

Dr. Capt. Dafid Ginting, M.Si., M.Mar.



DINAS JAGA DI KAPAL

(Deck Department)

DINAS JAGA **di KAPAL** *----- (Deck Department) -----*

Penulis

Dr. Capt. Dafid Ginting, M.Si., M.Mar.



PENERBIT KBM INDONESIA

Adalah penerbit dengan misi memudahkan proses penerbitan buku buku penulis di tanah air Indonesia. Serta menjadi media sharing proses penerbitan buku.

DINAS JAGA DI KAPAL (Deck Department)

*Copyright @2025 By Dr. Capt. Dafid Ginting, M.Si., M.Mar.
All right reserved*

Penulis

Dr. Capt. Dafid Ginting, M.Si., M.Mar.

Desain Sampul

Aswan Kreatif

Tata Letak

Sofita HM

Editor

Dr. Muhamad Husein Maruapey, Drs., M.Sc.

Background isi buku di ambil dari <https://www.freepik.com/>

Official

Depok, Sleman-Jogjakarta (Kantor)

Penerbit Karya Bakti Makmur (KBM) Indonesia

Anggota IKAPI/No. IKAPI 279/JTI/2021

081357517526 (Tlpn/WA)

Website

<https://penerbitkbm.com>

www.penerbitbukumurah.com

Email

naskah@penerbitkbm.com

Distributor

<https://penerbitkbm.com/toko-buku/>

Youtube

Penerbit KBM Sastrabook

Instagram

@penerbit.kbmindonesia

@penerbitbukujogja

ISBN: 978-634-202-684-7

Cetakan ke-1, Agustus 2025

21 x 29,7 cm, viii + 231 halaman

Isi buku diluar tanggungjawab penerbit
Hak cipta merek KBM Indonesia sudah terdaftar di DJKI-Kemenkumham dan
isi buku dilindungi undang-undang.

Dilarang keras menerjemahkan, memfotokopi, atau
memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini
tanpa seizin penerbit karena beresiko sengketa hukum

Sanksi Pelanggaran Pasal 113
Undang-Undang No. 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta

1. Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 100.000.000 (seratus juta rupiah).
2. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
3. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
4. Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).

KATA PENGANTAR



Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga buku ini akhirnya dapat selesai dengan baik setelah melalui perjalanan yang panjang dan penuh tantangan. "**Dinas Jaga di Kapal (Deck Department)**" adalah hasil dari empat tahun usaha dan kerja keras, yang tidak terlepas dari dukungan berbagai pihak yang selalu memberikan semangat dan masukan yang berharga.

Buku ini disusun dengan tujuan untuk memberikan pemahaman yang mendalam mengenai peran penting **dinas jaga kapal** dan penerapan **International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs) 1972 Amandemen 2001**, yang merupakan landasan hukum internasional dalam upaya mencegah tabrakan di laut. Peraturan ini menjadi acuan utama bagi taruna, mualim kapal, serta pihak terkait lainnya dalam menjalankan tugas mereka dengan penuh tanggung jawab, guna menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan di perairan internasional.

Dalam penulisan buku ini, kami berusaha menyajikan informasi secara komprehensif namun mudah dipahami, agar dapat digunakan sebagai referensi baik oleh mualim, taruna, maupun praktisi maritim lainnya. Proses penulisan yang memakan waktu empat tahun ini tentu tidak mudah, namun berkat kegigihan dan dukungan dari kolega, teman sejawat, serta pihak yang berkompeten, kami berhasil menyelesaikan karya ini dengan penuh kepuasan.

Kami menyadari bahwa buku ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu kami membuka diri untuk menerima kritik dan saran yang konstruktif guna perbaikan di masa mendatang. Semoga buku ini dapat memberikan manfaat yang besar bagi pembaca, meningkatkan pemahaman tentang pentingnya dinas jaga yang baik, dan menjadi referensi yang berguna dalam pengaplikasian **COLREGs 1972** di dunia maritim.

Akhir kata, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan buku ini. Semoga buku ini dapat memberikan manfaat bagi kemajuan dunia pelayaran dan keselamatan laut.

Medan, Agustus 2025

Penulis

DAFTAR ISI



KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	v
BAB I BAGIAN A: UMUM.....	1
Aturan 1 – Penerapan.....	1
Aturan 2 – Tanggung Jawab.....	3
Aturan 3 – Definisi Umum	7
BAB II BAGIAN B: ATURAN – ATURAN MENGEMUDIKAN KAPAL DAN MELAYARKAN KAPAL.....	13
SEKSI I SIKAP KAPAL DALAM SETIAP KEADAAN PENGLIHATAN	
Aturan 4 – Penerapan.....	13
Aturan 5 – Pengamatan.....	13
Aturan 6 – Kecepatan Aman	18
Aturan 7 – Risiko Tabrakan.....	39
Aturan 8 – Tindakan Untuk Menghindari Tubrukan.....	55
Aturan 9 – Alur Pelayaran Sempit	69
Aturan 10 – Tata Pemisahan Lalu Lintas.....	80
BAB III SEKSI II - PERILAKU KAPAL - KAPAL DALAM KEADAAN SALING MELIHAT	95
SEKSI II - PERILAKU KAPAL - KAPAL DALAM KEADAAN SALING MELIHAT	
Aturan 11 – Pemberlakuan.....	95
Aturan 12 – Kapal Layar	95
Aturan 13 – Penyusulan.....	100
Aturan 14 – Situasi Berhadap-Hadapan.....	103
Aturan 15 – Situasi Memotong	109
Aturan 16 – Tindakan Kapal yang Menghindar.....	112
Aturan 17 – Tindakan Kapal Yang Bertahan	113
Aturan 18 – Tanggung Jawab Antar Kapal.....	119
BAB IV SEKSI III PERILAKU KAPAL DALAM PENGLIHATAN TERBATAS.....	125
SEKSI III- PERILAKU KAPAL DALAM PENGLIHATAN TERBATAS	
Aturan 19 – Perilaku Kapal Dalam Penglihatan Terbatas	125

BAB V BAGIAN C: LAMPU DAN SOSOK BENDA	131
BAGIAN C - LAMPU DAN SOSOK BENDA	
Aturan 20 – Pemberlakuan	131
Aturan 21 – Definisi.....	133
Aturan 22 – Jarak Tampak Lampu	136
Aturan 23 – Kapal Tenaga yang sedang Berlayar	138
Aturan 24 – Menunda dan Mendorong.....	146
Aturan 25 – Kapal Layar yang Sedang Berlayar dan Kapal yang Sedang Berlayar dengan Dayung	155
Aturan 26 – Kapal Penangkap Ikan.....	158
Aturan 27 – Kapal yang Tidak Dapat Dikendalikan atau Terbatas Kemampuan Olah Geraknya	162
Aturan 28 – Kapal yang Terkendala oleh Saratnya	170
Aturan 29 – Kapal Pandu.....	172
Aturan 30 – Kapal yang Berlabuh dan Kapal yang Kandas	174
Aturan 31 – Pesawat Terbang Laut	181
BAB VI BAGIAN D: ISYARAT BUNYI DAN ISYARAT CAHAYA.....	183
BAGIAN D - ISYARAT BUNYI DAN ISYARAT CAHAYA	
Aturan 32 – Definisi.....	183
Aturan 33 – Peralatan untuk Isyarat Bunyi.....	184
Aturan 34 – Isyarat Manoeuvre dan Peringatan	187
Aturan 35 – Isyarat Bunyi dalam Pengelihatatan Terbatas.....	195
Aturan 36 – Isyarat untuk Menarik Perhatian.....	198
Aturan 37 – Sinyal Darurat.....	201
BAB VII BAGIAN E: PEMBEBASAN	207
BAGIAN E - PEMBEBASAN	
Aturan 38 – Pengecualian	207
BAB VIII LAMPIRAN	209
Lampiran I – Penetapan Dan Perincian Teknis Penerangan Penerangan Dan Sosok Benda	209
Lampiran II – Isyarat– Isyarat Tambahan Bagi Kapal– Kapal Nelayan Yang Sedang Menangkap Ikan	221
Lampiran III – Detail Teknis Perangkat Sinyal Suara	222
Lampiran IV – Sinyal Keadaan Darurat.....	227
DAFTAR PUSTAKA.....	229
PROFIL PENULIS	231

DAFTAR GAMBAR



Gambar 1.1 Buku Regulasi Lokal.....	3
Gambar 1.2 Gambar 1.2 Flag of Convenience Ships (FOC).....	6
Gambar 2.1 Jarak Henti dan Hambatan Air	21
Gambar 2.2 Lingkaran Putar.....	23
Gambar 2.3 Turning circles off: Full bodied vessel and Slender ship	24
Gambar 2.4 Pergerakan Kapal Pada Lingkaran Puta.....	25
Gambar 2.5 Prinsip Bernouli.....	26
Gambar 2.6 Interaksi Pada Satu Kapal.....	27
Gambar 2.7 Interaksi dengan Dua Kapal.....	27
Gambar 2.8 Kapal Memasuki Perairan Dangkal	28
Gambar 2.9 Kapal di Perairan Sempit	29
Gambar 2.10 Kapal dalam jarak dekat dengan daratan	29
Gambar 2.11 Dua kapal yang berpapasan secara “end-on”	30
Gambar 2.12 Kapal menyalip satu sama lain dengan jarak terlalu dekat (i)	31
Gambar 2.13 Kapal-kapal yang saling menyalip terlalu dekat (ii).....	32
Gambar 2.14 Kapal yang menyalip satu sama lain dengan jarak yang terlalu dekat (iii)	32
Gambar 2.15 Kapal yang sedang melewati tikungan di alur pelayaran sempit.....	33
Gambar 2.16 Relative motion radar, north-up.....	35
Gambar 2.17 Relative motion radar, head-up.....	36
Gambar 2.18 True motion radar, head-up, off-center.....	36
Gambar 2.19 True motion radar, head-up.....	37
Gambar 2.20 Relative motion radar, north-up.....	37
Gambar 2.21 Resiko Tabrakan	42
Gambar 2.22 Siutasi Jarak Dekat Pada Radar.....	43
Gambar 2.23 Vektor Relatif	45
Gambar 2.24 Vektor Sebenarnya	45
Gambar 2.25 Relative Trail.....	48
Gambar 2.26 True Trail.....	48
Gambar 2.27 Long Range Scanning.....	48
Gambar 2.28 S Short Range Scanning.....	49
Gambar 2.29 True Situation	51
Gambar 2.30 Plotting Sheet.....	53
Gambar 2.31	62
Gambar 2.32 Memastikan Efektivitas Tindakan	64
Gambar 2.33 Alur yang dibatasi di kedua sisinya oleh pelampung.....	71

Gambar 2.34 Alur dengan lebar dua hingga tiga mil yang dibatasi di kedua sisinya oleh perairan dangkal	71
Gambar 2.35 Sebuah alur dengan lebar dua hingga tiga mil yang dibatasi di kedua sisinya oleh perairan dangkal.	72
Gambar 2.36 Sebuah jalur pendekatan.....	72
Gambar 2.37 Dekat atau di antara pulau-pulau.....	73
Gambar 2.38 Dekat atau di antara beting.	73
Gambar 2.39 Kapal di perairan dangkal.....	74
Gambar 2.40 Sebuah jalur yang berada di antara perairan dangkal.....	74
Gambar 2.41 Fairway.....	75
Gambar 2.42 Kapal Sebagaimana Aman dan Praktis.....	76
Gambar 2.43 Kapal besar dan kapal dengan draft dalam Pada Alur Pelayaran.....	76
Gambar 2.44 Kapal Tabrakan	83
Gambar 2.45 Skema Pemisahan Lalu Lintas (<i>Traffic Separation Scheme</i>)	85
Gambar 2.46 Zona atau Garis Pemisah (<i>Separation Zone or Line</i>)	85
Gambar 2.47 Jalur Lalu Lintas (<i>Traffic Lane</i>)	85
Gambar 2.48 Roundabout	86
Gambar 2.49 Zona Lalu Lintas Dekat Pantai (<i>Inshore Traffic Zone</i>)	86
Gambar 2.50 Route	87
Gambar 2.51 Recommended route.....	87
Gambar 2.52 Recommended Track.....	87
Gambar 2.53 Jalur Perairan Dalam (<i>Deep-Water Route</i>).....	88
Gambar 2.54 Persimpangan (<i>Junction</i>).....	88
Gambar 2.55 Persimpangan yang menunjukkan garis pemisah.....	89
Gambar 2.56 Area Kehati-hatian (<i>Precautionary Area</i>).....	89
Gambar 2.57 Area Kehati-hatian dengan Arah Lalu Lintas yang Direkomendasikan	90
Gambar 2.58 Area yang Harus Dihindari	90
Gambar 2.59 Antara Dua Skema Pemisahan	90
Gambar 3.1 Arah Berlayar Sisi di mana sebuah kapal menangkap angin	97
Gambar 3.2 Poin Utama Arah Berlayar	97
Gambar 3.3 Tacking Port dan Starboard.....	98
Gambar 3.4 Kapal Layar yang Menyalip.....	99
Gambar 3.5 Kapal Tenaga Menyusul Kapal Lain	102
Gambar 3.6 Overtaking	102
Gambar 3.7 Jalur Berlawanan.....	106
Gambar 3.8 alur Hampir Berlawanan.....	106
Gambar 3.9 Dalam Kasus Keraguan	107
Gambar 3.10 Situasi Keraguan	108
Gambar 3.11 Crossing Sector.....	110
Gambar 3.12 Crossing Situation	110
Gambar 3.13 Crossing Situation	111
Gambar 3.14 Hindari melintas di depan kapal lain.....	111
Gambar 5.1 Lampu Tiang	134
Gambar 5.2 Lampu Lambung.....	134
Gambar 5.3 Lantern Gabungan	135
Gambar 5.4 Lampu Buritan dan Lampu Tunda	135
Gambar 5.5 Lampu Keliling.....	136
Gambar 5.6 Kapal tenaga kurang dari 50 Meter (Tampak Depan)	140
Gambar 5.7 Kapal Tenaga lebih atau kurang dari 50 Meter (Tampak samping kiri)	140

Gambar 5.8 Kapal bantalan udara berlayar dengan panjang kurang dari 50 m(tampak kanan).....	144
Gambar 5.9 Kapal WIG (Tampak Kanan)	144
Gambar 5.10 Kapal Tenaga Panjang Kurang Dari 12 M (Tampak Depan)	145
Gambar 5.11 Kapal Tenaga Panjang Kurang Dari 12 M dengan satu lentera(Tampak Depan)	145
Gambar 5.12 Kapal Tenaga Berlayar Kurang dari 7 Meter (Tampak Depan).....	146
Gambar 5.13 Panjang Towing.....	149
Gambar 5.14 Power-driven vessel towing, tow 200 m or less (Port side View	149
Gambar 5.15 The power-driven vessel towing is less than 50 metres in length.....	150
Gambar 5.16 The power-driven vessel towing is more or less than 50 metres in length	150
Gambar 5.17 Power-driven vessel towing, tow more than 200 m By Day	151
Gambar 5.18 Composite unit at night Same as power-driven vessel.....	153
Gambar 5.19 Mendorong di Depan atau Menarik di Samping.....	154
Gambar 5.20 Kapal atau Objek yang Ditarik lebih dari 200 Meter (Tampak Lambung Kanan)	154
Gambar 5.21 Kapal atau Objek yang Tidak Mencolok -Towing Logs	155
Gambar 5.22 Kapal Layar yang Sedang Berlayar	157
Gambar 5.23 Kapal Layar dengan Panjang Kurang dari 20 Meter	157
Gambar 5.24 Kapal yang sedang melakukan penangkapan ikan dengan trawl, bergerak melalui air, panjang kurang dari 50 meter (Pandangan dari haluan).	160
Gambar 5.25 Kapal yang sedang melakukan penangkapan ikan dengan trawl, bergerak melalui air, panjang kurang dari 20 meter (Pandangan dari haluan).	161
Gambar 5.26 Kapal yang sedang melakukan penangkapan ikan dengan trawl. Tidak bergerak melalui air. Panjang kurang dari 50 meter.	161
Gambar 5.27 Kapal yang sedang melakukan penangkapan ikan dengan trawl. Panjang lebih atau kurang dari 50 meter. Bergerak melalui air. Pandangan dari buritan.	161
Gambar 5.28 Kapal yang sedang melakukan penangkapan ikan dengan trawl, Panjang lebih atau kurang dari 50 meter mempunyai laju terhadap air, Pandangan dari sisi kiri (port).....	162
Gambar 5.29 Kapal yang sedang melakukan penangkapan ikan dengan trawl di siang hari.....	162
Gambar 5.30 Kapal yang Tidak Dapat Dikendalikan yang Bergerak Melalui Air (Pandangan Sisi Kiri)	165
Gambar 5.31 Kapal yang Tidak Dapat Dikendalikan (NUC) pada Siang Hari	166
Gambar 5.32 Kapal yang Terbatas Kemampuan Olah Geraknya dengan panjang lebih atau kurang dari 50 meter yang sedang bergerak melalui air (Pandangan Depan)	167
Gambar 5.33 Sebuah belah ketupat hitam di antara dua bola hitam dalam garis vertikal.	167
Gambar 5.34 Belah ketupat hitam di antara dua bola hitam dan bola jangkar.....	168
Gambar 5.35 Kapal Tenaga, Menarik, dan Tidak Dapat Menyimpang dari Jalurnya, Tarikan Melebihi 200 Meter	169
Gambar 5.36 Kapal yang Terlibat dalam Pengerukan atau Operasi Bawah Air, Panjang Lebih atau Kurang dari 50 Meter Halangan di Sisi Kiri.....	170
Gambar 5.37 Kapal yang Terkendala oleh Saratnya.....	171
Gambar 5.38 Kapal yang Terkendala oleh Saratnya.....	171

Gambar 5.39 Kapal Pandu, Berlayar (Pandangan Sisi Kanan).....	173
Gambar 5.40 Kapal Pandu, Berlayar (Pandangan Buritan)	173
Gambar 5.41 Kapal Pandu yang Berlabuh pada Malam Hari, Panjang Lebih atau Kurang dari 50 Meter	174
Gambar 5.42 Kapal Pandu yang Berlabuh pada Siang Hari	174
Gambar 5.43 Kapal yang Berlabuh dengan Panjang Lebih atau Kurang dari 50 Meter.....	176
Gambar 5.44 Kapal yang Berlabuh, dengan Panjang Kurang dari 50 Meter	177
Gambar 5.45 Kapal yang Berlabuh dengan Panjang Lebih atau Kurang dari 100 Meter dan Menggunakan Lampu Kerja.....	177
Gambar 5.46 Kapal yang Berlabuh pada Siang Hari	177
Gambar 5.47 Kapal Kandas.....	179
Gambar 5.48 Kapal yang Kandas dengan Panjang Kurang dari 50 Meter	179
Gambar 5.49 Kapal yang Kandas dengan Panjang Lebih atau Kurang dari 100 Meter	180
Gambar 5.50 Kapal Kandas di Siang Hari.....	180
Gambar 5.51 Seaplane	181
Gambar 5.52 WIG Craft	182
Gambar 6.1 Suling	184
Gambar 6.2 Control panel for sound equipment.....	187
Gambar 6.3 Automatic control for bell and gong	187
Gambar 6.4 Sebuah kapal yang menggunakan lampu pencarian harus menghindari menghalangi atau menyedatkan kapal lain.	199

DAFTAR PUSTAKA



1. Brown, S. (2016). *COLREGs: Rules of the road and ship handling*. Glasgow: Witherby Seamanship International. ISBN 978-1-85609-686-8.
2. Bull, M. (2021). *Bridge watchkeeping: A practical guide* (3rd ed.). London: The Nautical Institute. ISBN 978-1-906915-56-2.
3. Cockcroft, A. N., & Lameijer, J. N. F. (2012). *A guide to the collision avoidance rules* (7th ed.). Oxford: Butterworth-Heinemann. ISBN 978-0-08-097170-5.
4. Gollin, M. (2008). *The shiphandler's guide*. London: The Nautical Institute. ISBN 978-1-906915-02-9.
5. Gubbins, E. (2003). *Ship knowledge: A modern encyclopedia*. Rotterdam: DOKMAR Maritime Publishers. ISBN 978-90-71500-25-5.
6. House, D. J. (2013). *Watchkeeping handbook for seafarers*. London: Routledge. ISBN 978-1-4094-4454-4.
7. House, D. J. (2015). *Bridge procedures* (7th ed.). London: Routledge / The Nautical Institute. ISBN 978-1-138-77939-0.
8. International Chamber of Shipping (ICS). (2020). *Bridge procedures guide* (6th ed.). London: ICS Publications. ISBN 978-1-9162320-1-1.
9. International Maritime Organization. (2018). *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972: Consolidated edition 2018*. London: IMO Publishing. ISBN 978-92-801-1688-0.
10. International Maritime Organization. (2020). *International Safety Management (ISM) Code and guidelines on implementation of the ISM Code* (2020 ed.). London: IMO Publishing. ISBN 978-92-801-1718-4.
11. International Maritime Organization. (2022). *STCW including 2010 Manila Amendments: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (consolidated edition 2022)*. London: IMO Publishing. ISBN 978-92-801-1769-6.
12. Nicholls, R. (2009). *Watchkeeping safety and emergency procedures*. Glasgow: Witherby Seamanship International. ISBN 978-1-85609-360-7.
13. Reeds. (2022). *Reeds VHF DSC handbook: Includes the RYA VHF handbook*. London: Bloomsbury Publishing. ISBN 978-1-4729-9054-1.
14. Risuandi, Y. (2009). *Watchkeeping for deck officers and International Regulations for Preventing Collisions at Sea: Amendments 1981, 1987, 1989, 1993 and 2001*. [Penerbit tidak tercantum].
15. The Nautical Institute. (2013). *Bridge resource management*. London: The Nautical Institute. ISBN 978-1-906915-15-9.

PROFIL PENULIS



Dr. Capt. Dafid Ginting, M.Si., M.Mar.



Lahir di Kutambelin pada 28 November 1973, **Dr. Capt. Dafid Ginting** memiliki perjalanan pendidikan yang luar biasa di dunia maritim. Setelah menyelesaikan pendidikan di **Akademi Maritim Indonesia Medan** dengan Jurusan Nautika pada tahun 1997, beliau melanjutkan studi ke **Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta** dan lulus pada tahun 2001. Semangatnya untuk berkembang membawanya ke **BP3IP Jakarta**, di mana beliau meraih gelar **Master Mariner** pada tahun 2005. Pada tahun 2013, beliau menyelesaikan **Pendidikan Pascasarjana Administrasi Pendidikan** di **Universitas Pembinaan Masyarakat Indonesia**, dan pada tahun 2021, beliau menempuh pendidikan **Doktoral Manajemen** di **Universitas Prima Indonesia**, yang diselesaikan pada tahun 2024.

Karier profesional **Dr. Capt. Dafid Ginting** dimulai di industri pelayaran internasional, bekerja di beberapa perusahaan pelayaran di **Singapura**. Beliau menjabat sebagai **Senior Officer dan Master** di **Ocean Tanker Pte, Ltd** Singapura dari 2002 hingga 2010, sebelum menjabat sebagai **Head of Crewing Department** di **PT Pelayaran Tirtacipta Mulyapersada** hingga 2013. Sejak 2014, **Dr. Capt. Dafid Ginting** berperan sebagai **Dosen dan Direktur** di **Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan**, berbagi pengetahuan dan pengalaman dengan generasi pelaut berikutnya.