

## Bài báo nghiên cứu

# CHÍNH SÁCH CỨU NẠN BIỂN DƯỚI TRIỀU VUA GIA LONG (1802-1820)

*Phạm Thị Thơm*

*Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội, Việt Nam*

*Tác giả liên hệ: Phạm Thị Thơm – Email: [phamthom.410@gmail.com](mailto:phamthom.410@gmail.com)*

*Ngày nhận bài: 14-10-2021; ngày nhận bài sửa: 05-11-2021; ngày duyệt đăng: 08-01-2022*

## TÓM TẮT

Đầu thế kỉ XIX, thiên tai trên biển là một trong những nguyên nhân gây ra các vụ đắm chìm thuyền bè. Từ những nhận thức sâu sắc về chủ quyền biển đảo và vai trò quan yếu của hải cương, Gia Long đã đưa ra nhiều chính sách quản lí, khai thác, bảo vệ vùng biển, trong đó có chính sách cứu nạn. Bằng phương pháp lịch sử – logic và phân tích, khảo cứu tư liệu, bài viết này tập trung làm rõ các mức ân cấp của triều đình Gia Long đối với người bị nạn biển là người Việt và người nước ngoài. Các chính sách này bao gồm nhiều ân cấp như: cung cấp tiền, thức ăn, chỗ ở, đưa về nước, sửa chữa thuyền bè... Trên thực tế, các mức ân cấp đối với người nước ngoài có sự thay đổi tùy thuộc vào mối quan hệ ngoại giao giữa triều Nguyễn và quốc gia gặp nạn. Chính sách cứu nạn biển là một biểu hiện tiêu biểu về tầm nhìn hướng biển của nhà Nguyễn đầu thế kỉ XIX.

**Từ khóa:** vua Gia Long; cứu nạn biển; chính sách cứu nạn biển

## 1. Đặt vấn đề

Với đường bờ biển dài, vị trí xen giữa hai nền văn minh lớn là Trung Hoa và Ấn Độ cùng hệ thống các đảo quan trọng, Việt Nam, ngay từ sớm đã trở thành điểm đến lí tưởng của các nhà hàng hải, thương nhân nước ngoài. Tiếp nối tư tưởng hướng biển của tiền nhân cùng những nhận thức sâu sắc về biển, Gia Long đã nhanh chóng sử dụng biển như một môi trường làm giàu cho quốc gia, dân tộc. Đầu thế kỉ XIX, nhà Nguyễn nắm trong tay cả một vùng biển rộng lớn trải dài từ vịnh Bắc Bộ tới vịnh Thái Lan cùng hàng nghìn đảo lớn nhỏ. Với cái nhìn hướng biển, các ứng xử với biển của người đứng đầu nhà nước được phát triển cao thêm một bước, thể hiện tập trung và sinh động qua các vấn đề tổ chức khai thác biển, thực thi chủ quyền trên biển cũng như kiểm soát và bảo vệ biển. Đó thực sự là một bước tiến dài trong ý thức hướng biển và ý thức về quyền làm chủ của nhà Nguyễn buổi đầu xây dựng cơ nghiệp.

---

*Cite this article as:* Phạm Thị Thơm (2022). Marine rescue policy under Gia Long King (1802-1820). *Ho Chi Minh City University of Education Journal of Science*, 19(1), 102-114.

Nằm trong vùng biển nhiều thiên tai bão lũ, lại là con đường hải thương quan trọng của thế giới, các ghi chép về thiên tai trên Biển Đông đã xuất hiện từ rất sớm. Trước bối cảnh nền kinh tế tiếp tục có sự giao lưu Đông – Tây, hoạt động của các nhóm cướp biển không ngừng gia tăng song hành cùng thiên tai, đá ngầm trên biển đã khiến một số lượng lớn thuyền qua lại trên vùng biển Việt Nam rơi vào hoàn cảnh khốn cùng. Trong *Đại Nam thực lục*, Quốc sử quán nhiều lần ghi nhận các trường hợp gặp nạn biển, chẳng hạn: Năm Gia Long thứ 2 (1803), các biên binh vệ Thành sách làm công việc vận tải đường biển từ Bắc Thành đến Thanh Hoa gặp bão chết đuối hơn 500 người (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.546). Qua khảo cứu một số tư liệu, trên vùng biển Việt Nam trải khắp ba kì đều có tàu thuyền bị nạn.

Trong bối cảnh vừa thống nhất đất nước, đứng trước những khó khăn, thách thức đến từ biển, vua Gia Long đã ban hành chính sách cụ thể cho người bị nạn trên biển. Các quy định này được triều đình chia thành nhiều mục, áp dụng với từng đối tượng cụ thể và đặt thành lệ để duy trì trong những năm sau đó. Đó có thể là Chi, Dụ của nhà vua hay các bản tấu của các Bộ (chủ yếu là Bộ Hộ) và Thủ ngự tại các cửa biển có sự đồng ý của nhà vua để thi hành. Quy định về các mức ân cấp tiền, gạo, nước uống, thức ăn cho người bị nạn trong và ngoài nước, sửa chữa giúp thuyền bè, hỗ trợ người bị nạn được sinh sống tại Việt Nam hay hồi hương là những nội dung chính tạo thành Chính sách cứu nạn biển dưới triều vua Gia Long.

## **2. Giải quyết vấn đề**

### **2.1. Gia Long và sự ra đời chính sách cứu nạn biển**

Chính sách cứu nạn biển thời Gia Long quy định rõ hai đối tượng được hưởng các ân cấp của triều đình gồm các quan quân triều đình và các thương nhân, giáo sĩ nước ngoài gặp nạn. Các quy định này được Gia Long đặt thành lệ và được ghi nhận trong Hội điển.

#### **2.1.1. Các quy định về ân cấp đối với người gặp nạn**

##### ***Với đối tượng là quan quân triều đình***

Ngay sau khi lên ngôi, Gia Long đã đặt ra định lệ đối với quan quân triều đình gặp nạn. Các mức ân cấp có sự chênh lệch dựa vào chức vụ, cấp bậc, mục đích chuyến đi và nguyên nhân gặp nạn (do gặp bão hay gặp cướp biển). Trong thời gian đầu, những quan quân, binh lính gặp nạn trên biển khi đi vận tải công hay làm việc cho triều đình không phân biệt do bão hay cướp biển sát hại đều được triều đình chiếu lệ cấp tuất theo hạng: Vệ úy cấp 100 quan, Phó Vệ úy cấp 50 quan, Cai đội cấp 30 quan (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.230). Sau đó, nhận thấy sự bất hợp lí trong quy định trước đó, Gia Long đã đặt lại các quy định, trong đó chia rõ các ân cấp cho quan quân gặp nạn do bão gió. Năm thứ 14 (1815), Gia Long định lệ: “Phàm người gặp nạn gió, không kể còn hay mất, cai đội được cấp 30 quan tiền, phó đội được 20 quan, đội trưởng được 15 quan, binh đinh được 10 quan đều cấp về cho gia đình, ban mũ áo cho Thị trung và Thị nội” (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.230). Các ân cấp này được vua Gia Long chuẩn định

làm lệ trong suốt thời trị vì của mình. Dù đã có sự phân chia theo thứ bậc, tuy nhiên các đối tượng bị nạn chưa được Gia Long đưa ra những ân cấp rõ ràng, chưa phân biệt người sống với người chết, quan quân đi việc công hay việc tư. Đồng thời, những ân cấp của triều đình mới chỉ dừng lại ở việc cấp tiền cho người bị nạn.

#### ***Với đối tượng là người nước ngoài***

Không chỉ tiến hành cứu giúp người bị nạn trong nước, Gia Long còn tỏ rõ sự nhân đạo với những người nước ngoài bị nạn. Gia Long năm thứ 2 (1803) chuẩn định rằng: “Những thuyền buôn bị bão, vỡ thuyền, của cải mất hết, đó là nhà buôn bị tai nạn. Quan sở tại nên căn cứ vào số nhân khẩu trong thuyền là bao nhiêu mà cấp phát cho mỗi người 1 tháng lương thực của công để những người buôn bán đó độ nhật” (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.408). Ngoài việc chủ động cứu giúp người bị nạn nước ngoài bằng các ân cấp trước mắt là tiền và gạo, Nhà nước còn đặt lệ nhằm hỗ trợ các nạn nhân về nước bằng cách cho được tự do về nước hoặc sinh sống tại Việt Nam và hỗ trợ đưa người bị nạn để họ về nước thuận lợi. Điều này được Gia Long quy định rõ: “Khi thuận gió, cho được tùy tiện đáp theo thuyền buôn về nước. Như vậy để thương xót người buôn bị nạn” (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.408).

Đối với các nạn nhân bị nạn là thương nhân Trung Quốc, Gia Long đưa ra nhiều chính sách mang tính biệt đãi. Để tỏ ý tôn trọng “Thiên triều”, Gia Long đã tiến hành chia ra hai đối tượng quan quân và thương nhân với nhiều lệ định rõ ràng. Đối với thương nhân đi buôn gặp nạn quy định sau khi đã cho tiền, gạo thì “cho phép tùy tiện đáp về hoặc ở trọ làm ăn sinh sống, không phải đưa đi” (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.379). Đối với các thương nhân gặp nạn mong muốn được về nước, năm Gia Long thứ 17, tỉnh Lạng Sơn điệp tâu trước khi giao trả ở cửa ải cần thông báo cho phủ Thái Bình được biết. Tuy nhiên, không lâu sau đó, triều đình cho rằng “nạn dân nước Thanh do tỉnh giao nhận, phần nhiều có kẻ nhân khi sơ hở trốn về đến nỗi phiền về giấy tờ đưa đi đưa lại không tiện. Sau này hễ tiếp đến tỉnh chuẩn cho sức thì thả cho về, bắt tất lại phiền tư báo làm gì” (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.382). Vì thế những nạn nhân muốn được về nước chỉ cần thông báo với quan sở tại và được cho phép về bằng đường bộ qua cửa ải Nam Quan (Lạng Sơn). Đối với các nạn nhân không muốn quay về nước, triều đình nhà Nguyễn cũng tạo nhiều điều kiện thuận lợi cho họ. Các Trung Hoa hội quán là nơi những người bị nạn có thể lưu trú trong thời gian ngắn. Đó là nơi sinh hoạt chung của cộng đồng người Hoa đồng thời cũng là nơi dừng chân của các thương khách đến buôn bán bị lỡ chuyến hay những người gặp nạn trên biển Việt Nam. Sau đó, họ được triều đình cho phép ở lại trên đất Việt sinh sống, làm ăn với một điều kiện duy nhất là tuân thủ mọi quy định của nhà nước. Đầu triều Gia Long, những người ở lại không cần làm thủ tục nhập cảnh mà chỉ cần sự bảo lãnh của vị bang trưởng người Minh Hương và được ghi tên vào sổ Minh Hương. Về sau, Nhà nước quy định rõ hơn hai nhóm đối tượng thương nhân là Hoa Ngũ bang (còn gọi là người Thanh, Đường nhân hay Hoa kiều) chỉ những nhóm người Hoa nói

các phương ngữ khác nhau, không nhập quốc tịch Việt Nam và Hoa Minh Hương chỉ những người Trung Hoa di cư đến Việt Nam sau biến cố chính trị của nhà Minh. Nhóm các thương nhân gặp nạn ở Việt Nam nằm trong nhóm Hoa Ngũ bang. Trong thời gian gặp nạn, sau khi nhận được các hỗ trợ ban đầu của triều đình như tiền, gạo, nơi ở, các nạn nhân sẽ được sắp xếp ở tại các Trung Hoa hội quán hoặc nhà của các Hoa kiều cho đến khi cuộc sống ổn định trở lại. Trước những quy định có phần dễ dãi của Gia Long buổi đầu, số lượng Hoa kiều đến và sinh sống ở Việt Nam tăng lên nhanh chóng.

Riêng các quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn, triều đình nhà Nguyễn lại tỏ ra rất coi trọng hoạt động cứu nạn. Sau khi cứu giúp các nạn nhân với mức ân cấp tiền, gạo vượt trội hơn hẳn các đối tượng khác, Gia Long còn đặt lệ biệt đãi quan quân, trí thức nhà Thanh với nhiều chế độ đặc biệt và chủ động đưa họ về nước khi thuận lợi. Hội điển chép rõ: “Phàm thuyền công nước Thanh bị gió dạt đến đều hậu giá giúp đỡ đưa về, rồi làm công văn đưa đệ đốc phủ nước ấy biết” (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.379). Tùy vào từng trường hợp mà nhà nước tiến hành đưa người bị nạn về nước bằng đường thủy hay đường bộ. Nếu về bằng đường bộ, phái đoàn của triều đình đi theo con đường triều cống trên bộ từ Huế đến cửa ải Nam Quan đưa người bị nạn đến các tỉnh Quảng Đông hay Phúc Kiến. Nếu chọn đường thủy, đoàn hộ tống người bị nạn về nước sẽ đi trên các thuyền bọc đồng với nhiều hiệu thuyền khác nhau từ các cảng biển. Sự gận gũi về địa lí cùng tư duy “kiêng nể” Thiên triều đã tác động không nhỏ đến những ân cấp có phần đặc biệt dành cho quan quân và nhân dân Trung Quốc gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Những ân cấp này được Gia Long ban hành và duy trì ổn định trong suốt thời kì trị vì của mình.

### 2.1.2. Các quy định về ân cấp đối với thuyền bè và hàng hóa

#### **Với thuyền và hàng hóa trong nước bị nạn**

Bên cạnh những ân cấp với người bị nạn nhà Nguyễn buổi đầu còn quan tâm cả đến việc miễn đèn hàng hóa bị mất, sửa chữa thuyền bè, miễn hoặc giảm thuế cho các thuyền. Trong các định lệ về thuyền bè, Gia Long chỉ đặt lệ ân cấp đối với thuyền công sai gặp nạn, các thuyền buôn, thuyền đánh cá của ngư dân và thương nhân trong nước sẽ được ân cấp một cách linh động tùy thuộc vào từng vụ việc cụ thể. Căn cứ vào các ghi chép của Nội các và Quốc sử quán, các lệ định áp dụng với thuyền và hàng hóa công có quan hệ mật thiết với hoạt động vận tải biển. Ngay từ năm Gia Long thứ 6, trong lệ vận tải gồm 10 điều, Gia Long đã đưa ra những quy định liên quan đến miễn giảm thuyền công gặp nạn trong mục *Rộng việc bồi nạn*, trong đó các hạng thuyền lãnh chở lương công, đi biển bị gió bão phải bỏ bớt hàng hóa sau khi quan sở tại tra xét là thực, nếu chở cho Bắc Thành được nhà nước giảm cho cho 10 phương, chủ thuyền phải chịu 2 phương 15 bát, đối với thuyền chở thuê, nhà nước chịu 75 thăng, chủ thuyền chịu 10 thăng. Nếu thuyền lãnh chở hàng hóa từ Gia Định đến Quảng Nam, các thuyền theo lệ chở lương công 7 phần, cứ thiếu 10 phương, nhà nước chịu 7 phương, chủ thuyền chịu 3 phương; các thuyền theo lệ chở lương công 9

phần, cứ thiếu 10 phương, nhà nước chịu 9, chủ thuyền chịu 1 phương (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.709-710). Đến năm 1810, Gia Long cho định lại 4 điều lệ vận tải trong đó ngay điều đầu tiên về *Kì hạn vận tải* quy định mỗi năm một lần, vào thượng tuần tháng 4 các thuyền ra biển gặp nạn mà có giấy khám làm chứng minh bạch thì không phải đền, nhưng nếu chậm trễ và khiến thuyền gặp nạn vì nguyên nhân chủ quan thì nhà nước yêu cầu bồi thường tất cả số hàng hóa đã mất. (Veritable Records of Nguyen Dynasty, p.795).

### ***Với thuyền và hàng hóa nước ngoài bị nạn***

Đối với các nạn nhân bị nạn nước ngoài, bên cạnh quy định về ân cấp về tiền, gạo, các vị vua nhà Nguyễn còn đặt ra lệ định với cả thuyền bè, tạo điều kiện để họ tiếp tục buôn bán hoặc thuận lợi trở về nước sau mỗi lần gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Gia Long năm thứ 15, chuẩn y lời bàn của Bộ Hộ về việc thuyền buôn đến buôn bán ở cảng khác rồi bị gió dạt vào vùng biển Việt Nam, trong thuyền không có hàng hóa cũng không gãy vỡ cột buồm, bánh lái mở neo thì tạm thời cho bỏ neo đổ ở phía dưới dòng nước, canh giữ cẩn thận đồng thời quan sở tại phải tâu lên và xét nhân khẩu thuyền ấy bỏ neo mấy ngày liệu cho mua củi gạo đồ ăn rồi yêu cầu rời đi, không được phép lên bờ (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 199, p.433-434). Còn các thuyền buôn bị gió dạt vào mà trong thuyền vẫn còn hàng hóa thì dựa vào lệ đánh thuế, đối với thuyền buôn bị gió dạt mà trong thuyền không có hàng hóa, khi trở về chỉ chở hóa vật để phục vụ việc thổi nấu thì được miễn thuế (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.418-419).

## ***2.2. Một số hoạt động cứu nạn biển dưới triều vua Gia Long***

Một đất nước muốn vững mạnh phải có chủ trương, chính sách rõ ràng, cụ thể. Một chính sách muốn thành công phải gắn liền với tình hình thực tế và có những điều chỉnh kịp thời. Chính sách cứu nạn ra đời và được định hình cơ bản dưới triều Gia Long. Vào nửa đầu thế kỉ XIX, các hoạt động cứu giúp đã được triển khai toàn diện trên phạm vi cả nước. Trong ghi chép về những ân cấp thuyền bè gặp nạn, triều đình đều có sự phân biệt rõ ràng trong các chỉ, dụ, tấu... với các đối tượng là người trong nước hay nạn nhân nước ngoài. Trong tiêu mục này, chúng tôi tiến hành khảo cứu các vụ tai nạn cụ thể như một minh chứng cho những quy định, chính sách chung đối với các nạn nhân gặp nạn trong thời gian trị vì của vua Gia Long.

### ***2.2.1. Các hoạt động cứu nạn người trong nước***

Dưới triều Gia Long, các quy định về cứu giúp người bị nạn trong nước mới chỉ dừng lại ở những quy định về các mức ân cấp tiền, gạo. Đối với các nạn nhân gặp nạn là dân hay quan quân, triều đình chia thành hai định mức để ân cấp. Trong *Đại Nam thực lục*, việc ân cấp theo lệ định chỉ được ghi chép vắn tắt bởi không có sự khác biệt so với quy định ban đầu. Chẳng hạn năm Gia Long thứ 9 (1810), thuyền buôn ở cửa Eo và cửa Tư Dung bị chìm đắm, nhân dân có người chết đuối. Vua sai Thị thư cùng dinh thần Quảng Đức thu nhật xác chết và cho tiền để chôn cất (Veritable Records of Nguyen Dynasty,

2002, p.503). Hay vào năm Gia Long thứ 15 (1816), hơn mười người biên binh ở Hậu đồn Hậu quân chở gỗ ván về Gia Định bị bão dạt vào hải đảo. Thuyền đánh cá của người Hải Nam là Hoàng Hưng Bảo chở đưa về Bình Hòa. Trấn thần đem việc tâu lên. Sai thưởng cho Hưng Bảo 100 quan tiền, 50 phượng gạo, lính bị nạn thì cấp áo com rồi được phép trở về nhà (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.915).

Tuy nhiên, từ chính sách đến quá trình thực thi là một khoảng cách rất lớn đòi hỏi Gia Long cần linh hoạt trong quá trình triển khai. Qua khảo cứu chính sử nhà Nguyễn, có thể thấy sự giúp đỡ của triều đình Gia Long có một độ “vênh” nhất định so với những quy định được lưu lại trong Hội điển. Sự chênh lệch giữa các mức ân cấp đặt làm lệ so với các ân cấp của triều đình trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn được thể hiện rõ nhất ở đối tượng đi làm việc công cán. Trong hầu hết các vụ tai nạn, các mức ân cấp gạo, tiền đều được cấp nhiều hơn quy định, các thuyền bè bị nạn cũng được triều đình tiến hành kiểm tra và sửa chữa. Trong một số trường hợp hàng hóa của nhà nước bị thất thoát cũng đều được miễn tội, đôi khi còn được ban thêm tiền, gạo.

Gia Long buổi đầu cho rằng: “Các tướng sĩ theo ta khó nhọc, không may gặp phải tai nạn gió bão như thế, ta rất thương” (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.503). Vì thế, thời Gia Long, đi vận tải hàng hóa và đi công cán nước ngoài gặp nạn đều được triều đình quan tâm ưu tuất hậu hĩnh. Năm Gia Long thứ 2 (1803), đoàn vận tải đường biển từ Bắc Thành đến Thanh Hoa gặp bão chết đuối 500 người. Gia Long thương xót ra lệnh cấp tuất như biên binh chết trận (Vệ úy tiền tuất 100 quan, phó vệ úy 50 quan, cai đội 30 quan còn lại theo thứ bậc giảm dần) sau đó sai đặt đàn ở chùa Thiên Mục để tế (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.546). Với những trường hợp bị bão mất tích lâu ngày mà không có tin tức, triều đình đều tiến hành dò hỏi tin tức các thuyền gặp nạn như gửi công văn sang nhà Thanh, gửi công văn cho các trấn, cửa biển chú ý khi tuần tiểu hải phận. Năm Gia Long thứ 1 (1802), hơn 10 chiếc thuyền hiệu chữ Gia của thủy quân từ cửa Eo ra khơi gặp bão. Gia Long lập tức hạ lệnh cho tuần phủ ở Lạng Sơn gửi thư sang nước Thanh hỏi dò tin tức (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.503). Trong khi đó, trong một số trường hợp, triều đình lại không ân cấp cho người bị nạn nếu các nạn nhân trên thuyền gặp nạn nhưng không bỏ mạng. Trong các trường hợp này, Gia Long không yêu cầu lực lượng vận tải hàng hóa đã mất phải đền bù nhưng cũng không ân cấp cho họ. Điển hình năm Gia Long thứ 4 (1805), thuyền vận tải của Bắc Thành gặp gió, hại mất 1600 phượng gạo. Hữu ty xin bắt thợ lái bồi thường, nhưng Gia Long cho rằng: “Cái ấy sức người không chống nổi, miễn cho” (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.646).

Rõ ràng là mỗi vụ việc tai nạn xảy ra đều được tâu báo về triều đình và nhận sự chỉ đạo trực tiếp từ Gia Long. Vì thế trong nhiều trường hợp, những bản tấu từ các địa phương thông báo thuyền nhà nước gặp nạn với số người bỏ mạng lên tới vài chục thậm chí là vài trăm người đã khiến Gia Long đưa ra các ân cấp cao hơn quy định nhiều lần. Đồng thời

cũng cho thấy sự bị động của các lực lượng thực thi chính sách ở các cửa biển khi những quy định mới chỉ dừng lại ở việc cung cấp nhu cầu cơ bản là tiền và gạo cho người bị nạn.

### 2.2.2. Các hoạt động cứu nạn người nước ngoài

Theo quy định của Gia Long, những người bị nạn bao gồm quan quân và nhà buôn đều nhận được sự giúp đỡ của triều đình. Tuy nhiên, lệ định trong những năm đầu triều Gia Long đã không đưa ra các mức ân cấp cụ thể mà chỉ đề cập đến việc các thủ ngự phải cấp lương ăn cho họ trong thời hạn một tháng. Điều này khiến các ghi chép liên quan đến ân cấp người nước ngoài bị nạn trong chính sử dưới thời Gia Long hầu hết thiếu sự rõ ràng, cụ thể.

Xuất phát từ nhiều yếu tố, khi đưa ra chính sách cứu nạn với người nước ngoài, Gia Long đã dành nhiều ưu ái cho đối tượng bị nạn là Hoa kiều. Đối với nạn nhân là thương nhân, những năm đầu thời Gia Long, triều đình đều tiến hành ân cấp cho họ và cho phép được tùy tiện ở lại hay về nước “không cần đưa đi” trong một tháng như trong lệ định năm Gia Long thứ 2 và Gia Long thứ 17. Có thể lấy ví dụ về một số trường hợp, như: năm Gia Long thứ 4 (1805), 17 chiếc thuyền của Hoa kiều bị gió dạt vào trấn Gia Định được quan trấn cấp phát lương ăn và cho tiền để họ về nước (State Records and Archives Management Department of Vietnam, 2010, p.123); năm Gia Long thứ 5 (1806), thuyền đánh cá của người Thanh là Lâm Tiến Hưng bị bão dạt vào Đồ Sơn (thuộc tỉnh Hải Dương) được triều đình cấp cho lương ăn và cho phép về nước (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.628); năm Gia Long thứ 7 (1808), chủ thuyền buôn nước Thanh gặp nạn là Trần Hoan và 8 người khác được cấp lương ăn rồi cho theo thuyền buôn về nước (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.717)... Chỉ trong một số trường hợp đặc biệt, triều đình Gia Long mới đưa họ về nước hoặc ân cấp hậu hĩnh hơn quy định. Điều này bắt đầu xuất hiện từ giữa đời Gia Long. Năm Gia Long thứ 9 (1810), một Hoa kiều là Trịnh Thiên Thịnh dạt vào phần biển Yên Quảng được triều đình chẩn cấp và đưa về Khâm Châu (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.798). Tuy nhiên, Quốc sử quán đã không đề cập phái đoàn đưa Hoa kiều này về có bao nhiêu người, gồm những ai, đưa về bằng thuyền gì. Đối với các chủ thuyền, dân buôn nhà Thanh đi cùng thuyền quan, nhà Nguyễn cho họ được trở về nước hoặc ở lại sinh sống trên đất Việt như các dân buôn gặp nạn. Tuy nhiên, so với mức ân cấp lương ăn đủ dùng trong một tháng thì các ân cấp thường cao hơn rất nhiều. Có thể kể đến trường hợp năm Gia Long thứ 3 (1804), chiếc thuyền buôn của Trần Thăng Thái ở tỉnh Phúc Kiến nước Thanh gặp gió, trên thuyền chở binh lính nhà Thanh, triều đình cấp cho trưởng thuyền và người lái 100 quan tiền, 100 phương gạo, đội thuận gió, thuận nước sẽ cho trở về (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.379-380).

Trong khi đó, với những thuyền công nhà Thanh đi công cán gặp nạn, triều đình Gia Long tỏ ra rất coi trọng việc ân cấp cho đối tượng này. Mặc dù đã đặt ra những lệ định cho các tàu thuyền nước ngoài gặp nạn nhưng trong tâm thức của các vị vua nhà Nguyễn nói

chung, Gia Long nói riêng thì “thuyền của nước Thanh nhân đi việc công trôi dạt đến, không phải ví như thuyền nước ngoài dạt vào” (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.379-380). Và tất nhiên, lúc này các quy định được triều đình đặt ra trước đó chỉ mang tính chất tượng trưng bởi trên thực tế, số lượng tiền, gạo và lực lượng mà Gia Long sử dụng để giúp đỡ những thuyền gặp nạn là quan quân nhà Thanh lớn hơn quy định gấp nhiều lần.

Dưới triều Gia Long, triều đình cho phép lực lượng ở cửa biển tùy tiện định lệ số tiền, gạo để cấp cho thuyền gặp nạn. Tuy nhiên, đối với các thuyền bị nạn là quan quân nhà Thanh, mọi ân cấp đều được Gia Long chỉ rõ với từng trường hợp cụ thể, các Thủ ngự chỉ thi hành theo Chỉ, Dụ của nhà vua. Điển hình như năm 1807, tỉnh Quảng Ngãi dâng sớ đề cập đến sự việc một chiếc thuyền nhỏ ở Phúc Kiến nước Thanh đi việc công bị gió dạt đến hạt ấy, số người bị nạn là 12 người. Sau khi nhận được bản tâu, Gia Long yêu cầu tỉnh hạt cấp cho 2 công sai mỗi người 10 quan tiền, đi đường trạm đưa về kinh. Sau khi đã đến kinh thành, triều đình cấp thêm cho 20 lạng bạc, 1 tấm lụa, 2 tấm the, 2 tấm vải nhỏ và tiền cung đốn mỗi ngày 3 bữa (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.380). Trong một trường hợp khác, triều đình cũng dành nhiều ưu cấp cho các thuyền viên bị nạn. Không những thế còn ưu ái cả gia quyến của các vị quan nhà Thanh. Đó là thuyền gặp nạn của Thiên tổng tỉnh Phúc Kiến là Tiêu Nguyên Hầu bị gió dạt vào bãi biển năm 1810. Khi tâu về triều đình, Gia Long cấp cho họ 60 quan tiền, 27 phương gạo, 4 tấm lụa, 10 tấm vải và yêu cầu chở người bị nạn về kinh để biệt đãi họ. Sau đó, triều đình lại cấp thêm cho Tiêu Nguyên Hầu một chiếc áo măng bào đậu 8 sợi tơ màu lam thẫm, một chiếc áo ngắn mặc để cưỡi ngựa bằng sa mạc ngưu lang màu thiên thanh, một cái áo dài hoa bông tròn bằng sa sợi se màu lam, một chiếc quần bằng trù hoa thước màu tuyết bạch, một chiếc mũ dải đỏ, một dây lưng quan lục, một cái màn giữ muối và một đôi hài miệt. Người nhà của Tiêu Nguyên Hầu cũng nhận được nhiều ân cấp từ Gia Long. Vợ của Tiêu Nguyên Hầu được nhận một chiếc áo dài bằng linh đại tào màu ngọc lam, một chiếc quần hoa thêu đỏ thẫm, một chiếc quần trù hoa thước màu tuyết bạch, 6 tên lính 3 tên người nhà nhận chín chiếc mũ nhỏ, chín chiếc áo dài vải xanh, chín cái dây lưng lụa xanh, chín đôi giày hoa, chín chiếc áo ngắn bằng vải đen, sáu chiếc quần bằng trù sợi kén màu đỏ, ba chiếc quần vải trắng đồng thời cấp thêm 60 lạng bạc, 100 quan tiền. (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.380)

Sau những ân cấp hậu hĩnh tiền, gạo, đôi khi triều đình mở tiệc khoản đãi và thu xếp cho họ ở lại trong các nhà công quán hoặc hội quán của người Hoa chờ ngày về nước. Trong quy định ân cấp người bị nạn nhà Thanh, Gia Long không quy định rõ triều đình sẽ ân cấp cho họ những gì. Tuy nhiên căn cứ theo những ghi chép của Quốc sử quán và Nội các, những biệt đãi này đòi hỏi một số chi phí khá lớn và không giống nhau. Năm 1804, thuyền nước Thanh dạt vào hải phận tỉnh Quảng Nam, triều đình ra lệnh “4 người văn vũ binh ấy phải nên biệt đãi” và yêu cầu xã Minh Hương chọn một tòa nhà ở phố cho họ lưu



trú đồng thời phát cho xã Minh Hương mỗi ngày 3 quan tiền công để mua sắm đồ ăn, tất cả các đồ dùng hằng ngày (dầu, nến) tùy nghi cấp phát đầy đủ. Các công việc ban phát vật phẩm khoản đãi được triều đình giao cho 1 đội trưởng và 5 người lính huyện Duy Xuyên (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.379-380). Những ưu ái này tiếp tục được Gia Long duy trì trong nhiều năm sau đó. Năm 1814, một thuyền của nhà Thanh gặp gió trôi dạt vào hải phận Phú Yên, triều đình đã mua 1 con lợn, 10 con vịt, 20 con gà, 1 vò rượu cho người mang tới thuyền rồi sắp xếp cho họ chỗ nghỉ ngơi. Riêng Bá tổng Hứa Ninh An mỗi tháng cấp cho 8 quan tiền, 1 phượng gạo trắng, Bách tổng Lý Chấn Tôn mỗi tháng cấp cho 6 quan tiền, 1 phượng gạo trắng, binh dịch thủy thủ mỗi người cấp cho 1 quan 5 tiền, 1 phượng gạo lương mỗi tháng. Không những thế, toàn bộ súng đạn trên thuyền gặp nạn được triều đình bảo quản tại Phú Yên (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.408-409).

Cuối cùng, theo quy định, tất cả các thuyền quan quân nhà Thanh gặp nạn đều được triều đình đưa về nước bằng đường bộ hay đường biển. Lúc này, triều đình tiếp tục có những ân cấp để người bị nạn có thể chi dùng trên đường về nước mặc dù lệ định trước đó yêu cầu các địa phương trên đường đi phải cung cấp lương ăn, đồ dùng nếu họ về nước bằng đường bộ và cấp phát đủ lương ăn nếu dùng thuyền đưa người bị nạn trở về. Như trường hợp của viên Bá tổng Hứa Ninh An, khi trở về bằng đường bộ, Gia Long cấp thêm cho viên Bá tổng 15 lạng bạc, 4 tấm lụa, viên bách tổng 10 lạng bạc, 3 tấm lụa, bộ binh, thủy binh mỗi người 2 lạng bạc, 1 đoạn vải đai (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.380-381) trong khi lương ăn đi đường của đoàn người này vẫn do các địa phương cung cấp.

Điều đó cho thấy trong hoạt động cứu nạn với đối tượng bị nạn là Hoa kiều, triều đình cũng phân biệt rõ ràng hai đối tượng là dân buôn và quan quân gặp nạn như quy định. Nếu các thuyền gặp nạn là dân buôn, họ được ân cấp rồi cho phép về nước. Trong các trường hợp này, Tấn thủ hay Thủ ngự ở các cửa biển sẽ tiến hành ân cấp rồi tâu báo về triều đình để Nội các lưu trữ tập tâu. Chỉ trong một số trường hợp dân buôn đi cùng các thuyền quan gặp nạn, vua Gia Long trực tiếp đưa ra các ân cấp đặc biệt cho họ. Thông thường các ân cấp cho đối tượng dân buôn này cao hơn lệ định rất nhiều. Đối với quan quân đi công cán gặp nạn, ân cấp của triều đình không chỉ dừng lại ở việc cho tiền, gạo nhiều hơn quy định ban đầu tại các cửa biển và thu xếp họ trở về nước như quy định. Trên thực tế, quá trình này phức tạp hơn rất nhiều. Trước hết, Gia Long sẽ là người quyết định các mức ân cấp cho họ tại bờ biển sau đó đưa họ về Phú Xuân để khoản đãi. Tất cả các chi phí trong những ngày người bị nạn lưu trú ở Việt Nam đều do triều đình chi trả. Khi định ngày cho người bị nạn về nước, triều đình tiếp tục cho thêm tiền và một số vật dụng cá nhân để họ chi dùng trên đường về nước. Như vậy so với quy định, triều đình Gia Long phải huy động khối lượng vật lực hỗ trợ người bị nạn Hoa kiều lớn hơn quy định nhiều lần trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn.

Ngoài mối quan hệ với các nước phương Tây như Anh, Pháp và nước láng giềng gần gũi như Trung Hoa, Gia Long cũng dành nhiều ưu ái cho các nạn nhân bị nạn là người Xiêm, người Chân Lạp, người Miến Điện hay Chà Và (Java). Nếu như quan hệ giữa triều Nguyễn với nhà Thanh là quan hệ có tính chất thần thuộc thì quan hệ giữa triều Nguyễn với các nước khác, đặc biệt các nước ở khu vực Đông Nam Á rất đa dạng và phức tạp. Đó là quan hệ giữa nước “bảo hộ” và nước “được bảo hộ” với Chân Lạp hay quan hệ hòa hiếu, bình đẳng với Chà Và, Miến Điện, Xiêm... Dưới triều vua Gia Long, với quan niệm “coi dân nào cũng thế”, thì dù có đặt quan hệ ngoại giao hay không, triều đình đều giúp đỡ khi họ gặp nạn trên vùng biển Việt Nam.

Với người Xiêm gặp nạn, các Tán thủ, Thủ ngự đều xem xét và cấp phát tiền gạo cho họ đủ chi dùng như lệ định. Năm Gia Long thứ 3 (1804), thuyền bị nạn nước Xiêm đậu ở phần biển Gia Định. Gia Long sai lưu trấn thần lấy gạo kho cấp phát đầy đủ (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.595). Năm Gia Long thứ 9 (1810), thuyền buôn nước Xiêm La gặp gió dạt vào cửa Đại Chiêm, sai dinh thần Quảng Nam theo số hơn 4 trăm người trong thuyền cấp cho 10 ngày lương ăn, rồi cho về (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.783). Trong một vài trường hợp, không rõ vì lí do đặc biệt nào đó mà Gia Long đã chi một số tiền lớn để khoản đãi tàu Xiêm bị bão. Những ân cấp này vượt xa quy định cứu nạn của Gia Long đưa ra trước đó và cũng cao hơn rất nhiều các ân cấp đối với các thuyền buôn Xiêm đã từng gặp nạn ở Việt Nam. Cụ thể, năm Gia Long thứ 6 (1807), thuyền nước Xiêm là Hoàng Bảo Hưng và Ma Liệt sang nước Thanh nộp cống gặp bão phải đậu vào hải phận Bình Định. Sau khi đến Phú Xuân, Gia Long cấp cho 7.000 quan tiền và 1.000 phương gạo, sai trấn thần sửa chữa giúp thuyền, rồi cho về (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.678). Một lần khác, năm Gia Long thứ 14 (1815), thuyền của sứ thần Xiêm sang nước Thanh nộp thuế gặp bão neo đậu ở phần biển Bình Định, Gia Long thưởng mỗi người 3 tháng lương, hộ tổng đến Phú Xuân sau đó lại cấp thêm cho mỗi người 5 tháng lương rồi cho về nước (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.900-901). Có lẽ, các thuyền này đều bị nạn trên đường đi làm việc công cho nhà Thanh nên triều đình nhà Nguyễn mới có những ân cấp hậu hĩnh như vậy.

Trong các ghi chép của Quốc sử quán, việc cứu giúp người Xiêm chỉ dừng lại ở các ân cấp theo lệ định, việc đưa người Xiêm bị nạn về nước cũng không xảy ra dưới triều Gia Long. Tuy không có những ân cấp vượt mức quy định như đối với Hoa kiều nhưng nhà Nguyễn cũng tạo nhiều điều kiện để người Xiêm về nước. Sau khi được triều đình cho một số tiền, gạo nhất định, nếu các thuyền muốn có thêm lộ phí để về nước, Gia Long sẵn sàng cho vay và yêu cầu họ phải hoàn trả khi trở về đến Xiêm. Năm Gia Long thứ 8 (1809), thuyền buôn của Ngô Ngạnh (người Xiêm) gặp gió bão dạt vào cửa Đà Nẵng được triều đình cấp cho 200 phương gạo và cho vay 1000 quan tiền, hơn 1000 phương gạo để về nước (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.761). Đối với các thuyền, nếu còn hàng hóa, nhà nước tiến hành miễn giảm thuế theo quy định đặt ra trước đó. Đồng thời, nhà

nước cũng tỏ ra thận trọng trong việc cho phép các thuyền quan quân về nước bằng đường bộ. Năm 1815, thuyền của sứ thần nước Xiêm gặp nạn trên đường đi Trung Quốc muốn qua Nam Vang thăm vua Phiên rồi theo đường Châu Đốc về nước. Tuy nhiên, Gia Long cho rằng “như thế là có ý nhòm ngó” (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.900-901).

Đối với các thuyền buôn bị nạn đến từ các nước Chân Lạp, Chà Và, Miến Điện, theo ghi nhận của Quốc sử quán, phần lớn các thuyền sau khi bị nạn đều được nhà nước hỗ trợ tiền và gạo đủ dùng, sau đó cho về nước theo lệ định đã đặt ra ban đầu, ngoài ra không còn đặc ân nào khác. Năm 1805, có hai trường hợp bị nạn là thuyền buôn của người Chà Và bị nạn đậu ở phận biển Quảng Trị và thuyền buôn của 47 người Chân Lạp bị nạn được người Thanh đưa đến nước ta đều được triều đình cấp gạo và tiền (Veritable Records of Nguyen Dynasty, 2002, p.637). Hay trường hợp 47 người Cao Miên bị dạt gió, Gia Long chuẩn định cho Bắc thành tạm phát tiền công 50 quan và cấp gạo lương ăn đường hằng ngày cho họ (Nguyen Dynasty Ministry of Interior, 1993, p.403).

Điều đó cho thấy không phải tất cả các nạn nhân bị nạn là người nước ngoài đều được triều đình đối đãi như nhau. Việc khoản đãi và ân cấp mức tiền, gạo vượt trội và nhiều lần như một ưu ái đặc biệt chỉ dành cho Hoa kiều, nhất là quan quân nhà Thanh. Phần lớn, các đối tượng bị nạn nước ngoài khác đều nhận được sự hỗ trợ kịp thời ngay tại cửa biển nơi họ trôi dạt đến theo các lệ định được Gia Long ban hành từ trước.

Bên cạnh đó, chính sách cứu nạn cũng góp phần củng cố quan hệ bang giao với các nước trong khu vực. Mỗi lần các thuyền buôn, thuyền công sai gặp nạn cập bờ biển Việt Nam là một lần Việt Nam thực hiện các thủ tục ngoại giao. Đó không chỉ là các cuộc tiếp xúc giữa triều đình với người bị nạn nước ngoài mà cao hơn là sự trao đổi qua lại các văn thư ngoại giao thông qua các lần cứu giúp thuyền gặp nạn với nội dung đa dạng như cảm ơn, gửi tặng vật phẩm, mong muốn đặt quan hệ ngoại giao, thông thương... Trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn, có thể thấy rõ mức độ, tầm quan trọng trong quan hệ bang giao giữa nhà Nguyễn với các quốc gia có nạn nhân gặp nạn có sự khác biệt khá lớn. Chúng tôi cho rằng quan hệ bang giao của nhà Nguyễn được củng cố qua chính sách cứu nạn có thể chia thành 3 nhóm gồm: (1) Giữ gìn quan hệ bang giao ổn định với các nước có nhiều ảnh hưởng xấu đến chính trị quốc gia – Xiêm La và phương Tây (Anh, Pháp); (2) Tạo lập quan hệ bang giao mới với một số nước trong khu vực không tiếp xúc thường xuyên như Diên Điện [Miến Điện], Nhã Di Lý, Chà Và... và (3) Củng cố quan hệ bang giao lâu đời với nước lớn – Trung Quốc; trong đó, quan hệ giữa nhà Nguyễn với Trung Quốc là quan hệ chủ yếu, chi phối mạnh đến chính sách và hoạt động cứu nạn. Không phải ngẫu nhiên Gia Long giao phó việc đưa người bị nạn về nước cho những người am hiểu thơ văn, tinh thông địa lí. Và cũng không phải ngẫu nhiên, việc đưa người bị nạn về nước có tính chất quan trọng như các chuyến công cán đi mua hàng hóa ở nước ngoài thường thấy trong các ghi chép của Quốc sử quán.

### 3. Kết luận

Dưới thời Gia Long, quá trình đề ra chính sách và thực thi chính sách diễn ra một cách đồng thời. Do sự chi phối của nhiều yếu tố đặc biệt là mức độ thường xuyên trong quan hệ ngoại giao, kinh tế và tình hình khu vực nên mức ân cấp của các đối tượng bị nạn nước ngoài thường có sự chênh lệch cao thấp không hoàn toàn theo đúng quy định ban đầu. Ngoài người bị nạn là quan quân và dân chúng triều đình, các đối tượng nước ngoài thường xuyên nhận được sự giúp đỡ của triều đình khi gặp nạn là Hoa kiều và người Xiêm. Sự vắng bóng các ghi chép về cứu nạn người phương Tây cũng cho thấy sự cẩn trọng của Gia Long trong việc đảm bảo an ninh quốc gia trong thời điểm vừa thống nhất lại đất nước. Trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn, các vụ tai nạn và sự giúp đỡ của triều đình đề cập các mức ân cấp tiền, gạo cụ thể, hỗ trợ sửa chữa thuyền, chọn nơi ở, đưa về nước, tạo điều kiện cho ở lại sinh sống tại Việt Nam. Những chính sách cứu nạn khá toàn diện và những hệ quả mà nó mang lại đã cho thấy đó là một cố gắng rất lớn của Gia Long trong buổi đầu gây dựng cơ nghiệp.

Có thể thấy chính sách cứu nạn và quá trình triển khai chính sách cứu nạn đã góp phần tạo nên những thay đổi trong tầm nhìn hướng biển đặt trọng tâm vào quản lý chủ quyền quốc gia của Gia Long. Nếu như thời Chúa Nguyễn, vì nhiều nguyên nhân, các Chúa Nguyễn chủ động hướng biển bằng kinh tế thì bước sang thời kì nhà Nguyễn, Gia Long lại chủ trương “khép nửa cánh cửa” ngoại thương với phương Tây, quản lý chặt chẽ hoạt động buôn bán của Hoa kiều, ứng xử với các vấn đề từ biển vào bằng việc triển khai mạnh mẽ, đồng bộ các hoạt động tuần tra biển, xây dựng hệ thống pháo đài ven biển, đo đạc các đảo, vẽ bản đồ, cứu nạn biển... mang tính phòng thủ đảm bảo an ninh trên biển và đất liền nhiều hơn. Chính sách cứu nạn biển trở thành bộ phận quan trọng trong chiến lược quản lý, kiểm soát biển của nhà Nguyễn nói chung và Gia Long nói riêng.

❖ **Tuyên bố về quyền lợi:** Tác giả xác nhận hoàn toàn không có xung đột về quyền lợi.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Nguyen Dynasty Ministry of Interior (1993). *Kham dinh Dai Nam Hoi dien su le [Compendium of institutions and administrave cases of Dai Nam]*. Vol.4. Hue: Thuan Hoa Publishing House.
- Nguyen Dynasty Ministry of Interior (1993). *Kham dinh Dai Nam Hoi dien su le [Compendium of institutions and administrave cases of Dai Nam]*. Vol.5. Hue: Thuan Hoa Publishing House.
- Nguyen Dynasty Ministry of Interior (1993). *Kham dinh Dai Nam Hoi dien su le [Compendium of institutions and administrave cases of Dai Nam]*. Vol.8. Hue: Thuan Hoa Publishing House.
- Nguyen Dynasty Ministry of Interior (1993). *Kham dinh Dai Nam Hoi dien su le [Compendium of institutions and administrave cases of Dai Nam]*. Vol.10. Hue: Thuan Hoa Publishing House.

State Records and Archives Management Department of Vietnam. (2010). *Muc luc Chau ban trieu Nguyen* [Collection of Official Documents of the Nguyen Dynasty], Vol.1. Hanoi: Cultural & Information Publishing House.

Veritable Records of Nguyen dynasty (2002). *Dai Nam thuc luc* [Chronicle of Greater Vietnam], Vol.1. Hanoi: Education Publishing House.

Veritable Records of Nguyen dynasty (2002). *Dai Nam thuc luc* [Chronicle of Greater Vietnam], Vol.2. Hanoi: Education Publishing House.

---

## MARINE RESCUE POLICY UNDER GIA LONG KING (1802-1820)

*Pham Thi Thom*

VNU University of Social Sciences and Humanities, Hanoi, Vietnam

Corresponding author: Pham Thi Thom – Email: phamthom.410@gmail.com

Received: October 14, 2021; Revised: November 05, 2021; Accepted: January 08, 2022

### ABSTRACT

*In the early 19th century, many ships were shipwrecked due to nautical disasters. Realizing the importance of island sovereignty and the vital role of the country's maritime boundary, Gia Long introduced many policies to control, exploit, and protect the sea, including a marine rescue policy. Adapting a historical – logical methods and documentation, this article is a study of the policy of marine rescue and the process of implementing the policy for Vietnamese and foreigner victims at sea of Vietnam (the South China Sea/Southeast Asia Sea). This policy includes the allowances such as providing money and food, repairing a broken ship, supporting victims to return to their countries safely. During the implementation, the level of favors for foreigners changed depending on the diplomatic relationship between Nguyen Dynasty and the country in distress. The rescue policy is one of the typical elements of the view towards the sea of the Nguyen Dynasty in the early 19th century.*

**Keywords:** Gia Long king; marine rescue; marine rescue policy