrdd i sicrhau bod prosesau amgen o ddatrys anghydfod yn cael eu defnyddio fel rhan gyflawn o'r system gyfiawnder. Bwriad hyn yw defnyddio mecanweithiau an-wrthwynebol, megis cyfryngu, fel bod datrys anghydfodau mewn dull rhagweithiol ac adeiladol yn norm. I gefnogi'r gwaith hwn, mae'r Weinyddiaeth Gyfiawnder yn gweithio i wella'r sail tystiolaeth. Roedd galwad gyhoeddus am Dystiolaeth ar Ddatrys Anghydfod yng Nghymru a Lloegr<sup>4</sup> ar agor o 3 Awst i 31 Hydref 2021 ac roedd wedi cyrchu barn ar: yrru ymrwymiad a setliad; ansawdd a chanlyniadau; darparwyr gwasanaethau datrys anghydfod; costau economaidd a buddion datrys anghydfod; seilwaith technoleg; ac effeithiau cydraddoldeb. Mae angen ystyriaeth ofalus ar yr ymatebion a byddant yn helpu creu sail tystiolaeth fwy cyflawn i hysbysu datblygu polisi yn y maes hwn. Ymhen amser bydd y Weinyddiaeth Gyfiawnder yn cadarnhau canlyniad hyn a bydd unrhyw argymhellion yn y dyfodol yn destun ymarfer ymgynghoriad ar wahân ar yr adeg briodol.

---

<sup>4</sup> [Datrys anghydfod yng Nghymru a Lloegr: Galw am Dystiolaeth – y Weinyddiaeth Gyfiawnder - Citizen Space](#)

- 2.4 Ar hyn o bryd mae ADR yn wirfoddol yn y diwydiant awyrennau; mae 22 cwmni awyrennau yn aelodau o gynllun ADR sy'n gymeradwy gan y CAA, gan gwmpasu tua 80% o ddefnyddwyr sy'n teithio i ac o'r DU. Y CAA yw'r awdurdod cymwys ar gyfer ADR y diwydiant awyrennau<sup>5</sup>, yn cymeradwyo cyrff ADR i ddarparu safon uchel o ddatrys anghydfod i ddefnyddwyr awyrennau<sup>6</sup>. Mae dau gorff ADR yn gyfredol sydd wedi eu cymeradwyo gan y CAA<sup>7</sup>. Mae rhai cwmnïoedd awyrennau sy'n aelodau o gyrff ADR a gymeradwywyd gan yr UE ond nid ydynt wedi eu cymeradwyo gan y CAA, a gall fod yn anodd i'r sawl yn y DU eu defnyddio i herio toriadau.
- 2.5 Mae cynlluniau ADR i gwmnïau awyrennau yn cwmpasu'r mathau canlynol o gwynion:
- gwrthod cael mynd ar awyren, oedi neu ganslad
  - dinistriad, difrod, colled neu oediad wrth gludo paciau
  - dinistriad, difrod, neu golli eitemau a wisgwyd neu a gludwyd gan y teithiwr
  - cwynion ynghylch cwmnïoedd awyrennau oherwydd problemau a wynebwyd gan deithwyr ag anabledd neu deithwyr â symudedd cyfyngedig wrth ddefnyddio gwasanaethau hedfan
  - anghydfodau lle mae defnyddwyr yn honni nad yw busnes yn masnachu'n deg
- 2.6 Mae cyfranogi mewn rhyw ffurf o ADR yn orfodol yn y rhan fwyaf o sectorau rheoledig, gyda'r diwydiant awyrennau yn eithriad nodedig. Ar gyfer cwmni awyrennau nad yw'n defnyddio cynllun ADR cymeradwy yn wirfoddol, gall defnyddwyr gyfeirio eu cwyn at PACT – Tîm Cyngor a Chwynion Teithwyr y CAA. Gall PACT gynghori a ydynt o'r farn bod y gwyn yn ddilys a byddant yn trafod y gwyn gyda'r cwmni awyrennau; ond ni fedr PACT osod penderfyniad ar y cwmni awyrennau. Yn gymaradwy, dan gynlluniau ADR cyfredol y diwydiant awyrennau, mae arbenigwr yn ystyried cynrychioliadau gan y defnyddwyr a'r cwmni awyrennau ac yn gwneud penderfyniad. Lle mae teithiwr yn cytuno gyda phenderfyniad a wnaed gan y corff ADR, mae'r penderfyniad yn dod yn derfynol ar y cwmni awyrennau drwy Reolau'r Cynllun. Mae cynllun rheolau corff yr ADR yn nodi beth sy'n digwydd os na fydd cydymffurfedd â Rheolau'r Cynllun<sup>8</sup>.
- 2.7 Mae'r Llywodraeth yn cyrchu barn ar a ddylai cyfranogiad i gynllun a gymeradwywyd gan y CAA fod yn orfodol i gwmnïoedd awyrennau sydd yn hedfan i ac o'r DU, fel mecanwaith ychwanegol i orfodi hawliau teithwyr awyr. Mae defnyddio ADR i ddatrys anghydfodau yn gadarnhaol i fusnesau hefyd, yn darparu corff annibynnol i ystyried

---

<sup>5</sup> Dull Amgen o Ddatrys Anghydfod Defnyddwyr (Awdurdodau Cymwys a Gwybodaeth) Rheoliadau 2015, Rhestr 1

<sup>6</sup> [Canllawiau CAA i geiswyr ADR](#)

<sup>7</sup> Datrysiaid Anghydfod Defnyddwyr Cyfyngedig (AviationADR) a Chanolfan ar gyfer Datrysiaid Effeithiol (CEDR)

<sup>8</sup> [Rheolau Cynllun CEDRTachwedd 2020](#)  
[Cynllun Rheolau Hedfan ADR Mai 2021](#)

yr achos unigol, diogelu'r busnesau hynny sydd yn gweithio o fewn y gyfraith ac yn cynnig ffordd gyflymach a mwy cost-effeithiol o ddatrys anghydfodau.

**Cw4. A ddylai ADR fod yn orfodol i bob cwmni awyrennau sy'n hedfan i ac o'r DU? Eglurwch eich rhesymau wrth ateb.**

**Cw5. A ddylai pob cwmni awyrennau sy'n hedfan i ac o'r DU orfod cofrestru gyda'r darparwr ADR, neu a ddylai rhiant-sefydliadau fedru cofrestru ar ran yr holl fusnesau o fewn eu grŵp rhiant? Beth yw manteision ac anfanteision yr opsiynau hyn?**

**Cw6. Pa mor llwyddiannus mae mecanweithiau cydymffurfedd a gorfodi cyfredol ar gyfer cynlluniau gwirfoddol ADR, a pha fecanweithiau gorfodi amgen ddylai fod mewn lle i sicrhau cydymffurfedd gydag unrhyw benderfyniad a wnaed gan gorff ADR?**

**Cw7. Pa fecanweithiau a ddylid eu gosod i sicrhau cydymffurfedd ADR gorfodol ar gyfer cwmnioedd awyrennau nad ydynt wedi eu cofrestru yn y DU?**

**Cw8. A oes dulliau amgen eraill i'r ADR gorfodol? Pa anogaeth a ellid ei ddefnyddio i annog mwy o gwmnioedd awyrennau i ddefnyddio ADR yn wirfoddol?**

**Cw9. Oes gennych chi dystiolaeth bellach ar effaith tebygol ADR gorfodol ar y nifer o achosion ADR a gyflwynir gan ddefnyddwyr?**

2.8 Yn ogystal, mae ADR ar gael ar sail wirfoddol i feysydd awyr, i ymdrin â chwynion ynghylch problemau a wynebwr gan deithwyr ag anabledd a'r rhai hynny â symudedd cyfyngedig wrth ddefnyddio gwasanaethu teithio trafndiaeth awyr. Ar hyn o bryd mae saith maes awyr yn y DU sydd yn aelodau gwirfoddol o gynllun ADR sy'n gymeradwy gan y CAA. Mae'r lefel o gwynion ynghylch meysydd awyr drwy ADR yn isel, a gall gorfodi ADR yn yr achosion cyfyngedig hyn fod yn anghymesur.

**Cw10. Pa ystyriaethau, os o gwbl, ddylid eu cael mewn perthynas ag a ddylai ADR fod yn orfodol i feysydd awyr mewn perthynas â chwynion am wasanaethau i deithwyr ag anabledd a'r rhai â symudedd cyfyngedig?**

**Cw11. Pa anogaeth a ddylid ei ddefnyddio i annog mwy o feysydd awyr i ddefnyddio ADR yn wirfoddol?**

2.9 Mae'r CAA yn codi ffi fesul cwyn a gyfeirir at PACT, ond i gwmnioedd awyrennau nad ydynt wedi eu cofrestru yn y DU, a mathau penodol o gwynion, nid oes mecanwaith i sicrhau bod y cwmni awyrennau yn talu'r costau hyn, ac mewn llawer achos mae'r gost hon yn cael cymhorthdal gan y llywodraeth. Ar y llaw arall, bydd aelodau cynllun ADR wedi ymrwymo'n gytundebol i dalu ffi y cytunwyd arni am wasanaethau ADR. Bydd costau'r ADR yn amrywio, er enghraifft yn dibynnu ar hyd a chymhlethdod yr achos, y ffi a gytunwyd rhwng y corff ADR a'r busnes, ac a ydynt yn gostau fesul achos neu'n ffi flynyddol.

2.10 Mae un o'r ddau gorff a gymeradwyir gan gyrff ADR ar gyfer y diwydiant awyrennau yn codi ffi enwol o £25 ar ddefnyddwyr os yw'r hawliad 100% yn aflwyddiannus (nid yw hyn yn gymwys i achosion hygyrchedd na Deddf Cydraddoldeb). Mae hyn yn is na mynd i'r llys a gall helpu atal achosion gwamal gan ddefnyddwyr a helpu amddiffyn cwmnioedd awyrennau sydd yn gweithredu o fewn y gyfraith ac yn

arddangos arfer da. Mae hyn yn wahanol i sectorau eraill sydd wedi eu rheoleiddio lle mae ADR yn orfodol ac yn rhad ac am ddim i ddefnyddwyr. Yn ogystal, mae Fframwaith Gwasanaeth Cymdeithas Ombwdsmon yn nodi y dylai'r gwasanaethau fod am ddim i achwynwyr.

**Cw12. A ddylai'r ADR fod yn hollol rhad ac am ddim i ddefnyddwyr neu a fyddai 'ffi enwol' mewn achos o hawliad aflwyddiannus yn fantais wrth atal hawliadau gwamal?**

**Cw13. A ddylid gosod cap ar swm penodol fesul achos ADR i'r cwmnïoedd awyrennau? Os felly, ar ba lefel? A ddylai fod lefelau cost gwahanol ar gyfer mathau gwahanol o achosion ac os felly, sut ddylid penderfynu arnynt?**

2.11 Mae sectorau eraill sydd wedi eu rheoleiddio wedi cyflwyno ombwdsmon unigol, er enghraifft Ombwdsmon y Rheilffyrdd<sup>9</sup>, sydd yn sefydliad annibynnol a all gynnig gwasanaethau arbenigol am ddim i helpu datrys cwynion defnyddwyr ynghylch darparwyr gwasanaethau. Cyllidir ombwdsmon o'r math hyn gan y diwydiant fel bod y gwasanaethau yn dal i fod ar gael am ddim i ddefnyddwyr. Gall ombwdsmon ddarparu ystod o ganlyniadau gan ddibynnu ar y sefyllfa, gan gynnwys iawndal yn ogystal â gofynion ar y darparwr, ac maent yn orfodol ar y darparwr gwasanaeth. Mae'r llywodraeth yn cyrchu barn ar a ddylai ADR barhau i gael ei ddarparu gan endidau a gymeradwywyd gan ADR neu a ddylid ystyried opsiynau amgen fel ombwdsmon, ac os felly, pa fodel o ADR fyddai'n fwy addas a/neu effeithiol?

**Cw14. Beth yw manteision ac anfanteision endidau a gymerdwywyd gan ADR i'r CAA yn hytrach nag opsiynau eraill megis ombwdsmon unigol? Pa fuddion fyddai'n deillio o symud i ffwrdd o'r model cyfredol?**

---

<sup>9</sup> <https://www.railombudsman.org/>

### 3. Iawndal am oediadau a chansladau

- 3.1 Gosodir y rheolau am iawndal ar gyfer cansladau hediadau ac oediadau hir yn Rheoliad (CE) Rhif 261/2004 fel y'i dargedwir yng nghyfraith y DU. Mae'r rheoliad hwn yn gymwys i deithiwr:
- Sy'n gadael o faes awyr yn y DU
  - Sy'n gadael o wlad arall ac yn cyrraedd maes awyr yn y DU, os yw'r cwmni awyrennau yn gludwr y DU neu'r UE
  - Sy'n gadael o wlad arall ac yn cyrraedd maes awyr yn yr UE, os yw'r cwmni awyrennau yn gludwr y DU
- 3.2 Os digwydd canslad gan y cwmni awyrennau, mae hawl gan y defnyddiwr i gael ad-daliad llawn neu ei ailgyfeirio dan amodau cludo cymaradwy i ben y taith derfynol. Yn ogystal, am gansladau gan y cwmni awyrennau ac oediadau sy'n golygu bod y teithiwr yn cyrraedd dros dair awr ar ôl yr amser cyrraedd gwreiddiol, mewn rhai amgylchiadau mae hawl gan deithwyr i gael iawndal am anhwylystod yr oediad neu'r canslad. Mae'r Rheoliadau yn darparu cyfraddau yn ddibynnol ar bellter yr hediad, i bob defnyddiwr, beth bynnag oedd pris y tocyn, i wneud iawn am yr anhwylystod.
- 3.3 Yn ogystal, mae'r DU yn llofnodwr Confensiwn Montreal 1999 (y Confensiwn), cytuniad rhyngwladol sy'n llywodraethu atebolrwydd cwmni awyrennau os digwydd marwolaeth neu niwed corfforol teithiwr, yn ogystal ag achosion o oedi, difrod neu golli paciau a chargo. Mae'r Confensiwn yn gymwys i hediadau rhyngwladol; ond mae'r DU wedi ymestyn hyd a lled cwmpas y Confensiwn yn ddomestig. Dan y Confensiwn, gall teithiwr hawlio am oediadau, paciau neu gargo, hyd at y swm a nodir yn y Confensiwn. Mae hyn yn galw am brawf o golled achoswyd gan yr oedi, a gan ei fod yn wahanol i'r iawndal am anhwylystod fel y nodir yn Rheoliad (CE) Rhif 261/2004, gellir ei hawlio'n ychwanegol. Mae'r Confensiwn yn unigryw, sydd yn golygu na fedr y llofnodwyr osod terfynau gwahanol am ddifrod osodwyd eisoes yn y Confensiwn. Tra gellir diwygio hediadau domestig, mae hediadau rhyngwladol wedi eu cyfyngu i ddarpariaethau'r Confensiwn.

#### Iawndal am oediadau i hediadau domestig y DU

- 3.4 Rydym wedi clywed galwadau gan y diwydiant i ailystyried y cyfraddau ar gyfer iawndal, i fod yn fwy cynrychioliadol o gost teithio, ac i adlewyrchu'r ffyrdd mwy newydd mae defnyddwyr yn eu dewis i deithio yn yr awyr, megis defnyddio cwmnioedd awyrennau rhatach. Mae'r ymagwedd hon wedi ei chyfunio'n fwy agos at ddulliau trafniadaeth eraill. Er enghraifft, gyda theithiau morol, os yw gwasanaeth wedi ei ganslo neu os yw'r oediad yn fwy na 90 munud mae gan deithwyr hawl i ad-dalid

llawn neu gael eu hailgyfeirio. Yn ogystal, lle mae amser cyrraedd teithiwr i'w gyrchfan derfynol wedi ei hoedi gan gyfnod penodol o amser, mae ganddynt hawl i iawndal o leiafswm o 25% (a hyd at 50%) o gost y tocyn<sup>10</sup>. Ar gyfer rheilffyrdd domestig, mae Amodau Teithio'r Rheilffordd Genedlaethol yn gosod y lefel isaf o iawndal sy'n daladwy sef 50% o bris y tocyn (yn dibynnu ar y math o docyn) ar gyfer oediadau o fwy nag awr<sup>11</sup>. Fodd bynnag, mae llawer o gwmnïau trên yn mynd y tu hwnt i'r isafsymiau safonol hyn. Er enghraifft, os yw'r cwmni trên yn rhan o'r cynllun 'Ad-dalu am oedi' mae gan deithwyr hawl i 50% o bris y tocyn am oediad o rhwng 30 a 59 munud, ac ad-dalid llawn am oediad i'w gyrchfan derfynol o dros awr (mae llawer cwmni trên hefyd yn darparu 25% o bris y tocyn am oediadau rhwng 15 a 29 munud).

- 3.5 Mae cyfle i gyfunioni iawndal hediadau domestig ar gyfer oediadau gyda dulliau domestig eraill. Mae'r llywodraeth yn cyrchu barn ar a dylid cyfuno iawndal am oediadau i hediadau gyda phris teithio drwy ddarparu cyfran o bris y tocyn ar gyfer hediadau domestig (heb gynnwys y sawl sydd yn aros mewn tiriogaeth arall, neu'r rhai a ystyrir yn rhan o daith ryngwladol).

### **Cw15. A ddylai iawndal am oediadau i hediadau domestig gael eu cyfrifo fel canran o gost y tocyn?**

- 3.6 Mae'r llywodraeth yn cyrchu barn hefyd ar hyd yr oediad a ddylai arwain at iawndal ar gyfer hediadau domestig, a pha gyfran o bris y tocyn ddylai fod ar gael am yr oedi. Y sbardun ar hyn o bryd yw cymorth pan fydd hediad o lai na 1,500km wedi ei hoedi am ddwy awr neu fwy<sup>12</sup>. Mae hyn yn rhoi hawl i deithwyr gael prydau bwyd a lluniaeth a chyfathrebiadau am ddim. Lle mae'r oedi yn fwy na diwrnod, bydd ganddynt hefyd hawl i gael llety dros nos a chlodiant i'r llety hwnnw. Yn ôl cyfraith achosion, mae oedi ar gyrraedd am dair awr o leiaf yn rhoi'r un hawliau â chanslad yn nhermau iawndal<sup>13</sup>. Byddai hyn yn rhoi'r hawl i unigolyn gael yr iawndal a nodir yn Erthygl 7 o Reoliad (CE) Rhif 261/2004 fel y'i dargedwir yng nghyfraith y DU<sup>14</sup>.
- 3.7 Gallai un argymhelliad ar gyfer cynllun iawndal o'r math hwn fod fel a ganlyn:

Gall teithwyr wneud cais am iawndal gan y cwmni awyrennau os yw eu hediad domestig yn y DU wedi oedi fel y nodir isod:

- Am oediad o fwy nag 1 awr ond llai na 2 awr, mae gan deithwyr hawl i iawndal o 25% o bris eu tocyn
- Am oediad o fwy na 2 awr, ond llai na 3 awr, mae gan deithwyr hawl i iawndal o 50% o bris eu tocyn

<sup>10</sup> Rheoliad (EU) Rhif 1177/2010 parthed hawliau teithwyr wrth deithio ar y môr a dyfrffordd mewndirol a diwygio Rheoliad (fel y'i dargedwir yng nghyfraith y DU) Erthyglau 18 a 19

<sup>11</sup> [Amodau Teithio Rheilffyrdd Cenedlaethol](#)

<sup>12</sup> Rheoliad (CE) Rhif 261/2004 (fel y'i dargedwir yng nghyfraith y DU), Erthygl 6

<sup>13</sup> Achosion C-402/07 and C-432/07, Sturgeon e.a. ECLI:EU:C:2009:716

<sup>14</sup> £220 am hediadau o 1,500km neu lai, £350 am hediadau rhwng 1,500km a 3,500km neu £520 am hediadau nad ydynt yn disgyn o fewn y ddau gategori cyntaf.



- Am oediadau dros 3 awr, mae gan deithwyr hawl i iawndal o 100% o bris eu tocyn

**Cw16. Beth yw manteision ac anfanteision y cynnig uchod am iawndal ar gyfer hediadau domestig y DU a oedwyd?**

**Cw17. Pa opsiynau eraill, os o gwbl, sydd yna ar gyfer iawndal oediad, sbardunau oediad a chyfran o bris tocyn hediadau domestig y DU?**

**Cw18. A ddylid gwneud newidiadau tebyg i iawndal ar gyfer hediadau a ganslwyd ac a wrthodwyd hawl i fynd ar yr awyren? Beth yw manteision ac anfanteision y ddau?**

3.8 Mae newidiadau yn y ffordd rydym yn teithio yn yr awyren yn golygu y gall “pris tocyn” olygu amrywiaeth o bethau, gan gynnwys cost sylfaenol y sedd yn unig, neu unrhyw ychwanegolion opsiynol megis paciau, dewis sedd, neu flaenoriaeth wrth fynd ar fwrdd yr awyren. Byddai'n bwysig i unrhyw iawndal cysylltiedig â phris tocyn fod yn glir ynghylch beth sy'n cael ei gynnwys yn y diffiniad o bris tocyn.

**Cw19. Os yw iawndal ar gyfer oediadau mewn hediadau domestig y DU wedi ei gysylltu â phris tocyn, beth ddylai'r diffiniad o bris tocyn ei gynnwys?**

**Cw20. Mae'r llywodraeth yn awyddus i ddeall effaith y cynnig i gysylltu iawndal i bris y tocyn:**

- Darparwch unrhyw dystiolaeth o'r nifer o deithwyr hediadau domestig sydd yn gymwys ar hyn o bryd i hawlio iawndal am oediadau.
- Darparwch unrhyw dystiolaeth ar y gyfran o deithwyr cymwys sydd eisoes yn gwneud cais llwyddiannus am iawndal oherwydd oediadau i hediadau domestig.

## Oedi i hediadau rhyngwladol

3.9 O ystyried bod cyfraddau iawndal wedi eu gosod gan y Confensiwn ar gyfer hediadau rhyngwladol a oedir, mae gan y llywodraeth ddiddordeb yn y farn ar ymagweddau amgen i gydnabod y newidiadau yn y mathau o gwmnïau awyrennau a ddefnyddir i deithio ac i gysylltu iawndal i'r costau teithio.

**Cw21. Oes yna unrhyw beth arall y gellir ei wneud yn rhyngwladol o fewn terfynau Confensiwn Montreal 1999 i helpu cysylltu iawndal am oedi i'r costau teithio?**

## Ad-daliad am gansladau gan y cwmni awyrennau

3.10 Ar hyn o bryd pan yw defnyddwyr yn llogi hediad fel rhan o wyliau pecyn, a lle caiff yr hediad ei chanslo, mae'r trefnydd a drefnodd y gwyliau yn gyfrifol am sicrhau bod y defnyddwyr yn derbyn eu had-daliad. Yna byddai trefnydd y pecyn yn hawlio'r arian yn ôl gan y cwmni awyrennau drwy eu trefniant masnachol.

3.11 Rydym wedi clywed galwad gan y diwydiant teithio bod trefnwyr gwyliau pecyn yn gallu hawlio drwy ddeddfwriaeth, h.y. Rheoliad (CE) Rhif 261/2004 (fel i'i dargedwir gan gyfraith y DU) ar ran y defnyddwyr am ad-daliad llawn lle mae'r hediad sy'n rhan o'r gwyliau pecyn yn cael ei chanslo gan y gweithredwr. Ni fyddai hyn yn effeithio ar

hawliau'r defnyddwyr unigol, a fyddai'n dal i dderbyn eu had-daliad drwy drefnydd y pecyn, ac ni ddylai effeithio ar y cwmni awyrennau a fyddai fel arfer yn gwneud hyn drwy'r trefniant masnachol gyda threfnydd y pecyn, ond byddai'n gwneud yn glir mewn deddfwriaeth hawl y trefnydd pecyn i gael iawn am yr ad-daliad gan y cwmni awyrennau.

**Cw22. Beth fyddai manteision ac anfanteision galluogi trefnyddion gwyliau pecyn, drwy ddeddfwriaeth, i geisio ad-daliad am hediadau, sy'n rhan o wyliau pecyn, a ganslwyd?**

## 4. Hygyrchedd

- 4.1 Dylai pawb fedru hedfan ac mae cwmnïoedd awyrennau a meysydd awyr fel ei gilydd wedi gweithio i gynorthwyo teithwyr ag anghenion ychwanegol. Fodd bynnag, mae yna feysydd y gellid eu gwella o hyd. Mae'r rheoliad<sup>15</sup> sydd mewn lle i ddiogelu hawliau pobl ag anabledd a theithwyr y mae eu symudedd wedi ei gyfyngu wrth deithio yn yr awyr, yn sicrhau bod teithwyr yn derbyn cymorth arbennig yn rhad ac am ddim, o'r man cyrraedd o'u dewis i'w glaniad.
- 4.2 Yn ôl data arolwg, mae gan 25% o deithwyr sy'n hedfan anabledd neu gyflwr iechyd, ac o'r rhain mae 60% yn ei chael yn anodd cael mynediad i feysydd awyr neu i hedfan<sup>16</sup>. Mae tri chwarter y teithwyr sydd wedi derbyn cymorth yn fodlon gyda'r cymorth cyffredinol a gawsant, ond mae lleihad canfyddadwy mewn boddhad ar sawl pwynt ar y daith, gan gynnwys cludo eitemau arbennig<sup>17</sup>.
- 4.3 Gall cadeiriau olwyn ac offer symudedd arall fod yn ddud ac yn aml maent wedi eu haddasu ar gyfer anghenion penodol yr unigolyn. Oherwydd maint y cadeiriau olwyn cânt eu cludo gan amlaf yn yr howld a gallant gael eu difrodi ar y daith, naill ai am nad ydynt wedi eu stowio'n gywir, oherwydd triniaeth wael neu ddiffyg rhaffau yn yr howld. Gall difrod i gadair olwyn neu offer symudedd arall gael effaith sylweddol ar yr unigolyn, nid yn ariannol yn unig ond ar ansawdd eu bywyd. Ar hyn o bryd caiff cadeiriau olwyn ac offer symudedd eu diffinio fel paciau dan Gonfensiwn 1999 Montreal (y Confensiwn), sydd yn cyfyngu ar faint yr iawndal. Mae rhai cwmnïoedd awyrennau, yn wirfoddol, wedi ildio'r terfyn ariannol hwn i gadeiriau olwyn.
- 4.4 Nid yw'r terfynau atebolrwydd a osodwyd gan y Confensiwn yn gymwys os yw teithiwr wedi gwneud datganiad arbennig o ddi-ddordeb gan ddatgan gwerth y paciau, er y gall cwmnïoedd awyrennau osod eu terfynau eu hunain. Gall datganiad arbennig olygubfod angen talu ffi ychwanegol. Yn yr achosion hynny, mae'r cwmni awyrennau yn atebol am y swm sydd wedi ei ddatgan. Mae hyn yn opsiwn i deithwyr ag anabledd sy'n teithio gyda'u cadeiriau olwyn neu offer symudedd. Mae'r llywodraeth yn cyrchu barn ar a ddylid diwygio'r angen i dalu ffi atodol am ddatganiadau arbennig ar gyfer cadeiriau olwyn ac offer hygyrchedd ar gyfer hediadau domestig yn y DU.

**Cw23. Beth yw manteision ac anfanteision datganiadau arbennig i unrhyw un sy'n teithio gyda chadair olwyn neu offer symudedd?**

<sup>15</sup> Rheoliad (EC) Rhif 1107/2006 parthed hawliau pobl ag anabledd a phobl â symudedd cyfyngedig wrth deithio yn yr awyr (fel y'i dargedwir yng nghyfraith y DU)

<sup>16</sup> [Arolwg Defnyddwyr Awyrennau Rhif 10 CAA DU \(Hydref 2021\)](#)

<sup>17</sup> [Arolwg Defnyddwyr Awyrennau Rhif 9 CAA DU \(Gaeaf 2020\)](#)

**Cw24. Beth fyddai effaith cael gwared ar yr angen i dalu ffi atodol am gadeiriau olwyn ac offer symudedd?**

**Cw25. Pa dystiolaeth fyddai'n rhesymol i'w ddisgwyl i deithiwr ddarparu amnewidiad/trwsio cadair olwyn neu offer symudedd ar gyfer datganiad arbennig?**

- 4.5 Tra bod hediadau domestig, ar hyn o bryd, wedi eu cwmpasu gan derfynau Confensiwn Montreal, mae gan lofnodwyr eraill i'r Confensiwn ddeddfwriaeth ar gyfer iawndal hyd at werth llawn trwsio neu amnewid cadair olwyn neu gymorth symudedd a ddifrodwr neu a gollir yn ystod taith ar hediad domestig. Gellid cymryd ymagwedd debyg ar gyfer hediadau domestig yn y DU. Byddai hyn yn gam cadarnhaol i gefnogi teithwyr ag anabledd a'r sawl â symudedd cyfyngedig i deithio yn yr awyr a helpu gwneud y diwydiant awyrennau domestig mor ddiogel â ffurfiau eraill o deithio. Byddai'r ymagwedd hon yn adlewyrchu dulliau eraill, er enghraifft yn forol, lle mae iawndal ar gael i amnewid neu drwsio os yw cadeiriau olwyn neu offer symudedd arall yn cael eu difrodi neu golli oherwydd bai neu esgeulustra'r cludwr<sup>18</sup>, neu ar drenau, lle nid oes terfyn ariannol ar iawndal os yw difrod neu golli offer symudedd wedi ei achosi gan y rheilffordd<sup>19</sup>.
- 4.6 Ar hyn o bryd mae terfynau'r Confensiwn yn gymwys i hediadau domestig, ond fel llofnodwyr eraill i'r Confensiwn gellid cymryd camau i annog cwmnïoedd awyrennau i wneud iawn i werth llawn yr amnewidiad neu'r trwsio, fel y bo'n briodol, o gadeiriau olwyn ac offer symudedd a ddifrodwyd neu a gollwyd yn ystod hediad domestig. Er enghraifft, mae Canada<sup>20</sup> wedi deddfu i sicrhau, os yw cymorth symudedd yn cael ei ddifrodi, ei golli neu ei ddistrywio yn ystod hediad, bydd y cwmni awyrennau, yn ddi-oed ac o'u cost eu hunain, yn darparu amnewidiad dros dro, yn ad-dalu neu'n trefnu i'r difrod gael ei drwsio, ac yn ad-dalu unrhyw gostau a gododd am fod yr offer symudedd wedi ei golli, ei ddifrodi neu ei ddistrywio.

**Cw26. Pa gamau, os o gwbl, ddylid eu cymryd, y tu hwnt i ddatganiadau arbennig, i ddarparu iawndal digonol am gadeiriau olwyn ac offer symudedd a ddifrodwyd yn ystod taith hediad domestig yn y DU?**

**Cw27. Ar wahân i iawndal am y gadair olwyn neu'r offer symudedd, a gollwyd neu a ddifrodwyd oes yna unrhyw ddarpariaethau ychwanegol fyddai'n lleihau'r effaith ar unigolyn y mae ei chadair olwyn neu offer symudedd wedi ei ddifrodi yn ystod taith hediad domestig yn y DU?**

**Cw28. Beth arall ellid ei wneud i ddiogelu cadeiriau olwyn ac offer symudedd wrth eu cludo? Beth fyddai'r effaith ar yr unigolyn a'r cwmni awyrennau?**

**Cw29. Pa ddiwygiadau eraill gallwn ni eu hystyried, i annog mwy o gefnogaeth i deithwyr ag anghenion hygyrchedd tra'n teithio yn yr awyr?**

---

<sup>18</sup> Rheoliad (UE) Rhif 1177/2010 (fel y'i dargedwir yng nghyfraith y DU) Erthygl 15

<sup>19</sup> Rheoliad (CE) Rhif 1371/2007 ar hawliau a rhywmedigaethau teithwyr ar y rheilffyrdd (fel y'i dargedwir yng nghyfraith y DU) Erthygl 25

<sup>20</sup> Rheoliadau Trafniadaeth Hygyrch i Bersonau ag Anableddau (SOR/2019-244)

# Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus

Daeth Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus i rym yn Ebrill 2111 (a149 Deddf Cydraddoldeb 2010) ac mae'n ofynnol i awdurdodau cyhoeddus, wrth weithredu, dalu'r sylw dyledus i'r angen i fodloni'r amcanion a nodir dan a.149 Deddf Cydraddoldeb 2010.

Mae'r Adran Drafnidiaeth wedi asesu argymhellion y diwygiadau a nodir yn yr ymgynghoriad hwn mewn perthynas â Dyletswydd Cydraddoldeb y Sector Cyhoeddus. Bydd gwaith yn parhau wrth i bolisiau unigol ddatblygu.

Rydym yn gwahodd sylwadau ar sut y gall diwygiadau i bolisi defnyddwyr awyrennau yn yr ymgynghoriad hwn gyflawni ymhellach yr amcanion a nodir dan a.149 Deddf Cydraddoldeb 2010:

- i ddileu gwahaniaethu, aflonyddu, erledigaeth ac unrhyw fath arall o ymddygiad a waherddir gan neu dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010
- i gynyddu cydraddoldeb cyfle rhwng personau sy'n rhannu nodweddion gwarchoddedig perthnasol a phersonau nad ydynt yn eu rhannu
- meithrin perthnasoedd da rhwng personau sy'n rhannu nodweddion gwarchoddedig perthnasol a phersonau nad ydynt yn eu rhannu.

**Cw30. Dangoswch sut rydych chi'n meddwl bydd y polisiau a nodir yn yr ymgynghoriad hwn wedi effeithio ar bobl sydd yn rhannu'r nodweddion gwarchoddedig canlynol. Wrth ateb dylech ystyried y tri amcan a nodir uchod. Nodwch ym mhob blwch a ydych yn ystyried bod y polisi arfaethedig yn mynd i effeithio ar y nodwedd warchoddedig yn gadarnhaol, yn negyddol, dim effaith neu ddim yn gwybod.**

	Offer i'r rheoleiddiwr ddiogelu defnyddwyr a sicrhau triniaeth deg	Datrysiad i ddefnyddwyr unigol	Iawndal am oediadau a chansladau	Hygyrchedd
<b>Oedran</b>				
<b>Anabledd</b>				

<b>Ailbennu Rhywedd</b>				
<b>Priodas neu bartneriaeth sifil</b>				
<b>Beichiogrwydd neu famolaeth</b>				
<b>Hil</b>				
<b>Crefydd neu gred</b>				
<b>Rhyw</b>				
<b>Cyfeiriadedd rhywiol</b>				

**Lle rydych wedi nodi effaith negyddol disgrifiwch eich rhesymau pam.**

## Beth fydd yn digwydd nesaf

Bydd crynodeb o'r ymatebion, gan gynnwys y camau nesaf, yn cael eu cyhoeddi o fewn tri mis i'r ymgynghoriad gau ar <https://www.gov.uk/government/consultations/reforming-aviation-consumer-policy-protecting-air-passenger-rights>. Bydd copïau papur ar gael ar gais.

Os oes gennych chi gwestiynau am yr ymgynghoriad hwn cysylltwch â'r:

E-bost: [AviationConsumerConsultation@dft.gov.uk](mailto:AviationConsumerConsultation@dft.gov.uk)

Tîm Polisi Defnyddwyr Awyrennau

4<sup>ydd</sup> Llawr, Great Minster House,

33 Horseferry Road,

Llundain,

SW1P 4DR

# Atodiad A: Rhestr gyflawn o gwestiynau'r ymgynghoriad

## **Cwestiwn 1**

Pa rymoedd ychwanegol, os o gwbl, i orfodi cyfreithiau diogelu defnyddwyr drwy sancsiynau sifil, ddylai fod gan y CAA? Pa faterion penodol byddai'r grymoedd hyn yn mynd i'r afael â hwy y tu hwnt i'r grymoedd gorfodi sydd ar gael eisoes i'r CAA?

## **Cwestiwn 2**

Pe byddid yn cynyddu grymoedd gorfodi'r CAA, a ddylai eu cylch gorchwyl barhau fel y mae ar hyn o bryd, hynny yw ar gyfer achosion o niwed cyfunol yn unig? Beth fyddai manteision ac anfanteision rhoi grymoedd ychwanegol i'r CAA i orfodi cyfreithiau defnyddwyr mewn achosion unigol?

## **Cwestiwn 3**

Oes yna unrhyw faterion penodol ar gyfer y sector awyrennau y dylid eu hystyried yn natblygiad unrhyw fframwaith gweinyddol i'r CAA?

## **Cwestiwn 4**

A ddylai ADR fod yn orfodol i bob cwmni awyrennau sy'n hedfan i ac o'r DU? Eglurwch eich rhesymau wrth ateb.

## **Cwestiwn 5**

A ddylai pob cwmni awyrennau sy'n hedfan i ac o'r DU orfod cofrestru gyda'r darparwr ADR, neu a ddylai rhiant-sefydliadau fedru cofrestru ar ran yr holl fusnesau o fewn eu grŵp rhiant? Beth yw manteision ac anfanteision yr opsiynau hyn?

## **Cwestiwn 6**

Pa mor llwyddiannus mae mecanweithiau cydymffurfedd a gorfodi cyfredol ar gyfer cynlluniau gwirfoddol ADR, a pha fecanweithiau gorfodi amgen ddylai fod mewn lle i sicrhau cydymffurfedd gydag unrhyw benderfyniad a wnaed gan gorff ADR?

## **Cwestiwn 7**

Pa fecanweithiau a ddylid eu gosod i sicrhau cydymffurfedd ADR gorfodol ar gyfer cwmnïoedd awyrennau nad ydynt wedi eu cofrestru yn y DU?

## **Cwestiwn 8**

A oes dulliau amgen eraill i'r ADR gorfodol? Pa anogaeth a ellid ei ddefnyddio i annog mwy o gwmnïoedd awyrennau i ddefnyddio ADR yn wirfoddol?

## **Cwestiwn 9**

Oes gennych chi dystiolaeth bellach ar effaith tebygol ADR gorfodol ar y nifer o achosion ADR a gyflwynir gan ddefnyddwyr?



### **Cwestiwn 10**

Pa ystyriaethau, os o gwbl, ddylid eu cael mewn perthynas ag a ddylai ADR fod yn orfodol i feysydd awyr mewn perthynas â chwynion am wasanaethau i deithwyr ag anabledd a'r rhai â symudedd cyfyngedig?

### **Cwestiwn 11**

Pa anogaeth a ddylid ei ddefnyddio i annog mwy o feysydd awyr i ddefnyddio ADR yn wirfoddol?

### **Cwestiwn 12**

A ddylai'r ADR fod yn hollol rhad ac am ddim i ddefnyddwyr neu a fyddai 'ffi enwol' mewn achos o hawliad aflwyddiannus yn fantais wrth atal hawliadau gwamal?

### **Cwestiwn 13**

A ddylid gosod cap ar swm penodol fesul achos ADR i'r cwmnïoedd awyrennau? Os felly, ar ba lefel? A ddylai fod lefelau cost gwahanol ar gyfer mathau gwahanol o achosion ac os felly, sut ddylid penderfynu arnynt?

### **Cwestiwn 14**

Beth yw manteision ac anfanteision endidau a gymerdawywyd gan ADR i'r CAA yn hytrach nag opsiynau eraill megis ombwdsmon unigol? Pa fuddion fyddai'n deillio o symud i ffwrdd o'r model cyfredol?

### **Cwestiwn 15**

A ddylai iawndal am oediadau i hediadau domestig gael eu cyfrifo fel canran o gost y tocyn?

### **Cwestiwn 16**

Beth yw manteision ac anfanteision y cynnig uchod am iawndal ar gyfer hediadau domestig y DU a oedwyd?

### **Cwestiwn 17**

Pa opsiynau eraill, os o gwbl, sydd yna ar gyfer iawndal oediad, sbardunau a chyfran o bris tocyn hediadau domestig y DU?

### **Cwestiwn18**

A ddylid gwneud newidiadau tebyg i iawndal ar gyfer hediadau a ganslwyd ac a wrthodwyd hawl i fynd ar yr awyren? Beth yw manteision ac anfanteision y ddau?

### **Cwestiwn 19**

Os yw iawndal ar gyfer oediadau mewn hediadau domestig y DU wedi ei gysylltu â phris tocyn, beth ddylai'r diffiniad o bris tocyn ei gynnwys?

### **Cwestiwn 20.**

Mae'r Llywodraeth yn awyddus i ddeall effaith y cynnig i gysylltu iawndal i bris y tocyn:

- Darparwch unrhyw dystiolaeth o'r nifer o deithwyr hediadau domestig sydd yn gymwys ar hyn o bryd i hawlio iawndal am oediadau.

- Darparwch unrhyw dystiolaeth ar y gyfran o deithwyr cymwys sydd eisoes yn gwneud cais llwyddiannus am iawndal oherwydd oediadau i hediadau domestig.

### **Cwestiwn 21**

Oes yna unrhyw beth arall y gellir ei wneud yn rhyngwladol o fewn terfynau Confensiwn Montreal 1999 i helpu cysylltu iawndal i'r costau teithio am oedi?

### **Cwestiwn 22**

Beth fyddai manteision ac anfanteision galluogi trefnyddion gwyliau pecyn, drwy ddeddfwriaeth, i geisio ad-daliad am hediadau, sy'n rhan o wyliau pecyn, a ganslwyd?

### **Cwestiwn 23**

Beth yw manteision ac anfanteision datganiadau arbennig i unrhyw un sy'n teithio gyda chadair olwyn neu offer symudedd?

### **Cwestiwn 24**

Beth fyddai effaith cael gwared ar yr angen i dalu ffi atodol am gadeiriau olwyn ac offer symudedd?

### **Cwestiwn 25**

Pa dystiolaeth fyddai'n rhesymol i'w ddisgwyl i deithiwr ddarparu amnewidiad/trwsio cadair olwyn neu offer symudedd ar gyfer datganiad arbennig?

### **Cwestiwn 26**

Pa gamau, os o gwbl, ddylid eu cymryd, y tu hwnt i ddatganiadau arbennig, i ddarparu iawndal digonol am gadeiriau olwyn ac offer symudedd a ddifrodwyd yn ystod taith hediad domestig yn y DU?

### **Cwestiwn 27**

Ar wahân i iawndal am y gadair olwyn neu'r offer symudedd, a gollwyd neu a ddifrodwyd oes yna unrhyw ddarpariaethau ychwanegol fyddai'n lleihau'r effaith ar unigolyn y mae ei chadair olwyn neu offer symudedd wedi ei ddifrodi yn ystod taith hediad domestig yn y DU?

### **Cwestiwn 28**

Beth arall ellid ei wneud i ddiogelu cadeiriau olwyn ac offer symudedd wrth eu cludo? Beth fyddai'r effaith ar yr unigolyn a'r cwmni awyrennau?

### **Cwestiwn 29**

Pa ddiwygiadau eraill gallwn ni eu hystyried, i annog mwy o gefnogaeth i deithwyr ag anghenion hygyrchedd tra'n teithio yn yr awyr?

### **Cwestiwn 30**

Dangoswch sut rydych chi'n meddwl bydd y polisïau a nodir yn yr ymgynghoriad hwn wedi effeithio ar bobl sydd yn rhannu'r nodweddion gwarchoddedig canlynol. Wrth ateb dylech ystyried y tri amcan a nodir uchod. Nodwch ym mhob blwch a ydych yn ystyried bod y

polisi arfaethedig yn mynd i effeithio ar y nodwedd warchoddedig yn gadarnhaol, yn negyddol, dim effaith neu ddim yn gwybod.

Lle rydych wedi nodi effaith negyddol disgrifiwch eich rhesymau pam.

	<b>Offer i'r rheoleiddiwr ddiogelu defnyddwyr a sicrhau triniaeth deg</b>	<b>Datrysiad i ddefnyddwyr unigol</b>	<b>lawndal ar gyfer oediadau a chansladau</b>	<b>Hygyrchedd</b>
<b>Oedran</b>				
<b>Anabledd</b>				
<b>Ailbennu Rhywedd</b>				
<b>Priodas neu bartneriaeth sifil</b>				
<b>Beichiogrwydd neu famolaeth</b>				
<b>Hil</b>				
<b>Crefydd neu gred</b>				
<b>Rhyw</b>				
<b>Cyfeiriadedd rhywiol</b>				

### **Cwestiwn 31**

Oes gennych chi unrhyw wybodaeth bellach neu dystiolaeth mewn ymateb i'r cwestiynau yn yr Asesiadau Effaith a gyhoeddir ochr yn ochr â'r ymgynghoriad hwn?

### **Cwestiwn 32**

Oes gennych chi unrhyw wybodaeth bellach neu dystiolaeth i ychwanegu at eich ymateb i'r ymgynghoriad hwn nad ydynt wedi eu cynnwys rhywle arall yn eich ymateb?

## Atodiad B: Egwyddorion ymgynghoriad

Cynhelir yr ymgynghoriad yn unol ag egwyddorion allweddol ymgynghoriad y Llywodraeth a restrir isod. Gellir cael gwybodaeth bellach ar

<https://www.gov.DU/government/publications/ymgyngghoriad-principles-guidance>

Os oes gennych chi unrbyw sylwadau ynghylch proses yr ymgynghoriad, cysylltwch â'r:

Cydlynnydd Ymgynghoriad  
Yr Adran Drafnidiaeth  
Parth 1/29 Great Minster House  
Llundain SW1P 4DR  
E-bost [consultation@dft.gsi.gov.uk](mailto:consultation@dft.gsi.gov.uk)