

**PERATURAN UAP (STOOM VERORDENING)
STOOM VERORDENING 1930 ATAU DENGAN KATA
DALAM BAHASA INDONESIA PERATURAN UAP.
TAHUN 1930.**

Pasal 1

“Ketel uap yang dimaksud dalam pasal 1 dari undang-undang uap 1930 dibagi atas:

- a. ketel-ketel uap dalam mana tekanan yang ditimbulkan oleh uapnya adalah lebih besar dari $1/2$ kg tiap cm^2 melebihi tekanan udara luar, dan
- b. ketel-ketel uap dalam mana tekanan yang ditimbulkan oleh uapnya paling tinggi $1/2$ kg cm^2 melebihi tekanan udara luar (ketel-ketel uap tekanan rendah)

Pasal 2

Pesawat-pesawat uap yang dimaksud dalam pasal 1 dari Undang-undang uap 1930 adalah:

- a. Pemanas-pemanas air diperuntukan guna mempertinggi temperatur dari air pengisi untuk ketel-ketel uap dengan jalan pemanasan dengan hawa pembakaran.
- b. Pengering-pengering uap diperuntukan guna mempertinggi temperatur dari uapnya, dengan jalan pemanasan dari hawa pembakaran. Bila pesawat-pesawat ini bersambungan langsung dengan ketel uapnya, maka ia dianggap bersatu dengan ketel uapnya.
- c. Penguap-penguap diperuntukan guna membuat air sulingan dengan jalan pemanasan dengan uap, dan
- d. Bejana-bejana uap kedalam mana langsung atau tidak langsung dimaksudkan uap dari ketel uapnya, terkecuali pesawat-pesawat yang disebut dalam ayat c.”

Pasal 3

1. Pipa-pipa uap penghubung termasuk bejana-bejana uap hanya bila garis tengah ukuran daya melebihi 450 mm.
2. ‘Cylinder-cylinder dan salut-salut uap dari mesin-mesin uap tidak termasuk bejana uap. Pipa-pipa Uap diperuntukan guna memanasi bahan cair pula tidak termasuk bejana Uap.’”

Pasal 4

1. "Seseorang yang menghendaki pengesahan atas gambar rencana dimaksud dalam pasal 5 dari undang-undang uap 1930, pesawat uap yang diperuntukan digunakan dipakai di Indonesia, harus untuk keperluan itu mengajukan surat permohonan bermaterai. Di Indonesia pada Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja, di Negeri Belanda pada perwakilan dari Jawatan tersebut yang berada pada Departemen urusan jajahan dengan melampirkan gambar kalk dan dua afduknya, dengan skala tidak kurang dari 1 : 12, dengan ukuran-ukuran tertulis lengkap dan selanjutnya dengan keterangan-keterangan dari bahan-bahan yang akan dipakai guna pembuatan pesawat uapnya..
2. "Jika pengesyahan yang dimintakan itu diberikan, maka kalk dan sehelai afduknya dengan dibubuhi tanda pengesyahan dikembalikan pada pemohon"
3. "Sesuatu pengesyahan yang diberikan baik di Negeri Belanda maupun di Indonesia dapat sewaktu-waktu dicabut oleh Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan kepada perwakilannya dan pula pada yang bersangkutan, diberitahukan dengan segera tentang pencabutan itu dengan menerangkan alasan-alasan yang menyebabkan pencabutannya."
"Pencabutan itu tidak berlaku atas pesawat-pesawat uap yang telah dimulai pembuatannya".
Waktu pemberian tahu, seperti yang dimaksud tadi diterima oleh yang bersangkutan."

Pasal 5

1. Diharuskan membayar pada Negara untuk pemeriksaan di Indonesia atas gambar-gambar mengenai ketel uap Rp. 30,- mengenai pesawat uap lainnya Rp. 20,- ini suatu pesawat uap lainnya yaitu selain ketel uap yang di maksud. Suatu alat yang termasuk perlengkapan dari sesuatu pesawat uap, yang gambarnya tidak bersama diajukan dengan gambar pesawat uapnya yakni jumlah Rp. 20,-.
2. Jika pemeriksaan dimaksud dalam ayat 1 mengharuskan diadakan penyelidikan-penyelidikan bahan, maka biaya yang berhubungan dengan penyelidikan-penyelidikan bahan itu, dibebankan pada yang meminta diperiksa gambar-gambar itu".
3. "Gambar-gambar rencana yang diajukan itu tidak dikembalikan pada pengirimannya, hanya setelah dipertunjukkan kepada Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja suatu keterangan yang menyatakan, bahwa jumlah yang menurut ayat 1 telah

dibayarkan di kas Negeri atau salah satu kantor dari Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja.”

Pasal 6

1. “Seorang yang menghendaki ijin untuk menjalankan sesuatu pesawat uap, dimaksud dalam pasal 6 dari Undang-undang uap 1930, harus untuk kepengawasan Keselamatan Kerja disertai dengan afdruk yang dibubuhi tanda pengesahan dari gambar rencana yang telah disahkan dimaksud dalam pasal 5 ayat 1, atau bila tidak ada pemeriksaan seperti dimaksud dalam pasal yang disebut terakhir ini, disertai dengan gambar pembuatan dari pesawat uapnya dengan skala 1 : 12 yang digambarkan dengan ukuran-ukuran tertulis lengkap dan bila pesawatnya akan di tembok pula disertai dengan gambar penembokannya, dalam gambar mana dimuat semua ukuran yang diperlukan untuk perhitungan dari luas pemasangannya.
2.
 - a. “Surat permohonan itu memuat keterangan nama pembuat dan tempat dimana terletak pabriknya, tahun pembuatan, pula pabrik nomor dan pesawat uapnya.
 - b. Tujuan pemakaian dari pesawat uapnya.
 - c. Bagi ketel-ketel uap, besar luas pemanasan dan jumlah luas panggangnya terhitung dalam M2. Bagi pemanas-pemanas air, pengering-pengering uap dan penguap-penguap luas pemanasannya dalam M2, bagi bejana-bejana uap bukan penguap, garis tengah terkecil dari pipa-pipa pemberi uap dan isinya dalam dm^3 , dan bila ia diperuntukan guna memanasi bahan cair dibawah tekanan dalam suatu ruangan yang terpisah dari uapnya, pula dari luas pemanasan dari ruangan untuk bahan cair tersebut. (Dengan luas pemanasan diartikan bidang yang kena hawa pembakaran atau uap yang memanasinya).
 - d. Tekanan yang sebenarnya yang tertinggi dalam kg/cm yang dikehendaki bagi pesawat uapnya (dengan tekanan sebenarnya diartikan selisih dari tekanan yang ditimbulkan uapnya, dengan tekanan dari udara tercemar yang sama-sama menekan pada dinding-dinding dari pesawat uapnya. Dalam pada mana 1 atmosfer ditetapkan sama dengan 1 kg/cm^2 . (Disini dipakailah detecnischeatmosfir).
 - e. Bahan-bahan yang dipakai guna pembuatan pesawat uapnya dalam berbagai bagian-bagiannya, kecuali bila ini telah ternyata dari gambar pembuatan tersebut diatas.
 - f. Tingkap-tingkap pengamanannya dan ukuran-ukurannya serta perlengkapan selanjutnya dari pesawat uapnya, dan

- g. Tempat dimana pesawat uapnya telah dipasangkan atau akan dipasangkan dan waktu kapan pesawat uapnya menurut yang ditetapkan dalam pasal 7 dari undang-undang uap 1930, akan dapat diperiksa dan diuji.”
3. Jika pesawat uap telah pernah dipakai dahulunya di Indonesia, maka ini harus diterangkan dalam surat permohonannya, bila mungkin dengan mempertunjukan atau melampirkan Akte Ijin dahulunya.”
4. “Surat permohonan itu diajukan oleh pemohon pada pegawai yang disertai pengawasan atas pesawat-pesawat uap di dalam wilayah dimana pesawat uapnya hendak dipakai.”

Pasal 7

‘Tidak diperlukan Akte Ijin:

- a. Bagi ketel-ketel uap yang mempunyai jumlah tidak melebihi 0,2 sebagai hasil kalian dari jumlah luas pemanasannya dalam M² dengan jumlah tekanan sebenarnya yang tertinggi dalam Kg/cm² kecuali bila tekanan lebih besar dari 2 atmosfer.
- b. Bagi pemanas air yang dibuat dari pipa-pipa yang mempunyai garis tengah ukuran dalam sebesar 50 mm atau kurang.
- c. Bagi pengering-pengering uap yang tidak langsung bersatu dengan ketel uapnya, yang dibuat dari pipa-pipa yang mempunyai garis tengah ukuran dalam sebesar 25 mm atau kurang.
- d. Bagi bejana-bejana uap yang diperuntukan guna memanasi bahan cair dibawah tekanan, seperti peti-peti embun, penampung-penampung uap dan sebagainya yang mempunyai garis tengah ukuran dalam sama dengan atau lebih kecil dari 450 mm, atau jumlah hasil kalian dari isinya dalam dm² dengan tekanan uapnya tiap kg/cm² tidak melebihi angka 600 dan pula untuk bejana-bejana uap semacam itu yang mempunyai isi, tidak mengikat tekanannya, kurang dari 100 dm³.
- e. Bagi bejana-bejana uap yang diperuntukan guna memanasi bahan cair dibawah tekanan, seperti bejana-bejana penguap pertama, air tebu dan sebagainya mempunyai jumlah maksud dibawah dan tidak melebihi angka 300 dan pula bagi bejana uap semacam itu yang mempunyai isi tidak mengikat tekanannya kurang dari 75 dm³.”

Pasal 8

“Akte Ijin itu adalah diberikan setelah pesawat uapnya oleh Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja diperiksa dan diuji menurut yang ditetapkan dalam pasal berikut”.

Pasal 9

“Pemeriksaan pesawat-pesawat uap seperti dimaksud dalam pasal sebelum ini terdiri atas semua tindakan atau pekerjaan yang diperlukan untuk mendapatkan kepastian bahwa pada pembuatan dan perlengkapan dari pesawat-pesawat uap itu memenuhi yang ditetapkan dalam pasal 10 s/d 27.”

Pasal 10

1. ‘Tebal plat dari pesawat-pesawat uap dan ukuran-ukuran dari bagian-bagiannya yang bersatu padu, berhubung dengan jenis bahan yang dipakai dan keadaan pelaksanaan atau pekerjaannya, harus memberikan cukup jaminan keselamatan dalam pemakaiannya.
2. Dasar-dasar guna mempertimbangkan apakah telah dipenuhi syarat-syaratnya itu adalah ditetapkan oleh Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja dan diumumkan baik di Negeri Belanda maupun di Indonesia dengan secara yang akan ditetapkan olehnya perubahan-bahan-perubahan dalam dasar-dasar itu dilakukan secara itu juga.
3. Jika ternyata bahwa sesuatu pesawat uap telah dibuatkan sama sekali, sesuai dengan gambar rencana yang disyahkan menurut pasal 4, maka pemeriksaan apakah dipenuhi dasar-dasar dimaksud dalam ayat sebelum ini dari pasal ini, tidak diadakan lagi.”

Pasal 11

1. ”Pada atau untuk ketel-ketel uap adalah besi cor atau besi tiang hanya dapat dipergunakan:
 - a. Untuk ketel-ketel uap yang bekerja dengan tekan kerja yang tidak lebih dari 3 kg/cm³ dan mempunyai isi tidak lebih dari 100 dm³.
 - b. Untuk ketel-ketel uap tekanan rendah.”
 - c. “Untuk salut-salut uap dari cylinder-cylinder dari mesin-mesin uap yang langsung bersambungan dengan ketel uapnya, jadi yang termasuk bagian dari ketel uapnya, bila mesin-mesin uap itu dipasangkan diatas ketel uapnya.
 - d. Untuk bagian-bagian berukuran kecil, yang mana tidak akan menimbulkan bahaya. Dengan ini tidak termasuk bagian-bagian yang sewaktu-waktu harus ditanggalkan, (dibuka), seperti tutup-tutup dari lubang-lubang lalu orang, dan lubang-lubang pembuangan kotoran sambungan-sambungan dari ujung pipa-pipa

dari ketel-ketel uap berpipa air dan sebagainya, keterangan-keterangan, katup-katup, rumah-rumah dari tingkap-tingkap pengaman bila garis tengah dari lubang penyalur uapnya melebihi 102 mm dan pula tekanan uap sebenarnya melebihi 10 kg/cm dengan pengertian, bahwa mengenai bagian-bagian dimaksud diatas ini dengan besi tuang itu tidak diartikan bahan-bahan yang ternyata oleh pengolahan istimewa dibuatkan cukup liat.(besi tuang yang dapat ditempa).

2. Dilarang memakai pemanas-pemanas air dengan pengering-pengering uap yang sama sekali atau untuk sebagian dibuat dari besi tuang, kecuali bila garis tengah ukuran dalam dari pipa yang kena hawa pembakaran berjumlah 200 mm atau kurang”.
3. “Pada penguap-penguap adalah dilarang memakai tutup-tutup dari besi tuang bila ini mempunyai dinding dobel dan didalamnya dimasukkan uap.”
4. ”Kuningan hanya dapat dipakai untuk alat perlengkapan dari pesawat-pesawat uap yang untuknya tidak disyaratkan lain bahan. Untuk pipa-pipa api dari ketel-ketel uap yang mempunyai garis tengah ukuran dalam disyaratkan lain bahan. Untuk pipa-pipa api dari ketel-ketel uap yang mempunyai garis tengah ukuran dalam sebesar 10 cm dan untuk pipa-pipa pemanas dari pesawat-pesawat uap.”
5. “Dimana dalam peraturan ini disyaratkan pemakaian dari perunggu, dapat pula dipakai lain-lain bahan campuran, sepanjang dinyatakan oleh Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja, bahwa bahan campuran itu sekurang-kurangnya sama baiknya untuk tujuan pemakaiannya.”

Pasal 12

”Tiap ketel uap harus diberi perlengkapan sebagai berikut:

- a. Sekurang-kurangnya dua tingkap pengaman, yang baik pembuatannya dan berukuran yang cukup, dipasangkan pada ketel uapnya sendiri atau pada kamar uapnya atau penuknya.”
- b. Sekurang-kurangnya satu pedoman tekanan.”
- c. ”Sekurang-kurangnya dua keterangan coba atau pengukur air, dan satu gelas pedoman air memakai keterangan sembur, yang dapat ditusuk sewaktu ketelnya beruap atau dua gelas pedoman air semacam itu.”
- d. “Sekurang-kurangnya dua alat pengisi, yang tidak bergantung satu sama lainnya, yang masing-masing dapat memberikan kebutuhan air pada ketel uapnya dengan leluasa, dimana sekurang-kurangnya satu dari alat-alat ini harus dapat bekerja sendiri.

Dengan alat pengisi yang dapat bekerja sendiri, diartikan pompa uap, injecteur-injecteur dan alat-alat yang tidak tergantung pada mesin induknya.”

- e. “Suatu alat yang dapat bekerja sendiri, yang dapat memberitahukan kekurangan air dalam ketel uapnya lepas dari machinist atau tukang pengladennya.”
- f. “Suatu tanda dari batas air terendah yang diperbolehkan.”
- g. “Suatu kerangan memakai plendes berukuran 40 mm garis tengahnya dan 8 mm tebalnya untuk padanya dipasangkan pedoman tekanan coba.”
- h. “Suatu kerangan pembuang atau katub yang dipasangkan yang baik pada ketel uapnya, baik langsung maupun memakai suatu pipa dari tembaga, perunggu baja cair atau baja tuang, pipa mana tidak boleh kena tembokan.
- i. “Suatu plat yang dipasangkan memakai 4 baut tembaga, memakai kepala yang terpendam yang mempunyai garis tengah sekurang-kurangnya 10 mm, pada plaat mana harus tertera jelas dan utuh:
 - 1. tekanan uap yang tertinggi yang diperbolehkan dalam kg, tiap cm dan
 - 2. tahun dan tempat pembuatannya pula mana dan pembuatnya.”
- j. ”Lubang-lubang lalu orang dan lumpur seperlunya.”

Pasal 13

“Ketel-ketel uap tekanan rendah harus diberi perlengkapan sebagai berikut:

- a. Sekurang-kurangnya satu gelas pedoman air;
- b. Sekurang-kurangnya satu alat pengisi;
- c. Satu pipa pengaman terbuka, yang ujungnya berada pada tinggi batas air terendah, mempunyai garis tengah ukuran dalam sekurang-kurangnya 50 mm dan mempunyai jarak antara ujung-keujung diukur secara tegak lurus paling besar 5 M;
- d. Suatu kerangan pembuangan, dan
- e. Suatu plaat nama sesuai dengan yang ditetapkan dalam pasal 12 dibawah j.”

Pasal 14

- 1. Untuk ketel-ketel uap yang mempunyai isi kurang dari 500 dan diperuntukan guna bekerja paling tinggi 3 kg/cm adalah cukup satu tingkap pengaman seperti dimaksud dalam pasal 12 ayat a.
- 2. “Dua atau lebih ketel-ketel uap yang mempunyai tekanan uap bersama dan bersambung demikian rupa hingga ketel-ketel uap itu tidak dapat dipakai masing-

- masing, dianggap seperti satu ketel uap untuk hal-hal yang bertalian untuk tingkap-tingkap pengaman, pedoman tekanan, dan alat-alat pengisi yang disyaratkan baginya.”
3. “Pedoman tekanan pada ketel-ketel uap semacam itu, harus dipasangkan pada kamar uapnya, kecuali bila tiap ketelnya dilengkapi dengan alat semacam itu.”
 4. ”Alat-alat pengisi harus sendiri-sendiri dapat memberikan jumlah air yang diberikan pada ketel-ketel itu sekomplitnya.”

Pasal 15

“Pesawat-pesawat uap selain ketel-ketel uap harus diberi perlengkapan sebagai berikut:

A. “Pemanas Air:

1. Satu tingkap pengaman;
2. Satu kerangan pembuang;
3. Satu katup yang menutup sendiri pada lubang pengisinya dan
4. Lubang-lubang lain orang atau lubang-lubang kecil yang diperlukan untuk pemeriksaan.”

B. Pengering-pengering uap dengan:

1. Satu tingkap pengaman bila pesawat uapnya dapat ditutup terpisah dari ketel uapnya.
2. Kerangan pembuang air seperlunya dan
3. Lubang 1 lalu orang atau lubang 2 lebih kecil yang diperlukan untuk pemeriksaan.

C. “Penguap-penguap dengan:

1. Satu tingkap pengaman;
2. Satu pedoman tekanan;
3. Satu gelas pedoman air dan
4. Satu kerangan pembuang.

D. Bejana-bejana uap dengan:

1. Satu tingkap pengaman bila tekanan uap sebenarnya yang tertinggi yang diperbolehkan untuknya berjumlah kurang dari tekanan uap yang tertinggi yang diperbolehkan untuk pesawat uap yang memberikan uap pada bejana uapnya, dan dua tingkap pengaman bila tekanan dalam bejana uapnya kurang dari $\frac{1}{2}$ dari tekanan tertinggi yang diperbolehkan untuk pesawat uap yang memberikan uap pada bejana uapnya, atau bila terdapat pemanasan bahan cair dalam ruangan yang tidak terpisah dari uap yang dimaksudkan.”

2. "Bila perlu suatu kerangan untuk dapat memberitahukan apakah dalam bejana uapnya masih berada tekanan, kerangan mana harus dapat ditusuk sewaktu bejana uapnya bekerja."
3. "Satu pedoman tekanan, dan
4. Lubang-lubang lalu orang atau yang lebih kecil yang diperbolehkan untuk pemeriksaan.

Pasal 16

1. "Untuk bejana-bejana uap yang bersambungan langsung dengan ketel uap, yang diperuntukkan guna bekerja dengan tekanan yang sama seperti ketel uapnya, adalah tidak perlu diberi tingkap-tingkap pengaman dan pedoman-pedoman tekanan."
2. Pada bejana-bejana uap harus dipasangkan tingkap-tingkap pengamannya, pada bejana itu sendiri, atau pada pipa pemberi uapnya dan mulut-mulut dari tingkap-tingkap pengamannya harus juga perlu diberi pinjaman, agar bahan-bahan yang berada dalam bejana uap itu tidak dapat menyebabkan tingkap-tingkap itu menjadi tersumbat."
3. "Bila berbagai bejana uap diberi uap oleh satu pipa uap, maka adalah cukup bila pada pipa itu dipasangkan satu pedoman tekanan, dan pula satu tingkap pengaman, kecuali bila untuk satu atau lebih dari bejana-bejana uap tersebut diperlukan dua tingkap pengaman, menurut yang diperlukan dalam pasal 15 dibawah d."
4. "Pada bejana-bejana uap yang diperuntukan guna dalam sebuah ruangan terpisah dari uap yang disalurkan, dari sesuatu pesawat uap memanasi bahan cair, yang embun atau uapnya dapat mempunyai tekanan lebih dari $\frac{1}{2}$ kg/cm haruslah pada ruangan tersebut dalam pasal 15 dibawah d, 2, 3, 4. Mulut dari tingkap itu harus perlu diberi penjamin, agar bahan-bahan yang berada dalam bejana tersebut tidak dapat menyebabkan tingkap itu menjadi tersumbat."

Pasal 17

1. "Dasar-dasar guna mempertimbangkan apakah pembuatan tingkap-tingkap pengaman dimaksud dalam pasal 12 s/d 16 baik, dan apakah ukuran-ukurannya mencukupi, adalah ditetapkan oleh Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja. Mengenai dasar-dasar itu berlakulah segala sesuatu yang ditetapkan dalam ayat kedua dari pasal 10 mengenai dasar-dasar dimaksud dalam ayat tersebut."

2. "Tingkap-tingkap pengaman itu harus diperbuat dan dipasangkan pada pesawat uapnya demikian rupa, hingga dapat mudah diangkat dan diperiksa."
3. "Muatannya harus diatur demikian rupa, hingga tingkap-tingkapnya dapat menyalurkan uapnya segera, bila tekanan didalam pesawat uapnya menjadi lebih tinggi dari yang diperbolehkan untuk pesawat uapnya.
4. "Jika dudukan-dudukannya tidak termasuk satu dengan rumah tingkapnya haruslah ia dijamin secukupnya agar jangan terlepas.
5. "Bila sesuatu tingkap pengaman ditekan dengan dua atau lebih bobotan, maka haruslah bobotan ini terdiri atas bundaran-bundaran yang padat, yang hanya berlainan tebalnya, ia harus dapat dilepaskan satu demi satu dan dijamin agar jangan dapat bergeseran."
6. "Semua tingkap pengaman harus diperbuat sedemikian rupa hingga ia tidak terlepas dan bobotannya tidak dapat bergeseran pada tangan-tangan pemikulnya, sedangkan tingkap-tingkap dan tangan-tangan pemikulnya harus dapat mudah bergerak."

Pasal 18

"Pesawat dalam mana tekanan yang ditimbulkan oleh uapnya tidak lebih dari $\frac{1}{2}$ kg/cm melebihi tekanan udara luar, boleh mempunyai satu tingkap hawa saja, atau alat lain, melalui mana hawa luar dapat masuk kedalam pesawat uapnya, segera bila tekanan didalam pesawatnya menjadi lebih kecil dengan tekanan hawa luar, jika pesawat uapnya tidak tahan terhadap tekanan dari 1 kg/cm dari sebelah luarnya."

Pasal 19

1. Pedoman tekanannya harus menunjukkan tekanan dari uapnya dengan jelas dan betul sampai sekurang-kurangnya kg/cm melebihi tekanan sebenarnya yang tertinggi yang diperbolehkan bagi bekerja pesawat uapnya."
2. "Tekanan sebenarnya yang tertinggi harus ditunjukkan dengan suatu tanda yang jelas pada skala dari pedoman tekanannya."
3. "Pedoman tekanannya harus bersambung dengan pesawat uapnya, memakai pipa yang mengandung air dan pada ketel-ketel uap harus dipasangkan demikian rupa hingga tukang ladennya dapat melihatnya dari tempat berdirinya biasa."

Pasal 20

“Bagi ketel-ketel yang mempunyai luas pemanasan kurang dari 5 m² adalah cukup satu alat pengisi, asalkan ini selalu dapat mudah dijalankan dengan tangan. Karena ketel itu kecil, maka berdrifts-zekerheidnya juga dapatlah diperkecil. akan tetapi syarat-syarat mutlak tetap, yakni kapasitas dari pompa tangan itu haruslah ini stoomproduksi dari pesawat uapnya.

Pasal 21

1. Pada ketel-ketel uap haruslah tiap alat pengisi atau tiap pipa pengisinya sedekat mungkin pada ketel uapnya mempunyai rumah tingkap. Antara rumah tingkap dan ketel uapnya harus dipasangkan suatu kerang atau katup dan antara katup dan tingkap yang menutup sendiri itu harus dipasangkan suatu kerangan coba.”
2. ”Pada ketel-ketel uap tekanan rendah adalah cukup satu rumah tingkap, untuk mana dapat dipergunakan rumah tingkap dari pompa pengisinya.”

Pasal 22

“Tanda dari batas air terendah yang diperbolehkan harus dipasangkan pada atau didekat gelas pedoman airnya. Pada ketel-ketel uap darat sekurang-kurangnya 10 cm diatas titik tertinggi yang kena hawa pembakaran. Pada ketel-ketel uap kapal sekurang-kurangnya 15 cm diatas titik itu.

Pasal 23

1. “Jika gelas pedoman air dan kerangan-kerangan coba dipasangkan pada satu pipa bersama, haruslah garis tengah dari ukuran dalam, baik dari pipa itupun dari pipa-pipa penyambung dengan pesawat uapnya, sekurang-kurangnya 50 mm. Jika ia disambungkan sendiri-sendiri dengan pesawat uapnya, maka garis-garis tengah itu harus sekurang-kurangnya 25 mm, kecuali pada ketel-ketel uap kecil dimana pipa-pipa penyambung sangat pendeknya dan dapat dianggap sebagai nippel-nippel penyambung. Pipa-pipa penyambungnya harus sedapat mungkin lurus atau mempunyai suatu bengkokan dengan garis tengah yang besar. Jika ia dibengkokkan secara siku haruslah dalam bengkokan itu dipasang suatu sumbat guna dapat menusuk pipa-pipanya.”
2. “Gelas-gelas pedoman air harus mempunyai kerangan-kerangan atau katup penutup dan penyemprot.”

3. “Panjang dari gelas-gelas pedoman air harus demikian rupa hingga tinggi airnya dapat dilihat sekurang-kurangnya 60 mm diatas dan 40 mm dibawah batas air terendah yang diperbolehkan. Garis tengah ukuran dalam dari gelas-gelas pedoman yang cylindrisch itu harus sekurang-kurangnya 8 mm.”
4. “Ketel-ketel uap yang diberi berapi dimuka dibelakang harus pada setiap tempat perapiannya mempunyai 1 gelas pedoman air dan 2 kerangan coba atau 2 gelas pedoman air.”

Pasal 24

1. “Rumah-rumah dari kerangan-kerangan dan katup-katup, rumah-rumah tingkappun potten dari tingkap-tingkap pengaman dan rumah-rumah dari kerangan-kerangan dan katup-katup yang dimaksud dalam pasal 23, ayat 2 sepanjang dalam peraturan ini tidak ditetapkan yang lain, harus diperbuat dari perunggu, baja tuang lemah atau baja cair. Bagian dalam dari kerangan-kerangan katup-katup dan rumah-rumah tingkap, pula tingkap-tingkap dan dudukan-dudukan dari tingkap-tingkap pengaman, harus diperbuat dari bahan atau bahan campuran yang baik dan tepat untuk keperluannya.
2. Kerangan-kerangan pakking yang mempunyai lubang penyalur lebih dari 30 mm harus mempunyai penjamin agar sumbatnya tidak terlepas bila uliran wantelnya rusak atau baut-baut geserannya putus.”

Pasal 25

“Pipa-pipa yang menyambungkan pesawat-pesawat uap satu sama lainnya harus diperbuat sedemikian rupa. hingga pemuaiian dari pipa-pipa itu tidak dapat menimbulkan kerusakan-kerusakan, bila perlu ia harus mempunyai kerangan-kerangan pembuang.”

Pasal 26

“Dalam kapal-kapal uap yang dipergunakan guna pengangkutan penumpang-penumpang haruslah ruangan dalam mana dipasangkan ketel-ketel uapnya secukupnya dipisahkan dengan dinding-dinding besi dari kamar-kamar tempat berdiam penumpang-penumpang itu. Aturan ini tidak berlaku atas kapal-kapal yang tidak bergeladak.”

Pasal 27

1. “Pengujian dari pesawat-pesawat uap seperti yang dimaksud dalam pasal 8, dilakukan dengan jalan pemadatan dengan air dingin sampai didapatkan tekanan sebenarnya

pada pesawat-pesawat uap yang harus bekerja dengan tekanan dari 5 kg/cm atau kurang, besar dua kali dari tekanan bekerja pesawat-pesawat uap itu. Pada pesawat-pesawat uap yang harus bekerja dengan tekanan lebih dari 5 tetapi kurang dari 10 kg/cm sebesar 5 kg/cm lebih dari 5 tetapi kurang dari 10 kg/cm sebesar 5 kg/cm lebih dari tekanan bekerja pesawat-pesawat uap itu. Pada pesawat-pesawat uap yang harus bekerja dengan tekanan yang lebih tinggi sebesar 1 ½ tekanannya itu.”

2. ”Pesawat-pesawat uapnya dibiarkan dibawah tekanan pengujian itu selama diperlukan untuk dapat memberikan bagian-bagian dari pesawat-pesawat uap itu dengan baiknya.”
3. ”Pesawat uapnya harus dapat menahan tekanan pengujian itu dengan tidak bocor dan dengan tidak mellihatkan percobaan dalam bentuk dinding-dinding dengan bocor itu diartikan bahwa airnya keluar dari sambungan dalam bentuk selain dari beberapa tetesan atau pancaran kecil yang mengembun.”
4. “Dalam memakai pasal ini mengenai ruangan dari bahan cair dari bejana uap diperuntukan guna memanasi bahan cair tersebut dalam suatu ruangan yang terpisah dari uapnya, hanuslah untuk tekanan uap dalam pasal ini dibaca tekanan embun.”

Pasal 28

1. “Bila yang melakukan pemeriksaan yang diuraikan dalam pasal 9 menganggap perlu, maka untuk ketel-ketel uap ia dapat memerintahkan pengujian dengan uap.”
2. “Tetapi pengujian dengan uap itu adalah diwajibkan, jika Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja menurut ayat ke 3 yang ditetapkan dalam pasal 31 membebaskan pengujian dengan tekanan air.

Pasal 29

1. “Pengujian pertama dari sesuatu pesawat uap dilakukan sebelum pesawat uap itu ditembok atau diberi bersalut.”
2. ”Tetapi bila salutan yang diberikan oleh pembuat pesawat uapnya dan yang diberi bernama atau merk dari pembuat tersebut terdapat dalam keadaan utuh, maka pegawai atau ahli yang menguji pesawat uap itu adalah berkuasa untuk mengabulkan salutan itu tidak dibongkar.”

Pasal 30

“Bila pegawai atau ahli setelah pemeriksaan dan pengujian berpendapat bahwa pesawat uapnya memberikan cukup jaminan keselamatan dalam pemakaiannya, maka ia atas nama Kepala D.P.K.K. pada pemohon atas permohonannya secara tertulis dan bila perlu dengan syarat-syarat untuk sementara memakai pesawat uapnya.”

Pasal 31

1. “Yang telah melakukan pemeriksaan dan pengujian secepat mungkin memberikan laporannya kepada Kepala Jawatan yang akan memberikan ijinnya yang dimintakan, bila dari laporan itu ternyata bahwa pesawat uapnya itu memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan.
2. Bila Kepala tersebut berpendapat bahwa cacat atau penyimpangan dari syarat syarat dari pasal 10 s/d 26 tidak menimbulkan bahaya segera dalam pemakaiannya, maka ijin yang dimintakan itu dapat diberikan dengan syarat, bahwa cacat atau penyimpangan-penyimpangan itu dengan ancaman untuk ijin tersebut dalam tempo paling lama 1 tahun yang akan ditetapkan oleh Kepala tersebut itu tadi harus diperbaiki atau dihilangkan.”
3. Bila pada pemeriksaan dari sesuatu pesawat uap ternyata bahwa karena bangunannya yang istimewa, tidak perlu secara penuh atau untuk sebagian dipakainya satu atau lebih aturan-aturan yang termuat dalam pasal 10 s/d, maka Kepala Jawatan Pengawas Keselamatan Kerja dapat memberikan kebebasan dari aturan-aturan itu secara penuh atau untuk sebagian.
4. ”Jika pemakaian dari sesuatu pesawat uap yang mempunyai bangunan istimewa memberikan keganjilan-keganjilan yang tidak termuat dalam peraturan ini, maka Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja dapat mengikat pemakaiannya dengan syarat-syarat yang akan ternyata perlu adanya.
5. Dalam pemberian ijin menurut yang ditetapkan dalam syarat-syarat sebelum ini dari pasal ini Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja dapat memberikan syarat-syarat istimewa yang harus diindahkan pada pemakaian pesawat uapnya.”
6. “Bila ijinnya tidak diberikan maka dengan diam-diam jadi batallah ijin sementara yang dimaksud dalam pasal yang terdahulu, bila ini telah diberikan.”

Pasal 32

“Yang dimaksud dalam pasal 30 dan 31 adalah berlaku untuk pemadatan dan pengujian dimaksud dalam pasal 12 ayat 3 dari Stoommordonnantie 1930.”

Pasal 33

”Pemakai-pemakai dari pesawat-pesawat uap yang padanya diberikan ijin bersyarat, seperti yang ditetapkan dalam pasal 31 adalah berkewajiban setelah cacat-cacat yang dituliskan dalam Akte ijm itu hapus atau telah diperbaiki, memberitahukannya secara tertulis kepada Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja melalui Ir. dari Jawatan tersebut.”

Pasal 34

“Akte Ijin itu memuat:

- a. Nama dan sedapat mungkin kwalitas dan tempat tinggal dari sipemakai.
- b. Nama dari pabrik dari pembuatnya, dan tempat dimana pabrik itu terletak, pula nomor pabrik dari pesawat dan tahun dari pada pembuatannya.
- c. Macam dan tujuan pemakaian dari pesawatnya dan sedapat mungkin sejelas-jelasnya keterangan sesuatu tempat atau kendaraan atau alat pelajaran dimana pesawat uap itu akan ditempatkan.
- d. Untuk ketel-ketel uap: bentuknya dan ukuran-ukuran dari ketelnya dan luas panggangnya pula jumlah bidang panasnya dalam m^2 , untuk pemanas-pemanas air, pemanas-pemanas uap dan penguap-penguap, luas pemanasannya: jumlah luas pemanasannya, dan untuk besi bahan cair dalam suatu ruangan yang terpisah dari uapnya; dan untuk besi bahan cair dalam suatu ruangan yang terpisah dari uapnya; luas pemanasannya dari ruangan yang diperuntukan untuk bahan cair dan terhitung dalam m^2 . Untuk bejana-bejana uap lainnya bukan penguap-penguap isi dalam dan garis tengah terkecil dari pipa-pipa pemberi uapnya.
- e. Bahan-bahan dari mana diperbuat pesawat uapnya dalam rangkaian berbagai bagian-bagiannya.
- f. Jumlah, macam dan ukuran-ukuran yang penting dari bangunan-bangunan pengamanannya yang termasuk perlengkapan dari pesawat uapnya.
- g. Tekanan yang sebenarnya yang tertinggi yang diperbolehkan dalam tiap cm.
- h. Jika perlu syarat-syarat istirnewa yang harus diperhatikan dalam pemakaian pesawat uapnya dan dalam hal-hal dimaksud dalam ayat kedua dan ketiga dari pasal 31 ini.

- i. Cacat-cacat atau penyimpangan-penyimpangan yang harus diperbaiki atau dihilangkan dan tempo yang diberikan untuk keperluan itu dan
- j. Penyimpangan-penyimpangan yang diperbolehkan dan syarat-syarat istimewa yang dikaitkan pada menjalankan pesawat uapnya.”

Pasal 35

1. “Akte Ijin harus disimpan baik-baik dan atas permintaan dari pegawai yang berhak harus diperlihatkan atau disediakan untuknya.”
2. “Bila Akte itu hilang maka atas permintaan yang berkepentingan atau atas petunjuk dari pegawai yang berhak untuk halnya itu (untuk mengetahui kehilangannya) akte itu diganti dengan yang baru.
3. “Untuk akte yang diperbaharui semacam itu diharuskan membayar selainnya harga materai, bila mengenai sesuatu ketel uap pula sejumlah masing-masing: Rp. 25,- Rp. 30,- Rp 35,- Rp. 45,- atau Rp. 50,- tergantung pada ukuran-ukuran dan perimbangan seperti diterangkan dalam ayat kesatu dari pasal berikut. Dan bila mengenai pesawat uap lainnya sejumlah Rp. 25,- satu dan lainnya kecuali bila dapat dijelaskan itu dapat diterima oleh Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja, bahwa hilangnya itu terjadi diluar dari kekuasaan manusia.”

Pasal 36

“Jumlah yang dibayar pada Negara oleh pemohon untuk pemeriksaan pertama dan Pengujian dari sesuatu pesawat uap adalah sebesar:

- a. Untuk ketel-ketel uap yang mempunyai luas pemanasan 5 m^2 atau kurang, dan dimana pula perimbangannya ruangan air dan uap dalam dm dibagi luas pemanasan dalam m^2 tidak melebihi angka 50, jumlahnya adalah $37 \frac{1}{2}$.
- b. Untuk ketel-ketel uap yang mempunyai luas pemanasan 10 m^2 atau kurang dan yang tidak termasuk dibawah a. untuk ketel-ketel uap pemanasan listrik sendiri Rp. 90,-
- c. Untuk ketel-ketel uap yang mempunyai luas pemanasan lebih dari $10 \text{ s/d } 25 \text{ m}^2$ Rp. 135,- lebih dari $25 \text{ s/d } 50 \text{ m}^2$ Rp 150,- lebih dari $50 \text{ s/d } 75 \text{ m}^2$ Rp. 225,- lebih dari 75 m^2 Rp. 90,-.
- d. Untuk pesawat-pesawat uap selain ketel-ketel uap $37 \frac{1}{2}$ kecuali bila luas pemanasannya berjumlah lebih dari m^2 atau isinya lebih dari 1000 dm, dalam hal mana biayanya adalah Rp. 90,-

Pasal 37

1. “Bagi tiap uap adalah jumlah-jumlah dimaksud dalam pasal sebelum ini hanya diperhitungkan sekali saja.
2. Penagihan ulangan dari jumlah-jumlah itu diadakan dalam hal:
 - a. Pemindahan dari ketel-ketel uap darat tetap, kelainan tempat dari yang termuat dalam Akte Ijin sebagai tempat pemasangan semula.
 - b. Pemindahan dari ketel-ketel uap kapal kecuali dari ketel-ketel uap dari berkas-berkas kecil yang tidak mempunyai geladak tetapi kelainan kapal dari yang termuat dalam Akte Ijinnya sebagai kapal dimana dipasangnya, atau pemindahan ke darat, dan
 - c. Diadakan pemeriksaan baru dan pengujian baru seperti dimaksud dalam pasal 12 dari Undang-undang uap 1930, bila keberatan-keberatan yang dikemukakan ternyata tidak beralasan.
3. Dalam hal luas pemanasan sesuatu pesawat uap dibesarkan bila ini tidak membawa salah satu hal tersebut dalam ayat terdahulu dari pasal ini, haruslah dibayar selisih dari biaya-biaya menurut luas pemanasan yang baru dan yang semua.”

Pasal 38

“Jika pemeriksaan atau pengujian dari sesuatu pesawat uap diadakan diluar negeri, maka ongkos-ongkos perjalanan dan penginapan dari pegawai atau ahli yang disertai pemindahan atau pengujian itu dibebankan pada pemohon sampai sejumlah yang ditetapkan oleh Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja.”

Pasal 39

1. “Para pemakai dari pesawat-pesawat uap harus mengusahakan:
 - a. “Agar pesawat-pesawat uapnya dan segala sesuatu yang dianggap termasuk dalam-nya berada dalam keadaan pemeliharaan yang baik.”
 - b. “Agar pada ketel-ketel uapnya penguap-penguap berada satu atau lebih pipa-pipa gelas pengganti gelas-gelas pedoman air.”
 - c. “Agar tekanan uap dalam pesawat uapnya tidak pernah melebihi maximum yang termuat dalam Akte Ijin yang diberikan. ini tentulah Sdr. mengetahui keperluan-nya dan pentingnya.”
 - d. “Agar tinggi air dari sesuatu ketel uap tidak pernah menjadi turun dibawah tanda dimaksud dalam pasal 12 dibawah.”

2. “Yang dianggap termasuk dalam sesuatu ketel uap ialah dapur api, lorong-lorong asap dan api perlengkapan semua yang menjamin kelangsungan merata dari bekerjanya pesawat uap itu.”
3. Para pemakai harus menyuruh melayani dap memperkerjakan pesawat-pesawat uap itu oleh orang yang berpengetahuan vk dan mempunyai pengertian yang cukup tentang pengerjaannya.
4. “Jika oleh pemakai didapatkan suatu cacat pada pesawat uapnya, maka ia harus memberitahukannya pada air yang bersangkutan dari Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja yang bila perlu mengadakan pemeriksaan di tempat, dan menunjukkan cara bagaimana pembetulannya dapat dikerjakan. Bila pemakai berkeberatan terhadap cara pembetulan yang ditunjukkannya, maka dimintakan keputusan dari Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja.

Pasal 40

1. “Pemeriksaan dalam dari ketel-ketel uap kapal, diadakan sekurang-kurangnya sekali dalam 1 tahun dan ketel uap darat sekurang kurangnya sekali dalam 2 tahun.
2. Ketel-ketel lokomotif dari kereta api dan trem, diuji kembali sekurang-kurangnya selalu dalam 3 tahun terhitung dari tanggal dijalankannya setelah pengujian atau opname terakhir. Pengujian semacam itu diadakan setelah tiap pembetulan yang penting, ini untuk mengetahui apa pembetulan itu memenuhi syarat-syaratnya dan dapat menahan keadaan dalam bedirinya nanti. Selain dalam pemeriksaan yang dimaksud dalam ayat sebelum ini dan pasal ini, haruslah paling lama 9 tahun sesudah dijalankan pertama kalinya ketel-ketel uap dari tiap lokomotif yang telah bekerja selama itu diperiksa luar dan dalamnya secara teliti, setelah pipa-pipa api dan salurannya dibongkar. Sesudah itu pemeriksaan itu diulangi selalu paling lambat sesudah 6 tahun terhitung dari tanggal menjalankannya, sesudah pemeriksaan terdahulu dari padanya yang semacam itu juga. Kepala Jawatan Keselamatan Kerja dapat meluluskan pada pengurus dari Jawatan Kereta Api dan Trem untuk menunda pemeriksaan ini untuk tempo yang ditetapkannya. ”Pesawat-pesawat uap selain dibayar pada negara oleh pemakai.
3. “Pesawat-pesawat uap selain ketel-ketel uap dan yang bangunannya mengijinkan diperiksa dalamnya sekurang-kurangnya sekali dalam 4 tahun.”

Pasal 41

1. “Jumlah yang harus dibayar pada Negara oleh pemakai dari sesuatu pesawat uap untuk pemeriksaan-pemeriksaan dan pengujian-pengujian yang dimaksud dalam pasal 16 dari Undang-undang Uap 1930, adalah untuk setahun penanggalan sebesar Rp. 10.- untuk tiap ketel uap, ditambah dengan 10 sen tiap-tiap m² luas pemanasannya dan Rp 5 - untuk tiap pesawat uap lainnya
2. Jumlah-jumlah dimaksud dalam ayat 1 adalah dibayar untuk tahun penanggalan sepenuhnya dalam mana Akte Ijin dari pesawat uapnya berlaku.” Jadi disini ditekankan pada pengertian selama Akte Ijin itu berlaku, jadi tidak tergantung kepada dipakai atau tidak dipakainya.
3. “Menyimpan dari yang ditetapkan dalam ayat sebelum ini, maka kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja memberikan pembebasan pembayaran:
 - a. terhadap seseorang yang dalam tahun penanggalan baik untuk selama-lamanya maupun untuk sekurang-kurangnya 1 tahun berhenti menjadi pemakai dari sesuatu pesawat uap, untuk bulan-bulan berikutnya daripada bulan dalam masa ia berhenti menjadi pemakai pesawat uapnya, dengan pengertian bahwa dalam hal-hal istimewa menurut pertimbangan Kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja, dapat diadakan penyimpangan dari tempo minimum tersebut.
 - b. Terhadap seseorang yang dalam tahun penanggalan menjadi pemakai dari pesawat uap untuk sekurang-kurangnya 1 tahun, untuk bulan-bulan berikutnya daripada dalam mana ia menjadi pemakai pesawat uapnya, dengan pengertian bahwa bila untuk pesawat uapnya dalam tahun penanggalan yang dimaksud olehnya telah dibayar jumlah untuk seperti termaksud dalam pasal 36, maka ia dibebaskan dari pembayaran tahun penanggalan sepenuhnya. Dalam hal-hal istimewa oleh kepala Jawatan Pengawasan Keselamatan Kerja dapat diadakan penyimpangan dari tempo minimum tersebut.

Pasal 42

1. “Pemeriksaan tahunan dari ketel-ketel uap dari kapal-kapal dilakukan dengan mengutamakan sewaktu kapal-kapal itu dimasukkan galangan, tentang hal mana harus diberitahukan tepat pada waktunya pada pegawai yang disertai pengawasan”
2. “Para pemakai dari ketel-ketel uap yang dipasang dalam kapal-kapal sungai, berkas-berkas uap sekoci, harus mengusahakan agar ketel-ketel uapnya tepat pada waktunya berada ditempat yang ditunjuk untuk pemeriksaan itu.”

Pasal 43

“Bila untuk keperluan sesuatu pemeriksaan suatu pesawat uap harus diberhentikan, maka pemakaiannya harus mengusahakan:

- a. “Agar pesawat uapnya kosong sama sekali dari semua bagian-bagiannya, baik dari luar maupun dari dalam, pula lorong-lorong asapnya dibersihkan secukupnya.”
- b. Agar semua bagian dari pesawat uapnya dingin secukupnya untuk memungkinkan pemeriksaan itu.
- c. “Agar bila pesawat uapnya bersambungan dengan satu atau lebih pesawat uap yang sedang bekerja, pipa-pipa uap pembuang, pipa-pipa pengisi bersama dari pesawat uap yang akan diperiksa itu dilepaskan, jadi terpisah atau ditutup memakai suatu plendes buta yang dipasang antara katup dan pesawat uapnya.”

Pasal 44

1. “Pengujian-pengujian dari pesawat-pesawat uap yang dilakukan sesudah pengujian untuk menjalankan pesawat-pesawat uapnya, adalah dilakukan dengan tekanan paling tinggi tiga kilogram tiap sentimeter persegi lebih dari tekanan yang diperbolehkan.”
2. “Bila yang menguji pesawat uapnya berpendapat, bahwa pesawat uapnya tidak dapat bekerja lagi dengan aman memakai tekanan yang diperbolehkan dahulunya, maka ia memberitahukan pada pemakainya tekanan berapa dapat diperbolehkan untuk pemakaian selanjutnya dengan mengemukakan alasan-alasannya. Pemakai harus segera tunduk pada keputusan itu.”
3. “Bila pemakai mengemukakan keinginannya untuk memakai pesawat uap itu dengan tekanan lebih rendah seperti yang ditunjukkan, maka Kepala D.P.K.K. memerintahkan pada pegawai yang bersangkutan dari Jawatan tersebut untuk atas namanya mengadakan perubahan-perubahan seperlunya dalam Akte Ijinnya tanggal dan nomor dari perintah ini harus dicatat oleh pegawai itu pada perubahan-perubahan dalam Akte Ijinnya.”
4. “Bila pemakai berkeberatan terhadap keputusan dimaksud dalam ayat kedua dan dengan cara seperti yang disyaratkan dalam pasal 12 dari Undang-undang uap 1930.”
5. “Bila keputusan dimaksud dalam ayat kedua dari pasal ini menjadi tidak dapat digugat lagi karena dibenarkan oleh pihak atasan atau oleh karena berakhirnya tempo yang ditetapkan maka A.I. nya dirubah seperti yang ditetapkan dalam ayat ketiga dari pasal ini.”

6. “Bila pemakai, baik segera maupun sesudahnya keputusan pihak atasan, dengan perantaraan pegawai yang bersangkutan memberitahukan kepada kepala D.P.K.K. bahwa ia bersedia menjalankan pembedulan-pembedulan yang diperlukan untuk membuat pesawat uapnya tahan terhadap tekanan yang diperbolehkan semula, maka Kepala D.P.K.K. memberikan pada pemakaiannya suatu tempo dalam mana pembedulan-pembedulan itu harus diselesaikan. Sesudah pembedulan-pembedulan itu maka pesawat uapnya tidak boleh dijalankan hanya sesudah diperiksa dan diuji kembali.”

Pasal 45

1. “Seseorang yang telah melakukan pemeriksaan dan pengujian, mencatatkannya dalam A.I. nya dengan menerangkan hasil dari pemeriksaan itu dan juga tindakan-tindakan yang boleh jadi harus diambil guna menjamin pemakaian selanjutnya yang aman.”
2. “Bila pemeriksaan itu dilakukan oleh seorang ahli seperti dimaksud dalam pasal 13 ayat-ayat dari Undang-undang uap 1930 maka ia diwajibkan segera mengirimkan salinan dari pendapatan-pendapatannya pada Insinyur dari D.P.K.K. dimana pesawat-pesawat uapnya termasuk wilayah kekuasaannya.”

Pasal 46

1. “Bila pesawat-pesawat uap yang dapat dipindahkan, dialihkan dari tempat, kendaraan atau kapal dimana dipasangnya menurut Akte Ijinnya, maka para pemakainya berkewajiban bila mengenai pesawat-pesawat uap termasuk dalam bangunan/instalasi atau perusahaan-perusahaan yang ditujukannya membawa pemindahan yang berulang-ulang seperti komidi putar, bioskop dan sebagainya dalam tempo sebulan sesudahnya pemindahan itu memberitahukannya pada Insmyur dari D.P.K.K, dimana pesawat uap itu sebelum pemindahannya termasuk dalam wilayah kekuasaannya dan dalam hal-hal lainnya dalam tempo yang sama ia harus memberitahukannya pada Kepala D.P.K.K
2. Bagi pesawat-pesawat uap yang dipasang pada kendaraan-kendaraan dan diperuntukan pula guna menjalankan kendaraan itu, pemberian tahu itu hanya harus dilakukan, bila pemindahannya berlangsung lebih dari delapan minggu berturut.”

Pasal 47

1. “Bila suatu pesawat uap karena keadaan apapun juga mengalami kejadian hingga keadaan tidak sesuai lagi secara kata tertulis dengan uraian yang dimuat dalam A.I. nya, pula bilamana pemegang ijin yang termuat dalamnya karena penjualan pesawat uapnya atau karena sebab lain apapun juga menjadi tidak benar lagi, maka dalam hal pertama adalah pemakaiannya dan dalam hal kedua orang yang atas namanya dicatat A.Inya berkewajiban segera memberitahukannya pada Kepala D.P.K.K dengan perantaraan pegawai yang dalam daerah yang bersangkutan disertai pengawasan atas pesawat-pesawat uap.”
2. “Bila dalam hal kedua dimaksud dalam ayat kesatu itu, orang yang mendapat hak memakai pesawat uapnya pula hendak memakainya, maka ia memberitahukan dalam sebulan sesudah ia menjadi pemakai, pada Kepala D.P.K.K. dengan cara seperti yang diuraikan dalam ayat kesatu dan berupa suatu surat permohonan bermaterai yang memuat permintaan agar akte ijinnya dibalik nama menjadi atas namanya.”
3. “Bila para pegawai yang disertai pengawasan mendapatkan pesawat-pesawat uap dalam keadaan dimaksud dalam ayat kesatu dari pasal ini, dengan tidak diberitahukan oleh pemakainya secara yang diuraikan diatas ini, maka mereka segera melaporkannya pada Kepala D.P.K.K.”

Pasal 48

1. “Bila sesuatu pesawat uap mengalami perubahan seperti dimaksud dalam pendahuluan dari pasal sebelum ini atau dipindahkan ketempat lain atau kendaraan atau kapal lain dari yang dicatat dalam A.I. nya maka pesawat uapnya tidak boleh dijalankan kembali sebelum pemakai untuk itu mendapatkan kekuasaan dari insinyur yang bersangkutan dari D.P.K.K. ini untuk menampung segala sesuatunya bertalian dengan perubahan-perubahan itu atau pemindahan-pemindahan itu. Jadi untuk diperiksa pesawat uapnya apakah tetap memenuhi syarat-syaratnya dan untuk membereskan pencatatan perubahan pemakainya, tempat kedudukan pesawat uapnya.
2. Dalam pemindahan dari ketel-ketel uap darat tetap, selalu A.I. nya dicabut dan atas ketel-ketel uapnya dilakukan pemeriksaan dan pengujian kembali.”
3. “Dalam hal pemindahan dari pesawat-pesawat uap lainnya, Kepala D.P.K.K. memutuskan, apakah Aktenya harus dirubah atau dicabut.”

Pasal 49

“Bila sesuatu pesawat uap tidak dipakai lebih lama dari tiga tahun berturut-turut, maka kepala D.P.K.K. dapat mencabut A.I. nya”

Pasal 50

“Dengan hukuman penjara paling lama 3 bulan atau denda paling tinggi lima ratus rupiah dihukum seseorang yang tidak menunaikan kewajiban-kewajiban yang dibebankan dengan aturan-aturan dari Peraturan Pemerintah ini.”

Pasal 50a

1. “Bila dikehendaki maka Kepala D.P.K.K. berhak memerintahkan mengadakan Pemeriksaan dan pengujian-pengujian atas pesawat-pesawat uap yang atasnya tidak berlaku aturan-aturan dari “Undang-undang uap 1930.”
2. ”Untuk pemeriksaan-pemeriksaan dan pengujian-pengujian dimaksud dalam ayat kesatu pemohonnya harus membayar pada Negara biaya-biaya pemeriksaan dimaksud dalam ayat kesatu dari pasal 41, tetapi dengan pengertian, bahwa biaya-biaya itu diperhitungkan untuk tiap pemeriksaan atau pengujian.”

Pasal 51

“Keputusan-keputusan yang diambil oleh Direktur Pekerjaan Umum, Kepala Jawatan Urusan Uap dan Kepala D.P.K.K. menurut reglemen-reglemen yang dahulu, tetaplah berlaku dengan tidak berubah.”

Pasal 52

“Peraturan Pemerintah ini dapat disebut sebagai “Peraturan Uap 1930 ia berlaku terhitung mulai 1 januari 1931.”