- Keine Reise, keine Ansteuerung, ohne vorherige genaue Durchsicht von:
  - Seehandbuch,
  - Seekarte,
  - Leuchtfeuerverzeichnis,
  - Nautischen Funkdienst bzw. Sprechfunk für Küstenschiffahrt oder Jachtfunkdienst,
  - Nachrichten für Seefahrer,
  - eventuell Gezeitentafeln und Stromatlas
- Nur nautische Unterlagen benutzen, die bis Antritt der Reise berichtigt worden sind. Das gilt besonders für Seekarten.
- Je nach Fahrtgebiet immer die in den Überseglern durch violette Rahmen gekennzeichneten Karten mit großem Maßstab verwenden.
- Kurs frei von Untiefen, Klippen, Felsen, Wracks absetzen, besonders bei Gefahr von Strom.
- Warnungen in der Seekarte beachten.
- Guten Mindestabstand von der Küste halten. Mindestabstand 3 sm, je nach Sichtverhältnissen, Strom, Tiefgang des Schiffes.
- Nicht Ecken schrammen, also nicht zu dicht Küstenvorsprünge nehmen, um Weg zu sparen.
- 10-m-Linie als Warnlinie beachten.
- Feuerschiffe an Backbord passieren, nicht auf den Kopf nehmen und im letzten Augenblick abdrehen.
- Kurse in die Karte eintragen.
- Vor jedem Kursabsetzen für genaue Ausgangspositionen sorgen.
- Möglichst oft den Schiffsort bestimmen.
- Wenn möglich, nach mehreren Methoden den Schiffsort bestimmen. Gegenseitige Kontrolle.
- Nicht die bequemste, sondern die zuverlässigste Methode zur Standortbestimmung benutzen.
- Standortbestimmungen mit Versegelung sind unzuverlässiger als ohne Versegelung. Kreuzpeilung wenn möglich der Doppelpeilung und Vierstrichpeilung vorziehen.
- Den Ergebnissen technischer Navigationsgeräte nicht blind vertrauen. Ihre korrekte Arbeitsweise ist trotz eingebauter Kontrollen nicht immer ohne weiteres erkennbar.
- Grundsätzlich mit- und vorauskoppeln. Kommt ein Feuer nicht wie vorausberechnet in Sicht (plus minus einige Minuten), oder ist eine Tonne nicht wie gekoppelt auszumachen, dann ist höchste Vorsicht geboten! Irgend etwas stimmt dann wahrscheinlich nicht mit der Navigation.

- Immer die Besteckversetzung bestimmen. Aus ihr lassen sich wichtige Schlüsse ziehen, zum Beispiel über eine zu klein oder zu groß gewählte Beschickung für Wind.
- Schwimmende Seezeichen mit Vorsicht benutzen, da sie vertrieben sein können. Ein Feuer kann erlöschen oder unsicher in der Kennung sein. (Allerdings würde so etwas an den stark befahrenen deutschen Küsten schnell bemerkt werden, und man kann mit einer nautischen Warnnachricht rechnen.)
- Vorsicht bei unbewachten Feuern! Schnee oder Eis können im Winter die Lichtquelle verdecken oder den Lichtstrahl ablenken.
- Nicht über den Daumen peilen, Peilaufsatz benutzen.
- Beim Peilen naher Marken sind die Fehlerquellen geringer.
- Oft den Kompass kontrollieren, besonders aber, wenn das Schiff lange auflag, wenn eiserne Deckslast gefahren wird, bei Schlagseite, nach Grundberührung, nach Blitzschlag.
- Änderung der Ortsmissweisung berücksichtigen.
- Viel loten, besonders bei Annäherung an die Küste.
- Bei Fahrt von Küste zu Küste rechtzeitig loten. Eventuell Feuer in Sicht laufen, um Position zu bekommen. Es ist ein Grundsatz der Navigation, dass die verfügbare Genauigkeit der nautischen Unterlagen "ausgeschöpft" werden soll, um vorhandene Genauigkeit nicht zu "verschenken". Es muss in der Praxis von Fall zu Fall entschieden werden, wie genau zum Beispiel eine Position aus der Karte entnommen werden soll. Das hängt von mehreren Umständen ab. So vom Maßstab der Karte, der Genauigkeit einer an Bord bestimmten Position und vor allem davon, wie nahe eine navigatorische Gefahr ist. Eine solche Gefahr kann zum Beispiel eine Untiefe sein.
- Je näher eine navigatorische Gefahr ist, desto genauer muss die Position bekannt sein, und desto öfter muss die Position kontrolliert werden.
- Zu einer guten Navigation gehört unbedingt ein gutes Kartenbild. Ein wildes Gewirr von Linien provoziert geradezu Irrtümer und damit eine Gefährdung. Jeder Ort wird mit der entsprechenden Uhrzeit versehen. An die Kurslinien wird der zugehörige Kurs über Grund geschrieben. Peilungen werden nicht bis zum Peilobjekt durchgezogen und erhalten keine weiteren Angaben. Oberster Grundsatz für das Arbeiten in der Karte muss sein: Das Kartenbild soll die wesentlichen navigatorischen Informationen enthalten. Diese Informationen sollen mit einem Blick auf die Karte erkennbar sein.