

VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

PHẠM THỊ THƠM

**CHÍNH SÁCH CỨU NẠN TRÊN BIỂN CỦA NHÀ
NGUYỄN ĐỐI VỚI NGƯỜI NƯỚC NGOÀI
GIAI ĐOẠN 1802-1883**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LỊCH SỬ

HÀ NỘI – 2026

VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

**CHÍNH SÁCH CỨU NẠN TRÊN BIỂN CỦA NHÀ
NGUYỄN ĐỐI VỚI NGƯỜI NƯỚC NGOÀI
GIAI ĐOẠN 1802-1883**

Chuyên ngành: Lịch sử thế giới

Mã số: 9.22.90.11

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LỊCH SỬ

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC

1. PGS.TS. DƯƠNG VĂN HUY
2. TS. TRẦN THỊ PHƯƠNG HOA

HÀ NỘI – 2026

LỜI CAM ĐOAN

Tôi cam đoan luận án “*Chính sách cứu nạn trên biển của nhà Nguyễn đối với người nước ngoài giai đoạn 1802-1883*” là công trình nghiên cứu hoàn toàn do tôi thực hiện. Các kết quả nghiên cứu, trích dẫn và số liệu sử dụng trong luận án đều được dẫn nguồn một cách trung thực. Những kết luận khoa học của luận án chưa từng được ai công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

Tác giả luận án

Phạm Thị Thơm

LỜI CẢM ƠN

Để hoàn thành Luận án Tiến sĩ này, tôi đã nhận được sự hướng dẫn tận tình của PGS.TS. Dương Văn Huy. Thầy là người định hướng, gợi mở cho tôi nhiều ý tưởng khoa học liên quan đến đề tài ngay từ khi tôi là sinh viên bắt đầu tập làm nghiên cứu khoa học. Trong hơn 12 năm qua, tôi đã nhận được nhiều kinh nghiệm, kiến thức quý báu từ Thầy, được Thầy trao cho nhiều cơ hội tham gia vào các hoạt động nghiên cứu khoa học. Kết quả nghiên cứu của luận án từ khi hình thành ý tưởng đến khi hoàn thiện đều có sự chỉ dẫn, khích lệ, giúp đỡ của Thầy dành cho tôi. Từ đáy lòng mình, tôi xin bày tỏ đến Thầy lòng biết ơn chân thành nhất.

Tôi cũng xin bày tỏ lòng biết ơn đến TS. Trần Thị Phương Hoa. Tôi luôn trân trọng những lời động viên, góp ý của cô trong suốt quá trình hoàn thiện luận án. Những tài liệu bằng nguyên bản tiếng Pháp được tôi sử dụng trong luận án đều do cô giới thiệu và hỗ trợ dịch thuật dù bận rất nhiều công việc khác. Tôi thực sự biết ơn về điều đó.

Trong quá trình thực hiện Luận án Tiến sĩ, tôi cũng nhận được nhiều sự ủng hộ, giúp đỡ của các thầy cô, các bạn đồng nghiệp. Tôi xin trân trọng cảm ơn tới các thầy, cô ở Bộ môn Lịch sử Toàn cầu, Khoa Lịch sử và Văn hóa, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn - Đại học Quốc gia Hà Nội đã hỗ trợ tôi hết mình trong quá trình tôi tham gia các lớp học Bổ sung kiến thức. Đặc biệt, tôi xin được gửi lời cảm ơn tới GS.TS Nguyễn Văn Kim, người luôn âm thầm hỗ trợ, giúp đỡ tôi trong suốt quá trình học tập của tôi tại trường ĐHKHXHNV. Tôi xin gửi lời cảm ơn Học viện Khoa học xã hội đã tạo điều kiện cho tôi trong suốt quá trình tôi theo học Nghiên cứu sinh.

Cuối cùng tôi xin cảm ơn anh chị em đồng nghiệp, bạn bè đã khích lệ, ủng hộ tôi trong suốt thời gian thực hiện luận án. Cảm ơn bố mẹ, anh chị, và đặc biệt là con gái. Nếu không có những động viên cả về vật chất lẫn tinh thần đến từ gia đình, tôi không thể hoàn thành luận án này./.

Tác giả luận án

Phạm Thị Thơm

MỞ ĐẦU.....	1
1. Tính cấp thiết của đề tài.....	1
2. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu	3
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của Luận án	4
4. Cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu.....	5
5. Nguồn tư liệu	7
6. Đóng góp của luận án	7
7. Cấu trúc luận án.....	8
CHƯƠNG 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án.....	9
1.1. Tổng quan tình hình nghiên cứu	9
1.1.1. Các nghiên cứu về chính sách cứu nạn nói chung của các nước Đông Á	9
1.1.2. Các nghiên cứu về cứu nạn người Việt của các nước trong khu vực.....	10
1.1.3. Các nghiên cứu liên quan đến chính sách cứu nạn trên biển của Việt Nam....	14
1.2. Đánh giá các kết quả nghiên cứu và những vấn đề luận án tiếp tục nghiên cứu.....	28
CHƯƠNG 2: Bối cảnh tác động và cơ sở hình thành chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn.....	31
2.1. Bối cảnh tác động đến sự hình thành chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn.....	31
2.1.1. Tình hình hoạt động hàng hải khu vực	31
2.1.2. Bối cảnh trong nước	35
2.1.2.1. Bối cảnh chính trị - kinh tế - xã hội thời Nguyễn	34
2.1.2.2. Hoạt động bang giao của nhà Nguyễn với nhà Thanh.....	39
2.1.2.3. Hoạt động bang giao của nhà Nguyễn với phương Tây	44
2.1.2.4. Nhận thức về biển của các vị vua nhà Nguyễn	49
2.2. Cơ sở hình thành chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn.....	53
2.2.1. Cơ sở lịch sử.....	53
2.2.2. Cơ sở thời đại	61

2.2.2.1. Chính sách cứu nạn trên biển của Trung Quốc	61
2.2.2.2. Chính sách cứu nạn trên biển của Triều Tiên	62
2.2.2.3 Chính sách cứu nạn trên biển của Nhật Bản	64
2.2.3. <i>Cơ sở tự nhiên</i>	66
2.2.3.1. Vị thế chiến lược của vùng biển đảo Việt Nam	66
2.2.3.2. Tình hình gió, bão và ảnh hưởng của gió bão trên biển.....	70
2.2.3.3. Nạn mắc cạn và va phải đá ngầm trên biển	73
Tiểu kết chương 2	77
CHƯƠNG 3: Mục tiêu, nội dung, cách thức và quá trình triển khai chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài	79
3.1. Mục tiêu của chính sách.....	80
3.2. Nội dung chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài	82
3.2.1. <i>Quy định đối với người nước ngoài nói chung.....</i>	82
3.2.2. <i>Quy định đối với người nhà Thanh và phương Tây</i>	84
3.2.3. <i>Quy định đối với hàng hóa và tàu thuyền gặp nạn</i>	88
3.3. Cách thức thực thi chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài 90	
3.3.1. <i>Quy trình thực hiện cứu nạn.....</i>	90
3.3.2. <i>Cách thức tổ chức lực lượng cứu nạn</i>	94
3.3.2.1. Tổ chức bộ máy giám sát chính sách	94
3.3.2.2. Tổ chức lực lượng thực thi cứu nạn trên biển.....	95
3.3.2.3. Tổ chức lực lượng thực thi cứu nạn tại các cửa biển, tân biển	97
3.3.2.4. Tổ chức lực lượng đưa người bị nạn hồi hương	104
3.4. Quá trình triển khai chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài	
3.4.1. <i>Quá trình triển khai chính sách cứu nạn đối với người và thuyền bè nhà Thanh (Trung Quốc)</i>	108
3.4.1.1. Đối với người và tàu thuyền của thương nhân.....	108
3.4.1.2. Đối với người và tàu thuyền quan quân, trí thức nhà Thanh	113
3.4.2. <i>Quá trình triển khai chính sách cứu nạn đối với người và thuyền bè phương Tây</i>	121

3.4.3. Quá trình triển khai chính sách cứu nạn đối với người và thuyền bè từ các quốc gia khác.....	128
3.5. Kết quả thực thi chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài..	133
3.5.1. Hiệu quả của chính sách	133
3.5.2. Hạn chế của chính sách.....	139
Tiểu kết chương 3	144
CHƯƠNG 4: Đánh giá về chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn	149
4.1. Tác động của chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài dưới triều Nguyễn.....	149
4.1.1. Tác động đến bang giao	149
4.1.2. Tác động đến kinh tế.....	155
4.1.3. Tác động đến giao lưu văn hóa-xã hội.....	158
4.2. Ý nghĩa của chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài	162
4.2.1. Thể hiện quyền làm chủ, kiểm soát và thực thi chủ quyền biển đảo của Nhà nước quân chủ Việt Nam trên Biển Đông.....	163
4.2.2. Giá trị nhân văn của chính sách.....	166
Tiểu kết chương 4	168
KẾT LUẬN	170
DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ	
LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN	
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	
PHỤ LỤC	

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Thế kỉ XIX, yếu tố biển trở thành vấn đề thường trực trong tầm nhìn và chính sách của các vị vua nhà Nguyễn. Biển không chỉ chứa đựng nhiều nguồn tài nguyên quý, là cánh cửa giao lưu kinh tế, văn hóa mà còn là nơi đối diện thường xuyên nhất với vấn đề an ninh phi truyền thống trong đó có những thách thức đến từ tự nhiên. Đứng trước những thách thức đó, Nhà nước đóng vai trò quan trọng trong việc ứng xử, giải quyết các tác nhân từ biển vào nhằm đảm bảo an toàn hàng hải khu vực, phát triển kinh tế mà vẫn giữ vững an ninh chủ quyền quốc gia trên biển. Chính sử nhà Nguyễn nhiều lần ghi nhận các vụ đắm chìm tàu thuyền, mất mát hàng hóa của tàu thuyền nước ngoài bởi các trận bão gió, đá ngầm trên biển. Bên cạnh đó, bối cảnh khu vực và thế giới thế kỉ XIX lại đang có nhiều biến động, các tương tác quyền lực trên biển của các quốc gia như Nhật Bản, Trung Quốc, Thái Lan... ngày càng mạnh mẽ, tham vọng xâm lược của các quốc gia phương Tây đối với phương Đông ngày càng trở nên rõ nét hơn bao giờ hết. Đặc biệt, kể từ thời điểm năm 1858, nhà Nguyễn từng bước mất quyền tự chủ vào tay thực dân Pháp. Những vấn đề an ninh truyền thống ấy cũng tác động mạnh đến ứng xử với biển của nhà Nguyễn trong đó có các chính sách và quá trình triển khai chính sách cứu nạn. Ngay khi vừa nắm quyền làm chủ đất nước, vua Gia Long đã nhận thức rõ vấn đề cứu nạn là một biểu hiện của tính nhân nghĩa đồng thời là một phương thức quan trọng trong hoạt động quản trị biển của nhà Nguyễn. Từ đó, chính sách cứu nạn hình thành bao gồm các ân cấp đối với người, tàu thuyền và hàng hóa và không ngừng được phát triển, duy trì trong suốt thế kỉ XIX. Như vậy, chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn có thực sự phù hợp với tình hình biến đổi không ngừng của thế giới, khu vực và đất nước? Việc cứu nạn các nạn nhân có thực sự triệt để và mang lại hiệu ứng trong việc thể hiện ứng xử, tương tác của nhà Nguyễn trên biển cũng như với các quốc gia trong khu vực? Chính sách đã có ảnh hưởng trực tiếp tới nhiều phương diện của đời sống chính trị-xã hội, văn hóa, kinh tế, như thế nào? Đó là những vấn đề còn nhiều khoảng trống cần được giải đáp bằng cứ liệu khách quan và khoa học.

Hiện nay, các quốc gia có biển đều xây dựng cho mình chiến lược khai thác, kiểm soát và bảo vệ biển mang tầm nhìn chiến lược dài hạn. Thế kỉ XXI được xem là thế kỉ của đại dương với xu thế tiến ra biển lớn. Do đó Việt Nam cũng chịu những tác động trực tiếp từ biển trong quá trình phát triển đất nước. Ngày nay, Nhà nước Việt Nam luôn nêu cao chủ trương phát triển kinh tế biển kết hợp với bảo vệ toàn vẹn chủ quyền quốc gia trên biển và tuân thủ các thông lệ quốc tế. Để thực hiện nhiệm vụ đó, một vấn đề đặt ra là cần chứng minh đầy đủ cơ sở pháp lí và lịch sử về chủ quyền biển đảo ở Biển Đông của Việt Nam. Việc huy động các nguồn lực để hướng ra biển, làm giàu từ biển cần được nghiên cứu để kế thừa và phát huy truyền thống khai thác kết hợp bảo vệ biển đảo của Việt Nam qua các thời kỳ lịch sử. Nghiên cứu về quá trình xác lập, thực thi chủ quyền và khai thác biển đảo đã được giới nghiên cứu quan tâm và có số lượng công trình tương đối đồ sộ nhưng nghiên cứu chuyên sâu về cứu nạn lại là hướng nghiên cứu chưa có nhiều công trình khảo cứu toàn diện và đáp ứng được yêu cầu thực tế. Do vậy, nghiên cứu thành công đề tài về cứu nạn của nhà Nguyễn đối với người nước ngoài không chỉ mang ý nghĩa khoa học mà còn chứa đựng giá trị thực tiễn.

Về ý nghĩa khoa học, nghiên cứu chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn đối với người nước ngoài là một đề tài tương đối mới, chưa có công trình nào nghiên cứu toàn diện và hệ thống về chính sách cứu nạn trên biển. Do đó, nghiên cứu thành công đề tài luận án sẽ góp phần làm rõ ý thức thúc đẩy bang giao quốc tế và ý thức về chủ quyền đất nước, khả năng kiểm soát và quản trị biển của những người đứng đầu Nhà nước tiếp cận từ các hoạt động cứu nạn biển, bước đầu mở ra hướng nghiên cứu chuyên sâu về lịch sử thiên tai hàng hải và những ứng xử có liên quan của các chính thể quân chủ thời kỳ cổ trung đại. Đồng thời nghiên cứu về cứu nạn biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn còn góp phần bổ sung vào mảng nghiên cứu về triều Nguyễn nói chung, hướng nghiên cứu về sức mạnh biển, quyền lực biển của nhà Nguyễn, tính “mở” trong tư duy quản lý quốc gia, khẳng định quan điểm “bế quan tỏa cảng” của triều Nguyễn trong một số nghiên cứu trước đây đã không còn phù hợp.

Về ý nghĩa thực tiễn, tình hình thế giới và khu vực hiện nay đang có nhiều biến đổi, các quốc gia có biển đều xây dựng cho mình một chiến lược biển dài hạn. Chủ

trương, đường lối của Đảng, chính sách, pháp luật của nhà nước Việt Nam là tăng cường mở rộng giao lưu, hợp tác với các nước trên thế giới, phát triển kinh tế biển gắn với bảo vệ toàn vẹn chủ quyền lãnh thổ. Nghị quyết số 36-NQ/TW về *Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045* nhấn mạnh về việc thống nhất tư tưởng, nhận thức về vị trí, vai trò và tầm quan trọng đặc biệt của biển đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc trong toàn Đảng, toàn dân. Việt Nam phải trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu từ biển, phát triển bền vững, thịnh vượng, an ninh và an toàn; phát triển bền vững kinh tế biển gắn liền với đảm bảo quốc phòng an ninh, giữ vững độc lập chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, tăng cường đối ngoại hợp tác quốc tế về biển, góp phần duy trì môi trường hòa bình, ổn định cho phát triển. Vậy nên, việc lần giở những trang sử cũ để tìm hiểu, khảo cứu về ứng xử với biển nói chung, chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn nói riêng trong bối cảnh khu vực và thế giới góp phần quan trọng vào việc nâng cao ý thức về biển, nhận thức rõ hơn về ứng xử với biển của cha ông từ đó rút ra những bài học kinh nghiệm về xây dựng chiến lược biển của Việt Nam là việc làm thực sự cần thiết, mang tính thực tiễn cao. Bên cạnh đó, trong bối cảnh tranh chấp chủ quyền lãnh thổ ở Biển Đông diễn ra ngày càng phức tạp như hiện nay, việc nghiên cứu thành công chính sách cứu nạn trên biển của nhà Nguyễn đối với người nước ngoài là minh chứng rõ nét cho quá trình thực thi chủ quyền quốc gia trên biển một cách liên tục của Việt Nam trong lịch sử. Từ đó tạo ra hệ thống cứ liệu lịch sử, góp phần củng cố thêm hồ sơ pháp lý về vấn đề Hoàng Sa-Trường Sa và Biển Đông, khẳng định sự toàn vẹn lãnh thổ của Việt Nam với cộng đồng quốc tế. Đồng thời, việc nghiên cứu chính sách cứu nạn biển trong lịch sử cũng mang lại những kinh nghiệm quý báu về cứu nạn biển, ngoại giao nhân đạo và quản trị biển cho Nhà nước đương đại.

Với những ý nghĩa khoa học và thực tiễn trên, tác giả quyết định chọn đề tài ***“Chính sách cứu nạn trên biển của nhà Nguyễn đối với người nước ngoài giai đoạn 1802-1883”*** làm đề tài luận án tiến sĩ.

2. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu

Mục tiêu của luận án là làm rõ tính nhân văn, ý thức thúc đẩy bang giao quốc tế và ý thức về chủ quyền đất nước, khả năng kiểm soát và quản trị biển của những người

đứng đầu Nhà nước tiếp cận từ các hoạt động cứu nạn biển đối với người nước ngoài trong giai đoạn 1802- 1883. Để thực hiện mục tiêu đó, luận án thực hiện các nhiệm vụ nghiên cứu sau:

Thứ nhất, hệ thống hóa và đánh giá các nghiên cứu có liên quan đến chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của triều Nguyễn.

Thứ hai, làm rõ bối cảnh, cơ sở hình thành chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài dưới 4 triều vua từ Gia Long đến Tự Đức.

Thứ ba, mô tả và phân tích mục tiêu, cách thức, nội dung chính sách và những chuyển biến trong quá trình thực thi chính sách cứu nạn dưới 4 triều vua.

Thứ tư, đánh giá tác động của chính sách và ý nghĩa của chính sách đối với nhà Nguyễn, đất nước.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của Luận án

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu chính của luận án là chính sách cứu nạn trên biển của Việt Nam đối với người nước ngoài thời kỳ 1802-1883. Cụ thể, khái niệm chính sách là những chủ trương, hoạt động của nhà vua nhằm thực hiện những mục tiêu đã đề ra, được các lực lượng tổ chức thực hiện một cách thống nhất theo mục tiêu chung, đại diện cho ý chí, quan điểm về một vấn đề nhất định của người đứng đầu Nhà nước. Chính sách được ban hành dưới triều Nguyễn có thể là các văn bản (Chiếu, Chỉ, Lệ,...) hay bằng lời nói, hành động thực tế tuy không được chính thức quy định rõ ràng nhưng được thừa nhận và tuân thủ bởi tất cả các cơ quan trong triều đình, địa phương và đối tượng có liên quan. Đó là những công cụ đảm bảo cho chính sách được thực thi đúng hướng và hiệu quả. Trong phạm vi luận án, chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn được xem như công cụ quản lý của nhà nước bao gồm những quy định, lệ định, hoạt động cứu nạn của các vua nhà Nguyễn nhằm cứu giúp người nước ngoài gặp nạn trên biển, thể hiện trong các Chiếu, Chỉ, Sắc, Dụ do vua ban và trong các bản tấu chương của các Bộ có châu điểm, châu phê của nhà vua.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

- Phạm vi thời gian: Phạm vi thời gian của đề tài là từ năm 1802 tới năm 1883 do bốn vị vua trị vì là Gia Long (1802-1820), Minh Mệnh (1820-1841), Thiệu Trị (1841-1847) và Tự Đức (1848-1883).

- Phạm vi không gian: Đề tài tập trung vào không gian địa lý là Việt Nam với Biển Đông là không gian chính. Đồng thời, đề tài đặt trong bối cảnh không gian khu vực và thế giới để nghiên cứu so sánh.

-Phạm vi đối tượng: Đề tài tập trung vào đối tượng bị nạn chủ yếu là người phương Tây và người nhà Thanh (Trung Quốc). Đồng thời đề tài cũng đề cập đến một số đối tượng bị nạn khác như người Xiêm, Chà Và,... để có thêm cơ sở so sánh.

-Phạm vi nội dung: Chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài của triều Nguyễn bao gồm các ân cấp đối với người, hỗ trợ hàng hóa và sửa chữa tàu thuyền, hỗ trợ người bị nạn hồi hương. Do đây là đề tài nghiên cứu phức tạp, nhiều vấn đề nghiên cứu cần phải giải quyết, song trong phạm vi luận án, chúng tôi chủ yếu tập trung vào các nội dung chính sau: (i) Bối cảnh và cơ sở hình thành chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài (các hoạt động hàng hải ở khu vực, thiên tai trên biển, các trở ngại tự nhiên, chính sách cứu nạn của các quốc gia khác, tư tưởng hướng biển của các vị vua nhà Nguyễn); (ii) Mục tiêu, nội dung, cách thức thực hiện, quá trình triển khai và kết quả thực thi chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn (các đối tượng chủ yếu gồm người Trung Quốc, người phương Tây và một số quốc gia khác); (iii) Một số đánh giá về tác động của chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài.

4. Cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu

4.1. Cách tiếp cận

Tiếp cận của sử học: Luận án sử dụng cách tiếp cận cơ bản của nghiên cứu sử học là lịch đại và đồng đại để phân tích chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn. Trong đó phân tích lịch đại được sử dụng để so sánh chính sách cứu nạn qua các giai đoạn lịch sử, phân tích đồng đại đặt trong mối tương quan so sánh với một số quốc gia ở khu vực. Luận án cũng sử dụng cách tiếp cận liên

ngành trong đó trọng tâm là tiếp cận sử học kết hợp với địa lý học, quan hệ quốc tế, chính trị học...

Ứng xử với biển (Maritime adaptation): Nghiên cứu về thích ứng với biển của những người đứng đầu Nhà nước sẽ đưa đến sự ra đời của rất nhiều chính sách, chủ trương về không gian thương mại biển, hành lang trao đổi và kết nối khu vực trên biển cũng như kéo theo nhiều hoạt động bang giao, trao đổi kinh tế, văn hóa, xã hội giữa các quốc gia. Đó là những ứng xử cao nhất của một quốc gia độc lập, thống nhất và tự chủ. Nghiên cứu về chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn thế kỉ XIX cũng là một bộ phận của hướng tiếp cận đó. Trong phạm vi luận án, chúng tôi không sử dụng hoàn toàn theo một cách tiếp cận mà kết hợp với nhau để làm rõ các khía cạnh của chính sách cứu nạn một cách toàn diện nhất.

Tiếp cận nghiên cứu chính sách: Hiện nay trong lĩnh vực nghiên cứu chính sách có nhiều cách định nghĩa về khung chính sách khác nhau. Luận án xây dựng khung chính sách như một công cụ nhằm xác định những công việc cần làm để tiến hành phân tích, đánh giá chính sách. Khung phân tích chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài là một tập hợp gồm 5 yếu tố có quan hệ qua lại lẫn nhau gồm: bối cảnh, chủ thể ban hành và thực thi chính sách, nội dung chính sách, quá trình triển khai chính sách và tác động của chính sách. Trong khung phân tích này, bối cảnh chính sách được nghiên cứu dưới các góc độ bối cảnh kinh tế, chính trị, xã hội ở cấp độ quốc gia và quốc tế. Các chủ thể bao gồm chủ thể thực thi chính sách (cấp địa phương) và chủ thể ban hành chính sách (cấp trung ương). Nội dung chính sách đề cập tới những vấn đề như: Chính sách hướng tới mục tiêu gì? Chính sách được thể hiện rõ ràng, cụ thể hay khái quát, trừu tượng? Nội dung chính sách được phân chia thế nào? Về quá trình thực thi chính sách bao gồm toàn bộ các hoạt động trong giai đoạn kể từ khi chính sách được ban hành, những trường hợp bị nạn cụ thể và những điều chỉnh trong quá trình triển khai. Từ đó tiến hành đánh giá những tác động của chính sách trên các lĩnh vực kinh tế, chính trị và văn hóa.

4.2. Phương pháp nghiên cứu

Để đáp ứng mục đích, yêu cầu đặt ra của luận án, trong quá trình nghiên cứu, tác giả đã vận dụng chủ yếu các phương pháp nghiên cứu sau:

Phương pháp lịch sử được tác giả sử dụng trong việc phục dựng lại bối cảnh ra đời và quá trình triển khai chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn thế kỉ XIX trong mối quan hệ với bối cảnh lịch sử trong nước và thế giới. Từ đó giúp tác giả dễ dàng đánh giá vấn đề theo quy luật vận động khách quan của lịch sử.

Ngoài ra, tác giả còn sử dụng một số phương pháp nghiên cứu tiêu biểu trong nghiên cứu, phân tích, đánh giá chính sách như:

Phương pháp logic được tác giả sử dụng để đánh giá chính sách cứu nạn một cách toàn diện, xem xét toàn bộ các mối quan hệ liên quan tới chính sách cũng như vai trò, vị trí của từng nhân tố tác động tới việc thực hiện chính sách. Trên cơ sở quan hệ nhân quả giữa việc thực hiện chính sách (quá trình triển khai chính sách) với mục tiêu mà chính sách hướng tới, tác giả tiến hành đánh giá kết quả của chính sách (thành công hay không thành công) và những tác động mà chính sách mang lại.

Phương pháp so sánh, đối chiếu được tác giả sử dụng để so sánh chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn với chính sách cứu nạn của một số quốc gia trong khu vực.

Phương pháp thống kê được tác giả sử dụng để lượng hóa thông tin về các vụ tai nạn và công tác cứu nạn tàu thuyền nước ngoài bị nạn trên biển được nhắc đến trong các bộ sử của nhà Nguyễn nhằm làm rõ quá trình thực hiện chính sách cứu nạn.

5. Nguồn tư liệu

Để thực hiện đề tài này, ngoài các công trình nghiên cứu, tác giả luận án còn sử dụng nhiều nguồn tư liệu khác nhau:

Thứ nhất, các bộ chính sử của Việt Nam và Trung Quốc. Về phía Việt Nam, các thư tịch được sử dụng chủ yếu dưới thời Nguyễn như: *Đại Nam thực lục*, *Minh Mệnh chính yếu*, *Quốc triều chính biên toát yếu*, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ tục biên*, *Khâm định tiểu bình lương kỳ nghịch phi phương lược chính biên*,... Đối với các tư liệu nước ngoài, có thể kể đến như: *Thanh thực lục*, *Khâm định Đại Thanh hội điển sự lệ*, *Thanh sử*,...

Thứ hai, các tư liệu về địa chí, nhật ký hành trình, các tác phẩm văn học sử của các thương nhân, quan quân người Việt và người nước ngoài. Về phía Việt Nam có thể

kể đến như: *Phủ biên tạp lục*, *Nam triều công nghiệp diển chí*, *Gia Định thành thông chí*, *Đại Nam nhất thống chí*, *Hải trình chí lược*,... Đối với các tư liệu nước ngoài, có thể kể đến như: *An Nam kỷ lược*, *Hải ngoại kỉ sự*, *Hải Nam tạp trứ*,...

6. Đóng góp của luận án

-Luận án đã làm rõ chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn như một bộ phận cấu thành của tư duy quản trị biển, không chỉ mang tính nhân đạo mà còn gắn với ngoại giao, kinh tế và an ninh chủ quyền quốc gia, cho thấy tầm nhìn chiến lược của các vua nhà Nguyễn trong các vấn đề ứng xử với biển và các quốc gia trong khu vực.

-Luận án cũng góp phần bổ sung vào mảng nghiên cứu về nhà Nguyễn trong lịch sử Việt Nam, cho thấy sự kế thừa và phát triển mạnh mẽ ý thức về chủ quyền quốc gia trên biển từ các triều đại quân chủ trước của những người đứng đầu triều Nguyễn, góp phần quan trọng khẳng định cơ sở lịch sử và pháp lý đối với chủ quyền biển đảo của Việt Nam.

-Luận án cũng là nguồn tài liệu tham khảo cho giảng dạy và nghiên cứu về lịch sử hàng hải Biển Đông, quá trình thực thi và bảo vệ chủ quyền biển đảo trong lịch sử.

7. Cấu trúc luận án

Ngoài phần Mở đầu, Kết luận, Tài liệu tham khảo, Phụ lục, nội dung chính của luận án được chia thành 4 chương:

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án

Chương 2: Bối cảnh tác động và cơ sở hình thành chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn

Chương 3: Mục tiêu, nội dung, cách thức và quá trình triển khai chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài

Chương 4: Đánh giá về chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

Hiện nay, chủ đề về cứu nạn hàng hải và một số vấn đề liên quan đến cứu nạn ở khu vực Đông Á ngày càng thu hút nhiều học giả quốc tế quan tâm nghiên cứu. Trong khi đó, các nghiên cứu về vấn đề tai nạn hàng hải, cứu nạn trên biển ở Việt Nam còn khá khiêm tốn. Nghiên cứu về “Chính sách cứu nạn trên biển của nhà Nguyễn đối với người nước ngoài giai đoạn 1802-1883”, tác giả tập trung vào 3 hướng nghiên cứu chính có liên quan mật thiết tới luận án gồm: (1) Nghiên cứu về chính sách cứu nạn nói chung của các nước Đông Á; (2) Nghiên cứu về cứu nạn người Việt của các nước trong khu vực; (3) Nghiên cứu liên quan đến chính sách cứu nạn trên biển của nhà Nguyễn. Đây được xem là cơ sở tiền đề, nguồn tài liệu tham khảo trong quá trình triển khai luận án.

1.1. Tổng quan tình hình nghiên cứu

1.1.1. Các nghiên cứu về chính sách cứu nạn nói chung của các nước Đông Á

Cho đến nay, số lượng các chuyên khảo, bài tạp chí cũng như các hội thảo, hội nghị về rất nhiều khía cạnh liên quan đến cứu nạn trên biển đã được đưa ra bàn luận. Nhiều công trình thể hiện rõ những định hướng nghiên cứu mới và là những công trình có giá trị tham khảo cao cho luận án. Qua khảo cứu, tác giả nhận thấy các nghiên cứu về chính sách cứu nạn nói chung của các nước ở khu vực Đông Á tập trung chủ yếu vào 4 xu hướng. Thứ nhất, hướng nghiên cứu về trao đổi văn hóa-ngôn ngữ và thu thập thông tin ở nước ngoài từ những người bị nạn là một hướng đi “ban đầu”, “quan điểm truyền thống” khi vấn đề cứu nạn bắt đầu được quan tâm khảo cứu, phổ biến trước những năm 2000. Nhiều công trình nghiên cứu ở Nhật Bản, Triều Tiên chú trọng những thông tin mới về nước ngoài qua những ghi chép hoặc lời kể lại của các nạn nhân khi hồi hương. Thứ hai, hướng nghiên cứu về thiên tai trên biển và tai nạn hàng hải không chỉ là tư liệu lịch sử trong nghiên cứu giao thông, thương mại, cứu nạn ở châu Á mà còn đóng vai trò quan trọng trong tìm hiểu lịch sử quan hệ giữa các nước. Thứ ba, hướng nghiên cứu về chính sách cứu nạn và ứng xử của các thể chế chính trị

trong lịch sử là mảng đề tài được quan tâm nhiều nhất với số lượng các công trình nghiên cứu đồ sộ. Các nghiên cứu không chỉ khảo cứu, làm rõ chính sách cứu nạn của Trung Quốc đối với các nước nói chung mà còn khảo cứu cụ thể thái độ và chính sách của Trung Quốc đối với từng nước cụ thể (Nhật Bản, Lưu Cầu, Triều Tiên, Đài Loan). Hơn nữa, những phản ứng, quan điểm của chính quyền các nước trước sự việc cứu nạn của chính quyền nhà Thanh cũng được đề cập tới. Thứ tư, hướng nghiên cứu về hệ thống hồi hương người bị nạn ở Đông Á cũng nhận được sự quan tâm của đông đảo các nhà nghiên cứu quốc tế. Hoạt động hồi hương người bị nạn là một phần của những quan hệ phức tạp ở Đông Á, chính sách cứu nạn của các quốc gia và quan hệ giữa các quốc gia trong khu vực là những nhân tố tạo nên hệ thống hồi hương Đông Á. Một số nghiên cứu tiêu biểu trong mảng đề tài này có thể kể đến như:

江戸時代中国漂流民筆談文献研究—以《漂客紀事》与《游房筆語》为中心

[Nghiên cứu tư liệu bút đàm của người Trung Quốc trôi dạt sang Nhật Bản thời Edo: lấy Phiêu khách kỷ sự và Du phòng bút ngữ làm đối tượng nghiên cứu] [331], *18-19世紀朝鮮人の意外之旅：以漂流到臺灣的見聞記錄為中心* [Chuyến đi ngoài ý muốn của người Triều Tiên vào thế kỷ 18 và 19: Lấy các ghi chép kiến văn trôi dạt đến Đài Loan làm trung tâm nghiên cứu] [338], *海洋環境史視野下臺灣海峽海難：以清代班兵與水師為討論中心* [Những vụ tai nạn ở vùng eo biển Đài Loan dưới góc độ lịch sử môi trường hàng hải: Lấy đội thủy sư nhà Thanh làm trung tâm thảo luận] [340], *清代对琉球飘风难民贸易优待制度刍议* [Thảo luận sơ bộ về hệ thống ưu đãi thương mại với người tị nạn Lưu Cầu thời nhà Thanh] [344], *清代澳門と広東省に漂着した琉球漂流船の海難救助* [Cứu hộ một con tàu Lưu Cầu trôi dạt vào bờ biển Áo Môn và Quảng Đông thời nhà Thanh] [324], *漂流事件与清代中日关系* [Sự cố trôi dạt và quan hệ Trung-Nhật thời nhà Thanh] [341], *“Shipwreck Salvage and Survivors” Repatriation Networks of the East Asian Rim in Qing Dynasty* [305], *The Salvage Systems in Early Modern East Asia and Their Modern Transfiguration* [281].

1.1.2. Các nghiên cứu về cứu nạn người Việt của các nước trong khu vực

Vấn đề người Việt gặp nạn trên biển được các học giả nước ngoài đề cập đến trong một số nghiên cứu về hoạt động cứu nạn ở Đông Á nói chung hay trong một số chuyên khảo về quan hệ bang giao giữa Việt Nam với nước ngoài. Một số nhà nghiên cứu Trung Quốc đã xem hoạt động tương trợ, cứu giúp lẫn nhau là một khía cạnh quan trọng trong nghiên cứu về bang giao Việt-Trung thế kỉ XIX. Các nghiên cứu đều chỉ ra những hỗ trợ của chính quyền nhà Thanh khi người Việt gặp nạn như: ân cấp tiền, gạo, quần áo và hỗ trợ nạn nhân bị nạn được về nước an toàn. Chính quyền nhà Nguyễn ở Việt Nam cũng ghi nhận những hỗ trợ này của nhà Thanh và đều viết thư cảm ơn sau khi các nạn nhân trở về nước an toàn. Về phía nhà Thanh, việc thực hiện chính sách cứu nạn, cứu hộ chủ yếu nhằm kiểm soát số lượng người nước ngoài ở Trung Quốc và củng cố hình ảnh tốt đẹp “nhu viễn người phương xa”.

Năm 2006, Lại Tông Thành đã bảo vệ thành công luận án *清越關係研究－以貿易與邊務為探討中心（1644-1885）* [Nghiên cứu quan hệ Thanh-Việt: tập trung vào vấn đề thương mại và biên giới (1644-1885)] [330] tại Đại học Quốc lập Sư phạm Đài Loan. Ngoài phần kết luận và mở đầu, luận án chia thành 6 chương tập trung vào các vấn đề như: hoạt động triều cống, thương mại ở biên giới, thương mại triều cống, cướp biển, cứu nạn biển, vấn đề phân chia biên giới Quảng Đông-Quảng Tây và Vân Nam. Vấn đề cứu nạn trên biển được tác giả đề cập đến trong chương 5: 風濤曠邈,民盜同浮- 海盜與船難救助 [Gió bão trên biển- dân thường hay cướp đều được cứu giúp] đề cập đến những giúp đỡ của Trung Quốc đối với tàu thuyền Việt Nam gặp nạn. Tác giả đã sử dụng kết hợp các tư liệu của Trung Quốc và Việt Nam như *Thanh thực lục*, *Khâm định Đại Thanh Hội điển sự lệ*, *Đại Nam thực lục* để so sánh, đối chiếu và thống kê được 63 sự kiện chính quyền Trung Quốc cứu giúp các nạn nhân người Việt trải dài từ năm 1731 [triều vua Ung Chính] đến năm 1860 [triều vua Hàm Phong]. Cũng giống như nhiều nghiên cứu khác ở Trung Quốc, tác giả Lại Tông Thành đã đặt điểm nhìn trong mối quan hệ bá chủ-chư hầu giữa Trung Quốc và Việt Nam khi nghiên cứu về vấn đề cứu nạn. Theo tác giả, hình thức hỗ trợ lẫn nhau trong các thảm họa hàng hải là một trong những nội dung về các vấn đề biên giới và hàng hải của Trung Quốc với các nước xung quanh (chủ yếu là chư hầu của Trung Quốc) trong thời nhà Thanh. Đây là một quan điểm cần phải xem

xét kĩ lưỡng và cẩn trọng. Vấn đề này cũng sẽ được tác giả đề cập trong phần phân tích và đánh giá chính sách cứu nạn của luận án.

Tác giả Tôn Hoǎng Niên đã có một số công bố liên quan đến hoạt động hỗ trợ lẫn nhau trong các tai nạn hàng hải giữa Việt Nam và Trung Quốc như: *清代中越海難互助及其影響略論(1644-1885)* [Thảo luận ngắn gọn về việc hỗ trợ lẫn nhau về thảm họa hàng hải Trung Quốc-Việt Nam và tác động của nó trong thời nhà Thanh (1644-1885)] [342], *清代中越宗藩关系研究* [Nghiên cứu quan hệ tông phiên Việt-Trung thời nhà Thanh] [343]. Trong chuyên khảo Nghiên cứu quan hệ tông phiên Việt-Trung thời nhà Thanh, tác giả tập trung khảo cứu về các vấn đề liên quan đến quan hệ Việt-Trung từ năm 1644 đến năm 1885 như: quan hệ bá chủ-chư hầu (chương 1 và 2), thương mại triều cống (chương 3), thương mại phi quan phương trên bộ và trên biển (chương 4), các vấn đề về phân chia biên giới trên đất liền (chương 5), các vấn đề về hàng hải và biên giới trên biển (chương 6), Việt kiều tại Trung Quốc (chương 7) và Hoa kiều tại Việt Nam (chương 8). Vấn đề cứu giúp lẫn nhau trong các tai nạn hàng hải được tác giả đề cập đến trong chương 6: *海事与边事问题* [Các vấn đề về hàng hải và biên giới] đề cập đến những giúp đỡ của Trung Quốc đối với tàu thuyền Việt Nam gặp nạn. Tác giả cho rằng sau năm 1644, Trung Quốc đã cứu người Việt bị đắm tàu đồng thời liệt kê 27 sự kiện cứu nạn của Trung Quốc đối với người Việt từ năm 1731 đến năm 1847. Khác với Lại Tông Thành, Tôn Hoǎng Niên cho rằng quan hệ Trung-Việt từ năm 1644 đến năm 1885 là mối quan hệ giữa các quốc gia độc lập, không chỉ bao gồm quan hệ bá chủ-chư hầu về mặt chính trị mà còn bao gồm cả kinh tế thương mại, trao đổi văn hóa, cứu giúp lẫn nhau trong các vụ tai nạn, giải quyết vấn đề biên giới lãnh thổ, vấn đề biển đảo, vấn đề Hoa kiều. Vì thế hoạt động cứu nạn của chính quyền Trung Quốc đối với nạn nhân người Việt được xem như hệ quả của mối quan hệ bang giao qua lại, bình đẳng, trở thành nền tảng cho sự phát triển quan hệ Trung-Việt ở một mức độ nào đó.

Ở Nhật Bản, học giả Akira Matsuura trong nhiều nghiên cứu của mình đều đề cập đến hoạt động cứu nạn người Việt của chính quyền nhà Thanh ở Trung Quốc hay chính quyền Mạc phủ ở Nhật Bản. Quá trình người Việt bị nạn ra sao, hồi hương thế

nào đều được tác giả đề cập ở mức độ đậm nhạt khác nhau khi khảo cứu về mạng lưới hồi hương người bị nạn ở khu vực Đông Á [281], [318], [320]. Đặc biệt, trong nghiên cứu 唐船により中国に送還された日本漂着ベトナム人 [319], Akira Matsuura đã đề cập đến đối tượng chính trong bài viết là một nhóm người Việt gặp nạn trên biển, dạt đến bờ biển Yakushima ở phía nam tỉnh Kagoshima (Nhật Bản) vào năm 1815. Nhóm người bị nạn đã được nhận ân cấp của chính quyền Tokugawa và sau đó được đưa về Nagasaki để lấy thêm các thông tin. Sau khi xác định nhóm người bị nạn là người Việt Nam, họ được Quan phụng hành ở Nagasaki gửi đến cảng Sạ Phố (Zhapu), Chiết Giang (Trung Quốc) trên 2 chiếc thuyền buồm của Hoa thương. Cuối cùng, sau 8 tháng, họ trở lại Việt Nam bằng đường bộ (qua Quảng Tây) và được Trung Quốc trao trả tại mục Nam Quan. So với số lượng phong phú của các nghiên cứu về cứu nạn ở Đông Á nói chung (mục 1.1.1) thì các nghiên cứu khảo cứu đối tượng chính là người Việt bị nạn lại không nhiều. Điều đó càng khiến cho nghiên cứu của Akira Matsuura thêm phần giá trị.

Ở Việt Nam, nghiên cứu về chính sách cứu nạn hay hoạt động cứu nạn nói chung và cứu nạn người Việt nói riêng vẫn là mảng đề tài còn nhiều khoảng trống. Hầu hết các nghiên cứu trong nước mới chỉ đề cập một cách vắn tắt, sơ lược về hoạt động cứu nạn như một biểu hiện của hợp tác hàng hải ở Biển Đông giữa hai chính phủ Việt Nam-Trung Quốc cũng như quan hệ Việt-Trung trong lịch sử. Trong bài viết *The cooperation of two governments Vietnam-China in security and maritime safety issues in the south china sea under Ming and Qing dynasties* [293] của tác giả Nguyễn Thị Mỹ Hạnh đã đề cập sơ lược các hoạt động hỗ trợ, cứu nạn của cả hai nước trong một thời kỳ khá dài (triều Minh và triều Thanh) như một khía cạnh nhỏ cho lập luận của tác giả về mối quan hệ dài lâu giữa hai đất nước trong việc giải quyết các vấn đề an ninh, an toàn hàng hải trên Biển Đông. Gần đây, bài nghiên cứu *Hoạt động cứu nạn và hồi hương người Việt của nhà Thanh (Trung Quốc) nửa đầu thế kỉ XIX: Nhìn từ các tai nạn hàng hải* đã được tác giả luận án công bố trên Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử, số 10 (582) [244]. Bài viết đã bước đầu khảo cứu những trường hợp người Việt bị nạn được nhận ân cấp theo quy định của nhà Thanh. Đối với quan quân nhà Nguyễn đi làm việc công gặp nạn sẽ nhận được mức ân cấp cao hơn so với quy định và được nhà

Thanh hỗ trợ đưa về Việt Nam bằng đường bộ hay đường biển. Trong nửa đầu thế kỉ XIX, người Việt bị nạn ở bất kể quốc gia nào trong khu vực Đông Á đều được chính quyền nước sở tại hồi hương qua Trung Quốc. Vì thế ngoài nhiệm vụ hộ tống người Việt bị nạn tại Trung Quốc về nước, nhà Thanh còn đóng vai trò trung gian trong việc đưa người bị nạn từ các quốc gia khác được hồi hương qua lãnh thổ của mình. Người Việt bị nạn thường được nhà Thanh cho phép hồi hương bằng đường bộ từ Quảng Châu qua Khâm Châu, Giang Bình đến ải Nam Quan. Trong một số ít trường hợp, người bị nạn có thể hồi hương bằng đường biển. Bài viết còn chỉ ra rằng sự hình thành chính sách cứu nạn ở các quốc gia trong khu vực Đông Á (Việt Nam, Trung Quốc, Nhật Bản, Lưu Cầu, Triều Tiên) đã tạo nên một “hệ thống chính sách cứu nạn liên quốc gia” và “mạng lưới hồi hương người bị nạn ở Đông Á” trong nửa đầu thế kỉ XIX.

1.1.3. Các nghiên cứu liên quan đến chính sách cứu nạn trên biển của Việt Nam

1.1.3.1. Các nghiên cứu liên quan đến cứu nạn trước nhà Nguyễn

So với chòm các nghiên cứu về cứu nạn người nước ngoài thời Nguyễn, các nghiên cứu liên quan đến vấn đề cứu nạn thời kỳ trước nhà Nguyễn (trước năm 1802) chiếm số lượng khá khiêm tốn. Ở Việt Nam, do hạn chế về nguồn tư liệu trong chính sử và ghi chép đương thời nên vấn đề cứu nạn trước nhà Nguyễn vẫn chưa được nhiều học giả quan tâm. Với các học giả nước ngoài, các nghiên cứu đã được công bố hầu hết đều căn cứ vào các tác phẩm được ghi chép lại bởi quan quân, nho sĩ vào thời điểm đó hoặc do chính nạn nhân ghi chép lại. Năm 2001, tác giả Cho Jae Hyun đã công bố bài viết *Về sự kiện một số người dân ở đảo Tế Châu-Triều Tiên trôi dạt đến Hội An hồi thế kỷ XVII* [24] đề cập đến sự kiện 24 người đảo Tế Châu [thuộc thành phố Jeju ngày nay] đã gặp bão và bị trôi dạt đến Hội An năm Đinh Mão (1687). Để xác định tính chân thực của sự kiện, tác giả đã căn cứ vào hai tư liệu là cuốn Trú vĩnh biên (Ju Young Pyon) của Trịnh Đông Dũ (Chung Dong Yu) viết năm 1805 và Thực lục Đại vương Túc Tông thuộc Thực lục Triều Tiên. Bài viết đã mô tả quá trình những người gặp nạn trên biển được người Việt cứu giúp và đưa đến phủ Minh Đức, quận Hội An. Tại đây, họ đã nhận được 300 lượng bạc, thức ăn và được sắp xếp nơi ở. Năm sau (1688), họ được các Chúa Nguyễn ban thêm cho 600 lượng bạc và cho phép hồi hương trên thuyền buôn của Hoa thương là Châu Hán Nguyên kèm theo Quốc thư gửi về

Triều Tiên. Ngoài ra, bài viết cũng đề cập tới các ghi chép về khí hậu, thổ nhưỡng, động vật, tính cách của người Việt cũng như phong tục tập quán được ghi nhận trong cuốn *Trú vĩnh biên*. Tác giả cho rằng việc người dân đảo Tế Châu phiêu dạt đến Hội An và nhận được sự tiếp đón nồng hậu rồi quay về nước đã thể hiện chính sách đối ngoại và chính sách ngoại thương mềm mỏng, linh hoạt của chính quyền Đại Việt thời bấy giờ.

Mới đây, Jeon SangWuk trong một nghiên cứu có nhan đề *17세기 제주도 주민*

김태항 일행의안남국(安南國) 표류와 체휼 [Hành trình của nhóm cư dân đảo Jeju

Kim Tae-hwang cùng đoàn tùy tùng đến vương quốc An Nam và những trải nghiệm của họ vào thế kỉ XVII] [316] đã có những phân tích chuyên sâu hơn về sự kiện 24 cư dân đảo Jeju đã trôi dạt đến An Nam và 21 người trong số họ đã sống sót trở về vào năm 1687. Giống như nghiên cứu của Cho Jae Hyun bài viết cũng khái quát sơ lược đến hoàn cảnh của nhóm người bị nạn và quá trình phiêu dạt đến Hội An. Điểm khác biệt so với bài viết của Cho Jae Hyun là tác giả đã dành phần lớn dung lượng bài viết để phân tích phản ứng của chính quyền Joseon đối với nhóm người bị nạn và đối với thương nhân Trung Quốc đã đưa nạn nhân hồi hương trong tương quan ngoại giao giữa nhà Joseon và nhà Thanh. Đối với nhóm người bị nạn, họ được chính quyền Joseon trả giúp 600 bao gạo mà nhóm người này đã hứa trả trước khi hồi hương cho thương nhân nhà Thanh đồng thời cho phép trở lại đảo Tế Châu. Trong khi đó, chính quyền Joseon đã tiến hành phỏng vấn hai thương nhân nhà Thanh về hoàn cảnh xung quanh cuộc gặp gỡ với Kim Tae-hwang ở Việt Nam và lộ trình họ đi để trở về Triều Tiên đồng thời yêu cầu giao nộp các văn bản ngoại giao từ Chúa Nguyễn, danh sách thủy thủ và hàng hóa mang theo. Bên cạnh đó, qua quá trình phỏng vấn hai thương nhân này, Triều Tiên đã có thêm nhiều thông tin về chính sách thương mại của nhà Thanh cũng như quan hệ ngoại giao giữa Việt Nam và Trung Quốc. Sau đó hai thương nhân này được cho phép về Trung Quốc bằng đường bộ. Theo lí giải của Jeon SangWuk thì do chưa từng có tiền lệ các thương nhân nhà Thanh đưa người bị nạn trên đảo Jeju từ Việt Nam trở về nên chính quyền Joseon lo ngại rằng việc cho phép thương nhân nhà Thanh trở về bằng đường biển sẽ bị nhà Thanh hiểu lầm. Bài viết đã

cho thấy vai trò trung gian quan trọng của Hoa thương trong hoạt động hồi hương người bị nạn và phản ứng của chính quyền Joseon ở Triều Tiên cũng như chính quyền Chúa Nguyễn ở Đàng Trong khi xử lý vấn đề người bị nạn trong bối cảnh không có quan hệ ngoại giao chính thức giữa hai quốc gia.

Nghiên cứu về nạn nhân gặp nạn là người Nhật, tác giả Shimao Minoru trong bài khảo cứu *Hình ảnh về Việt Nam của người Nhật thời Edo* đã đề cập đến tác phẩm Annan kiryakukou (An Nam kỷ lược cáo-ANKLC) của Kondo Juzo ghi chép các thông tin về Việt Nam thông qua lời kể của những người Nhật trôi dạt đến Việt Nam năm 1794. Trong bài viết, tác giả đã bước đầu khảo cứu thông tin về tác giả Kondo Juzo cũng như tác phẩm ANKLC, mô tả lại quá trình từ lúc gặp nạn đến khi được Việt Nam cứu giúp đưa nạn nhân trở lại Nhật Bản. Theo phỏng đoán của tác giả, các nạn nhân của thuyền Daijomaru đã bị dạt đến một hòn đảo nằm ngoài khơi vùng biển Phú Yên-Bình Thuận. Sau đó họ được đưa đến Sài Gòn, thủ phủ của Chúa Nguyễn Phúc Ánh. Đồng thời, tác giả cũng giới thiệu những tranh vẽ, vật dụng và phong tục của Việt Nam được đề cập đến trong ANKLC. Tác giả đã cung cấp 10 bức tranh về văn hóa-xã hội Việt Nam thế kỷ XVIII mà theo tác giả do chính Kondo Juzo vẽ lại dựa theo lời kể của các nạn nhân. Ngoài ra, bài viết cũng đề cập sơ lược đến hai trường hợp người Nhật gặp nạn trôi dạt đến Việt Nam khác là trường hợp hai chiếc thuyền Himemiyamaru và Sumiyoshimaru, xuất phát cùng lúc bị sóng gió trôi dạt đến vùng biển Hội An năm 1765 và trở về Nagasaki một năm sau đó (1767) sau khi đã nhận được ân cấp từ các Chúa Nguyễn. Tác giả nhấn mạnh rằng những hiểu biết của Nhật Bản về Việt Nam vào thế kỷ XVIII chỉ dựa vào các thông tin do những người Nhật từng phiêu bạt đến Việt Nam kể lại và họ không biết nhiều về tình hình chính trị rất phức tạp ở Việt Nam lúc này [218].

Cùng hướng đến các ghi chép về hoạt động cứu nạn người Nhật, năm 2020, tác giả Nguyễn Mạnh Sơn đã công bố chuyên khảo *Nam Biểu Ký: An Nam qua du kí của thủy thủ Nhật Bản cuối thế kỷ XVIII* [217]. Cuốn sách cũng đề cập đến sự kiện 16 người Nhật Bản gặp nạn trôi dạt đến Việt Nam năm 1794 như nghiên cứu của Shimao Minoru. Tuy nhiên, khác với tư liệu mà Shimao Minoru chọn để khảo cứu là Annan kiryakukou (An Nam kỷ lược cáo) của Kondo Juzo thì Nguyễn Mạnh Sơn lại chọn văn

bản Nam biểu ký của Shihoken Seishi. Với dung lượng của một cuốn chuyên khảo, tác giả đã dành nhiều công sức sưu tầm, khảo cứu tác phẩm và dịch toàn văn tác phẩm Nam biểu ký sang tiếng Việt. Cuốn sách chia thành 2 phần: Phần một khảo cứu về nguồn gốc, định dạng văn bản Nam biểu ký và đưa ra những phân tích của tác giả Nguyễn Mạnh Sơn về những thông tin chứa đựng trong tác phẩm như hành trình của con thuyền Daijoumaru theo báo cáo của Kondo Morishige cũng như diện mạo của người An Nam và các nét văn hóa lịch sử của người An Nam qua nét vẽ của người Nhật thế kỉ XVIII-XIX; Phần thứ hai là phần dịch và chú giải toàn bộ tác phẩm Nam biểu ký. Tác phẩm gồm 5 quyển trong đó 4 quyển đầu tiên đề cập đến hành trình gặp nạn và được cứu giúp ở Việt Nam, quyển V đề cập đến những cảnh vật ở Quảng Đông (Trung Quốc). Theo tác giả, Nam biểu ký đáng chú ý bởi lẽ nó được xuất bản trong thời kỳ Tokugawa bế quan tỏa cảng khắt khe, có những sắc lệnh tử hình đối với những thuyền nhân có tình vi phạm và nghiêm cấm việc in ấn phát hành những sách vở ghi chép về hải ngoại. Nam biểu ký là một tác phẩm thú vị và hữu ích trong việc nghiên cứu mối giao lưu Nhật Bản và Việt Nam cuối thế kỉ XVIII bởi nó ghi chép những điều chân thực, mắt thấy tai nghe của các thuyền nhân vốn là những chuyện không thể tìm thấy trong các văn thư ngoại giao nhà nước.

Đề cập đến du kí của một người phương Tây gặp nạn ở Đàng Trong, Nguyễn Sinh Duy trong bài viết *Nhật ký du hành gặp vua xứ Đàng Trong của James Bean* [50] đã giới thiệu và dịch toàn bộ cuốn nhật ký của James Bean trong chuyến hành trình dài 29 ngày từ Hội An ra Huế gặp Chúa Nguyễn vào tháng 1 năm 1765 khi ông gặp nạn trôi dạt đến Hội An. James Bean là một mại biện người Anh đến Đàng Trong năm 1765. Ông là nhân viên Công ty Đông Ấn Anh. Năm 1765, tàu của James Bean gặp bão ngoài khơi trôi dạt đến Hội An. Ông được Chúa Nguyễn khi đó là Nguyễn Phúc Khoát mời vào phủ Chúa, hỏi han về tình cảnh gặp nạn, tuổi tác, gia đình của nhóm người gặp nạn. Sau đó họ được Chúa Nguyễn chiêu đãi tiệc và quay lại Hội An cùng lời hứa sẽ cho phép họ nhận thẻ bài buôn bán ở Đàng Trong. Theo tác giả Nguyễn Sinh Duy, việc gặp nạn dạt đến Hội An như một cái cớ để nhóm người James Bean có dịp tiếp xúc, lấy cảm tình với vua xứ Đàng Trong mà không cần phải dùng đến thủ tục chính thức của nghi lễ ngoại giao [quốc thư]. Bài viết đã tập trung mô tả những điều

mắt thấy tai nghe về cuộc sống của người dân Đàng Trong và phong cảnh tự nhiên trên đường diện kiến Chúa Nguyễn cũng như thái độ của Chúa với đoàn người này. Dù không rõ họ đã cập cảng trong tình trạng thế nào, có nhận được giúp đỡ của người dân hay quan quân địa phương hay không nhưng đây cũng là những tài liệu tham khảo quan trọng cho luận án về phản ứng của chính quyền Chúa Nguyễn đối với một nhóm người bị nạn đến từ phương Tây.

Năm 2022, tác giả luận án đã công bố bài viết *Hoạt động cứu nạn người nước ngoài trên biển thời kỳ Chúa Nguyễn: Những lợi ích kinh tế và sự xác lập chủ quyền biển* [242]. Bài viết sử dụng các tư liệu của Việt Nam, Trung Quốc như: *Phủ biên tạp lục*, *Đại Nam thực lục tiền biên*, *Hải ngoại kỉ sự*, *Đại Thanh thực lục* và các ghi chép của thương nhân phương Tây như *Xứ Đàng Trong năm 1621*, *Những người châu Âu ở nước An Nam*,... nhằm tái hiện lại các hoạt động cứu nạn người nước ngoài của các Chúa Nguyễn. Bài viết đã đề cập đến các trường hợp bị nạn cụ thể là người phương Tây, người Nhật, người Triều Tiên và người Trung Quốc. Ngoài ý nghĩa kiểm soát, đảm bảo an ninh quốc gia và thực thi quyền làm chủ biển đảo của các Chúa Nguyễn, bài viết cũng nhấn mạnh đến những lợi ích kinh tế, chính trị to lớn trong việc trục vớt các tàu thuyền bị đắm trên vùng biển Đàng Trong. Dù hoạt động cứu nạn thời kỳ các Chúa Nguyễn còn diễn ra khá đơn lẻ, chưa trở thành chính sách và còn nhiều hạn chế trong quá trình triển khai nhưng đây chính là những cơ sở tiền đề quan trọng cho sự ra đời của chính sách cứu nạn trong thời kỳ sau đó.

1.1.3.2. Các nghiên cứu gián tiếp liên quan đến cứu nạn của nhà Nguyễn

Qua quá trình khảo cứu các nguồn tài liệu phục vụ cho luận án, tác giả nhận thấy vấn đề cứu nạn ở Việt Nam đã được các nhà nghiên cứu quan tâm ở mức độ nhất định trong hai hướng nghiên cứu: (1) Nghiên cứu về quá trình thực thi chủ quyền biển đảo của Việt Nam trong lịch sử và (2) Nghiên cứu về quan hệ Việt-Trung cũng như hoạt động của người Hoa ở Việt Nam. Trong hai hướng nghiên cứu trên, các nghiên cứu tuy chưa hoàn toàn đặt mỗi quan tâm vào việc phân tích, khảo cứu chuyên sâu vấn đề cứu nạn biển của nhà Nguyễn song một vài khía cạnh có liên quan đến các con tàu đắm trên biển, bối cảnh ra đời chính sách cứu nạn, hoạt động cứu nạn cũng như lực

lượng cứu nạn đã được các tác giả đề cập ít nhiều để minh chứng cho các lập luận của mình.

Vấn đề cứu nạn qua các nghiên cứu về chủ quyền biển đảo và quá trình thực thi chủ quyền biển đảo của Việt Nam trong lịch sử

Trong vài chục năm trở lại đây, các vấn đề liên quan đến chủ quyền trên Biển Đông đã trở thành chủ đề được quan tâm trên toàn thế giới, nhiều công trình của các học giả nước ngoài đã được xuất bản. Với các công trình này, có một điều dễ nhận thấy là các tác giả đều đã đề cập đến hoạt động thực thi chủ quyền của các chính thể trong lịch sử. Về phía Việt Nam, các hoạt động khai thác, thực thi và bảo vệ chủ quyền biển đảo được ghi chép trong chính sử nhà Nguyễn là một hướng nghiên cứu không thể bỏ qua của các học giả trong đó có hoạt động cứu giúp tàu thuyền gặp nạn trên biển. Dù không được đề cập chi tiết nhưng các nghiên cứu cũng đã cho thấy sự xuất hiện của chính sách cứu nạn cũng như các hoạt động ứng xử với biển một cách đều đặn, liên tục của nhà Nguyễn. Có thể kể đến một số công trình tiêu biểu như: *Sovereignty over the Paracel and Spratley Island* xuất bản năm 2000 [307], *Territoriality and the South China Sea: Paracel and Spratly Islands* [294], *Contest for the South China Sea của Marwyn S. Samuels* xuất bản năm 1982 [308]. Có thể nói, các công trình sưu tầm khảo cứu và dịch sang nhiều thứ tiếng đã cung cấp thông tin đến toàn thế giới về các thư tịch, cổ sử Việt Nam ghi chép về hoạt động thực thi chủ quyền của Việt Nam từ lâu trong lịch sử trong đó có các hoạt động cứu người gặp nạn trên biển, trên các đảo xa bờ và được đông đảo giới nghiên cứu quốc tế thừa nhận.

Ở Việt Nam, vấn đề về quá trình thực thi chủ quyền biển đảo của Việt Nam cũng được quan tâm từ rất sớm. Đầu những năm 70 của thế kỉ XX, *Đặc khảo về Hoàng Sa và Trường Sa* [158] đã được xuất bản trên tạp san Sử Địa với nhiều bài nghiên cứu có giá trị về hoạt động khai thác và bảo vệ chủ quyền ở quần đảo Hoàng Sa-Trường Sa. Tiếp cận từ góc độ lịch sử, các tác giả như: Nguyễn Nhã, Nguyễn Quang Ngọc, Đỗ Bang, Trần Đức Anh Sơn, Trần Nam Tiến... đã có nhiều công trình, bài khảo cứu công phu cho mảng đề tài này. Năm 2013, chuyên khảo *Những bằng chứng về chủ quyền của Việt Nam đối với hai quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa* [157] được xuất bản. Trong chương Những chứng cứ lịch sử và pháp lí khẳng định chủ quyền của Việt Nam

ở quần đảo Hoàng Sa-Trường Sa; tác giả đã đưa ra các Châu bản, văn bản nhà nước và sách điển chế của Việt Nam đề cập đến hoạt động cứu nạn cho các thuyền buôn gặp nạn ở khu vực Hoàng Sa. Tất cả những ghi chép đó đều là cơ sở lịch sử khách quan góp phần làm rõ sự chiếm hữu của Việt Nam trên Biển Đông từ lâu trong lịch sử. Trần Đức Anh Sơn trong hai chuyên khảo *Tư liệu về chủ quyền của Việt Nam đối với quần đảo Hoàng Sa* [212] và *Tư liệu về chủ quyền của Việt Nam đối với quần đảo Hoàng Sa - Trường Sa: tư liệu và quan điểm của học giả quốc tế* [213] đã hệ thống các tư liệu thành văn, tư liệu cổ, bản đồ và các bài viết liên quan đến Hoàng Sa và biển đảo Việt Nam trong đó có nhiều phát hiện về hoạt động cứu nạn được ghi nhận trên các tài liệu chính sử, châu bản và các nhật ký hành trình của thương nhân phương Tây. Cũng trong mảng đề tài đó, tác giả Nguyễn Quang Ngọc trong chuyên khảo *Chủ quyền của Việt Nam ở Hoàng Sa, Trường Sa: Tư liệu và sự thật lịch sử* [153] đã đưa ra những chứng cứ lịch sử khách quan và xác thực về lịch sử chủ quyền của Việt Nam trên Biển Đông và các quần đảo xa bờ trong đó những ghi chép liên quan tới các vụ tai nạn của người nước ngoài được nước ta giúp đỡ được tác giả đề cập như một minh chứng cho hoạt động thực thi chủ quyền biển đảo. Ngoài ra còn có rất nhiều chuyên khảo đã được xuất bản đều đề cập sơ lược đến hoạt động cứu nạn trên biển của các chính thể quân chủ Việt Nam như những lập luận vững chắc cho quá trình khai phá và thực thi chủ quyền của Việt Nam trong lịch sử. Có thể kể đến một số công trình như: *Quá trình khai phá xác lập và thực thi chủ quyền của Việt Nam đối với hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa* [159], *Dấu ấn Việt Nam trên Biển Đông* [265], *Đội Hoàng Sa trong quá trình xác lập chủ quyền biển đảo* [252]... Tất cả đều là những khảo cứu cung cấp nhiều thông tin cho tác giả về một cái nhìn tổng quan về quá trình thực thi chủ quyền biển đảo trong thời kỳ quân chủ và vị trí của chính sách cứu nạn trên biển trong quá trình ấy.

Bên cạnh các đề tài nghiên cứu, các chuyên khảo về biển đảo nói chung, các luận án, luận văn cũng đã đề cập một cách khái quát hoạt động cứu nạn dưới triều Nguyễn trong quá trình thực thi và bảo vệ chủ quyền biển đảo Việt Nam. Trong luận án tiến sĩ lịch sử của Lê Tiến Công với đề tài *Tổ chức phòng thủ và hoạt động bảo vệ vùng biển miền Trung dưới triều Nguyễn giai đoạn 1802-1885* [32], tác giả khảo cứu các trường

hợp bị nạn và những ân cấp của triều đình nhà Nguyễn như một khía cạnh quan trọng trong hoạt động phòng thủ nói chung của nhà Nguyễn ở miền Trung. Với mục tiêu đó, tác giả đã dành dung lượng tương đối phù hợp (12 trang) đề cập đến hai đối tượng cứu nạn chính của nhà Nguyễn là cứu nạn thuyền công sai (quân) và cứu nạn các thuyền buôn, thuyền đánh cá (dân). Các vụ tai nạn được tác giả đề cập hầu hết tập trung dưới thời Gia Long và Minh Mệnh qua việc khảo cứu các bộ chính sử của Việt Nam và tài liệu Châu bản triều Nguyễn. Đồng thời, tác giả cũng nhìn nhận chính sách cứu nạn như một chính sách nhân đạo và nhà Nguyễn đã làm rất tốt hoạt động này. Trong một luận án khác của Đinh Thị Hải Đường là *Quản lý, khai thác nguồn lợi biển đảo của triều Nguyễn giai đoạn 1802-1884* [66], tác giả đã dành một phần dung lượng nhỏ để khảo cứu về hoạt động cứu trợ đường biển như một biện pháp hỗ trợ về mặt vật chất trong tương quan với những hỗ trợ về mặt tâm linh (Mục 2.3.3. Tế lễ và cứu trợ đường biển) nhằm đảm bảo an toàn cho hoạt động khai thác nguồn lợi biển đảo. Do chỉ là một trong những yếu tố điều kiện cho việc thực thi hoạt động khai thác nguồn lợi biển đảo nên tác giả chỉ đề cập một cách rất sơ lược đến hoạt động cứu nạn của nhà Nguyễn. Từ công trình nêu trên, có thể thấy hoạt động cứu nạn không chỉ là biểu hiện cho chính sách nhân đạo, nhu cầu đảm bảo an ninh-phòng thủ biển đảo mà còn là điều kiện góp phần đảm bảo sự an toàn cho hoạt động khai thác nguồn lợi biển đảo. Có thể thấy, các chính sách cứu nạn cũng được hai tác giả quan tâm nghiên cứu trong thời gian khá dài trải qua nhiều đời vua nên khó tránh khỏi việc không thể đi sâu vào nghiên cứu cụ thể. Hơn nữa chính sách cứu nạn trong cả hai công trình đóng vai trò là lập luận khẳng định thêm cho hoạt động thực thi và bảo vệ chủ quyền trên biển của triều Nguyễn.

Vấn đề cứu nạn qua các nghiên cứu về quan hệ Việt-Trung và các hoạt động của người Hoa tại Việt Nam

Trong một số nghiên cứu của các học giả Trung Quốc, hoạt động cứu nạn, cứu hộ trên biển được xem như một biểu hiện tiêu biểu cho quan hệ ngoại giao Việt-Trung thế kỉ XIX. Trong luận án của Lại Tông Thành với nhan đề *清越關係研究—以貿易與邊務為探討中心 (1644-1885)* [Nghiên cứu quan hệ Thanh-Việt: tập trung vào vấn đề thương mại và biên giới (1644-1885)] [330], tác giả đã đề cập đến hai khía cạnh chính của quan hệ Việt-Trung là thương mại và các vấn đề

biên giới giữa hai quốc gia trong giai đoạn từ 1644 đến 1885, trải qua hầu hết các đời vua từ Thuận Trị đến Quang Tự. Trong chương 5: 風濤曠邈,民盜同浮-海盜與船難救助 [Gió bão trên biển- dân thường hay cướp đều được cứu giúp], tác giả đã đề cập đến vấn đề cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền bị tai nạn trên biển giữa hai quốc gia. Việt Nam đã nhiều lần cứu giúp những người Trung Quốc trôi dạt dọc bờ biển và tỏ ra rất coi trọng tàu Trung Quốc bị nạn, đặc biệt nếu nạn nhân là quan chức nhà Thanh. Họ được cứu giúp lương thực, quần áo, thuốc men và được hộ tống về nước hoặc tùy tiện sinh sống tại Việt Nam. Tác giả cũng chỉ ra rằng tình trạng mang thêm hàng hóa để giao dịch thường xuyên được ghi nhận trên các con tàu Việt Nam với danh nghĩa hộ tống người bị nạn hồi hương. Trong thời kỳ này, việc xây dựng và thực hiện các chính sách cứu nạn phù hợp đã tác động không ngừng đến mối quan hệ giữa hai nước. Không lâu sau đó, Tôn Hoảng Niên đã công bố chuyên khảo 清代中越宗藩关系研究 [Nghiên cứu quan hệ tông phiên Trung-Việt thời nhà Thanh] [343]. Cuốn sách này lấy mối quan hệ Trung-Việt từ năm 1644 đến 1885 làm đối tượng nghiên cứu trên các khía cạnh sắc phong-triều cống, thương mại triều cống, thương mại phi quan phương, các vấn đề biên giới trên đất liền và trên biển, Hoa kiều tại Việt Nam và Trung Quốc. Trong đó vấn đề hỗ trợ cứu giúp lẫn nhau trong các thảm họa hàng hải được tác giả khảo cứu ở chương 6: 海事与边事问题 [Các vấn đề về hàng hải và biên giới]. Tác giả đã sử dụng kết hợp các tư liệu của Trung Quốc và Việt Nam như: *Thanh thực lục*, *Khâm định Đại Thanh Hội điển sự lệ*, *Đại Nam thực lục* để so sánh, đối chiếu và thống kê được 34 sự kiện nhà Nguyễn cứu giúp quan quân, thương nhân nhà Thanh gặp nạn trải dài từ năm 1669 dưới thời Chúa Nguyễn Phúc Tần đến năm 1860 dưới triều vua Tự Đức nhà Nguyễn. Tác giả cũng khẳng định những sự kiện cứu nạn được liệt kê trong chuyên khảo chưa thực sự đầy đủ và chỉ phản ánh một phần nào đó quá trình thực thi chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn. Theo tác giả, mục đích của Trung Quốc khi thực hiện các chính sách cứu nạn, cứu hộ là nhằm kiểm soát người nước ngoài ở Trung Quốc và xây dựng hình ảnh về một hoàng đế Trung Quốc tốt bụng và nhu viễn với người phương xa. Đây được xem như công trình hiếm hoi khi xem xét quan hệ Việt-Trung từ 1644-1885 đặt ngoài quan hệ

bá chủ-thiên triều, nước lớn-nước nhỏ, thay vào đó, tác giả nhìn nhận quan hệ Việt-Trung tồn tại dựa trên nguyên tắc bình đẳng nhưng “bị che đậy bởi hình thức thứ bậc”, “mối quan hệ song phương mang đặc điểm của sự đồng nhất về đạo đức truyền thống, văn hóa” tạo nên môi trường hòa bình, cùng tồn tại. Từ đó, các nhận định của tác giả về các vấn đề cứu nạn, cứu hộ cũng được xem xét trên cơ sở khách quan, công bằng của tinh thần nhân đạo và duy trì quan hệ bang giao giữa hai nước, không bị chi phối bởi tư tưởng bá chủ-chư hầu như một số nghiên cứu khác.

Ở Việt Nam, hoạt động cứu nạn của triều Nguyễn được các tác giả đề cập đến như một biểu hiện của chính sách đối với người Hoa. Trong công trình *Chính sách của các vương triều Việt Nam đối với người Hoa* [54], tác giả Huỳnh Ngọc Đáng đã đề cập tới vấn đề giúp đỡ người Hoa gặp nạn. Trong nghiên cứu này, tác giả đã đưa ra một số ân cấp, giúp đỡ người Hoa bị nạn trên biển dựa theo ghi chép của cơ quan Quốc sử quán triều Nguyễn trong *Đại Nam thực lục* đồng thời đưa ra những nhận xét về đặc điểm của các chính sách trên. Theo tác giả, trong chính sách Nhu viễn, quan tâm cứu giúp người bị nạn, triều Nguyễn không chỉ chú ý giữ vững an ninh chính trị của đất nước mà còn cho thấy tinh thần nhân đạo, trọng kẻ sĩ, sẵn sàng cứu giúp người gặp họa nạn. Do đề tài tập trung vào một số chính sách của chính quyền quân chủ Việt Nam đối với người Hoa trong nhiều thời kỳ nên chính sách cứu nạn được tác giả nghiên cứu giới hạn trong phạm vi người Hoa chứ chưa có điều kiện tìm hiểu, nghiên cứu chuyên sâu và đánh giá các tác động của hoạt động cứu nạn này.

Trong một chuyên khảo khác về người Hoa với nhan đề *Người Hoa ở Việt Nam thời kỳ nhà Nguyễn trước Pháp thuộc* [86], tác giả Dương Văn Huy đã dành nhiều công sức khảo cứu về đời sống kinh tế-xã hội và văn hóa-chính trị của người Hoa nửa đầu thế kỉ XIX ở Việt Nam. Khi tìm hiểu về vai trò của người Hoa trong đời sống chính trị, văn hóa, xã hội ở Việt Nam, tác giả đã đề cập đến các hoạt động cứu nạn của nhà Nguyễn đối với người Hoa trong tiểu mục “Chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn đối với người Hoa” từ trang 313 đến trang 317. Tác giả cho rằng “Lòng nhân ái không chỉ đối với những người cùng quốc gia dân tộc, mà nó còn vượt qua ranh giới quốc gia đối với những dân tộc khác, quốc gia khác. Điều đó đã được nhà Nguyễn thể hiện qua hành động cứu vớt giúp đỡ những người phương xa bị họa nạn trên biển mà trong đó

chủ yếu là người Hoa”. Tác giả cũng bước đầu chỉ ra những chính sách cứu nạn có phân phân biệt về đối tượng bị nạn trong các ân cấp của nhà Nguyễn như: thương nhân người Hoa, quan quân, trí sĩ và những hỗ trợ của triều đình nhà Nguyễn để họ có thể về nước an toàn. Dù mới chỉ đề cập đến một đối tượng bị nạn là người Hoa nhưng đây lại được xem có đối tượng bị nạn chủ yếu trong hoạt động cứu nạn của nhà Nguyễn trong thế kỉ XIX, đây cũng là nhóm đối tượng tạo ra nhiều tác động từ hoạt động đối với các lĩnh vực khác. Vì vậy, những đặc điểm và nhận định mà tác giả chuyên khảo đưa ra là những gợi mở quan trọng cho tác giả luận án trong quá trình khảo cứu nhóm đối tượng bị nạn này.

Có thể thấy, trong tất cả các chuyên khảo vừa đề cập ở trên đối tượng chính của các nghiên cứu không phải là chính sách cứu nạn nên các tác giả chỉ đề cập đến cứu nạn như là khía cạnh trong quan hệ Việt-Trung cũng như trong các chính sách nói chung của triều đình nhà Nguyễn đối với người Hoa ở Việt Nam. Các chính sách cứu nạn trong các chuyên khảo đã bước đầu đề cập đến các hoạt động ân cấp tiền, gạo và hỗ trợ đưa về nước mà chưa có điều kiện làm rõ quá trình thực thi chính sách thế nào, hành trình hồi hương của các nạn nhân ra sao, lực lượng thực thi được triển khai thế nào, việc trao đổi văn bản khi hồi hương nạn nhân đã diễn ra theo quy trình nào. Đây chính là những vấn đề mà luận án cần tiếp tục làm rõ.

1.1.3.3. Các nghiên cứu trực tiếp về chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn

Cho đến nay, các nghiên cứu về cứu nạn người nước ngoài của nhà Nguyễn vẫn chưa được nghiên cứu rộng rãi. Trong quá trình khảo cứu tài liệu tổng quan cho luận án, tác giả nhận thấy chỉ có một số bài viết của các tác giả Trung Quốc, Việt Nam đăng rải rác trên một số tạp chí mà chưa có công trình khảo cứu chuyên sâu nào về chính sách cứu nạn.

Năm 2001, trên tạp chí Nam Dương, Tôn Hoằng Niên công bố bài viết *清代中越海難互助及其影響略論(1644-1885)* [Thảo luận ngắn gọn về việc hỗ trợ lẫn nhau về thảm họa hàng hải Trung Quốc-Việt Nam và tác động của nó trong thời nhà Thanh (1644-1885)] [342]. Tác giả đã liệt kê 27 trường hợp Trung Quốc cứu giúp tàu An Nam từ 1731 đến 1847 và 34 trường hợp Việt Nam cứu giúp người Trung Quốc từ 1669 đến 1860 trong đó nhiều sự kiện không được tìm thấy trong chính sử

Trung Quốc nhưng lại được nhà Nguyễn ghi chép lại trong *Đại Nam thực lục*. Tác giả cũng khẳng định chính quyền nhà Nguyễn nói riêng và Việt Nam các thời kỳ nói chung chắc chắn đã cứu được một số lượng lớn quan chức và người dân Trung Quốc bị đắm tàu và giúp đỡ họ để trở về nước an toàn và có một điều chắc chắn là số người được cứu lớn hơn những ghi chép của nhà Thanh trong chính sử Trung Quốc gấp nhiều lần.

Năm 2009, tác giả Thang Hy Dũng đã công bố bài viết *船難與海外歷險經驗--以蔡廷蘭漂流越南為中心* [Vụ đắm tàu và kinh nghiệm phiêu lưu hải ngoại: Lấy hành trình phiêu lưu của Thái Đình Lan ở Việt Nam làm trung tâm] [345] đề cập đến sự việc Lãm sinh Thái Đình Lan đi thuyền về Đài Loan từ Kim Môn, Phúc Kiến gặp nạn trên biển và trôi dạt đến miền Trung Việt Nam. Với việc khảo cứu tác phẩm *Hải Nam tạp trứ* của Thái Đình Lan, tác giả đã làm rõ những sự giúp đỡ về thức ăn, chỗ ở mà người Việt dành cho Thái Đình Lan đồng thời đánh giá quan điểm của Thái Đình Lan khi đề cập đến người Hoa và những quan sát của ông về xã hội Việt Nam, về thế giới bên ngoài Đài Loan. Đồng thời, bài viết cũng phân tích thái độ của quan chức nhà Thanh đối với việc Việt Nam cứu nạn, cứu hộ nạn nhân Trung Quốc gặp nạn, từ đó làm rõ vai trò của Việt Nam trong hệ thống cứu nạn, cứu hộ tàu đắm ở vùng biển Đông Á.

Trước đó, Trần Ích Nguyên đã công bố công trình khảo cứu *蔡廷蘭及其海南雜著* [Thái Đình Lan và tác phẩm *Hải Nam tạp trứ*] [154]. Cuốn sách không chỉ là bản dịch tác phẩm *Hải Nam tạp trứ* mà còn bổ sung một số bài khảo cứu của tác giả về “Các văn vật liên quan đến Thái Đình Lan ở huyện Kim Môn (quê tổ của Thái Đình Lan)”, “Sử liệu về Thái Đình Lan và các truyền thuyết về Thái tiên sĩ ở Bành Hồ (nơi sinh của Thái Đình Lan)”. Công trình khảo cứu có giá trị này đã được dịch sang tiếng Việt, tiếng Hàn và tiếng Anh, gồm 4 chương: chương 1 giới thiệu về tiểu sử Thái Đình Lan và truyền thuyết về Bành Hồ Thái Tiên sĩ, chương 2 giới thiệu về các văn vật liên quan đến Thái Đình Lan ở thôn Quỳnh Lâm huyện Kim Môn, chương 3 khảo cứu hành trình của Thái Đình Lan trên đất Việt Nam và ghi chép của ông về phong tục của người bản địa và chương 4 là bản dịch tác phẩm *Hải Nam tạp*

trú. Đây là một tác phẩm du ký có giá trị trong lịch sử văn học của Đài Loan cũng như là một tài liệu văn hiến quý giá về lịch sử, địa lý Việt Nam. Tác giả Trần Ích Nguyên đã tái hiện lại trình tự và phương pháp xử lý của Việt Nam trong việc cứu trợ tàu thuyền Trung Quốc đời Thanh gặp nạn trên biển, lưu lại một bằng chứng chân thực về quan hệ quốc tế của các nước Đông Á. Bên cạnh đó, việc khảo cứu và dịch thuật tác phẩm *Hải Nam tạp trú* còn cho thấy những nét văn hóa, phong tục của các tỉnh miền Bắc Việt Nam, những cảnh đẹp sông núi và cả những sự kiện quan trọng trong lịch sử Việt Nam đều được tái hiện lại. Công trình nghiên cứu của tác giả Trần Ích Nguyên chính là nguồn tài liệu tham khảo quan trọng cho luận án khi khảo cứu về chính sách cứu nạn dưới góc nhìn của một người nước ngoài thời điểm đó cũng như các hoạt động trao đổi văn thơ của Thái Đình Lan với quan chức Việt Nam.

Ở Việt Nam, năm 2001, trên tạp chí *Nghiên cứu Huế*, Patrick J. Honey đã công bố bài viết *Việt Nam vào thế kỷ 19 qua hồi ký của Edward Brown và Trương Vĩnh Ký* [173]. Bài viết này nằm trong chuỗi nghiên cứu *Bối cảnh lịch sử Việt Nam* được biên soạn dựa theo các tập hồi ký phương Tây. Trong số các hồi ký được chọn, chỉ có hồi ký của Edward Brown là tập hồi ký ra đời trong một chuyến đi không chính thức đến Việt Nam (gặp nạn dạt đến miền Trung Việt Nam), các hồi ký còn lại đều là các bản hồi ký của các phái đoàn chính thức như Crwafurd, White, Chapman, Gibson.... Bài viết chủ yếu giới thiệu hồi ký của Edward Brown và mô tả lại cuộc sống của nông dân, dân thuyền chài, giới buôn bán, quan chức nhỏ ở địa phương thuộc miền Trung và miền Nam Việt Nam thế kỉ XIX qua lăng kính của Edward Brown. Thủy thủ này đã không chọn con đường hồi hương và nhận ân cấp của nhà Nguyễn như các trường hợp gặp nạn khác mà tự trải nghiệm những khía cạnh khác nhau trong đời sống của người dân Việt trong hai năm 1857-1858. Xuyên suốt trong tập nhật ký, Brown đã luôn ca ngợi lòng tốt của người Việt Nam, người nào mà ông gặp cũng đối đãi rất tốt với ông, họ đưa ông về nhà, đãi ông ăn uống và tặng cả cho ông những món tiền nhỏ để làm lộ phí, dù chính bản thân họ cũng nghèo nàn. Điều đó cho thấy tất cả những người nước ngoài gặp nạn ở Việt Nam bất kể trong hoàn cảnh nào đều được người Việt giúp đỡ tận tình.

Trên các tạp chí chuyên ngành ở Việt Nam, tác giả luận án đã có một số công bố về chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn trong một khoảng thời gian dài. Năm 2016, tác giả luận án đã công bố bài viết *Chính sách cứu nạn trên biển của nhà Nguyễn đối với người nước ngoài dưới các triều vua Gia Long và Minh Mạng* [234]. Bài viết đã bước đầu phân tích bối cảnh ra đời chính sách cứu nạn chủ yếu do các tác nhân từ tự nhiên (gió bão, đá ngầm) cùng tư tưởng hướng biển và yêu thương con người của vua hai vị vua đầu nhà Nguyễn. Các chính sách và quá trình triển khai chính sách cứu nạn cũng được khảo cứu rõ, có sự so sánh giữa các đối tượng gặp nạn là người phương Tây, người Xiêm và người nhà Thanh. Bài viết đã nhấn mạnh ý nghĩa nhân đạo và quản lý biển, thực thi chủ quyền biển của nhà Nguyễn trong lịch sử.

Tiếp đó, đi sâu hơn vào khảo cứu đối tượng Hoa kiều, năm 2019, tác giả luận án tiếp tục công bố bài viết *Hoa kiều trong chính sách cứu nạn biển của nhà Nguyễn đầu thế kỉ XIX* [236]. Bài viết cho thấy những ân cấp vượt trội của nhà Nguyễn dành cho người bị nạn nhà Thanh như: ban cấp cho tiền vượt mức quy định nhiều lần, cử người nhiều lần đến thăm hỏi động viên, sắp xếp nơi ở chu đáo, sắp xếp lực lượng đưa về nước, tổ chức yến tiệc và ban thưởng nhiều quà tặng, đàm đạo thơ văn với các quan lại Việt Nam. Đó là những ưu ái chỉ dành riêng cho quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn mà các đối tượng bị nạn khác không thể có được. Bài viết cũng lí giải lí do các nạn nhân gặp nạn nhà Thanh nhận được sự quan tâm của triều đình nhà Nguyễn hơn các đối tượng khác xuất phát từ tư tưởng “nhu viễn” với người Hoa cũng như vai trò quan trọng của người Hoa và Hoa kiều trong các lĩnh vực kinh tế, chính trị, xã hội. Điều đó cũng cho thấy chính sách cứu nạn có vị trí quan trọng trong chính sách ngoại giao, kinh tế của nhà Nguyễn với nhà Thanh đầu thế kỉ XIX.

Năm 2022, tác giả công bố hai bài viết *Chính sách cứu nạn biển dưới triều vua Gia Long (1802-1820)* [239] và *Chính sách cứu nạn, cứu hộ trên biển đối với người và tàu thuyền nước ngoài dưới triều Minh Mệnh* [240] nhằm làm rõ hơn nữa chính sách cứu nạn dưới mỗi triều vua đối với người bị nạn là người Việt và người nước ngoài. Bài viết cũng chỉ ra những kế thừa và điều chỉnh trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn dưới mỗi triều vua qua đó làm rõ tư tưởng hướng biển và tư duy quản lý biển có đôi nét khác biệt giữa Gia Long và Minh Mệnh.

Nghiên cứu chính sách cứu nạn đặt điểm nhìn từ các thương cảng, tác giả luận án đã công bố bài viết *Cứu hộ, cứu nạn biển dưới triều Nguyễn nửa đầu thế kỉ XIX: Nhìn từ các thương cảng Bắc Trung Bộ* [243]. Khác với các bài nghiên cứu đã công bố trước đó, trong nghiên cứu này, tác giả không tập trung khảo cứu chính sách cứu nạn cũng như phản ứng của chính quyền nhà Nguyễn đối với các nạn nhân gặp nạn mà tập trung khảo cứu cơ sở đảm bảo cho việc cứu nạn được diễn ra thuận lợi đó là không gian của các thương cảng. Các thương cảng đóng vai trò là không gian chủ yếu cho quá trình thực thi chính sách cứu nạn biển của nhà Nguyễn. Các hoạt động từ khi thuyền gặp nạn cập cảng cho đến khi rời đi phần lớn đều diễn ra trên không gian của thương cảng. Để thực thi hoạt động cứu nạn, thương cảng phải đáp ứng được các điều kiện như mực nước đủ sâu, lối vào đủ rộng, kín gió, tốc độ dòng chảy không quá mạnh thuận tiện cho sự ra vào của tàu thuyền. Bài viết đã cho thấy một góc nhìn khác về vai trò của các thương cảng trong nửa đầu thế kỉ XIX, ở đó các thương cảng ngoài không gian trao đổi hàng hóa còn trở thành không gian cứu nạn tàu thuyền và rộng hơn là không gian của những ứng xử chính trị của chính quyền quân chủ, góp phần nhận diện đặc tính lịch sử, kinh tế cùng các tác động đến từ môi trường tự nhiên tác động đến quá trình thịnh suy của một thương cảng cũng như hệ thống thương cảng ở một khu vực. Hơn nữa, mối quan hệ giữa biển và các tác nhân trong môi trường biển với các trung tâm chính trị ở lục địa cũng được thể hiện qua chính sách cứu nạn mà các thương cảng như là dấu gạch nối, biểu hiện cho những ứng xử thành công của chính quyền quân chủ trước những tác động từ bên ngoài, góp phần đảm bảo an ninh hàng hải và chủ quyền toàn vẹn của đất nước.

1.2. Đánh giá các kết quả nghiên cứu và những vấn đề luận án tiếp tục nghiên cứu

1.2.1. Đánh giá các kết quả nghiên cứu

Với việc điểm qua các công trình nghiên cứu có liên quan đến đề tài, có thể thấy các nghiên cứu cả trong và ngoài nước trong những năm qua đều tập trung khai thác các tư liệu lịch sử, nhật kí, bản đồ có liên quan đến hoạt động khai thác và thực thi chủ quyền biển đảo của Việt Nam trong lịch sử. Bên cạnh đó, các khảo cứu chuyên sâu về

hoạt động hải thương khu vực, quan hệ Việt-Trung và các vấn đề về Hoa kiều cũng là mảng đề tài được nhiều học giả quan tâm nghiên cứu.

Nhìn một cách tổng thể, các nghiên cứu về hoạt động cứu nạn và mạng lưới hồi hương người bị nạn của các quốc gia trong khu vực Đông Á đã nhận được sự quan tâm của đông đảo học giả nước ngoài chủ yếu ở Đài Loan, Trung Quốc và Nhật Bản. Các vấn đề liên quan đến cứu nạn không chỉ được nghiên cứu một cách đơn lẻ mà còn được nghiên cứu trong bối cảnh đa chiều nhằm làm rõ tác động và hệ quả mà nó mang lại. Những vấn đề được tìm hiểu trong các nghiên cứu trước đó có liên quan đến luận án được khái quát qua những điểm như sau:

(1) Các nghiên cứu về chính sách cứu nạn, mạng lưới hồi hương người bị nạn và các tác động của hoạt động cứu nạn đến văn hóa-kinh tế-ngoại giao giữa các nước đã được quan tâm nghiên cứu với số lượng các chuyên khảo, bài viết rất phong phú. Các nghiên cứu về cứu nạn được coi là một mảng đề tài quan trọng trong hướng nghiên cứu về hợp tác hàng hải giữa các quốc gia trong lịch sử. Trong khi đó ở Việt Nam, hướng nghiên cứu này chưa nhận được sự quan tâm chuyên sâu của giới nghiên cứu. Qua khảo cứu có thể thấy vấn đề cứu nạn đã được các nhà nghiên cứu nước ngoài bước đầu đề cập trong một số chuyên khảo, luận văn, luận án, bài nghiên cứu về quan hệ Việt-Trung, về hoạt động của người Hoa tại Việt Nam và chủ yếu trong các nghiên cứu về quá trình thực thi, bảo vệ chủ quyền biển đảo. Các bài viết đặt đối tượng khảo cứu trọng tâm là chính sách cứu nạn và quá trình triển khai chính sách của nhà Nguyễn còn chiếm số lượng rất hạn chế. Hướng nghiên cứu về các thảm họa hàng hải trong lịch sử cũng còn rất hạn chế ở Việt Nam. Vì thế đây vừa là thuận lợi nhưng cũng là thách thức lớn với tác giả luận án trong quá trình khảo cứu tư liệu và so sánh đồng đại. Với các nghiên cứu về cứu nạn của các học giả nước ngoài đã công bố, vấn đề cứu nạn của triều đình nhà Nguyễn đã ít nhiều được đề cập, cung cấp một cái nhìn tổng quan về chính sách cứu nạn của các quốc gia trong khu vực, về mạng lưới hồi hương ở Đông Á và giúp tác giả luận án định vị Việt Nam trong mạng lưới ấy một cách rõ ràng hơn.

(2) Ở Việt Nam các nghiên cứu trực tiếp về chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn hiện chưa nhiều. Ngoài một số bài viết của tác giả luận án công bố rải rác trên các tạp

chí chuyên ngành từ năm 2016 đến năm 2025, cho đến nay, các bài viết liên quan đến chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn đã được các tác giả khác công bố tập trung chủ yếu vào việc khảo cứu, dịch thuật văn bản các nhật kí hành trình, sáng tác thơ văn của nạn nhân gặp nạn hoặc quan quân trí sĩ làm nhiệm vụ đưa người bị nạn về nước. Với hạn chế về dung lượng, các bài viết mới chỉ bước đầu đặt vấn đề và đưa ra một vài trường hợp cứu nạn tiêu biểu dưới triều Nguyễn mà chưa có điều kiện đi sâu khảo cứu chính sách cứu nạn dành cho từng đối tượng và đánh giá chính sách một cách toàn diện. Đây chính là những tiền đề, gợi mở để tác giả luận án tiếp tục khảo cứu về chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn một cách chuyên sâu, có hệ thống.

(3) Có thể thấy, các nghiên cứu có liên quan đến vấn đề cứu nạn đã được đề cập, khảo cứu bước đầu với rất nhiều hướng tiếp cận khác nhau. Đó cũng là những kết quả nghiên cứu quan trọng mà tác giả có thể kế thừa trong quá trình triển khai luận án. Những tư liệu, tài liệu nghiên cứu khá toàn diện về các khía cạnh khác nhau của chính sách cứu nạn ở nước ngoài là cơ sở quan trọng cho luận án trong việc phác dựng bối cảnh khu vực và quá trình thực thi chính sách cứu nạn ở khu vực. Ở Việt Nam đây vẫn là chủ đề chưa thực sự thu hút đông đảo giới học giả quan tâm khảo cứu. Cuối cùng, các nghiên cứu trực tiếp về chính sách cứu nạn thời kỳ nhà Nguyễn và trước nhà Nguyễn cũng là nguồn tài liệu tham khảo quan trọng cho luận án khi nghiên cứu về nội dung và quá trình triển khai chính sách cứu nạn, là cơ sở tiền đề để tác giả tiếp tục đào sâu nghiên cứu. Có thể thấy, chưa có công trình nào khảo cứu toàn diện về chính sách cứu nạn đặt trong bối cảnh tương tác biển quốc gia, khu vực. Đó chính là khoảng trống khoa học để tác giả đặt ra những hướng nghiên cứu mới trong luận án.

1.2.2. Những vấn đề luận án tiếp tục nghiên cứu

Từ tổng quan tình hình nghiên cứu đặt ra cho luận án tiếp tục nghiên cứu và giải quyết các vấn đề sau:

Thứ nhất, luận án làm rõ bối cảnh tác động đến chính sách cũng như cơ sở tự nhiên (gió bão, đá ngầm trên biển) và cơ sở thời đại (chính sách cứu nạn của các quốc gia khác). Đó là tiền đề quan trọng trong việc lí giải sự hình thành chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn thế kỉ XIX.

Thứ hai, luận án phân tích mục tiêu, cách thức thực hiện, nội dung, quá trình triển khai và kết quả thực hiện chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn đối với các nhóm nạn nhân chủ yếu đến từ Trung Quốc, phương Tây và một số quốc gia ở Đông Nam Á.

Thứ ba, luận án tiến hành đánh giá những thành công của chính sách trên các phương diện đảm bảo chủ quyền, phát triển bang giao khu vực cũng như đánh giá tác động của chính sách.

CHƯƠNG 2

BỐI CẢNH TÁC ĐỘNG VÀ CƠ SỞ HÌNH THÀNH CHÍNH SÁCH CỨU NẠN TRÊN BIỂN ĐỐI VỚI NGƯỜI NƯỚC NGOÀI CỦA NHÀ NGUYỄN

2.1. Bối cảnh tác động đến sự hình thành chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn

2.1.1. Tình hình hoạt động hàng hải khu vực

Cuối thế kỷ XVIII-nửa đầu thế kỷ XIX, tình hình quốc tế có bước xoay chuyển mạnh mẽ. Lúc này đất đai ở lục địa châu Mỹ đã chia xong, châu Phi gần như ổn định và thống nhất còn các quốc gia châu Á ở phương Đông lại đứng trước nguy cơ bị xâm chiếm bởi chủ nghĩa thực dân phương Tây. Mục tiêu hàng đầu của làn sóng xâm lược là chinh phục và thiết lập chế độ thống trị thực dân, lấy “ngoại giao pháo hạm” làm hình thức xâm thực chính [161, tr.31-32]. Vị thế của các cường quốc châu Âu cũng có nhiều thay đổi. Trong khi những đế chế thực dân cũ như Hà Lan, Tây Ban Nha và Bồ Đào Nha vẫn tiếp tục giữ vững các thuộc địa như trước thì các thế lực tư bản mới như Anh, Pháp lại không ngừng vươn mạnh sang Ấn Độ, áp sát đến gần hơn với Nhật Bản, Trung Quốc và các quốc gia ở khu vực Đông Nam Á.

Bước sang thế kỉ XIX, sự phát triển của các cường quốc tư bản gắn chặt với quá trình hướng biển, khai thác và làm chủ các tuyến hàng hải quốc tế. Các cường quốc tư bản như: Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha, Hà Lan, Pháp, Anh, Mỹ đã lần lượt trở thành các cường quốc biển mạnh mẽ. Đó thực sự là các thế lực đại dương mạnh mẽ nhất thời điểm đó [18, tr.7]. Có thể thấy quá trình xâm nhập của các quốc gia phương Tây đến phương Đông đều qua con đường biển. Trước làn sóng xâm lược từ các cường quốc biển phương Tây, nhiều quốc gia châu Á đã tỏ ra lúng túng, bị động trong việc tìm ra phương án đối phó. Cuối cùng, tất cả đều bị cuốn vào cơn lốc mang tên chủ nghĩa thực dân, ngoại trừ Thái Lan và Nhật Bản.

Ở Trung Quốc, sau một thời kỳ phát triển rực rỡ dưới triều Ung Chính, Càn Long, bước sang thế kỉ XIX, đất nước này dần lâm vào tình cảnh suy thoái. Lúc này, nạn cướp biển một lần nữa gia tăng và đạt đến mức độ chưa từng thấy trải dọc các tỉnh ven biển phía nam Trung Quốc. Ở lục địa, các băng đảng cũng nhân cơ hội nổi loạn

như: cuộc nổi loạn của người Miêu ở Tứ Xuyên, Hồ Bắc và Quý Châu (1795); nổi loạn Bạch Liên (1795-1804); nổi loạn Tam Hoàng ở Quảng Đông (1802-1803) khiến triều đình nhà Thanh không còn đủ sức đề với dài cánh tay của mình hướng ra biển nữa. Cho đến trước Chiến tranh Nha phiến lần thứ nhất, Trung Quốc không có tư duy hướng biển nhất quán, trong rất nhiều thời điểm các chính quyền quân chủ còn chủ động đưa ra lệnh cấm biển trong thời gian dài, coi biển như một thách thức ảnh hưởng đến an ninh quốc gia. Trong một số nghiên cứu về tương tác quyền lực trên biển của Trung Quốc thời trung đại, nhiều nhà nghiên cứu đã chỉ ra rằng Trung Quốc chính là một trường hợp tiêu biểu cho cường quốc lục địa nông nghiệp [85] và sự suy giảm sức mạnh của thể chế Trung Hoa trong nửa sau thế kỉ XIX có quan hệ hữu cơ với quan niệm về biển hết sức ấu trĩ, thái độ “kỳ thị” biển của giai tầng thống trị quốc gia này trong suốt hơn 2000 năm [55, tr.104]. Lợi dụng cơ hội này, các nước thực dân phương Tây đã nhanh chóng thâm nhập vào Trung Quốc. Thất bại trong cuộc Chiến tranh thuốc phiện lần thứ nhất (1839-1842), năm 1842 triều đình Mãn Thanh buộc phải ký Điều ước Nam Kinh với Anh. Tiếp đó, các quốc gia phương Tây khác liên tục gây sức ép khiến nhà Thanh tiếp tục kí hiệp định Vọng Hạ với Mỹ, hiệp ước Hoàng Phố với Pháp và tiến tới kí hiệp ước Thiên Tân năm 1858. Các hiệp ước bất bình đẳng mà nhà Thanh kí với phương Tây đã đem lại cơ hội xâu xé, vơ vét, bóc lột tài nguyên và nhân lực Trung Quốc. Sự thức tỉnh của Trung Quốc trong tầm nhìn chiến lược về biển với các cải cách trong phong trào Dương vụ gắn với tên tuổi của Lý Hồng Chương là quá muộn màng. Kể từ nửa sau thế kỉ XIX, Trung Quốc dần mất quyền chủ động tương tác quyền lực quốc gia với khu vực qua đường biển, thay vào đó là sự hiện diện và thống trị của các thế lực phương Tây.

Đầu thế kỉ XIX, Nhật Bản vẫn tiếp tục duy trì chính sách tỏa quốc Sakoku (1635-1853). Sự thất bại của nhà Thanh trong Chiến tranh Nha phiến đã gây nên một chấn động lớn đến chính thể phong kiến và xã hội Nhật Bản. Chính sách tỏa quốc truyền thống bắt đầu được chính quyền Mạc phủ nói lỏng bằng việc bãi bỏ “Lệnh đánh đuổi tàu thuyền ngoại quốc” (Dị quốc thuyền đã phát lệnh) và ban hành “Lệnh cung cấp nước” (Tân thủy cấp dự lệnh), cho phép các cảng cung cấp than, củi, nước ngọt, thực phẩm cho tàu thuyền ngoại quốc đến Nhật Bản. Năm 1853, Tư lệnh hạm đội Đông Ấn

M. C. Perry dẫn đầu đoàn hạm đội Mỹ cùng quốc thư của Tổng thống M. Fillmore đến cảng Uruga. Với thái độ vừa thương lượng vừa đe dọa, Perry đã buộc Nhật Bản phải ký điều ước Kanagawa vào tháng 3 năm 1854. Sau đó, Mạc phủ cũng lần lượt ký kết với các nước châu Âu khác như với Anh (1858); Pháp (1858); Nga (1859)... Động thái này đã chấm dứt 215 năm tỏa quốc (Sakoku) của Mạc phủ và đánh dấu thời kỳ “Mở cửa” với hàng loạt các nước phương Tây. Nhật Bản đã thay đổi từ đóng cửa sang mở cửa, hướng mạnh ra biển, tích cực học hỏi các tri thức phương Tây. Nhờ đó, chỉ sau mấy thập kỷ Nhật Bản đã nhanh chóng xây dựng được một hạm đội hải quân hùng mạnh và có năng lực biển vượt trội, giúp Nhật Bản đủ sức đánh bại hải quân của các đối thủ tại châu Á-Thái Bình Dương [260, tr.40-41].

Ở Đông Nam Á, năm 1511 đánh dấu một mốc quan trọng quá trình chinh phục khu vực này của thực dân phương Tây khi Bồ Đào Nha chiếm Malacca, Tây Ban Nha xâm chiếm Philippines vào năm 1542. Tại Indonesia đến đầu thế kỷ XIX, Hà Lan ngày càng củng cố vị trí vững chắc mà họ đã đạt được từ thế kỷ XVI và tiếp tục quá trình chinh phục những vùng đất còn lại. Trong số các cường quốc châu Âu thời điểm đó, Anh và Pháp được coi là hai siêu cường đối trọng nhau với lực lượng hải quân lớn nhất thế giới [3, tr.89]. Từ nửa sau thế kỷ XVIII, Anh đã xâm chiếm và biến Penang, Malacca, Singapore thành thuộc địa. Từ sau năm 1805, Penang trở thành khu vực độc lập đặt dưới sự quản lý của Toàn quyền Anh ở Ấn Độ và thành lập Singapore vào năm 1819. Những năm tiếp theo, Anh tiến sâu hơn vào Miến Điện và thôn tính đất nước này qua ba cuộc chiến tranh vào các năm 1824-1826, 1852-1853 và 1885.

Theo sau Anh, Pháp cũng ráo riết đẩy mạnh sự hiện diện của mình ở Đông Nam Á. Trong những năm 1830, Pháp đề ra kế hoạch mua đảo Basilan ở miền Nam Philippines nhằm hiện thực hóa mục tiêu mở rộng tầm ảnh hưởng xung quanh khu vực Đông Nam Á [292, tr.106]. Đồng thời Pháp cũng tiến hành các hoạt động thăm dò Việt Nam từ đầu thế kỷ XIX. Sau những tính toán bất thành ở miền Nam Philippines, lợi ích của Pháp ở Đông Nam Á chuyển hướng dứt khoát sang Việt Nam.

Trong các quốc gia Đông Nam Á, chỉ có Xiêm không chọn con đường dùng vũ lực để đối phó với các nước phương Tây. Giống như Nhật Bản, chính quyền Xiêm chọn con đường nhượng bộ, chấp nhận ký các hiệp ước bất bình đẳng để tạm dụng cơ

hội tiến hành mở cửa và cải cách kinh tế-xã hội mà vẫn bảo vệ được độc lập quốc gia đang bị đe dọa nghiêm trọng. Năm 1855, hiệp ước bất bình đẳng đầu tiên được Xiêm kí kết với Anh với nhiều điều khoản nhượng bộ về kinh tế. Sự kiện này đã “mở đường” cho các cường quốc phương Tây khác tiếp tục kí kết các bản hiệp ước với Xiêm như: Pháp (1856), Đan Mạch (1858), Bồ Đào Nha (1859), Mỹ (1859), Hà Lan (1860), Đức (1862), Tây Ban Nha (1870), Nhật Bản (1898)...

Bước sang thế kỷ XIX, trước sự thay đổi nhanh chóng của tình hình thế giới và khu vực, các quốc gia châu Á đã đối mặt với một thách thức lớn chưa từng thấy trước đây-sức mạnh của các cường quốc biển phương Tây. Trước tình hình đó, hầu hết các quốc gia đều trở thành thuộc địa hoặc vùng ảnh hưởng của phương Tây. Việc lựa chọn con đường đóng cửa, đối đầu một cách thụ động đã đưa đến những thất bại nặng nề. Sự can dự của các cường quốc phương Tây ở Đông Nam Á cũng cho thấy tham vọng lớn của các thế lực này trong việc tranh giành ảnh hưởng ở các thuộc địa cũng như khả năng làm chủ các tuyến thương mại hàng hải quốc tế.

Bên cạnh đó, nạn hải tặc cũng trở thành thách thức không nhỏ với các thể chế chính trị có liên quan ở khu vực. Các nhóm hải tặc này có nguồn gốc rất đa dạng gồm người Việt, người Trung Quốc, người Nhật, người Mã Lai hay Philippines. Robert J. Antony cho rằng trong một khoảng thời gian rất dài (từ thế kỉ XVI đến thế kỉ XIX), ở châu Á có cả một vành đai cướp biển trải dài từ Madagascar qua Ấn Độ Dương đến eo biển Malacca và vào biển Đông [310, tr.456] bởi lúc này hoạt động mậu dịch hàng hải đã phát triển rộng khắp tạo thành mạng lưới trao đổi bắc nam-đông tây, khu vực-quốc tế. Thành phần của các nhóm hải tặc khá phức tạp gồm: ngư dân, thương nhân, các thành phần chống đối chính quyền. Họ được trang bị vũ khí, hoạt động theo nguyên tắc từ trên xuống và liên kết với nhau tạo thành những nhóm cướp biển hùng hậu. Cùng với cướp biển ở khu vực vùng biển Sulu và eo biển Malacca, cướp biển ở biển Đông đã gây ra nhiều vụ cướp bóc đối với các thuyền buôn, thuyền công sai của các quốc gia xung quanh cùng một số thuyền buôn phương Tây. Cướp biển có nguồn gốc từ Trung Quốc và cướp biển ở quần đảo Java được xem như giữ vai trò chủ đạo trên “sân khấu biển cả” (chữ dùng của Tadao Umesao). Edward Brown trước khi gặp nạn trôi dạt đến vùng biển Phú Yên cho biết ông từng bị hải tặc Trung

Hoa bắt giữ ở Biển Đông năm 1857. Trong nhật kí của mình, Brown mô tả cách những tên cướp biển đối xử với các nạn nhân: “họ kéo anh ta lên boong tàu một cách thô bạo và thay phiên nhau chém nhiều lần vào vùng anh ta, mục đích không phải để giết chết anh ta mà để biết nơi cất giấu của cải”.[310, tr.488]. Nhưng đôi khi, các nhóm hải tặc trở thành các thương nhân tham gia buôn bán trao đổi, dần hình thành nên mạng lưới thương mại “phi quan phương” tạo điều kiện thuận lợi cho sự mở rộng và phát triển các tuyến thương mại của khu vực. Chỉ đến giữa thế kỉ XIX, vấn đề cướp biển mới dần được kiểm soát bởi sự can thiệp của các thể chế phương Tây ở khu vực chủ yếu là Tây Ban Nha, Anh và Pháp.

2.1.2. Bối cảnh trong nước

2.1.2.1. Bối cảnh chính trị - kinh tế - xã hội thời Nguyễn

Sau thắng lợi của Nguyễn Ánh trước nhà Tây Sơn, năm 1802, triều Nguyễn được thành lập, mở ra một thời kỳ phát triển mới trong lịch sử Việt Nam. Sau khi lên ngôi, Nguyễn Ánh đặt kinh đô tại Phú Xuân, lấy niên hiệu là Gia Long và bắt đầu xây dựng bộ máy nhà nước chuyên chế tập quyền. Theo đó, nhà vua giữ quyền lực tối thượng và quyết định mọi công việc nội trị tiếp đó là bộ máy quan lại. Nhà Nguyễn đặt ra 6 Bộ (Lại, Hộ, Lễ, Binh, Hình, Công) chịu trách nhiệm quản lý các công việc của đất nước theo từng lĩnh vực. Để thống nhất về luật lệ trong cả nước, ngay sau khi lên ngôi, vua Gia Long đã sai đình thần ban hành Hoàng Việt luật lệ (luật Gia Long) vào năm 1813.

Về hành chính, dưới thời vua Gia Long, triều đình đặt ra Bắc Thành và Gia Định thành đứng đầu là viên Tổng trấn có quyền lực tương đương với Phó vương. Tổng trấn Bắc thành quản lý 11 trấn tính từ Ninh Bình trở ra và Tổng trấn Gia Định thành phụ trách 5 trấn ở phía Nam. Với sự dài rộng của địa hình đất nước, triều đình nhà Nguyễn ở Phú Xuân trực tiếp cai quản vùng đất từ Thanh Hoá đến Bình Thuận. Trong những năm 1831-1832, triều đình Minh Mệnh đã tiến hành tổ chức lại bộ máy hành chính địa phương, xóa bỏ hai trấn lớn là Bắc thành và Gia Định thành, phân chia địa lý toàn quốc thành ba kỳ Bắc-Trung-Nam với 30 tỉnh và phủ Thừa Thiên trực thuộc triều đình, bộ máy địa phương gồm phủ-huyện (châu)-tổng-xã.

Về kinh tế, nhà Nguyễn vẫn duy trì quan hệ sản xuất phong kiến, dựa trên 3 lĩnh vực chính: nông nghiệp, thủ công nghiệp, thương nghiệp. Ngay khi lên ngôi, Gia Long

cho tiến hành mở rộng ruộng đất bằng khẩn hoang, đo đạc lại ruộng đất cho nhân dân, lập địa bạ các làng xã trên quy mô lớn. Dưới triều Minh Mệnh, hoạt động khai hoang các bãi bồi ven biển được triều đình tích cực đẩy mạnh. Kết quả là trong giai đoạn những năm 1828-1832, 3.500 mẫu ruộng ở tỉnh Quảng Yên đã được nhân dân canh tác. Dưới thời vua Thiệu Trị, triều đình quy định những người mộ được người khai khẩn những nơi còn bỏ hoang sẽ được nhận tiền thưởng gia tăng theo số người mộ được và diện tích khẩn hoang được. Tại Nam kỳ, chính sách thiết lập các dinh điền và đồn điền đã giúp nhiều kẻ lang thang, người nghèo, tù binh có việc làm và ổn định cuộc sống. Tuy nhiên cũng phải thừa nhận rằng mặc dù kinh tế nông nghiệp dưới thời Nguyễn khá phong phú và đa dạng song vẫn là một nền nông nghiệp lạc hậu, chưa thoát khỏi phương thức sản xuất cổ truyền.

Kinh tế thủ công nghiệp nhìn chung tiếp tục phát triển với hai bộ phận: thủ công nghiệp nhà nước và thủ công nghiệp trong dân gian. Các thợ thủ công tự do được tập hợp thành phường/ làng. Người làm nghề thủ công có thể đóng thuế bằng tiền hoặc bằng chính sản phẩm do họ làm ra như gốm, lụa, chiếu, giấy, gạch... Đối với các thợ thủ công làm việc cho triều đình, họ hoạt động trong các Tượng cục (Cục bách tác). Các ngành nghề sản xuất chủ yếu trong các quan xưởng như: đúc tiền, đúc súng thần công, đóng tàu thuyền, khảm bạc, thêu dệt,...

Trong thương nghiệp, triều Nguyễn cũng dành sự quan tâm đặc biệt đến ngành khai thác mỏ, nhất là các mỏ kim loại. Vào nửa đầu thế kỉ XIX, số mỏ tổng cộng là 121 mỏ, trong đó có 31 mỏ vàng, 14 mỏ bạc, 9 mỏ đồng, 1 mỏ thiếc, 29 mỏ sắt, 7 mỏ kẽm, 4 mỏ chì, 3 mỏ gang, 20 mỏ diêm tiêu, 2 mỏ lưu hoàng và 1 mỏ sa châu [123, tr.41-43]. Thực tế, số lượng mỏ được khai thác trong mỗi thời kỳ lại khác nhau. Dưới thời Gia Long, số lượng các loại mỏ được khai thác là 79, đến triều Minh Mệnh số mỏ giảm so với thời trước còn 58 mỏ và cuối triều Thiệu Trị tăng nhẹ lên 68 mỏ nhưng sau đó sang triều Tự Đức lại tụt xuống chỉ còn 54 mỏ được khai thác” [8, tr.183]. Ngoài ra, các mỏ do tư nhân người Hoa đứng ra lãnh trưng cũng mang lại cho triều đình một khoản thuế lớn điển hình như số thuế mà người Hoa lãnh trưng ở mỏ bạc Tổng Tinh (Thái Nguyên) tăng lên hàng năm từ 100 lên đến 130 lạng bạc năm 1840 thì đến năm 1846 đã tăng gấp đôi lên 200 lạng [124, tr.54]. Bên cạnh đó, các mối giao

thương với thương nhân nước ngoài đặc biệt với thương nhân phương Tây vẫn được duy trì và phát triển. Hoạt động ngoại thương của nhà Nguyễn chủ yếu qua hai hình thức: đánh thuế các thuyền đến buôn bán và cử các đoàn sứ thần đi nước ngoài mua hàng hóa. Hai hình thức này rất đơn giản nhưng lại có hiệu quả cao bởi Nhà nước có thể dễ dàng có được hàng hóa mong muốn hay bán một số mặt hàng cho các thuyền buôn đến Việt Nam trong khi vẫn đảm bảo an ninh quốc gia và thu được một khoản tiền lớn từ việc đánh thuế. Trong các hoạt động ngoại thương, các vị vua nhà Nguyễn đặc biệt là Gia Long tỏ ra là một vị vua “rộng rãi”. Với các thương nhân Pháp, như một cách để “trả ơn”, Gia Long tạo cho họ nhiều cơ hội để buôn bán ở Việt Nam. Trong *Lí lịch sự vụ*, Nguyễn Đức Xuyên tường thuật lại sự việc vào mùa thu tháng chín, năm Gia Long thứ 18 (1819), trong thư gửi Cai tàu nước Pháp, vua Gia Long viết: “Do nay hai chiếc tàu buôn quý quốc, tàu trưởng A Xây với tàu trưởng A Đi cùng tài phó Phủ Ly chở súng đến bốn quốc, cộng 10.177 khẩu, trong đó 685 khẩu mỗi khẩu giá 10 tấm bạc, 9.492 khẩu mỗi khẩu giá bạc 7 tấm... Bốn quốc tin rằng súng ấy là súng tốt, vậy bốn quốc cứ mua. Đến sau bán thử, súng ấy vỡ toác rất nhiều. Mà tại quan chẳng luận hơn thiệt nên không thu bồi thường. Lại vâng đức vua chuẩn tha cho 2 tàu đó lệ thuế năm nay mà cho chở tư sống, lụa trắng, đường cát các vật ấy chở đầy trở về nước” [277, tr.241]. Sang triều Minh Mệnh, sự can thiệp của các nước phương Tây ngày càng lộ rõ khiến vị vua này phải có sự điều chỉnh trong hoạt động buôn bán với phương Tây. Tiến hành nhiều hạn chế trong hoạt động thương mại với phương Tây nhưng điều đó không đồng nghĩa với khái niệm “bế quan tỏa cảng”. Việc các thuyền buôn chỉ được cập cảng Đà Nẵng và phải tuân thủ mọi quy định nhập cảng của Việt Nam có thể xem là động thái khép dần một cánh cửa thông thương trước tình hình mới. Trong các cuộc tiếp xúc phi chính trị, các vị vua nhà Nguyễn không hề ngăn cản phi lý, các thuyền bè vẫn được cập cảng Đà Nẵng để buôn bán thông thương. Sự kiện năm 1833, sứ giả Cao Miên đến Huế đã được Minh Mệnh ban tặng các đĩa, bát, ly, tách Tây phương rồi sau đó, dưới thời vua Thiệu Trị, sứ thần nước ngoài được ban chiếc áo làm bằng vải màu đỏ và trắng Tây phương [282, tr.267-268] là minh chứng cho thấy những tiếp xúc của các thương nhân phương Tây vẫn được duy trì trong nửa đầu thế kỉ XIX. Với các nước phương Đông như Trung Quốc, Xiêm, Miến Điện, Hạ

Châu, Lữ Tống... các hoạt động trao đổi buôn bán diễn ra thường xuyên và không chịu sự bó buộc nào từ phía Nhà nước. Về phía các thương nhân người Hoa, do chịu sự chi phối của các hoạt động ngoại giao cũng như sự gài gông về địa lý, Nhà nước cho phép họ buôn bán ở tất cả các cửa biển, được tự do đi lại thông thương thậm chí lập các phố buôn. Hàng hoá của Hoa thương đưa sang Việt Nam gồm nhiều loại, thường là các sản phẩm tiêu dùng như: vải vóc, gốm đồ, đồ sứ, giấy viết, hàng mã... và mua về các sản phẩm nông nghiệp, lâm thổ sản, thủ công nghiệp như: ngà voi, sừng tê, cá tôm, muối, đường, tơ lụa... Trải suốt bốn đời vua nhà Nguyễn, những quy định dù có thay đổi ít nhiều nhưng nhìn chung vẫn tạo điều kiện thuận lợi cho các thuyền buôn.

Từ những năm 1822 đến 1831, tình hình trong nước và khu vực có nhiều biến động khiến cho vua Minh Mệnh không thể giữ nguyên đường lối trị nước như thời Gia Long. Ông bắt đầu thăm dò để đổi mới đường lối đối ngoại bằng việc phái các tàu thuyền lớn sang các nước theo cả hai hướng: một số thuyền ngược lên phía Bắc (khu vực Quảng Đông) và phần đông thuyền của triều đình cập cảng ở các nước Đông Nam Á hải đảo và các nước phương Tây (Singapore, Xiêm, Anh, Pháp...). Phái các tàu đi công cán, Minh Mệnh đã nói rõ mục đích của chuyến đi “không phải để mua hàng hóa mà biết núi sông phong tục, nhân vật, ghi chép rõ ràng phương hướng” và sau đó mục đích này luôn được Minh Mệnh thường xuyên nhắc lại: “ta phái binh thuyền đến nước ngoài là muốn quen thuộc đường biển và biết hình thế, phong tục các nơi, không phải để cầu lợi” [195, tr.820]. Nhưng trên thực tế, trong các chuyến đi được ghi nhận là “đi công cán”, thuyền của triều đình đã cho thấy một lượng lớn hàng hóa trên các thuyền bọc đồng đi nước ngoài và chở về giá trị hàng hóa tương đương. *Châu bản triều Nguyễn* đều có những ghi chép về hoạt động mua bán của các thuyền bọc đồng đến Hạ Châu (Singapore) vào năm 1824 [36, tr.1030-1031] và bốn chiếc khác vào năm 1825 [127, tr.145]. Trong chuyên khảo *Việt Nam và hình mẫu Trung Hoa*, Woodside đã phân tích về một hiện tượng các sản phẩm phương Tây đã “xâm nhập dần trong toàn xã hội dưới triều Nguyễn, và vào cả trong ngai vàng”. Ông chỉ ra rằng, trong khi vào những năm 1820, hàng tiêu dùng Trung Quốc chiếm vị trí thống trị trong triều đình Huế thì đến những năm 1830, hàng phương Tây đã chiếm vị trí quan trọng hơn [127, tr.146]. Dưới thời Thiệu Trị, tuy Quốc sử quán chỉ ghi chép các sự kiện “thuyền đi làm

nhiệm vụ ở nước ngoài”, “thuyền công cán” và không cho chúng ta biết mục đích của các thuyền công sai đó nhưng căn cứ vào báo cáo chính thức của Singapore về thương mại Hoàng gia giữa Việt Nam và Singapore cho chúng ta biết rằng trong năm 1845-1846 có 5 tàu, chất đầy hàng, tương đương với 2.400 tấn của vua Đàng Trong đã cập bến [127, tr.145]. Dưới triều vua Tự Đức, trước những biến chuyển không ngừng của bối cảnh trong nước và khu vực, năm 1875 triều đình mới tiến hành bàn bạc về việc có nên phái các thuyền đi thông thương ở nước ngoài như trước hay không. Hoạt động ngoại thương lúc này cũng bị chi phối bởi các hoạt động chính trị của người Pháp ở Việt Nam.

Về ngoại giao, trong nửa đầu thế kỉ XIX, quan hệ ngoại giao của triều Nguyễn chủ yếu xoay quanh Trung Quốc và các nước ở khu vực như Xiêm, Chân Lạp, Vạn Tượng, Miến Điện. Đối với nhà Thanh (Trung Quốc), triều Nguyễn tỏ ra thần phục về mặt hình thức và đều đặn cử sứ thần sang cống nạp. Đối với Xiêm La, dù có một số xung đột trong vài thời điểm nhưng nhìn chung nhà Nguyễn đều tỏ ra thân thiện và hòa hoãn trong khi đó yêu cầu Cao Miên và Vạn Tượng phải thần phục nhà Nguyễn. Đối với các nước phương Tây, các vua nhà Nguyễn tăng cường sự đề phòng và không tiếp nhận quốc thư ngoại giao của bất cứ quốc gia nào, chỉ cho phép các thuyền phương Tây đến buôn bán.

Bước vào nửa sau thế kỷ XIX đầy biến động và thử thách trước làn sóng Âu hóa mạnh mẽ của các cường quốc phương Tây, nhiều quốc gia phương Đông đã tỏ ra bị động trong việc ứng phó. Chính sách cấm đạo, sát đạo của triều Nguyễn vô tình trở thành cái cớ cho những hoạt động vũ lực, quân sự xâm lược ngày càng trắng trợn của thực dân Pháp. Cuộc Ngoại giao pháo hạm giữa Pháp và chính quyền nhà Nguyễn diễn ra căng thẳng từ những năm 1847 và lên đến đỉnh điểm bằng sự kiện ngày 1/9/1858 Pháp tấn công bán đảo Sơn Trà. Tiếng súng của liên quân Pháp-Tây Ban Nha năm 1858 đã đánh dấu một giai đoạn mới trong quan hệ Việt-Pháp nói riêng cũng như quan hệ Việt Nam-phương Tây nói chung. Tháng 9 năm Tự Đức thứ 12 (1860), Tự Đức có “chi dụ tối thượng” đến toàn thể nhân dân, thể hiện rõ quyết tâm đánh Pháp: “Trẫm ra lệnh cho tất cả ai sinh sống nơi ven biển phải xây thành đắp lũy phòng thủ, canh phòng nghiêm ngặt, chuẩn bị dùng vũ lực mà đánh tan ý đồ của bọn man rợ xâm phạm vào

lãnh thổ của Trẫm” [32, tr.146]. Tuy nhiên, bằng áp lực quân sự, tháng 6/1862, thực dân Pháp buộc triều Nguyễn phải ký hiệp ước Nhâm Tuất nhượng ba tỉnh miền Đông cho Pháp rồi chiếm ba tỉnh miền Tây Nam Kỳ (1867). Từ năm 1873, Pháp mang quân ra đánh phá Bắc Kỳ và từng bước buộc triều đình Huế ký các bản hiệp ước Giáp Tuất (1874), Quý Mùi (1883) và Patenôtre (1884). Kể từ đây, nhà Nguyễn cũng dần đánh mất quyền lực của người làm chủ trên các khu vực bị thực dân Pháp từng bước chiếm đóng.

Có thể thấy, kể từ khi thành lập, nhà Nguyễn đã có nhiều cố gắng trong việc khôi phục chế độ quân chủ trong bối cảnh thế giới và khu vực có nhiều biến đổi. Các vua đầu triều Nguyễn, từ Gia Long tới Tự Đức đều có tinh thần dân tộc trong xây dựng phát triển kinh tế-xã hội cũng như ý thức về chủ quyền, lãnh thổ và bang giao quốc tế. Những biến cố chính trị-quân sự-ngoại giao, những biến động lịch sử trong nước, khu vực và thế giới đã tác động sâu sắc đến nhận thức và chính sách quản lý quốc gia của triều Nguyễn trong đó có các chính sách liên quan đến biển và cứu nạn, cứu hộ trên biển.

2.1.2.2. Hoạt động bang giao của nhà Nguyễn với nhà Thanh

Năm 1802, Gia Long chính thức lên ngôi vua, đặt kinh đô tại Huế mở đầu cho thời kỳ trị vì của nhà Nguyễn. Tiếp nối truyền thống bang giao của tiền nhân, ngay sau khi thống nhất được lãnh thổ, triều đình nhà Nguyễn đã tiến hành nối lại quan hệ bang giao với Trung Quốc. Vua Gia Long đã nhận thức rất rõ về mưu đồ thôn tính của Trung Quốc đối với Việt Nam hàng ngàn năm qua. Do đó để duy trì quan hệ hòa hiếu với quốc gia láng giềng khổng lồ ấy, để đảm bảo an ninh quốc gia trong bối cảnh vừa giành lại giang sơn, nhà Nguyễn đã chọn con đường ngoại giao mềm dẻo, “lấy nhu thắng cương”, cầu phong Trung Quốc. Bên cạnh đó, việc cầu phong Trung Quốc còn đảm bảo tính chính thống, hợp thức hoá sự thay thế triều Lê, mở đầu thời kỳ nắm quyền của họ Nguyễn, phục vụ cho quyền lợi giai cấp dòng họ Nguyễn về lâu dài.

Thế kỷ XIX, các vua nhà Nguyễn đều đi theo đường lối ngoại giao trên nguyên tắc chịu sự thần phục nhà Thanh trên danh nghĩa, không ảnh hưởng đến độc lập, chủ quyền quốc gia. Như Phan Huy Chú từng viết trong Bang giao chí: “Nước Việt ta cội đất ở phương Nam mà thông hiếu với Trung Quốc, tuy nuôi dân dựng nước có quy mô

riêng, nhưng ở trong thì xưng đế mà đối ngoại thì xưng vương vẫn chịu phong hiệu, xét lý thực phải như thế” [26, tr.533].

Với nhà Thanh, thế kỉ XIX cũng là giai đoạn khủng hoảng kinh tế, chính trị, xã hội diễn ra ngày càng trầm trọng. Trong nước, các cuộc đấu tranh của người Miêu, Bạch Liên Giáo,... liên tiếp nổ ra trong khi đó nhà Thanh lại đứng trước nguy cơ xâm nhập của tư bản phương Tây. Điều đó buộc nhà Thanh không muốn tạo thêm bất kì sự bất ổn nào từ bên ngoài, phải công nhận sự hiện diện của triều Nguyễn ở khu vực, chủ trương không can dự vào công việc nội trị của nhà Nguyễn. Có thể thấy, bối cảnh lịch sử đã khiến cả nhà Nguyễn (Việt Nam) và nhà Thanh (Trung Quốc) cần phải nhanh chóng tái lập quan hệ ngoại giao.

Năm 1802, triều đình nhà Nguyễn cử hai đoàn sứ thần sang nhà Thanh để trao trả quốc ấn, sắc phong của Tây Sơn trước kia và xin phong vương. *Hội điển* ghi chép lại sự kiện này như sau: “Gia Long năm đầu, trong nước đều yên, đường bể đã yên ổn, phái Hộ bộ thương thư Trịnh Hoài Đức sung chức Chánh sứ, bộ Binh tham tri Ngô Nhân Tĩnh và bộ Hình Tham tri Hoàng Ngọc Uẩn sung giáp ất phó sứ, đem sách, ấn của nước Thanh phong cho ngự Tây Sơn khi trước và bọn giặc biển Mạc Quan Phù người nước ấy ngự xưng là Đông Hải Vương, đến tỉnh thành Quảng Đông giao cho viên tổng đốc tỉnh ấy để tâu xin xử trí. Lại sai riêng sứ bộ sang xin phong và xin lấy quốc hiệu là “Nam Việt”. Cho Binh bộ Thượng thư Lê Quang Đình sung Chánh sứ, lại sai Thiêm sự Lê Chính Lộ sang Giáp phó sứ. Đông Các Đại học sĩ Nguyễn Gia Cát sung Ất phó sứ” [167, tr.306]. Cuối cùng sau nhiều lần thương thảo, nhà Thanh đã đồng ý với yêu cầu của nhà Nguyễn, điều chỉnh tên nước thành Việt Nam, làm sắc phong và cử quan Án sát Quảng Tây sang Việt nam phong vương. Từ triều vua Gia Long đến triều vua Tự Đức, triều đình nhà Nguyễn đều cử sứ bộ sang Trung Quốc cầu phong vào các năm 1802, 1820, 1841, 1848. Sau đó, các đoàn sứ bộ mang sắc ấn của vua nhà Thanh cũng đến Việt Nam làm lễ tuyên phong vào các năm 1804, 1822, 1842, 1849. Nếu như dưới thời Gia Long, Minh Mệnh, Thiệu Trị, lễ phong vương diễn ra ở Bắc Thành (Hà Nội) thì đến thời Tự Đức, với khả năng ngoại giao khôn khéo, triều đình nhà Thanh đã đồng ý phong vương cho vua Tự Đức tại kinh thành Huế. Điều đó cũng được xem là sự thành công về mặt ngoại giao của nhà Nguyễn.

Dưới thời Gia Long, theo quy định cứ 2 năm 1 lần nhà Nguyễn cử một phái đoàn sang nhà Thanh làm nhiệm vụ triều cống thì đến thời Minh Mệnh quy định được thay đổi thành 4 năm 1 lần “Minh Mệnh năm thứ 20, vua nhà Thanh dụ rằng: nước ta, theo lệ cũ cứ 2 năm 1 lần cống, 4 năm 1 lần sai sứ sang châu thời 2 lần cống cùng đem nộp một thể. Nay đổi làm 4 năm 1 lần cống” [167, tr.311]. Trừ đời vua Thiệu Trị không có lần nào triều cống (một phần do Thiệu Trị lên ngôi trong thời gian quá ngắn (1841-1847)) thì các đời vua nhà Nguyễn đều tiến hành triều cống khá đều đặn.

Bên cạnh đó, trong những dịp như báo tang vua, mừng vua nhà Thanh mới lên ngôi, tạ ơn thụ phong, thăm hỏi,... đều được các vua nhà Nguyễn chú trọng như một khía cạnh quan trọng trong quan hệ bang giao với Trung Quốc. Khi đó, nhà Thanh cũng tặng nhiều vật phẩm có giá trị cho các đoàn sứ bộ Việt Nam. Chẳng hạn vào năm 1804, đoàn sứ bộ đi tiến cống của nhà Nguyễn đến Trung Quốc, hoàng đế nhà Thanh đã trao tặng phẩm gồm: đoạn măng 8 tấm, đoạn mỡ 8 tấm, đạo gấm 8 tấm, nhung dài lông 8 tấm, đoạn bóng 8 tấm, đoạn tơ 27 tấm, trầu mùa xuân 27 tấm [192, tr.581].

Trong những năm 50 của thế kỷ XIX, những biến động khu vực đã tác động không nhỏ đến quan hệ bang giao với Trung Quốc. Nếu như dưới ba triều vua Gia Long, Minh Mệnh, Thiệu Trị, quan hệ Việt Nam-Trung Quốc là mối quan hệ bang giao truyền thống giữa một nước lớn với một nước nhỏ thì đến triều Tự Đức, quan hệ bang giao Việt-Trung lại bị chi phối bởi yếu tố phương Tây mà trực tiếp là Pháp.

Trong 10 năm đầu triều Tự Đức, quan hệ Việt-Trung vẫn diễn ra theo những diễn lệ của các triều đại trước đó. Trong giai đoạn từ 1852 đến 1868, hai triều đình không có quan hệ chính thức do lúc này phong trào Thái Bình thiên quốc nổ ra mạnh mẽ cùng với sự bùng nổ của Chiến tranh Nha phiến lần 2 (1858 - 1860) buộc triều đình nhà Thanh phải dồn sức để đối phó. Sự kiện Pháp xâm lược Việt Nam đã tác động mạnh đến quan hệ bang giao truyền thống giữa Việt Nam và Trung Quốc trong giai đoạn sau. Năm Mậu Thìn (1868), vua Tự Đức cử sứ bộ gồm Chánh sứ: Lê Tuấn, Át phó sứ Hoàng Tịnh, Giáp phó sứ Nguyễn Tư Giản đi sứ nhà Thanh làm nhiệm vụ triều cống định kỳ. Ở Việt Nam lúc này thực dân Pháp chiếm 6 tỉnh Nam kỳ, sau đó đến năm 1873-1874 đưa quân ra đánh chiếm Bắc kỳ lần thứ nhất, buộc triều đình Huế phải ký hiệp ước Giáp Tuất (ngày 15/3/1874). Trong suốt thời kỳ này, Tự Đức vẫn giữ mối

quan hệ truyền thống với nhà Thanh và không thông báo về sự can dự của người Pháp tại Việt Nam cho nhà Thanh biết. Sau lần triều cống năm 1868, 1872, triều đình Huế còn cử sứ bộ sang triều cống Trung Hoa theo lệ thường 4 năm 1 lần vào các năm 1876, 1880 nhưng hai chuyến đi sứ cuối cùng này đều không được sử sách ghi chép rõ. Kể từ sau Hiệp ước 1874 thì nền ngoại giao của triều đình Huế đã phụ thuộc vào các điều khoản của Hiệp ước cũng như chịu ảnh hưởng của đường lối đối ngoại của Pháp. Cũng từ đây, quan hệ ngoại giao giữa Việt Nam với các quốc gia khác, trong đó có Trung Quốc không còn hoàn toàn đặt trong tay vua quan nhà Nguyễn nữa.

Ngoài ra, quan hệ bang giao Việt-Trung thế kỉ XIX còn thể hiện qua việc phối hợp xử lý các vấn đề lãnh thổ và biên giới trên bộ cũng như trên biển. Do vị trí địa lý sát cạnh nhau nên những va chạm, xung đột ở biên giới cũng trở nên thường xuyên hơn. Chẳng hạn tháng 7 năm 1828, phủ Khai Quang tỉnh Vân Nam nước Thanh cho lính sang địa giới Tuyên Quang truy bắt phạm nhân là Triệu Ứng Lũng. Khi biết sự việc, triều đình nhà Nguyễn đã thể hiện rõ quan điểm cứng rắn: “Kẻ tội ác trong thiên hạ đều như nhau, kẻ phạm tội trốn đi xa, cố nhiên cần phải bắt cho được. Nhưng giới hạn bờ cõi, Nam Bắc rõ ràng, sao lại xông xáo vượt qua giới hạn như thế” [193, tr.752] đồng thời gửi thư sang nhà Thanh yêu cầu rõ “về sau có người nước Thanh trốn sang thì báo cho quan biên giới bắt hộ giải sang, không được vượt qua biên giới” [193, tr.752]. Nửa sau thế kỷ XIX, chính sử cả hai nước đều ghi nhận hoạt động của các nhóm thổ phỉ dọc biên giới Việt-Trung và các nhóm hải tặc. Các toán thổ phỉ từ nước Thanh tràn đến Việt Nam không chỉ cướp bóc của cải mà chúng còn đánh chiếm tỉnh thành, xây dựng căn cứ vũ trang trong thời gian dài khiến triều Nguyễn gặp nhiều khó khăn trong việc đánh dẹp. Chẳng hạn, vào năm 1868, triều đình Tự Đức gửi thư sang nhà Thanh yêu cầu gửi gấp một đạo quân đến vùng thượng du Bắc Kỳ đánh đuổi giặc Ngô Côn (vốn là dư đảng của nhóm Thái Bình Thiên Quốc) đang trú ngụ ở Lạng Sơn, Cao Bằng. Năm sau (1869), nhà Thanh đã sai Đề đốc tỉnh Quảng Tây là Phùng Tử Tài cùng 15.000 binh lính hội tiểu với nhà Nguyễn. Cuối cùng, Phùng Tử Tài và Vũ Trọng Bình đã bắt và giết Ngô Côn ở thành Bắc Ninh vào tháng 8 năm 1869.

Không những thế, dưới triều Nguyễn, hoạt động buôn bán trên bộ và trên biển với Trung Quốc diễn ra rất sôi động. Nếu như thương mại triều cống là hoạt động kinh

tế chịu ảnh hưởng trực tiếp của nhà nước thì hoạt động trao đổi buôn bán trên bộ lại chủ yếu diễn ra giữa thương nhân và người dân khu vực biên giới. Do hoàn cảnh lịch sử khách quan và chủ quan chi phối, hoạt động trao đổi, buôn bán ở vùng biên thường ít chịu sự kiểm soát của nhà nước và thực tế là “không thể ngăn chặn nổi” [33, tr.91]. Hai cửa khẩu Đồng Đăng (Lạng Sơn) và Móng Cái (Quảng Ninh) được xem là những địa điểm quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa giữa hai nước. Trong đó, cửa khẩu Đồng Đăng, nơi tiếp giáp ải Nam Quan là địa điểm giao dịch chính thức giữa hai quốc gia khi có công việc cần giao thiệp.

So với buôn bán trên bộ, con đường trên biển được xem là con đường buôn bán chính ngạch giữa hai quốc gia. Hoạt động mậu dịch trên biển giữa hai nước Việt-Trung diễn ra chủ yếu qua 3 con đường: từ Quảng Châu đến Đà Nẵng, từ Hạ Môn đến Hội An và từ Liêm Châu, Quảng Tây đến cảng Hải Phòng. Trong khi đó, tàu thuyền của Việt Nam có thể đi từ cảng Đà Nẵng hay Hội An đến các cảng biển ở đông nam Trung Quốc như Quảng Châu, Hạ Môn, Ninh Ba để buôn bán. Nhìn chung, trong hoạt động buôn bán cả trên bộ lẫn trên biển, triều đình nhà Nguyễn dành cho các thương nhân người Hoa nhiều ưu ái đặc biệt như sự tự do buôn bán ở các cảng, miễn giảm thuế khóa,... Với những chính sách ưu đãi đó, thuyền buôn Trung Quốc đến Việt Nam luôn chiếm số lượng lớn. Theo thống kê của Crawfurd mỗi năm ở Huế có 12 chiếc, trọng tải tổng cộng khoảng 2500 tấn; ở Hội An có 16 chiếc, trọng tải tổng cộng khoảng 3.000 tấn; ở Sài Gòn có khoảng 30 chiếc với trọng tải tổng cộng khoảng 6500 tấn [47, tr.82]. Đến nửa sau thế kỉ XIX, với sự xâm lược của thực dân Pháp ở Việt Nam, hoạt động buôn bán giữa thuyền buôn Trung Quốc với Việt Nam có phần khó khăn hơn trước, chủ yếu diễn ra ở Bắc Kỳ - nơi mà sự kiểm soát của thực dân Pháp có phần nới lỏng hơn so với Nam Kỳ.

Có thể thấy rằng, dưới triều Gia Long, Minh Mệnh, Thiệu Trị và 10 năm đầu triều Tự Đức, quan hệ giữa Việt Nam và Trung Quốc là mối quan hệ bang giao truyền thống giữa hai triều đình phong kiến với nguyên tắc quan trọng là sắc phong, triều cống, không can thiệp vào công việc nội bộ của nhau. Trong nửa sau thế kỉ XIX, với sự can thiệp ngày càng sâu của Pháp vào Việt Nam đã làm thay đổi tính chất truyền thống của mối quan hệ truyền thống Việt-Trung. Những chuyển biến trong quan hệ

bang giao Việt-Trung trong thế kỉ XIX đã tác động mạnh mẽ đến thái độ của nhà Nguyễn trong việc ban hành chính sách cứu nạn và thực thi chính sách cứu nạn với các nhóm đối tượng đến từ Trung Quốc.

2.1.2.3. Hoạt động bang giao của nhà Nguyễn với phương Tây

Mối quan hệ giữa Việt Nam và Pháp được thể hiện chủ yếu trên các lĩnh vực giao thương và chính trị. Trong khoảng gần 20 năm đầu dưới triều vua Gia Long, mối quan hệ Việt Nam và Pháp gần như không có sự kiện gì đặc biệt ngoài sự hiện diện của một vài người Pháp trong bộ máy quan lại triều Nguyễn. Những nhân vật tiêu biểu có thể kể đến như: Chaigneau, Vannier, Barisy,... đều nhận được nhiều đặc ân của vua Gia Long. Họ được triều đình cấp cho một đội lính gồm 50 người, miễn không phải quỳ lạy nhà vua và có thể tự do ra vào cung điện của nhà vua. Căn nguyên sâu xa là do họ đã giúp vua Gia Long trong cuộc đấu tranh chống lại nhà Tây Sơn. Chính điều này đã ảnh hưởng không nhỏ tới đường lối ngoại giao với Pháp dưới thời vua Gia Long.

Do những ràng buộc tình cảm cá nhân với một số người Pháp, vua Gia Long đã hoạch định một đường lối ngoại giao mềm dẻo, khôn khéo. Đối với những người Pháp đã từng giúp đỡ mình, vua Gia Long luôn tỏ ra biệt đãi và đối xử tốt với họ. Trong khi đó, đối với chính phủ Pháp, nhà vua lại tỏ ra thận trọng trong các cuộc gặp gỡ, tiếp xúc và kiên quyết từ chối việc đặt quan hệ ngoại giao chính thức.

Trong giai đoạn 1802-1812, do bận chiến tranh ở châu Âu nên Pháp không có hoạt động gì đáng kể ở Việt Nam. Sau khi chiến tranh chấm dứt, Pháp đã nhiều lần đề nghị được nối lại quan hệ với Việt Nam. Năm 1817 được coi là năm đánh dấu sự trở lại của các tàu buôn Pháp tại Việt Nam. Con tàu La Cybèle do Kergariou chỉ huy đến cửa Hàn và xin được vào triều yết kiến vua Gia Long để dâng quà tặng của vua Pháp đồng thời nhắc lại hiệp ước năm 1787 mà Bá Đa Lộc đã thay mặt Nguyễn Ánh, tức vua Gia Long ký với chính phủ Pháp. *Đại Nam thực lục* chép về sự kiện này như sau: “Tàu của Phú Lãng Sa đậu ở Đà Nẵng, đưa thư cho Nguyễn Văn Thắng nói vua nước ấy lấy lại được trước, sai treo cờ ở thuyền đi đến các cửa biển để các nước láng giềng biết, xin dâng sản vật địa phương, đến Kinh chiêm yết. Vua lấy có không có quốc thư mà khước từ. Sai Đình thần Quảng Nam khoản đãi hậu, rồi bảo đi” [192, tr.959-960].

Tới năm 1819, một chiếc tàu Pháp khác tên là Henry đến Việt Nam đã được vua Gia Long cho phép mở cửa hàng buôn bán. Dưới triều Gia Long, quan hệ thương mại Việt-Pháp diễn ra khá thuận lợi. Trong khi đó, nhà vua lại tỏ rõ thái độ cứng rắn từ chối kí kết các hiệp ước, thiết lập quan hệ ngoại giao chính thức với chính phủ Pháp. Chính người Pháp còn nhận ra rằng: “Nhà vua [Gia Long] không nói cái mà nhà vua nghĩ, nhà vua rất khôn khéo và luôn có những lối thoát [251, tr.81].

Kế nghiệp vua Gia Long, vua Minh Mệnh đã tiếp tục thực hiện đường lối chính trị-ngoại giao của cha mình. Là một người tôn sùng Nho học, Minh Mệnh vốn không có thiện cảm với người Pháp. Chính vua Gia Long cũng từng cảnh báo với vua Minh Mệnh rằng: “Hãy biết ơn người Pháp nhưng đừng bao giờ để họ đặt chân vào triều đình của con” [251, tr.55]. Thêm vào đó, tình hình khu vực dưới triều vua Minh Mệnh có nhiều biến đổi quan trọng, nguy cơ bị xâm lược của các quốc gia phương Đông ngày càng lộ rõ buộc Minh Mệnh phải tỏ ra đề phòng, thận trọng trong đường lối chính trị của mình.

Trong những năm đầu trị vì, vua Minh Mệnh vẫn đi theo đường lối đối ngoại của cha mình. Một mặt ông tỏ ra tôn trọng, đối đãi trọng thị với những người Pháp trong triều, tạo điều kiện cho các tàu buôn Pháp tới Việt Nam buôn bán nhưng mặt khác lại tỏ ra dứt khoát trong việc thiết lập thương ước với người Pháp. Trong giai đoạn sau, trước sự gia tăng can thiệp của phương Tây, vua Minh Mệnh cố gắng đứng ngoài những tiếp xúc với Pháp, tiếp tục củng cố triều đại và đất nước trên nền tảng của ý thức hệ Nho giáo trước các tư tưởng mới lạ của phương Tây, chủ yếu là đạo Thiên Chúa đang trên đà tìm chỗ đứng chân ở Việt Nam.

Về phía Pháp, sau khi tàu La Cybèle thất bại trở về năm 1818, chính phủ Pháp càng cố gắng liên hệ với nhà Nguyễn, tăng cường các phái đoàn sang Việt Nam nhằm vận động nhà Nguyễn lập thương ước với Pháp. Năm 1821, tàu Larose chở phái đoàn lãnh sự Pháp tới Huế và dâng thư cùng lễ vật lên vua Minh Mệnh. Nhà Nguyễn đã khéo léo từ chối đề nghị thiết lập thương ước giữa hai nước, chỉ đồng ý cho phép thông thương đồng thời cho Ty Thương bạc làm thư trả lời và gửi tặng nhiều phẩm vật gồm: 100 cân da voi, 30 cân da dê, 10 tấm da hổ, 100 tấm da trâu, 500 tấm da hươu, 200 tấm sa nam, 200 tấm the nam, 100 tấm lụa Cao Bộ, đường phèn, đường phôi mỗi

thứ 1.000 cân, 10.000 cân đường cát, 2 cây ngà voi, 2 cổ sừng tê. [193, tr.131]. Năm 1822, chiếc thuyền Pháp là Cléopâtre đến Đà Nẵng xin được tiếp kiến vua nhà Nguyễn. Mặc dù Chaigneau đã tìm mọi cách vận động nhưng vua Minh Mệnh vẫn từ chối tiếp. Năm 1824, hai chiếc tàu Thétis và Espérouce đến Việt Nam dâng quốc thư và phẩm vật xin giao hiếu và thông thương cũng bị Minh Mệnh từ chối gặp mặt, không nhận quốc thư và vật phẩm của vua Pháp. Vua Minh Mệnh từ chối tiếp. Nhà vua cho rằng: “Nước Phú Lãng Sa cùng nước Anh Cát Lợi thù nhau. Năm trước nước Anh Cát Lợi nhiều lần dâng lễ, trăm điều từ chối không nhận, nay chẳng lẽ lại cho Phú Lãng Sa thông hiếu! Song nghĩ khi đức Hoàng khảo ta bước đầu bốn ba từng sai Anh Duệ Thái tử sang nước họ, cũng có ơn cũ, nếu vội cự tuyệt thì chẳng phải là ý mến người xa. Liền sai làm thư của Thương bạc và thưởng cho mà khiến về. Quốc thư cùng lễ vật thì không cho trình dâng” [193, tr.388].

Trong nhiều năm sau đó, quan hệ ngoại giao giữa Minh Mệnh với Pháp ngày càng khó khăn hơn. Năm 1830 đã đánh dấu sự cố gắng cuối cùng của Pháp trong quá trình thiết lập quan hệ ngoại giao với Việt Nam bằng sự kiện đại tá Laplace được cử đến Việt Nam xin thông thương. Tuy nhiên phái đoàn này đã lên núi Tam Thai mà không có sự đồng ý của nhà Nguyễn. Nhận được tin, triều đình yêu cầu tàu Favorite phải rời khỏi Việt Nam, đánh dấu sự chấm dứt ngoại giao của Chính phủ Pháp hòng kí kết các thỏa ước thương mại, ngoại giao với triều Nguyễn. Kể từ sau sự kiện này, các tàu Pháp vẫn cập cảng Đà Nẵng nhưng không còn mang tính chất ngoại giao nữa.

Dù kiên quyết từ chối ký kết các thương ước với Pháp, nhưng vua Minh Mệnh không cấm đoán tàu bè và các thương nhân Pháp đến Việt Nam buôn bán. Với quy định các tàu thuyền phương Tây chỉ được cập cảng Đà Nẵng, triều Nguyễn đã tiến hành mở cửa một cách hạn chế và có kiểm soát đối với đối tượng này. Trong nhiều trường hợp tàu thuyền phương Tây gặp nạn trên biển và trôi dạt đến Việt Nam, triều đình nhà Nguyễn vẫn sẵn lòng giúp đỡ họ và tạo điều kiện để họ hồi hương hoặc tiếp tục buôn bán ở Việt Nam.

Trong những năm cuối triều vua Minh Mệnh (khoảng từ năm 1835 đến 1840), đường lối ngoại giao với Pháp của triều đình Huế có nhiều thay đổi do những biến động của tình hình trong nước và khu vực. Năm 1839, triều Huế đã cử sứ đoàn đầu

tiên sang Anh và Pháp. Tuy nhiên họ đã không được vua Pháp lúc đó là Louis Philippe tiếp kiến với lí do sứ bộ Việt Nam không có quốc thư. Cuối cùng, con đường ngoại giao giữa Việt Nam và Pháp đã đi vào ngõ cụt.

Dưới triều vua Thiệu Trị, chính sách ngoại giao của triều đình Huế đối với Pháp có phần ôn hoà hơn. Nhưng đổi lại, phía Pháp lại liên tiếp khiêu khích, tìm cách gây hấn với triều đình nhà Nguyễn. Năm 1841, một tàu chiến của Pháp kéo tới vùng biển Trà Sơn, bắn hơn 60 phát súng lớn. Năm 1847, một hạm đội Pháp kéo đến Đà Nẵng phô trương thanh thế, cướp 5 chiếc thuyền bọc đồng của triều đình đang đậu ở vụng Trà Sơn, ngang nhiên đi lại ở cửa biển. Hành động trên đã cho thấy Pháp ngày càng lộ rõ ý đồ can thiệp vào Việt Nam. Vua Thiệu Trị rất tức giận, cho rằng: “Nước Phật Tây Lan (tức Pháp) mọi rợ, ngông cuồng, tội không đáng khoan xá, nếu chúng lại đến không kể thuyền buôn hay thuyền quân, các phận cửa biển nơi sở tại lập tức phải đuổi đi không được cho chúng bỏ neo” [197, tr.1003]. Điều đó khiến cho quan hệ Việt-Pháp trở nên căng thẳng, buộc triều đình nhà Nguyễn phải tăng cường phòng thủ tại các cửa biển.

Cuối năm 1847, vua Thiệu Trị qua đời, Tự Đức lên nối ngôi đã tiếp tục thực hiện đường lối chính sách không phương Tây. Ngày 23/1/1857, sứ thần nước Pháp là Montigny tới Đà Nẵng nhằm thương thuyết với triều đình Huế vấn đề truyền đạo và buôn bán. Ngày 7/12/1857 viên sứ Pháp rời Việt Nam mà không được vua Tự Đức tiếp kiến, cũng không đạt được một kết quả cụ thể nào.

Ngày 1/9/1858 liên quân Pháp-Tây Ban Nha nổ súng vào bán đảo Sơn Trà, mở đầu cuộc can thiệp vũ trang của tư bản Pháp vào Việt Nam. Sự kiện này đã đặt dấu chấm hết cho thời kì ngoại giao hòa bình giữa Việt Nam và Pháp, chuyển sang thời kì “ngoại giao pháo hạm”. Đến cuối năm 1861, thực dân Pháp chiếm được bốn tỉnh quan trọng của Nam Kỳ là Gia Định, Định Tường, Biên Hoà, Vĩnh Long. Tháng 5/1862 triều đình Huế chấp nhận thương thuyết với Pháp. Sứ thần hai bên đã đi đến ký kết một bản hoà ước, gọi là Hoà ước Nhâm Tuất vào ngày 5/6/1862.

Tháng 6 năm 1863, triều đình cử Phan Thanh Giản, Phạm Phú Thứ, Ngụy Khắc Đản đem theo đoàn tuỳ tùng hơn 60 người đến Pháp với sứ mệnh ngoại giao chuộc lại 3 tỉnh miền Đông. Hi vọng của vua Tự Đức đặt ở chuyến đi này rất lớn: “Chuyến đi

lần này đã định liệu trước là phải nói thế nào cho tất được. Nếu họ không nghe, thì nên ở lưu lại mà nói, cốt cho chuyển động lòng họ. Nếu đi không về không hoặc đi không mà đến chết, thì có bỏ ích gì cho nước. Hãy đem 2, 3 việc quan trọng mà bàn, còn thì chẳng qua là sửa định lại mà thôi” [198, tr.812]. Nhà vua đã dặn dò các sứ thần rất kỹ: “Quốc thư nên đệ tới quốc trưởng, chớ để cho người đương sự làm lấp liếm đi. Khi đến nước ấy thì trước hãy hỏi xem quan của họ người nào được việc, nhờ nói họ không nên chuyên ủy cho người thông ngôn, ngõ hầu mới được nên việc. Vả lại, sứ thần là thay mệnh lệnh của vua, sang sứ nước Thanh thì theo lễ nước Thanh, sang sứ nước Phú Lãng Sa thì theo lễ nước Phú (sứ thần của Tây dương sang sứ nước ta, chỉ làm lễ đứng vái cúi đầu), cẩn thận chớ có cúi lạy để đến nỗi làm nhục quốc thể” [198, tr.814]. Tuy nhiên, những cố gắng của triều đình Tự Đức đã không mang lại kết quả như mong muốn. Ngày 18/2/1864 sứ đoàn Phan Thanh Giản về nước.

Sau khi chiếm được Nam Kỳ, thực dân Pháp bắt đầu kéo quân ra đánh chiếm Bắc Kỳ. Sau một thời gian thăm dò, cuối năm 1873, đô đốc Dupré đã quyết định đánh Bắc Kỳ lần thứ nhất. Triều đình Huế lại tiếp tục đấu tranh với Pháp bằng con đường ngoại giao. Sứ bộ gồm Lê Tuấn và Nguyễn Văn Tường được giao nhiệm vụ đàm phán về các điều khoản của hiệp ước mới với đại diện của Pháp là Philastre. Vua Tự Đức nhắc nhở sứ bộ rằng: “Lần này lời ước đến lần thứ hai nên làm thế nào cho hòa hảo mãi mãi mà tự ta có thể đền bù được thiệt hại việc gần đây, các người cần phải xem cơ tùy thế thận trọng nghìn muôn phần, nếu phải cùng lập thành điều ước ngay, nôm đem hết ý trí, để trọng lời hẹn thề, hoặc phải sang Tây mới cùng nhau định ước thì gặp gỡ cơ hội, chuyển bát bớt thêm, lại nhiều dịp tốt” [198, tr.1433]. Ngày 15/3/1874, sứ bộ Lê Tuấn và Nguyễn Văn Tường vào Gia Định ký kết với Dupré bản Hiệp ước Giáp Tuất gồm 22 điều khoản. Tuy không có hai từ “bảo hộ” trong Hiệp ước, nhưng với những điều khoản trên đây thì thực tế triều đình Huế đã đặt nước Việt Nam vào địa vị “bảo hộ” của Pháp. Pháp tìm mọi cách ràng buộc triều đình Huế về mặt ngoại giao, cô lập triều đình Huế với các nước khác. Sau hiệp ước 1874, hoạt động ngoại giao của Việt Nam với các nước khác đã hoàn toàn bị thu hẹp. Chẳng hạn như năm 1880 khi nước Xiêm sai sứ sang thăm và tặng quà triều đình Huế, thì đoàn sứ thần nước Xiêm đã bị Thống đốc Sài Gòn ngăn trở không đến thăm Việt Nam được. Vua Tự Đức cho rằng sau khi

ký Hiệp ước, Việt Nam vẫn có thể duy trì ngoại giao tự chủ của mình nhưng rốt cuộc thì Việt Nam đã bị Pháp trói buộc chặt chẽ. Ngày 26/3/1882 đại tá Henri Rivière kéo quân ra đánh chiếm Hà Nội bằng đường sông Hồng. Cũng giống trước đây, Pháp đã nhanh chóng hạ được thành Hà Nội sau đó đánh lan ra các tỉnh xung quanh. Giữa lúc đó, ngày 19/7/1883, vua Tự Đức qua đời, quan hệ ngoại giao giữa triều đình Tự Đức với Pháp chấm dứt, mở ra một thời kì đầy rối ren của triều Nguyễn.

2.1.2.4. Nhận thức về biển của các vị vua nhà Nguyễn

Sự đổi diện thường xuyên với biển cũng như mọi thay đổi của biển là nhân tố quan trọng tác động đến ý thức về biển của các vị vua nhà Nguyễn. Những ngày tháng lênh đênh trên biển vì sự tồn tại của nghiệp đế vương họ Nguyễn để rồi cuối cùng giành lại đất nước bằng lực lượng thủy quân hùng mạnh đã khiến cho Gia Long quan tâm đặc biệt đối với biển. Bài học ứng xử với biển tiếp tục được các hậu duệ của ông-Minh Mệnh, Thiệu Trị và Tự Đức kế tục trong suốt thế kỉ XIX.

Đối với các quốc gia ven biển, biển là cánh cửa đưa đất nước hướng ra thế giới. Không những thế, biển cũng là yếu tố sống còn trong việc quản lý mọi hoạt động nhà nước. Tiếp nối tư tưởng hướng biển của tiền nhân cùng những nhận thức sâu sắc về biển, các vị vua nhà Nguyễn đã nhanh chóng sử dụng biển như một môi trường làm giàu cho quốc gia, dân tộc. Sau khi tiêu diệt nhà Tây Sơn, Gia Long nhanh chóng thống nhất đất nước trải dài đến mũi Cà Mau. Điều đó cũng đồng nghĩa với cương vị của người làm chủ một dải Biển Đông dài rộng. *Gia Định thành thông chí* chép: “Hà Tiên ở phía tây thành Gia Định do thời đất Long Xuyên tuôn vào trong biển, dần dần dồn về hướng nam, lại có hòn Khoai Nhỏ (Tiểu Thự dữ) đứng ngoài chắn sóng dữ mà bồi bãi biển, cùng các đảo lớn nhỏ khác dăng la liệt xen nhau, thẳng đến phía tây, tiếp liền với cửa biển Bắc Nôm của nước Xiêm” [61, tr.69] cho thấy cả một vùng biển rộng lớn phía tây nam đã là nơi sinh sống, buôn bán, chịu sự kiểm soát của nhà Nguyễn. Ngược lên phía bắc, vùng biển Quảng Yên “liền với nhà Thanh, bốn mặt đều là biển, địa thế xa cách với các tổng trong châu” [195, tr.656] từ thời Lý, Trần đã là môi trường quen thuộc của thuyền buôn, thuyền đánh cá. Điều đó cho thấy, đến đầu thế kỉ XIX, nhà Nguyễn nắm trong tay cả một vùng biển rộng lớn với từ bắc xuống nam cùng hàng nghìn đảo lớn nhỏ.

Sự thống nhất lãnh thổ, lãnh hải và thể chế chính trị là yếu tố quan trọng cho sự phát triển mọi mặt của đất nước mà trước hết là hoạt động khai thác kinh tế biển đảo. Từ những năm 1822 đến 1831, tình hình trong nước và khu vực có nhiều biến đổi khiến Minh Mệnh không thể giữ nguyên đường lối trị nước như thời Gia Long. Ông bắt đầu thăm dò để đổi mới đường lối đối ngoại bằng việc phái các tàu thuyền lớn sang các nước theo cả hai hướng: một số thuyền ngược lên phía Bắc (khu vực Quảng Đông) và phần đông thuyền của triều đình cập cảng ở các nước Đông Nam Á hải đảo và các nước phương Tây. Phái các tàu đi công cán, Minh Mệnh đã nói rõ mục đích của chuyến đi: “ta phái binh thuyền đến nước ngoài là muốn quen thuộc đường biển và biết hình thế, phong tục các nơi, không phải để cầu lợi” [195, tr.820]. So với con đường thiên lý trên bộ, đường biển cũng tỏ ra ưu việt hơn trong việc vận chuyển hàng hóa có quy mô lớn và tận dụng tối đa năng lực đi biển của người Việt. Nhà Nguyễn đã phát huy được giá trị của biển để làm sợi dây liên kết cả nước từ Bắc đến Nam. Vua Minh Mệnh từng cho rằng: “Vận tải đường biển là một việc rất gian lao nhưng nước ta phía sau tựa vào núi, phía trước trông ra biển, việc đi biển không thể không tranh thủ lấy cái nghề sở trường của mình. Nếu đi bộ năm ngày thì đường thủy chỉ một lèo buồm là tới” [196, tr.509]. Với tầm nhìn toàn diện về vị thế biển đảo, triều Nguyễn đã tận dụng lợi thế ngã tư đường trên các trục lộ giao thông quan trọng để kết nối hoạt động thương mại nội vùng-liên vùng-khu vực. Các nghiên cứu của học giả quốc tế đã cho thấy vị thế cường quốc hàng hải và khả năng hoạt động thương mại chủ động của nhà Nguyễn trong khu vực [46, tr.34] là minh chứng cho những nhận thức, tư tưởng hướng biển phát triển kinh tế đúng đắn của các vị vua nhà Nguyễn.

Kinh đô nhà Nguyễn được đặt tại Huế với vị trí giáp biển dựa núi. Sự đối diện thường xuyên với biển cũng như mọi thay đổi của biển là nhân tố quan trọng tác động đến ý thức về biển của nhà Nguyễn. Trước mối lo ngại có thể bị tấn công từ phía biển bất kỳ lúc nào, trong suốt nửa đầu thế kỉ XIX, các vị vua triều Nguyễn đều có những nhận thức quan trọng về phòng thủ bờ biển và đảm bảo an ninh mặt biển. Bởi ngay từ buổi quốc sơ, Gia Long từng dụ: “Côn Lôn, Phú Quốc, Thị Nại, Cù Mông trăm cùng với các tướng sĩ các người đã trăm trận đánh vất vả mới có ngày nay. Lúc yên đừng quên lúc nguy. Đó thực là đạo giữ nước yên dân” [192, tr.811]. Vua Minh Mệnh từng

nhấn mạnh đến việc phòng thủ kinh đô từ phía biển rằng: “Trị nước phải biết lo xa. Trẫm từ khi thân chính đến nay lo sách lược xây dựng Nhà nước lâu dài, sửa đắp trường thành ở Quảng Bình, xây cửa hùng quan ở Hải Vân, những nơi xung yếu dọc biển như Thuận An, Tư Dung, chỗ nào cũng lập pháo đài, nhân chỗ hiểm trở của núi sông để mạnh thêm sự bảo vệ đất nước” [193, tr.758]. Tư tưởng đó tiếp tục được các vị vua kế nhiệm là Thiệu Trị và Tự Đức duy trì và phát huy. Các vua nhà Nguyễn đều thân hành xem xét các cửa biển và có những đánh giá rất cao về vị thế chiến lược của các cửa biển này. Năm 1830, vua tuần ngự đến cửa biển Thuận An đã khẳng định: “Nơi đây là chỗ quan yếu cho kinh thành (Thuận Hóa), trước kia Đức Thái tổ Gia Dụ Hoàng đế mở bờ cõi về phương Nam từ cửa bể này đi vào... Đức Thế tổ Cao Hoàng đế lấy lại được kinh thành cũng từ cửa bể này đi vào. Như vậy cửa bể này quan hệ đến thịnh suy của quốc vận” [186, tr.1636-1637]. Vua Minh Mệnh lại nói với cận thần rằng: “Nay trẫm chế tạo tàu đồng là muốn giữ những chỗ yếu hại ven biển, làm xưởng chứa sẵn đầy, để lúc có việc dùng đến. Và lại chỗ yếu lại không đâu bằng vụng Trà Sơn. Tàu ngoại quốc đến chỉ có thể đỗ ở đấy mà chường khí rất dữ, giếng độc hơn 10 cái. Trước có tàu Tây dương tránh gió đến đấy, cuối cùng bị nước độc làm hại, do đấy mà nói rằng người ngoại quốc dù có muốn dòm ngó cũng không sao làm được. Hơn nữa do đó ta lại giữ được chỗ hiểm để có thể vận dụng tàu thuyền kia mà” [193, tr.759].

Về công việc tuần phòng trên biển, vua Minh Mệnh dụ bộ Binh rằng: “Bờ biển nước ta rất dài, việc tuần phòng biển rất là quan trọng” [196, tr.37]. Vua Thiệu Trị cũng dụ rằng: “Cương giới về hải phận của bản triều rộng, dài, những chỗ xung yếu ở nơi ven biển đều đặt pháo đài để nghiêm việc phòng giữ” [197, tr.170]. Dưới triều Nguyễn, với việc xây dựng, tổ chức lực lượng quân đội theo hướng thủy quân cho phép nhà nước có điều kiện thuận lợi tiến ra biển thực hiện công tác tuần tra trên vùng biển Việt Nam. Theo Minh Mệnh, việc tuần tra biển có ba điều lợi là biết rõ đường bể, thao luyện cách lái thuyền và tập đánh dưới nước [184, tr.42]. Vì thế hằng năm, các thuyền tuần tiễu đều ra biển thực hiện nhiệm vụ và gửi báo cáo kết quả tuần tra về triều đình ở Huế.

Dưới triều Nguyễn, ý thức về biển được thể hiện phong phú qua các Chỉ, Dụ, Chiếu của những người đứng đầu nhà nước. Lấy lại nghiệp đế vương từ một đoàn thuyền bé nhỏ, điều đó khiến Gia Long ý thức được tầm quan trọng của biển và thủy quân đối với an ninh đất nước, sự tồn vong của một thể chế. Trong những năm đầu, Gia Long cho rằng: “Thủy quân ta vốn đã tập quen, nếu dùng đường biển thì rất tiện” [192, tr.757]. Chính những tư tưởng hướng mạnh về phía biển đó đã tạo ra những nền tảng vững chắc để Minh Mệnh gặp nhiều thuận lợi trong phát triển thủy quân thời kỳ sau. Minh Mệnh đánh giá cao vai trò của thủy quân trên các chiến thuyền: “Đất nước ta phần nhiều ven biển, thuyền mành của thủy sư là rất quan trọng, các việc đi hay đậu cốt ở người lái và nước mà hiểu biết đường biển hiểm hay dễ, gió nước thuận tiện hay không thì người lái lại là người thầy ở thuyền” [196, tr.429]. Trong nhiều Chỉ, Dụ, Minh Mệnh cũng thể hiện rõ là con người am hiểu về đường biển. *Đại Nam thực lục* chép lại sự kiện khi vua Minh Mệnh đi thăm các công sở đóng thuyền và hỏi Phú Bình Công rằng: “Thuyền này sao lại làm đằng trước lớn, đằng sau nhỏ, người có biết không?” bởi “nước biển rất lớn, khác hẳn nước sông cho nên cá biển phần nhiều đầu to đuôi bé mới vượt sóng được. Cách đóng thuyền đi biển có lẽ cũng làm theo hình cá. Người không quen đi biển thì chẳng biết được [195, tr.219]. Những người đứng đầu triều đình Phú Xuân còn cho thấy kinh nghiệm trong việc chọn lựa các loại thuyền sao cho phù hợp với mục đích đi biển. Chẳng hạn trong hoạt động tiêu trừ cướp biển, các vua nhà Nguyễn nhận thức rõ rằng “thuyền bọc đồng nhiều dây thì bọn giặc trông thấy sợ hãi tất trốn trước, thuyền hiệu chữ Bình, chữ Định thì chất quá lớn không thể đi nhanh mà bắt được, thuyền Ô, Lê lại thấp nhỏ quá gặp giặc không tiện đuổi đến cùng” [196, tr.340].

Hoạt động kiểm soát và bảo vệ các đảo xa bờ đã cho thấy sự quan tâm của Nhà nước cùng sự tham gia trực tiếp của tất cả các bộ phận trong triều đình từ Nội các đến các Bộ (nhất là Bộ Binh, Bộ Công và Bộ Hộ). Dưới triều Nguyễn, “xứ Hoàng Sa là cương giới trên biển” [125, tr.9]. Năm Minh Mệnh thứ 14 (1833), triều đình nhà Nguyễn cũng khẳng định tính hiểm yếu và nguy hiểm của Hoàng Sa qua nhận xét: “Trong hải phận Quảng Ngãi có một dải Hoàng Sa, xa trông trời nước một màu, không phân biệt được nông hay sâu. Gần đây, thuyền buôn thường bị hại” [194, tr.743]. Dưới

triều Nguyễn, các hoạt động tuần tra, thực thi chủ quyền tại Hoàng Sa-Trường Sa được triển khai thường xuyên và quy củ. Các thư tịch của nhà Nguyễn như: *Châu bản*, *Đại Nam thực lục*, *Hội điển*... đều ghi nhận các hoạt động công vụ tại Hoàng Sa-Trường Sa như: lập miếu, trồng cây, dựng bia, cứu nạn, vẽ bản đồ, thám sát đường biển...

Là một triều đại có nhiều duyên nợ với biển đảo, thế kỉ XIX, triều Nguyễn nắm trong tay cả một vùng lãnh hải rộng lớn trải dài từ vịnh Bắc Bộ đến vùng biển Tây Nam. Biển lúc này tiếp tục là cầu nối giữ nhịp thăng trầm của lịch sử, xã hội, kinh tế và chính trị, là không gian để nhà Nguyễn củng cố vị thế quyền lực của người làm chủ, khẳng định sự toàn vẹn về lãnh thổ cả trên bộ lẫn trên biển. Bởi thế dù muốn hay không thì các vị vua nhà Nguyễn đều cho thấy khả năng thích ứng cao và phản ứng nhanh với các thách thức đến từ biển. Với nhận thức về “đường biển dài suốt”, “biển là nơi xung yếu”, “lấy biển làm dải áo, lấy núi làm vạt áo” từ rất sớm của các vị vua nhà Nguyễn, các ứng xử với biển của những người đứng đầu nhà nước đã được phát triển cao thêm một bước. Từ đó, nhiều chính sách liên quan đến biển đã được quy định thành luật, lệ, thể hiện tập trung và sinh động qua các vấn đề tổ chức khai thác biển (khai thác nguồn lợi hải vật, thông thương qua lại với bên ngoài), thực thi chủ quyền trên biển (đo đạc đảo, vẽ bản đồ...) cũng như kiểm soát và bảo vệ biển (tuần tra, tiêu trừ cướp biển, xây dựng pháo đài, cứu nạn...).

2.2. Cơ sở hình thành chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài của nhà Nguyễn

2.2.1. Cơ sở lịch sử

Hoạt động cứu nạn người nước ngoài của các triều đại quân chủ Việt Nam đã được ghi nhận trong một số nhật kí, hồi kí, thư tịch cổ dù số lượng ghi chép không nhiều. Trong khoảng thế kỉ XV-XVII, quan hệ bang giao, kinh tế giữa Việt Nam với nhiều quốc gia trong khu vực phát triển rực rỡ, nhiều vụ tai nạn hàng hải đã được ghi nhận. Năm 1509, *Rekidai hoan (Lịch đại bảo án)* đã ghi nhận sự kiện vua Chuzan (Trung Sơn) của vương quốc Lưu Cầu (Ryukyu) gửi biểu Quốc vương Việt Nam một vạn cân lưu huỳnh, áo giáp sắt, kiếm, thương, cung, vải vóc, sắt, mũi tên [220, tr.63]. Trong quốc thư gửi vua Lê Tương Dực, vua Trung Sơn bày tỏ sự tôn kính và biết ơn đồng thời thông báo số lượng thành viên phái đoàn gồm: Chánh nghị đại phu Teikyu,

Phó sứ Masakai, Thuyền trưởng Ushi cùng Thông dịch viên Teiko và 13 người đi thuyền hiệu Hsin đến Việt Nam [97, tr.63]. Sự vắng bóng ghi chép trong chính sử đã không cho phép tái hiện lại những giúp đỡ của chính quyền nhà Lê đối với nhóm người Lưu Cầu bị nạn nhưng với những ghi chép trong *Lịch đại bảo án* về mục đích rõ ràng của phái bộ Lưu Cầu là để cảm ơn trước sự giúp đỡ của chính quyền nhà Lê thì có thể khẳng định rằng triều đình nhà Lê đã có những giúp đỡ kịp thời đối với các thủy thủ đoàn Lưu Cầu gặp nạn trước đó. Trong *Hồng Đức thiện chính thư*, điều thứ 229 quy định rõ về trường hợp thuyền bị gặp bão¹. Theo đó, “thuyền đang đi mà bị bão, nhân lúc ấy mà ăn cướp tài vật của người ta, sẽ bị tội một trăm trượng, đồ ba năm; nếu lại đánh người bị thương sẽ bị chém; từng đảng được giảm một bậc, nếu (nhân bão) phá vỡ thuyền thì tội cũng thế, lấy được của thì sẽ bị tội giảo, đánh người bị thương sẽ bị chém” [52, tr.83]. Như vậy, triều đình đã quan tâm đến số phận và của cải của những người bị nạn trong bối cảnh nhiều thuyền gặp nạn trở thành nạn nhân của tình trạng cướp bóc. Mặc dù quy định không nêu rõ thuyền bị nạn là thuyền nào (trong nước hay nước ngoài), việc hỗ trợ người bị nạn cụ thể ra sao nhưng đây có thể xem là những quy định mang tính khái quát đầy tiến bộ và thức thời của chính quyền quân chủ.

Cùng với quá trình Nam tiến của dân tộc, các Chúa Nguyễn đã tiếp tục thực thi các biện pháp quản lý, khai thác trên các vùng biển đảo của đất nước. Ở Đàng Trong, số lượng các thuyền buôn gặp nạn được ghi nhận chiếm số lượng nhiều hơn cả. Dưới thời Chúa Nguyễn, các hoạt động cứu nạn đã xuất hiện và phần nào tồn tại trong tâm thức hướng biển của chính quyền [242, tr.304]. Thời kỳ này, tất cả các thuyền đến Đàng Trong buôn bán khi đến và về đều phải nộp thuế theo định mức đã quy định. Tuy nhiên, đối với các thuyền buôn gặp gió bão, các Chúa lại có những quy định riêng. Trong *Phủ biên tạp lục*, Lê Quý Đôn đã đề cập đến những quy định tương đối chi tiết về quy định cứu nạn ở Đàng Trong. Theo đó, đối với tàu bị gió bão dạt đến, bị

¹ Hồng Đức thiện chính thư là sách ghi chép về những chính sách tốt thời Hồng Đức. Tuy nhiên nhiều nghiên cứu đã chỉ ra bộ luật này không được ban hành dưới thời Hồng Đức (1470-1497) thời Lê mà được biên soạn dưới thời Mạc trong khoảng thời gian từ 1541 đến 1560 [160], [247]. Nhà Mạc đã tập hợp các điều luật tiêu biểu từ thời Hồng Đức nhà Lê, kế thừa và bổ sung một số điều luật mới của nhà Mạc làm thành một bộ luật riêng phục vụ cho vương triều mình. Đối chiếu với nội dung bộ luật Hồng Đức, chúng tôi cho rằng quy định về thuyền bị bão là điều khoản mới được bổ sung dưới triều Mạc mà không được đề cập đến trong bộ luật của nhà Lê trước đó.

mất hết hàng hóa, người trưởng tàu làm đơn trình gửi lên tuần nha giữ cửa biển cùng đồn thủ xem qua, sau đó Nhà nước cấp phát tiền cho mua củi, gạo ở hai ba hôm thì đuổi ra biển, không cho vào cửa biển để khỏi sinh sự [59, tr.291]. Việc cứu giúp các tàu thuyền gặp nạn và hỗ trợ họ là một vấn đề không dễ dàng bởi ngoài phải chi một khoản tiền, lương thực rất lớn để thực hiện hoạt động này, các Chúa còn cần huy động một lực lượng lớn trong việc giúp đỡ đôi khi là giám sát những người bị nạn khi họ cập bờ. Điều đó giải thích cho việc trong những quy định đầu tiên có liên quan đến cứu giúp tàu thuyền nước ngoài gặp nạn trên biển, các Chúa Nguyễn tỏ ra khá dè dặt, chỉ cho “ở hai ba hôm thì đuổi ra biển, không cho vào cửa biển để khỏi sinh sự”. Bên cạnh đó, một vấn đề khác nữa khiến các Chúa tỏ ra thận trọng với những người bị nạn còn đến từ sự lợi dụng của các thương nhân. Lê Quý Đôn từng viết: “Nhưng cũng có tàu giả làm dạt đến để tạm trú, lên dỡ hàng hóa lên phố rồi sau mới xin chịu ít thuế, gian dối ở ngoài pháp luật như thế thì cố nhiên không thể ngăn ngừa hết được [59, tr.291]. Về sau, để khắc phục tình trạng gian dối của thuyền buôn, vào tháng Giêng hằng năm, các viên cai bạ, tri bạ, lệnh sử, cai phủ, ký lục của Tàu ty đều vào phố Hội An đi canh giữ Cù Lao Chiêm và cửa Đà Nẵng (tức cửa Hàn), thấy có tàu buôn các nước đến đây thì phải hỏi xét tất cả. Sau đó, thuyền trưởng và tài phó đưa thuyền vào phố Hội An tiếp tục trình quan cai bạ, tuần ty đem dân phụ lũy đến hộ tống tàu ấy vào cửa đậu ở sở tuần. Quá trình này giúp Chúa Nguyễn giảm thiểu tối đa số lượng thuyền buôn khai man gặp nạn để được miễn thuế.

Từ chỗ “chỉ được ở hai ba hôm thì đuổi ra biển”, các Chúa dần quan tâm hơn đến những thương nhân gặp nạn bằng những quy định cụ thể hơn, chặt chẽ hơn. Với các thuyền gặp nạn, trước hết cai bạ xem xét số người bị nạn sau đó giao cho hội quán quản lý, tiến hành cấp phát cho mỗi người 5 tiền một tháng. Đối với các thuyền bị hỏng do bão hay đá ngầm, chủ thuyền làm đơn trình xin tạm đậu để sửa chữa. Các Chúa cũng quy định rõ họ được đậu thuyền ở cửa Hàn và Cù Lao Chiêm cho đến khi thuyền sẵn sàng ra khơi. Trong khi đó, các thuyền bị nạn hư hại ở mức độ nhẹ, hàng hóa không bị mất hoặc mất một phần sẽ được Nhà nước xem xét giảm thuế hoặc miễn thuế. Theo quy định, các Cai bạ và Tàu ty sẽ kiểm tra mức độ hư hại của hàng hóa, nếu hàng hóa hư hại nhiều thì ba phần được miễn thuế một phần, hàng ít thì được miễn

một nửa, không có hàng thì được miễn tất cả. Những thuyền bị mất hết hàng hóa và muốn chở thuê từ Đàng Trong sẽ phải làm đơn trình sau đó các Cai bạ sẽ xem xét thuyền lớn hay nhỏ, chở khách nhiều hay ít, thuyền đến từ nước nào và ra mức thuế xuất cảng. Ngoài lực lượng làm việc tại các cửa biển, cảng biển (Cai tàu, Tuần ty, Cai bạ, dân thủy lũy...) còn phải kể đến các lực lượng làm nhiệm vụ khai thác tài nguyên biển, tuần tra trên biển. Trong bản ghi chép của d'Estating viết tại Paris, khi nói về chuyến đường biển đầy khó khăn từ eo Malacca đến Trung Hoa, ông viết: “Đôi khi khó khăn đã tăng gấp bội khi vượt qua vùng quần đảo Hoàng Sa. Tàu thuyền đi giữa đám đảo đá ngầm này và đất liền thì thực là khó hơn đi ở ngoài khơi. Hơn nữa, vùng biển này lại luôn luôn có những thuyền nhỏ của người bản xứ [Đàng Trong] qua lại, họ có thể biết được việc tàu chúng tôi đến đó...” [88, tr.489]. Không ai khác, họ chính là Đội Hoàng Sa, Bắc Hải làm nhiệm vụ thường trực trên các đảo xa bờ. Đồng thời, họ cũng có thể còn là những tàu thuyền đánh cá dân gian. Dưới thời Chúa Nguyễn, nhiều làng ven biển chịu trách nhiệm làm việc cho triều đình để được miễn thuế. Theo ghi nhận của Charles Wheeler, các Chúa Nguyễn chỉ định một số làng đánh cá thực hiện công việc kéo thuyền vào cảng hay trục vớt các thuyền bị đắm dọc bờ biển hoặc tại khu vực nguy hiểm được gọi là Trường Sa tức Bãi Dài Vạn Dặm (Ten Thousand Shoal) hay còn gọi là Paracel Island² nằm giữa Biển Đông [354]. Như vậy, mọi lực lượng từ chính quy đến bán chuyên nghiệp đã tham gia vào công tác kiểm soát biển, là lực lượng trực tiếp thực hiện cứu giúp các thuyền gặp nạn.

Những ghi chép trong các nhật kí hàng hải của thương nhân nước ngoài đã minh chứng cho ghi chép của Lê Quý Đôn về tính xác thực trong hoạt động cứu nạn thời kỳ các Chúa Nguyễn. Việc cứu nạn ở Đàng Trong được những người phương Tây đánh giá cao, theo như hồi ký của một giáo sĩ người Pháp thì: “Khi một con tàu bị đắm, thì nó được người dân Nam Kỳ cứu giúp tốt hơn ở nơi khác. Người ta cho thuyền ra cứu những người đi trên tàu, lưới được quăng xuống biển, để vớt các hàng hóa; cuối cùng, người ta không tiếc công sức để tu sửa con tàu” [82, tr.382]. Giáo sĩ Borri đến Đàng Trong năm 1621 đã chứng kiến tính cách rộng rãi, hiếu khách và thương người của

² Có lẽ tác giả muốn đề cập đến đảo Hoàng Sa (Paracel). Trong bài này, tác giả đã nhầm lẫn giữa đảo Trường Sa và Hoàng Sa.

người dân bản địa “làm cho mấy người ngoại quốc bị đắm tàu và được cứu tại một cảng ở Đàng Trong đến khi được Chúa cấp cho một chiếc tàu để trở về quê quán thì chẳng ai muốn đi vì họ quyến luyến một lãnh thổ ở đó họ gặp những người rộng rãi...” [35, tr.50].

Trong một số nghiên cứu có liên quan đến quan hệ Việt-Nhật, dưới thời kỳ các Chúa Nguyễn đã có 2 trường hợp người Nhật gặp nạn được giúp đỡ [218]. Đó là trường hợp gặp nạn của hai chiếc thuyền Himemiyamaru và Sumiyoshimaru xuất phát cùng thời gian và cùng bị nạn trôi dạt vào vùng biển xứ Đàng Trong. Cụ thể, năm 1765, thuyền trưởng thuyền Himemiyamaru là Saheita và các thuyền viên là người vùng Isohara quận Taga, phiên Hitachi-no-kuni (hiện nay là tỉnh Ibaraki) chở gạo từ Onahama (hiện nay là Fukushima) đến Choshi (hiện nay là Chiba) thì gặp bão. Họ bị trôi dạt trên biển 43 ngày đêm và dạt đến vùng biển Hội An. Một trường hợp khác là thuyền Sumiyoshimaru cũng chở gạo từ Onahama đến Choshi và gặp nạn như thuyền Himemiyamaru. Họ đều là những người Nhật sinh sống tại Onahama. Nếu theo quy định ban đầu, những chiếc thuyền gặp nạn này sẽ chỉ được các Chúa cấp cho lương thực trong 2 đến 3 ngày sau đó phải quay đầu ra biển. Tuy nhiên, qua các ghi chép của người Nhật trong *An Nam quốc phiêu lưu ký (Annankokuhyoryuk)* thì những người Nhật bị nạn trên hai chiếc thuyền đã gặp nhau tại Hội An. Họ được các Chúa cho phép lưu trú tại đây tới một năm rưỡi. Có lẽ trong thời gian này, họ được các Chúa cho sống cùng với người Nhật trong khu phố dành cho người Nhật tại Hội An³. Ngày 20 tháng 6 (Âl) năm 1767, họ được Chúa Nguyễn cho phép trở về Nhật Bản. Theo nghiên cứu của Matsuura Akira về mậu dịch trên biển của thuyền buồm Trung Quốc, chúng ta biết thêm được rằng chiếc thuyền đưa các thương nhân gặp nạn về nước là thuyền An Nam số 4 (Đàng Trong) xuất phát từ Hội An đi Nagasaki theo hướng Đông Bắc. Sau 27 ngày đêm trên biển, họ cập cảng Nagasaki vào ngày 26 tháng 7 năm 1767 [2, tr.368].

Bên cạnh đó, trong giai đoạn thế kỉ XVI-XVIII, các vụ việc chính quyền quân chủ Việt Nam cứu giúp tàu thuyền Trung Quốc gặp nạn cũng được ghi nhận trong

³ Dưới thời Chúa Nguyễn, những vị thủ lĩnh ở phố Nhật nhận được sự tín nhiệm rất lớn từ các Chúa. Theo Buch, một chiếc tàu Hà Lan, bị đắm gần đảo Champela ngày 26/11/1641, 82 người trên tàu đã bị Chúa Nguyễn bắt làm tù binh và bị giữ trong một trại của người Nhật ở Faifo Hội An dưới quyền vị thủ lĩnh của người Nhật ở đây. Vì thế, nhiều khả năng, những người Nhật bị nạn cũng sẽ được các Chúa cho phép ở đây. Tất nhiên, họ được sống theo văn hóa của người Nhật và hưởng nhiều ưu đãi.

chính sử Trung Hoa. Theo Lại Tông Thành, có rất ít thông tin liên quan đến tai nạn hàng hải của người Trung Quốc gặp nạn ở Việt Nam trong các tài liệu của các triều đại trước Nguyễn [330, tr.267]. Năm 1699, quan quân tỉnh Quảng Đông là Lưu Thế Hồ gặp nạn trôi dạt đến Quảng Nam. Chúa Nguyễn đã cung cấp lương thực cho nhóm người bị nạn và cử Hoa kiều là Triệu Văn Bình hộ tống về Quảng Đông kèm theo quốc thư gửi nhà Thanh. Về phía vua Khang Hy, nhà Thanh cho rằng hành động này “rất đáng khen ngợi” và cho phép Triệu Văn Bình được buôn bán các loại hàng hóa mang theo [343, tr.248]. Theo một số nhà nghiên cứu Trung Quốc, sự kiện năm 1699 được xem là ghi chép sớm nhất về hoạt động cứu nạn của Chúa Nguyễn (Việt Nam) đối với tàu thuyền Trung Quốc [330, tr.260], [343, tr.249]. Thời kỳ sau đó, các vụ cứu giúp của Việt Nam đối với tàu Trung Quốc gặp nạn tiếp tục được ghi nhận. Chẳng hạn năm 1755, hai trường hợp tàu nhà Thanh gặp nạn trôi dạt vào Quảng Nam được chính quyền Chúa Nguyễn ban cấp tiền gạo, nơi ở và gửi theo thuyền buôn về nước. Đó là tàu bị nạn của nhóm quan quân Phúc Kiến Thẩm Thần Lăng và Tổng đốc Quảng Đông Lý Huy Đức [343, tr.250].

Đối với thương nhân phương Tây, những khó khăn khi gặp nạn trên vùng biển đảo Việt Nam và phản ứng của chính quyền Chúa Nguyễn cũng được ghi nhận. Các thương thuyền Hà Lan được xem là “vị khách quen thuộc” đối với chính quyền Đàng Trong bởi “họ (người Hà Lan) đi Tàu hay Nhật, dù muốn hay không, họ buộc phải qua giữa eo biển nằm trong bờ biển xứ này thuộc về các hoàng tử trấn thủ Phú Yên và Qui Nhơn với những quần đảo Chàm” [35, tr.94]. Vì thế, dưới thời kỳ trị vì của các Chúa Nguyễn, Đàng Trong đã không ít lần ghi nhận những người bị nạn Hà Lan yêu cầu sự giúp đỡ của các Chúa. Sau những “thiệt hại”⁴ không mong muốn ở Hội An, năm 1632, một thương thuyền Hà Lan chiếm được từ người Bồ Đào Nha bị trôi dạt vào bờ biển Đàng Trong. Với mong muốn bắt tay buôn bán với người Hà Lan, các Chúa đã cho phép những người Hà Lan gặp nạn đi theo một thuyền mảnh Trung Quốc để trở về Batavia đồng thời gửi thư cho Toàn quyền và Hội đồng Đông Ấn để thông báo về vụ

⁴ Năm 1601, một đoàn thuyền Hà Lan trên đường từ Ma Cao về Đông Nam Á đã ghé vào Đàng Trong. Họ đã tiếp xúc với Chúa Nguyễn và được Chúa đồng ý cho người Hà Lan buôn bán tại Hội An. Không lâu sau, lo sợ trước tin đồn các Chúa Nguyễn đang chuẩn bị đánh úp người Hà Lan, họ nhổ neo bỏ chạy đồng thời cướp phá một số nhà dân. Chính điều này đã khiến Hà Lan gặp vô vàn những khó khăn trong nỗ lực thiết lập lại quan hệ buôn bán ở Đàng Trong về sau.

tai nạn [258, tr.208]. Tuy nhiên sau đó, VOC đã gặp rất nhiều khó khăn trong hoạt động buôn bán với Đàng Trong. Nguyên nhân cơ bản đến từ cả hai phía: người Hà Lan khi đến Đàng Trong không đủ sức cạnh tranh với thương nhân Bồ Đào Nha vốn đã có quan hệ tốt đẹp với các Chúa từ trước và quan trọng hơn là sự bắt tay giữa người Hà Lan và chúa Trịnh cùng chống lại Đàng Trong đã khiến các Chúa đưa ra những chính sách đối với người Hà Lan đầy sự đề phòng. Đến đầu thế kỉ XVIII, mối quan hệ Đàng Trong-VOC Hà Lan mới trở nên khởi sắc hơn. Nguyên nhân chủ yếu là do Hà Lan lúc này đã rút khỏi Đàng Ngoài (năm 1700) và giai đoạn 1674-1774 được xem là giai đoạn hòa bình giữa Đàng Ngoài và Đàng Trong vì thế các Chúa Nguyễn cũng đã dành một số ưu ái cho các thương nhân Hà Lan gặp nạn. Năm 1714, ba chiếc thuyền Hà Lan chở hàng hóa đi từ Nhật Bản đến vùng biển Hoàng Sa thì gặp bão. Hơn 100 nạn nhân gặp nạn, trong đó có 84 người sống sót đã lên một chiếc xuồng lớn và được ngư dân Đàng Trong dẫn dắt vào cảng [157, tr.66-68]. Sau khi vào bờ, những người gặp nạn này đã nhờ ông Pierre Heutte làm thông dịch, dẫn ra Huế tiếp xúc với chính quyền Đàng Trong để xin giúp đỡ. Chúa Nguyễn Phúc Chu đã tiếp họ tại phủ Chúa, cấp gạo, tiền, nước ngọt và tìm một chiếc thuyền buôn của Trung Hoa để đưa họ sang Batavia. Trong bức thư của Pierre Heutte gửi cho Giám mục Hilopolis vào ngày 19/7/1715, chúng ta biết thêm được rằng Chúa Nguyễn đã cấp cho những thủy thủ Hà Lan bị đắm thuyền ở Hoàng Sa 50 quan tiền, 10 bao gạo, 20 chĩnh nước ngọt và cho phép họ khởi hành đi Batavia vào tháng Giêng năm sau [212, tr.140]. Đó chính là biểu hiện cao nhất của người làm chủ, cho thấy quyền uy và trách nhiệm của chính quyền trên vùng biển đảo của mình đối với tàu thuyền nước ngoài bị nạn theo thông lệ quốc tế.

Không dừng lại ở việc cứu giúp những thương nhân quen thuộc đã đến Đàng Trong nhiều lần, chính quyền Chúa Nguyễn còn sẵn lòng giúp đỡ các nạn nhân đến từ nhiều quốc gia khác không có quan hệ bang giao với Đàng Trong. Trong *Túc Tông Thực lục* thuộc *Thực lục Triều Tiên* và cuốn *Trú vĩnh biên* (Ju Young Pyon) của Trịnh Đông Dũ (Chung Dong Yu) đều ghi nhận sự kiện người gặp nạn Triều Tiên dạt vào Hội An và được các Chúa giúp đỡ. Năm 1687, 24 người ở đảo Tế Châu (Jeju) đã gặp bão và trôi dạt đến Hội An sau 29 ngày lênh đênh trên biển. Theo hồi ký của những nạn nhân gặp nạn, sau khi bày tỏ được giúp đỡ, họ được “những người lạ đưa nước

đến cho những người còn lại trên thuyền... và theo những người lạ đi vào làng. Đây là phủ Minh Đức quận Hội An” [24, tr.46]. Khác với những quy định cho gạo, thức ăn trong 2 đến 3 ngày, những người bị nạn này không lâu sau đã được mời đến phủ Chúa sau đó mỗi người được ban rượu, thức ăn và một bao gạo với 300 lượng bạc [24, tr.47]. Tháng 7 năm sau (1688), họ được Chúa Nguyễn cho phép lên thuyền của Hoa thương là Châu Hán Nguyên và Trần Hữu Ly về nước kèm theo quốc thư của chúa Nguyễn Phúc Tần thông báo về việc nhờ tàu buôn chở những người bị trôi dạt trở về nước. Theo Jeon SangWuk, sau khi trở lại Triều Tiên, chính quyền Joseon đã tiến hành phỏng vấn hai thương nhân nhà Thanh về hoàn cảnh xung quanh cuộc gặp gỡ nhóm người bị nạn ở Việt Nam và lộ trình họ trở về Triều Tiên đồng thời yêu cầu giao nộp các văn bản ngoại giao từ Chúa Nguyễn, danh sách thủy thủ và hàng hóa mang theo [316, tr.205]. Thông qua cuộc xét hỏi này, Triều Tiên đã có thêm nhiều thông tin về chính sách thương mại của nhà Thanh cũng như mối quan hệ ngoại giao Việt-Trung.

Đến thời Tây Sơn, chính quyền cũng có những hoạt động cứu giúp người bị nạn tương tự như các triều đại trước đó. Năm 1788, *Thanh Cao Tông thực lục* ghi nhận sự kiện Nguyễn Huệ cho người đưa dân bị nạn bão về nước [227, tr.268-269]. Năm 1795, thương nhân Quảng Đông là Trần Dụ Lai ra biển gặp gió, trôi dạt đến Việt Nam, Quốc vương Việt Nam khi đó là Nguyễn Quang Toản đã cung cấp thức ăn và cử người đưa họ trở về Quảng Đông bằng đường bộ qua ải Nam Quan. Về phía nhà Thanh, vua Càn Long cho rằng những cố gắng của nhà Tây Sơn trong việc hỗ trợ người Thanh gặp nạn hồi hương là việc làm “cực kì đáng khen ngợi” và ra lệnh “thưởng bốn tám gấm đoạn, để biểu thị đặc biệt ân quý; soạn thư thông báo của viên Tổng đốc và lệnh Quân cơ đại thần sửa chữa lại rồi cho gửi đi để [Quốc vương] nhận lãnh” [346].

Có thể thấy, từ các vị vua nhà Lê cho đến các Chúa Nguyễn và triều Tây Sơn đều đã tận tình giúp đỡ những nạn nhân gặp nạn trên vùng biển đảo Việt Nam. Không chỉ đảm bảo an toàn tính mạng cho các nạn nhân, cấp phát tiền bạc, lương thực, nước uống, họ còn được chính quyền hỗ trợ đưa về nước qua các thuyền buôn hoặc trực tiếp cử lực lượng đưa về nước. Dù trong một số trường hợp, chính quyền quân chủ đã thể hiện sự nghi ngờ và hoạt động cứu nạn không diễn ra theo chiều hướng thuận lợi cho thuyền buôn nước ngoài nhưng đã cho thấy những nhận thức tiến bộ về quyền làm chủ

của các chính thể quân chủ trên vùng biển đảo Việt Nam thời cổ trung đại. Những tiến bộ cũng như hạn chế trong nhận thức và triển khai hoạt động cứu nạn của các nhà nước quân chủ Việt Nam trước thế kỉ XIX đã để lại nhiều bài học kinh nghiệm cho nhà Nguyễn sau này trong việc định hình và triển khai chính sách cứu nạn ở thế kỉ XIX.

2.2.2. Cơ sở thời đại

2.2.2.1. Chính sách cứu nạn trên biển của Trung Quốc

Chính sách cứu nạn đã được ghi chép ngay từ đầu triều Thanh trong các tư liệu chính sử từ thời Khang Hy (cq 1662-1722) và Ung Chính (cq 1722-1735) về các trường hợp cứu nạn và hồi hương người bị nạn Triều Tiên, Lưu Cầu và Xiêm. Năm 1684, lệnh cấm biển được bãi bỏ, vua Khang Hy cho rằng: “Có rất nhiều người từ các tỉnh khác nhau và nhiều người đi buôn bán trên biển. Bất cứ ai có tàu bị nạn trôi dạt trên biển đều được cứu giúp sau đó cho về nước” [358]. Do đó, triều đình đặt ra quy định cứu nạn đối với người bị nạn nước ngoài trôi dạt vào Trung Quốc với các mức cụ thể: “Cấp cho quan 30 lạng bạc, quân binh 8 lạng, người hầu 4 lạng bạc, tàu bị nạn chở hàng hóa sẽ được phép buôn bán miễn thuế và cung cấp chi phí sinh hoạt trong thời gian tạm trú tại Trung Quốc, sửa chữa tàu và cung cấp lương thực khi trở về nước” [339, tr.16-23].

Tuy nhiên, trước sự gia tăng ngày càng nhanh về số lượng các tàu thuyền nước ngoài gặp nạn đã làm cho các địa phương lúng túng trong phương thức xử lí nguồn tiền, lương thực chi dùng cho hoạt động cứu nạn cũng như hoạt động hỗ trợ giữa các khu vực để đưa người bị nạn hồi hương. Năm 1737, nhân sự kiện một tàu Lưu Cầu gặp nạn dạt đến tỉnh Chiết Giang, vua Càn Long (cq 1735-1796) đã chỉ rõ vai trò của các địa phương trong công tác cứu nạn, cứu hộ: “Ở các vùng ven biển thường có tàu nước ngoài bị nạn gió. Bản triều ta trong ngoài không có sự phân biệt đối xử. Người nước ngoài đến Trung Quốc làm sao có thể không có nơi ăn chốn ở? Trong tương lai, nếu có những người và tàu bị gió cuốn, giao cho các Tuần phủ địa phương cứu giúp lương thực, tiền, quần áo cho người bị nạn hậu hĩnh. Lại sửa chữa giúp tàu thuyền, bảo quản hàng hóa và đưa họ về quê hương để thể hiện lòng tốt của bản quốc với những người ở xa, làm lệ mãi mãi” [324, tr.147]. Nhà Thanh còn cho phép những người bị nạn được

bán hàng hóa tại địa phương trôi dạt đến. *Đại Thanh hội điển* triều Càn Long ghi lại: “Đối với những người nước ngoài bất ngờ gặp gió và thuyền của họ bị lạc khi đang đi trên biển, khi họ may mắn dạt vào bờ biển, quan chức địa phương phải giúp đỡ tiền gạo cho họ... Hàng hóa của họ được phép bán rộng rãi như các thương nhân khác ngoại trừ các mặt hàng bị cấm” [344, tr.144]. Nhà Thanh quy định rõ con đường hồi hương với từng quốc gia phụ thuộc vào khoảng cách và mối quan hệ giữa Trung Quốc với quốc gia đó. Ví dụ, những người bị nạn Triều Tiên, Nhật Bản được cứu dọc theo bờ biển phía nam Trung Quốc như Quảng Đông hay Hải Nam hoặc trôi dạt đến các quốc gia Đông Nam Á như Việt Nam hay Philippines sẽ được đưa đến Quảng Châu rồi đi theo đường bộ từ Giang Tây đến Chiết Giang và chờ ngày về nước ở cảng Sạ Phố (Zhapu). Trong khi đó, những người bị nạn trôi dạt đến Đài Loan trước tiên được đưa đến Hạ Môn và Phúc Châu ở Phúc Kiến bằng đường biển và vận chuyển từ Chiết Giang đến Sạ Phố bằng đường bộ. Từ Sạ Phố chờ ngày lên thuyền buôn về nước. Từ triều Gia Khánh trở về sau, các hoạt động cứu nạn đều được thực hiện theo các lệ này.

Năm 1837, nhân sự kiện vua Minh Mệnh sai Lý Văn Phúc sang Quảng Đông dò hỏi về tình hình gặp nạn của quan quân Việt Nam, vua Đạo Quang nhà Thanh đã một lần nữa nhấn mạnh đến định lệ cứu nạn của nhà Thanh được ấn định từ trước như sau: “Từ trước đến nay, nếu như thuyền Di bị nạn thì do tỉnh liên hệ xét biện rồi cho đưa tiền về nước, lòng thể恤 của Thiên triều đối với ngoại phiên hết sức đầy đủ... Từ nay trở về sau, nếu có thuyền gặp bão phiêu dạt đến vùng biển Quảng Đông, nhất định đưa tiền về nước, quyết không để lâm vào cảnh khốn cùng, không có chỗ nương tựa” [347, q.295, tr.13-14]. Có thể kể đến một số trường hợp tàu bị nạn nước ngoài đã được nhà Thanh cứu như sau: Năm 1817, một con tàu chở hàng Aiosei Maru của Nhật Bản trôi dạt đến phận biển Tương Sơn, tỉnh Chiết Giang, những người bị nạn được cứu giúp như lệ, miễn thuế hàng hóa, tàu bị hư hỏng được giúp đỡ sửa chữa và hộ tống đến cảng Zhapu chờ gió thuận về nước [328, tr.25-26]. Vào ngày 2 tháng 7 năm Hàm Phong thứ 5 (1855), một con tàu Lưu Cầu trên đường vận chuyển gạo đến Naha bị gió mạnh dạt vào bờ biển thuộc huyện Tương Sơn (tỉnh Chiết Giang), 38 người bị nạn được chính quyền địa phương cứu giúp gạo, thức ăn và sửa chữa tàu rồi cho 2 người

thông thuộc đường biển hộ tống về nước năm 1856 trên thuyền của chính nạn nhân [323, tr.379].

2.2.2.2. *Chính sách cứu nạn trên biển của Triều Tiên*

Ở Triều Tiên, khi có tàu bị nạn dạt vào bờ biển, lực lượng quân binh địa phương phải xác định người bị nạn đến từ đâu. Cũng giống như những quy định của nhà Thanh ở Trung Quốc, sau khi điều tra rõ nguồn gốc của những người bị nạn, các nạn nhân được cung cấp quần áo, lương thực, chỗ ở và đảm bảo an toàn cho họ cho đến khi các nạn nhân hồi hương. Trung Quốc có ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động cứu nạn và hồi hương tàu thuyền bị nạn của chính quyền Joseon. Theo Thôi Anh Hoa, sự hình thành và thực hiện chính sách cứu nạn của triều đại Joseon có liên quan mật thiết đến chính quyền nhà Thanh và trật tự quốc tế ở Đông Á. Joseon đã dần thiết lập một hệ thống chính sách cứu nạn phù hợp với yêu cầu của chính quyền nhà Thanh cũng như điều kiện và nhu cầu quốc gia của đất nước mình [327, tr.98-105]. Vì thế, hoạt động cứu nạn và hồi hương người bị nạn Trung Quốc rất được coi trọng. Những người bị nạn Trung Quốc được hồi hương theo lộ trình của các sứ thần Joseon, trước hết đi qua Uiju bằng đường bộ, vượt sông Áp Lục và được giao cho các quan chức Trung Quốc ở trấn Phụng Hoàng (tỉnh Hồ Nam). Nếu con tàu còn nguyên vẹn và có thể ra khơi thì có rất nhiều trường hợp người dân về nước bằng đường biển theo nguyện vọng của chính họ, tuy nhiên chính quyền Joseon vẫn phải báo cáo Bộ Lễ nhà Thanh về quê quán của người bị nạn để nhà Thanh xác minh và tiếp nhận họ [337, tr.106]. Đối với người Nhật, những người bị nạn sau khi nhận được các ân cấp theo quy định sẽ được gửi đến Busan, rồi đưa đến đảo Tsushima, đồng thời thông báo cho Mạc phủ Tokugawa biết về nhóm người bị nạn này. Sau khi Mạc phủ chấp nhận tiếp nhận người bị nạn, họ được chuyển đến Nagasaki và giao cho Nagasaki tiếp tục đưa họ về địa điểm xuất phát ban đầu [337, tr.109]. Trong khi đó, những nạn nhân đến từ các quốc gia khác không có quan hệ bang giao với Triều Tiên đều được hồi hương thông qua Trung Quốc. Có thể kể đến các quốc gia thuộc nhóm này như: Việt Nam, Philippines, Lưu Cầu... Sau khi cứu giúp lương thực, tiền và sửa chữa tàu hoặc mua lại tàu (nếu tàu hư hỏng quá nặng), nhóm người bị nạn sẽ được gửi đến Bắc Kinh trên các thuyền buồm Trung Quốc hoặc đôi khi các sứ thần sẽ trực tiếp hộ tống họ đến Bắc Kinh. Từ Bắc Kinh, các

tàu Ryukyu được chuyển đến Phúc Châu chờ ngày lên thuyền về nước, các tàu Việt Nam hay Philippines được đưa đến Quảng Đông rồi hồi hương bằng đường bộ hoặc đường biển. Có thể kể đến trường hợp của chiếc tàu Philippines trôi dạt đến bờ biển Triều Tiên vào năm 1801. Do rào cản ngôn ngữ, Triều Tiên không thể xác định nguồn gốc của 5 người bị nạn trên tàu nên đã gửi người bị nạn về Trung Quốc để nhà Thanh hồi hương họ [305, tr.230].

2.2.2.3 Chính sách cứu nạn trên biển của Nhật Bản

Những người gặp nạn trôi dạt đến Nhật Bản cũng sẽ được các địa phương cứu nạn, cứu trợ. Năm 1602, chính quyền Tokugawa đã ban bố lệnh “thuyền bè của các nước ghé vào cảng do điều kiện thời tiết xấu không bị nước Nhật Bản gây trở ngại, dù họ là người nước nào cũng không bị thu hồi những vật dụng sở hữu của họ và hàng hóa trên tàu” [111, tr.159-160]. Năm 1611, trong bối cảnh quan hệ buôn bán giữa chính quyền Edo và một số tàu thuyền phương Tây trở nên căng thẳng, Tokugawa Ieyasu vẫn chủ trương “nếu như các tàu này [chỉ tàu Bồ Đào Nha và Tây Ban Nha] do điều kiện thời tiết mà dạt đến cảng khác và nếu bánh lái hay cột buồm của các tàu đó bị mất hay hỏng thì các tàu đó sẽ không bị tịch thu, hàng hóa cũng sẽ không bị thu hồi” [111, tr.166-167]. Đối với người bị nạn Trung Quốc trôi dạt vào vùng biển Nhật Bản, việc hồi hương thường được thực hiện bằng tàu Trung Quốc do chính sách “đóng cửa” của Nhật Bản. Thông thường, các tàu Trung Quốc gặp nạn và dạt vào một cảng của Nhật Bản sẽ được đưa đến Nagasaki dưới sự giám sát của Nhật Bản [305, tr.218]. Theo quy định của Mạc phủ, các tàu thuyền Trung Quốc chỉ được đến Nagasaki để buôn bán, mọi tàu thuyền bị nạn cập cảng khác đều được đưa đến Nagasaki và được sắp xếp ở tại Toūjin yashiki (nơi cư trú của người Hoa ở Nagasaki). Những người bị nạn không được phép ra ngoài cho đến khi quan chức địa phương ở Nagasaki xác minh thông tin người và hàng hóa bị nạn. Các tàu bị hỏng ở mức độ nhẹ sẽ được sửa chữa và cung cấp thực phẩm chờ ngày gió thuận về nước. Đối với các tàu bị đắm hoàn toàn, họ sẽ được gửi về nước trên các tàu buôn Trung Quốc.

Với Triều Tiên, người bị nạn trôi dạt vào bờ biển Nhật Bản sẽ được quan chức địa phương giải cứu, sau đó được đưa đến Nagasaki để hồi hương. Sau khi điều tra, họ được hộ tống đến Busan và bàn giao cho Triều Tiên đồng thời gửi báo cáo điều tra quá

trình gặp nạn cho Mạc phủ Edo. Trong khi đó, những nạn nhân bị nạn đến từ Lưu Cầu sẽ được giao cho các quan chức Satsuma đóng tại Edo, Osaka hoặc Nagasaki. Sau khi được cấp thêm lương thực, nước uống, họ tiếp tục được hộ tống đến Kagoshima và giao cho các quan chức Lưu Cầu để hồi hương [305, tr.222].

Như vậy, có thể thấy một số quốc gia trong khu vực như Trung Quốc, Nhật Bản, Triều Tiên đều đã xây dựng các chính sách cứu nạn người nước ngoài và phối hợp với quốc gia có người bị nạn hồi hương họ. Hầu hết, các quy định cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền bị nạn của các quốc gia này về cơ bản giống với các quy định của nhà Thanh ở Trung Quốc. Những người bị nạn khi dạt vào bờ sẽ được kiểm tra danh tính, nguồn gốc sau đó cung cấp lương thực, tiền, quần áo, giúp sửa chữa tàu thuyền và miễn thuế hàng hóa. Điểm khác biệt nổi bật trong chính sách cứu nạn giữa các nước còn lại nằm ở hoạt động hồi hương những người bị nạn này. Sự hình thành chính sách cứu nạn ở nhiều quốc gia trong khu vực đã tạo nên một “hệ thống chính sách cứu nạn liên quốc gia” và “mạng lưới hồi hương người bị nạn ở Đông Á” trong nửa đầu thế kỉ XIX [245].

Đến nửa sau thế kỉ XIX, các thế lực phương Tây ngày càng can thiệp sâu vào tình hình nội trị của nhiều quốc gia trong khu vực. Hoạt động cứu nạn, cứu hộ và hồi hương người bị nạn nước ngoài vì thế mà thay đổi theo nội dung các bản Hiệp ước hiện đại. Ở Trung Quốc, kể từ sau Hiệp ước Nam Kinh giữa Trung Quốc và Anh được kí kết, ngoại giao hiệp ước đã tác động mạnh đến quan hệ quốc tế truyền thống theo mô hình bá chủ-chư hầu của Trung Quốc. Hoạt động cứu nạn và hồi hương người bị nạn theo mô hình Đông Á truyền thống trước đây đã ít nhiều chịu ảnh hưởng. Năm 1858, triều đình nhà Thanh kí với Anh bản Hiệp ước Hoà bình, Hữu nghị, Thương mại và Hàng hải (Hiệp ước Thiên Tân) trong đó có điều khoản số 20 đề cập đến vấn đề cứu nạn các tàu buôn Anh gặp nạn trên biển. Theo đó, nếu tàu thuyền của Anh bị hỏng, dạt vào bờ biển Trung Quốc hoặc buộc phải trú tại một cảng thuộc quyền quản lý của Hoàng đế Trung Quốc, chính quyền Trung Quốc cần phải ngay lập tức có các biện pháp để cứu trợ và đảm bảo an ninh; những người trên tàu cần được đối xử hữu hảo và nếu cần thiết được cung cấp phương tiện di chuyển đến Lãnh sự quán gần nhất [48, tr.310]. Những điều khoản tương tự cũng được đề cập trong bản Hiệp ước Kanagawa

giữa chính phủ Nhật Bản và Mỹ năm 1854. Trong số 12 điều của bản hiệp ước, vấn đề cứu nạn các thuyền Mỹ gặp nạn được đề cập trong điều số 3, 4, 5. Cụ thể, tàu thuyền của phía Mỹ bị mắc cạn hay gặp các sự cố thì các thuyền viên sẽ được chuyển đến Shimoda hoặc Hakodake, họ được hoàn toàn tự do và sau đó sẽ được trao trả lại cho người Mỹ. Những vật phẩm của những người bị nạn được trả lại toàn bộ và không phải bồi thường tất cả các khoản cứu trợ, ăn ở (khi tàu thuyền của Nhật Bản gặp sự cố ở Mỹ cũng được đối xử tương tự) [48, tr.296]. Có thể thấy, khi các hiệp ước được kí kết, hoạt động cứu nạn được thực thi theo các điều khoản được quy định cụ thể giữa hai quốc gia. Do đó mọi chính sách liên quan đến cứu nạn và hồi hương không hoàn toàn do quốc gia sở tại dễ dàng định đoạt như trước đây. Mạng lưới cứu nạn và hồi hương Đông Á về cơ bản chấm dứt, quan hệ quốc tế truyền thống ở Đông Á cũng như những tương tác hàng hải lúc này có nhiều biến đổi to lớn.

2.2.3. Cơ sở tự nhiên

2.2.3.1. Vị thế chiến lược của vùng biển đảo Việt Nam

Biển Đông là một biển lớn của Thái Bình Dương với diện tích khoảng 3,5 triệu km². Biển Đông nằm ở trung tâm Đông Nam Á, phía tây Thái Bình Dương, với một cửa vào chính là eo biển Basi thông với Thái Bình Dương và một cửa ra ở biển Java thông ra Ấn Độ Dương. Đây là một biển nửa kín ven lục địa, nối liền với hàng loạt biển, vịnh biển, eo biển ở Đông Nam Á như: vịnh Bon, vịnh Tomini, vịnh Bắc Bộ, vịnh Thái Lan, các eo biển Macasa và Malacca, các biển Andaman, Araphura, Bali, Xelep, Xeram, Java, Savu, Sulu, Timo... [112, tr.3-4].

Vùng biển Việt Nam là một phần của Biển Đông⁵ với đường bờ biển dài 3.260 km cùng hai thềm lục địa rộng lớn ở phía bắc và phía nam là vịnh Bắc Bộ (rộng 140.000-160.000 km²) và vùng vịnh Tây Nam (rộng 293.000 km²). Vùng biển đảo Việt Nam có diện tích khoảng 1.000.000 km² trong đó cứ 100km² thì có 1km bờ biển,

⁵ Năm trên mười tuyến đường biển thông thương lớn nhất trên thế giới đều phải đi qua Biển Đông. Biển Đông được bao bọc bởi bờ biển các nước: Việt Nam, Campuchia, Thái Lan, Malaysia, Indonexia, Singapore, Brunei, Philippines, Đài Loan và Trung Quốc. Trong phạm vi luận án, chúng tôi xem xét vùng biển Việt Nam như một bộ phận quan trọng của Biển Đông. Vì thế vùng biển đảo Việt Nam hiển nhiên cũng mang trong mình những vai trò đặc biệt quan trọng về vị thế địa-văn hóa, địa-kinh tế, địa-chính trị của Biển Đông.

chỉ số này cao gấp 6 lần tỷ lệ trung bình của thế giới⁶. Với phần bờ biển dài nhất trong số các nước có liên quan ở Biển Đông, hiển nhiên đặt Việt Nam vào thế “hướng ra biển” và tạo ra vị thế địa-chính trị, địa-văn hóa, địa-kinh tế quan trọng trong khu vực.

Với tư cách là địa bàn chuyển nối giữa lục địa và đại dương, là ngã tư đường của các nền văn minh thế giới, vùng biển Việt Nam từng là nơi chứng kiến quá trình giao lưu văn hóa giữa các khu vực từ rất sớm. Các bằng chứng khảo cổ học đã cho thấy ngay từ cuối thời kỳ Đá mới - đầu thời kỳ Kim khí trên các không gian biển Việt Nam và khu vực đã diễn ra các hoạt động giao lưu qua lại. GS Trần Quốc Vượng đã rất có lí khi cho rằng: “từ ngàn xưa cho đến hôm nay, biển không đóng vai trò và vị thế địa-văn hóa chia lìa mà đóng vai trò vị thế nối liền, gạch nối, liên kết, liên lạc. “Con đường gốm sứ” quốc tế là con đường biển, đường di cư dân chúng-tộc người-đường giao lưu văn hóa tôn giáo từ hàng ngàn năm trước, xuyên Thái Bình Dương, xuyên Ấn Độ Dương và nhất là đường ven biển nối từ cảng Alexandrie trên bờ Địa Trung Hải đến Quảng Châu, Phúc Kiến, Chiết Giang... Con đường ấy đã đi qua Biển Đông của Việt Nam [274, tr.372]. Không dừng lại ở đó, thế kỉ XV-XVII với những thành tựu nổi bật trong ngành vận tải hàng hải và sự phát triển rộng khắp của mạng lưới hải thương đông tây, các không gian biển Việt Nam lại một lần nữa trở thành con đường gặp gỡ và truyền bá các tôn giáo lớn trên thế giới. Sự xuất hiện của các giáo sĩ phương Tây truyền đạo Công giáo trên khắp các thương thuyền đã thổi một luồng gió mới ở cả Đàng Trong và Đàng Ngoài bên cạnh các giáo lý Nho giáo, Phật giáo ảnh hưởng từ Trung Hoa và Ấn Độ. Trong một nghiên cứu về bối cảnh vùng vịnh Bắc Bộ và Trung Bộ Việt Nam, Li Tana cũng khẳng định rằng những mối liên kết đã trải rộng từ biển này đến biển khác ở vùng vịnh Bắc Bộ cũng như với các vùng hải đảo và xa hơn nữa [302, tr.102]. Có thể thấy, biển là không gian rộng lớn, là một trong những cửa ngõ chính yếu nơi văn hóa Việt đối thoại và đối diện với các nền văn hóa khu vực và trên thế giới [297, tr.50]. Chính những giao lưu này đã kết nối, duy trì và phát triển văn hóa Việt Nam cùng nền văn hóa khu vực.

⁶ Chỉ số duyên hải hay chỉ số chiều dài bờ biển trên diện tích đất liền (sea index) của Việt Nam là xấp xỉ 0,01. Theo quy luật, các quốc gia có chỉ số duyên hải càng cao thì nền văn hóa của quốc gia đó càng có tính mở và có quan hệ giao thương rộng lớn.

Do đặc tính của tự nhiên, biển Việt Nam trở thành nơi gặp gỡ của hai không gian biển, hai vùng sinh thái điển hình của châu Á. Theo các chuyên gia hải dương học, vùng biển phía bắc Việt Nam có nhiều đặc tính tương đồng với phân vùng Trung Hoa-Nhật Bản. Trong khi đó, hệ sinh thái vùng biển phía nam, lại có nhiều điểm giống với phân vùng Ấn Độ-Mã Lai của tổng vùng Ấn Độ-tây Thái Bình Dương (Indo West Pacific Super Region). Sự giao thoa tự nhiên giữa hai phân vùng đó đã tạo nên cho biển Việt Nam nguồn sản vật phong phú [110, tr.22]. Thế kỷ XIX, Trịnh Hoài Đức cho biết “Sò huyết ở vùng bờ biển tròn bằng chén uống rượu, vỏ nổi khía, ở thành nhóm sâu hay cạn, vị ngon hơn cả, nơi khác không có, dù hoặc có chút ít thiếu chất huyết, vị thô mà nhạt. Trường điệp (tục gọi là đáp đáp), văn cáp (có loại trắng và đen), ngao, trai ven biển đều có. Ốc xà cừ, ốc tai voi thịt dùng để ăn, vỏ để khảm đồ vật, vẽ sáng óng ánh, loại tôm có thứ như tôm bạc, nhỏ như đầu đũa (tục gọi là quách), muối làm mắm, giã nhỏ như bột, sắc đỏ, ngọt thơm, xông lên mũi. Tôm hùm, vỏ có vân, nhiều gai, to bằng bắp tay, thịt ăn được, vỏ treo để chơi” [61, tr.172]. Ở các đảo, Lê Quý Đôn từng cho biết: “Trên đảo có vô số yến sào; các thứ chim có hàng nghìn vạn... Bên bãi vật lạ rất nhiều. Ốc vân thì có ốc tai voi to như chiếc chiếu, bụng có hạt to bằng đầu ngón tay, sắc đục không như ngọc trai, cái vỏ có thể đeo làm tám bài được, lại có thể nung vôi xây nhà; có ốc xà cừ, để khảm đồ dùng; lại có ốc hương. Các thứ ốc đều có thể muối và nấu ăn được. Đồi mò thì rất lớn, có con hải ba, tục gọi là trắng bông, giống đồi mò mà nhỏ, vỏ mỏng có thể khảm đồ dùng, trứng bằng đầu ngón tay cái, muối ăn được. Có hải sâm, tục gọi là con đột đột, bơi lội ở bên bãi” [59, tr.154]. Trong một tầm nhìn rộng hơn, nguồn tài nguyên đó càng trở nên thiết yếu trong các mối liên hệ vùng-liên vùng, trong tầm nhìn biển-lục địa và các liên hệ trong nước-quốc tế. Con đường tơ lụa và gốm sứ trên biển (Maritime Silk Road, Maritime Porcelain Road) nối Địa Trung Hải, Ấn Độ Dương với Thái Bình Dương đã hình thành nên một đời sống hàng hải sôi động trên Biển Đông trong nhiều thế kỉ. Vì nhiều nguyên nhân, đến thế kỉ IX-X, các thuyền buôn từ Đông Bắc Á cũng như Đông Nam Á và Tây Nam Á dồn về vịnh Bắc Bộ, các thương cảng thuộc Champa để trao đổi buôn bán. Khởi nguồn từ miền Nam Trung Hoa, tuyến “Tây Dương châu lộ” phát triển mạnh xuống phía nam dọc theo các cảng biển Vân Đồn, Hội Thống, Kỳ Anh hướng tới eo Kra và Malacca. Trong nhiều

thế kỷ, từ vùng eo biển Kra các thuyền buôn từ Tây Nam Á tới, từ Đông Nam Á hải đảo lên đã dồn tụ về vùng biển Chămpa rồi các cảng biển, cảng sông của Đại Việt [67], [21]. Thời kỳ này, biển Việt Nam đóng vai trò quan trọng không chỉ trong quan hệ với Trung Quốc ở phương bắc mà còn là cửa ngõ buôn bán thông thương của Champa, Ai Lao, Chân Lạp ở phía nam. Trong thời kỳ Kỷ nguyên thương mại châu Á (The Age of Commerce), thuyền của các thương nhân Hà Lan, Bồ Đào Nha, Anh, Pháp đã tích cực cập bến nhiều quốc gia ở phương Đông. Theo khảo cứu của Leonard Blussé thì Tuyến giao thương phía Đông tức đi qua các quốc gia Đông Nam Á hải đảo có khoảng 46 điểm đỗ còn tuyến thứ hai tức Tuyến hải thương phía Tây dọc theo duyên hải các nước Đông Nam Á bán đảo có 125 cảng hay cảng thị [298, tr.57-59]. Việt Nam đã nhanh chóng tham gia vào mạng lưới hải thương khu vực. Sự hưng thịnh của thương cảng Phố Hiến, Hội Thống, Hội An, Thanh Hà, Nước Mặn... là minh chứng cho vị thế kinh tế quan trọng của vùng biển Việt Nam.

Chính vị thế quan trọng trong kinh tế đã quy định vị thế địa-chính trị cho Biển Đông. Nơi đây hội tụ các nguồn tài nguyên, các quốc gia biển rộng lớn và quyền lực, các tuyến đường biển liên lạc trọng yếu trong khu vực đông dân nhất trên thế giới [91, tr.232]. Trong quá khứ, Biển Đông đã trở thành địa bàn quen thuộc của các toán cướp biển đến từ Java, Nhật Bản, Trung Hoa. Trong nhiều thế kỷ, hoạt động tiêu trừ cướp biển và kiểm soát các vùng biển là hoạt động được duy trì thường xuyên của các chính thể quân chủ Việt Nam. Không những thế, sự đe dọa thuyền buôn bởi các cơn bão biển, các dải đá ngầm cũng đặt ra nhiều vấn đề quan trọng trong việc đảm bảo an toàn hàng hải, an ninh khu vực của những người đứng đầu Nhà nước. Điều đó cho thấy, biển không chỉ là không gian kết nối mạng lưới kinh tế, văn hóa mà còn là trung tâm chính trị của quốc gia, khu vực và quốc tế. Ở đó, các quan hệ mâu thuẫn mang tính thời đại được thể hiện và giải quyết: quan hệ lợi ích, quan hệ truyền thống và phi truyền thống, quan hệ giữa nhà nước và thương nhân, quan hệ quan phương và phi quan phương. Không dừng lại ở đó, vị thế địa-chính trị, địa-quân sự của vùng biển đảo Việt Nam còn được tạo nên bởi hệ thống đảo và quần đảo phong phú lên tới trên 4000 đảo lớn nhỏ. Hệ thống các đảo tiền tiêu có vai trò quan trọng đối với sự nghiệp bảo vệ chủ quyền của đất nước. Trên các đảo này, có thể lập các căn cứ quân sự nhằm kiểm

soát vùng biển, vùng trời cũng như các hoạt động qua lại của tàu thuyền. Hoàng Sa, Trường Sa, Bạch Long Vĩ, Lý Sơn, Phú Quốc, Côn Đảo... là những đảo, quần đảo mang trọng trách quan trọng ấy. Với cái nhìn địa-chính trị khu vực, hai quần đảo xa bờ của Việt Nam (Hoàng Sa-Trường Sa) ngoài việc đem lại nguồn lợi kinh tế to lớn còn cho phép kiểm soát và khống chế các hoạt động trên mặt biển của các quốc gia bao quanh và kiểm soát trực tiếp hoạt động giao thông vận tải biển của thế giới qua lại quanh các đảo này. Điều này cũng lí giải nguyên nhân những tranh chấp lợi ích của nhiều quốc gia ở Biển Đông luôn là vấn đề mang tính thời sự khu vực.

Do hội tụ đủ các vị thế địa-chính trị, địa-kinh tế, địa-văn hóa cùng nguồn tài nguyên phong phú nên trên các không gian biển Việt Nam đã diễn ra các quan hệ song phương, đa phương từ rất sớm, có tầm ảnh hưởng nhất định đến tình hình chung của khu vực. Ở đó, không gian biển chùng lún với không gian sinh tồn, không gian kinh tế, không gian văn hóa và chính trị trong một thời kỳ dài của lịch sử.

2.2.3.2. Tình hình gió, bão và ảnh hưởng của gió bão trên biển

Biển Đông là khu vực chịu nhiều thiên tai bão tố, biến đổi khí hậu. Bão là một trong những hiện tượng thời tiết nguy hiểm, gây ra nhiều hậu quả nghiêm trọng trên phạm vi rộng. Bão mạnh thường kết hợp với gió to, mưa lớn và những hiện tượng thời tiết kèm theo như nước dâng, sóng lớn là hiện tượng thời tiết phổ biến trên vùng biển Việt Nam. Bão trên Biển Đông thường là bão nhiệt đới xảy ra những lúc giao mùa, mạnh nhất từ tháng 6 đến tháng 9 và giảm dần đi từ tháng 10, đôi khi kéo dài đến tận tháng 1 năm sau. Tuy là khu vực có nhiều bão nhưng Biển Đông lại không phải là nơi phát sinh những trận bão nhiệt đới. Không tới 1% giông bão phát sinh từ Biển Đông mà 2/3 các trận bão từ Thái Bình Dương thổi về qua khu vực Hoàng Sa-Trường Sa Việt Nam [206, tr.49]. Thông thường bão thường tập trung từ đảo Lữ Tống (Luzon – Philippines) thổi dọc từ nam lên bắc qua Trường Sa. Tại Trường Sa, bão có khi thổi thẳng lên đảo Hải Nam rồi đổ bộ vào lục địa Trung Hoa hoặc từ Trường Sa di chuyển đến Hoàng Sa đổ vào đất liền Việt Nam. Thông thường sau khi vào Hoàng Sa, bão thường di chuyển theo hướng tây hoặc hướng đông bắc. Điều này cũng lí giải nguyên nhân vùng biển miền bắc và miền trung là nơi hay xảy ra tai nạn biển.

Trong lịch sử, bão đã gây ra rất nhiều khó khăn và tổn thất cho các thuyền bè đi lại trên biển. Chính hải tặc-những người sống nhờ biển cũng là nạn nhân của bão. Trong nghiên cứu về lực lượng hải tặc Trung Hoa tham gia vào chiến tranh giữa nhà Nguyễn và Tây Sơn cuối thế kỉ XVIII đầu thế kỉ XIX, Dian H. Murray đã miêu tả một nhóm hải tặc bị gió thổi bay trên sàn tàu và chết đuối trong cơn bão [289]. Tiếp nối nguồn mạch thương mại từ nhiều thế kỉ trước, bước sang thế kỉ XIX, dù tình hình chính trị có nhiều thay đổi song nhiều tàu buôn của các nước tư bản phương Tây như Anh, Pháp hay thuyền buôn Trung Hoa vẫn đến buôn bán ở các thương cảng của Việt Nam. Vì vậy số lượng các ghi chép về việc gặp nạn trên biển xuất hiện khá phong phú về thể loại như nhật ký hàng hải, hồi ký, thư từ... Trong những ghi chép này, các vụ tai nạn do bão và cuộc sống của những người bị nạn biển được miêu tả chi tiết. Đó là trường hợp của E. Chaigneau bị đắm tàu ở Hoàng Sa khi được cử đến Huế làm Phó lãnh sự thường trực. Trong *The mandarin road to old Hue*, A.Lamb mô tả tàu Saint Michel đã bị đắm trên đường rời khỏi quần đảo Hoàng Sa đi Huế vào tháng 8 năm 1830, viên đại diện mới của nước Pháp đến Huế mà không còn tiền bạc hay hành lý, “chỉ độc bộ quần áo lót trên người” [152, tr.76]. Liên quan đến những nhật kí, du kí của người nước ngoài gặp bão ở vùng biển Việt Nam phải kể đến “chuyến du hành bất đắc dĩ” của Lãm sinh Thái Đình Lan đến đảo Cù Lao Chàm năm 1835⁷. Trong tác phẩm *Hải Nam tạp trí* của mình, ông kể: “Xế trưa nổi lên mấy cơn gió nhẹ, rồi mây đen ùn ùn kéo đến, vừa gió mưa, vừa trên dưới mờ mịt sương mù, mấy hòn đảo như lùi ra xa tí, ngay phía trước mà không thể nhìn rõ nữa. Dòng thủy triều thì chảy xiết, sóng tung lung trời, hết xô đầu thuyền lại đập đuôi thuyền, tiếng sóng vỗ nổ vang như sấm. Con thuyền dồi lên đập xuống suốt ngày cho đến chiều tối” [154, tr.169]. Dù nhà ở Bành Hồ (thuộc đảo Đài Loan), mọi hoạt động ăn ở đi lại sinh hoạt đều gắn liền với biển nhưng Thái Đình Lan đã phải thừa nhận sự nguy hiểm “muôn chết một sống” khi bị nạn ở vùng biển miền Trung Việt Nam.

⁷ Lãm sinh Thái Đình Lan người huyện Bành Hồ đi coi thi ở tỉnh Phúc Kiến, thi xong đến mừng thọ thầy học là Chu Khải ở Hạ Môn, quay lại quê tổ ở Kim Môn để tế tổ rồi cùng em ruột là Thái Đình Dương ra cửa Liêu La xuống thuyền dự định về quê mẹ ở Bành Hồ thì gặp bão vào năm 1835. Sau 10 ngày đêm, chiếc thuyền buôn Phúc Kiến chở anh em Thái Đình Lan trôi dạt tới cửa biển Thới Cấn, phủ Tư Nghĩa, Quảng Ngãi.

Thậm chí vấn đề này cũng xuất hiện thường xuyên trong *Đại Nam thực lục*. Trải suốt các đời vua nhà Nguyễn, hầu như năm nào, Quốc sử quán cũng đề cập tới tình hình gặp nạn của các tàu thuyền trên biển. Có thể đề cập đến một số ghi chép tiêu biểu như: năm 1803 biên binh vệ Thần sách làm công việc vận tải đường biển từ Bắc Thành đến Thanh Hoa gặp bão chết đuối hơn 500 người [192, tr.546]; năm 1830 thuyền buôn của Đô-ô-chi-ly người Pháp bị bão chìm ở phận biển Đà Nẵng [194, tr.92], năm 1842 thuyền Thanh tĩnh hiệu nhất của tỉnh Thanh Hóa lĩnh tải các vật hạng ở Kinh và chở tù đi đến phận biển Hà Tĩnh, gặp bão vỡ đắm hơn 70 người chết đuối (1 suất đội, 36 lính, 34 tù phạm) [197, tr.399]. Điều đó cho thấy số lượng các tàu thuyền bị nạn khi qua vùng biển đảo nước ta mỗi năm là khá nhiều. Họ bị mất hết hàng hóa, thức ăn, nước uống, thậm chí còn thiệt mạng.

Không dừng lại ở các tai nạn liên quan đến bão mà gió cũng là nguyên nhân gặp nạn của thuyền bè. Với các thương nhân, ngư dân, nhà thám hiểm dù có nhiều kinh nghiệm đến đâu cũng đều phải biết rõ về chế độ gió trên biển. Điều đó đã được minh chứng trong suốt quá trình ứng xử với biển của người Việt, người Chăm và các thương nhân tới buôn bán trên vùng biển này. Trong tiến trình lịch sử, đã có không ít tàu thuyền phải bỏ hàng hóa thậm chí mất mạng nếu không biết về các mùa gió trên biển. Việt Nam chịu đồng thời của ba hệ thống gió mùa châu Á gồm: hệ thống Đông Bắc Á, hệ thống Đông Nam Á và hệ thống Nam Á [255, tr.149]. Do có vị trí chuyển tiếp về mặt địa lý nên khí hậu trên biển trở nên phức tạp với sự hoạt động đan xen của các mùa gió. Vì thế, với mỗi thương thuyền đến từ các khu vực khác nhau muốn cập cảng Việt Nam để buôn bán đều phải chọn thời điểm thích hợp. Phụ thuộc vào “gió mùa mậu dịch” (trade-winds), các thuyền buôn từ khu vực Đông Bắc Á (Trung Quốc, Lưu Cầu, Nhật Bản) đến Việt Nam bằng đường biển khoảng từ tháng 10 đến tháng 3 năm sau khi gió mùa đông bắc hoạt động. Ngược lại, các thuyền từ phía nam (Singapore, Bò Đào Nha, Tây Ban Nha, Anh...) muốn đến buôn bán trên vùng biển Việt Nam phải chờ khi có gió đông nam từ tháng 4 đến tháng 7. Các hoạt động thương mại theo chu kì của gió mùa đã được các thương nhân duy trì ổn định trong nhiều thế kỉ nhưng vẫn đặt ra những vấn đề rủi ro. Theo Reid, trong một nghiên cứu về thương mại thuyền buồm Trung Quốc ở Đông Nam Á, mặc dù các thuyền mạnh tuân thủ tuyệt đối nhịp

điều của gió mùa nhưng các vụ tai nạn vẫn diễn ra với tỉ lệ khá cao, hàng hóa thường bị ném xuống biển, tàu bị gãy cột buồm hay bị thủng, cảnh tàu “suýt bị đắm” cũng thường được đề cập đến trong các báo cáo của chủ tàu [283, tr.21]. Trong các thư tịch cổ, Hoàng Sa từ lâu được coi như “cái bẫy” giữa biển cả bao la. Thời tiết khắc nghiệt tới mức chỉ cần xuất hiện những trận gió lớn ở Hoàng Sa thì thuyền bè cũng có thể xảy ra tai nạn. Trong *Nam Hà tiếp lục*, Lê Đản đã nhắc tới các hướng gió hoạt động ở Hoàng Sa như sau: “Giữa biển có dải cát dài gọi là Bãi Cát Vàng. Từ cửa biển Đại Chiêm đến dải cát dài ước chừng năm, sáu trăm dặm, rộng ba bốn mươi dặm, nổi lên giữa biển. Mùa gió tây nam thì thuyền các nước trôi dạt vào đây. Đến mùa gió đông bắc từ ngoài cũng trôi dạt vào đây” [53, tr.49]. Chính sử nhà Nguyễn cũng nhiều lần ghi nhận các thuyền gặp nạn gió gây thiệt hại lớn về người và tài sản như: 65 thuyền vận tải của Bắc thành gặp gió dạt vào hải phận tỉnh Nghệ An năm 1809 [195, tr.760]; thuyền của sứ nước Xiêm sang nhà Thanh triều cống gặp nạn gió dạt vào hải phận Đà Nẵng năm 1817 [192, tr.951]; thuyền công sai nhà Thanh đi phủ Đài Loan chở thóc công gặp gió dạt vào hải phận Hà Tiên năm 1829 [193, tr.920]; 2 chiếc thuyền công nhà Thanh gặp gió lớn dạt đến cửa biển Thuận An và cửa biển Thị Nại năm 1856 [198, tr.425]; thuyền buôn nước Thanh gặp nạn gió dạt đến hải phận Bình Định năm 1857 [198, tr.522],...

Các sự kiện gặp nạn do bão gió đã cho thấy Biển Đông là một trong những trung tâm bão của khu vực. Dưới triều Nguyễn, các tàu thuyền qua lại dù đã có kiến thức về hải văn, khí hậu của khu vực này đôi khi cũng không tránh khỏi gặp tai nạn. Những di vật, cổ vật từ những con tàu không may gặp nạn bị chìm đắm đã chứng minh cho sự khắc nghiệt và dữ dội của biển cả bao la.

2.2.3.3. *Nạn mắc cạn và va phải đá ngầm trên biển*

Sự chia cắt nhô ra thụt vào của bờ biển Việt Nam đã tạo ra nhiều vịnh và hải cảng thuận lợi cho phát triển giao thông đường biển nhưng cũng đồng thời tạo ra những nguy hiểm cho tàu thuyền qua lại bởi những dải đá ngầm. Không chỉ có khí hậu trên biển có phần khắc nghiệt hơn trên đất liền mà địa hình ở các đảo cũng gây không ít khó khăn cho thuyền bè đi lại trên biển. Trong hơn 3000 hòn đảo, Việt Nam có tới

hàng nghìn đảo chìm chưa kể đến những dải đá ngầm luôn tiềm ẩn những mối nguy hại cho thuyền bè nhất là khi có sương mù và mưa bão.

Trong lịch sử, các vụ thuyền bị mắc cạn hoặc va phải đá ngầm đã nhiều lần được ghi nhận. Trong tác phẩm *The History of China. Upon the Plan of Mr Rollin's Ancient History*, Côn Đảo được miêu tả là “có nhiều dải đá ngầm nguy hiểm” [76, tr.26]. Hay trong *Hải Nam tạp trí*, Thái Đình Lan đã không ngần ngại bày tỏ nỗi khiếp sợ sau khi tới cửa biển Thới Cần, được nghe một vị quan nhà Nguyễn miêu tả về những dải cát, đá ngầm ở Cù Lao Chàm: Hai phía đông tây đảo dòng chảy rất xiết, giữa có một luồng vào cảng rất hẹp, nếu thuyền không nhân theo hải triều thì không thể vào được, húc đá là chìm ngay... Suốt một dải từ đông sang tây đến chỗ này là nguy hiểm nhất, đáy biển đều là đá và đụn cát ngầm. Đụn cát dài mấy chục dặm, đường luồng vào cảng thì quanh co ngay cả những dân chài nhiều tuổi cũng không biết chắc, thuyền húc vào là lập tức tan tành [154, tr.169].

Trong tuyến hải trình từ phía bắc xuống, hay từ phía nam lên, hầu hết các thương thuyền đều phải qua các đảo Hoàng Sa (Paracels) hay Trường Sa (Spratly). Đây cũng là những quần đảo xa bờ ghi nhận tai nạn thuyền bè được nhắc đến nhiều hơn cả trong các sử liệu của Nhà nước cũng như các tư liệu nước ngoài. Quần đảo Hoàng Sa-Trường Sa đều là những khu vực tập hợp các đảo đá nửa nổi nửa chìm. Trong nhiều thế kỉ, Hoàng Sa và Trường Sa chưa được xác định rõ ràng về kinh độ, vĩ độ, số lượng các đảo, đá như ngày nay. Thậm chí trong những ghi chép có từ trước thế kỉ XVIII còn coi Hoàng Sa-Trường Sa là một địa danh nhưng có một điều chắc chắn là người Việt đã từng đến các đảo này để khai thác các nguồn lợi trên đảo từ thế kỉ XV. Phải tới năm 1787, khi đoàn khảo sát Kergariou-Locmaria tới đây thì vị trí phân biệt giữa Hoàng Sa và Trường Sa mới được xác định. Hoàng Sa ở phía bắc một quần đảo khác khoảng 200 hải lý mà sau này *Đại Nam nhất thống toàn đồ* (1838) định danh là Vạn Lý Trường Sa. Theo Nguyễn Quang Thắng thì từ đầu thế kỉ XIX, các tàu qua lại Trung Hoa, Việt Nam, Philippines hay Indonexia... đều dùng đường Biển Đông để giao thương [231, tr.20]. Tuy hải lộ này không an toàn cho tàu biển, rất dễ xảy ra tai nạn tại Hoàng Sa-Trường Sa nhưng đó vẫn là con đường ngắn nhất để tàu bè cập bến tới Trung Hoa và các nước trong khu vực Đông Nam Á. Sự nguy hiểm của hai quần đảo này được thể

hiện ngay từ cái tên của chúng. Nếu Spratly được người Pháp hiểu là quần đảo Bão Tố thì Paracel lại được nhiều thương nhân nước ngoài và cả người Việt cổ gọi với nhiều tên gọi xuất phát từ chính nạn mắc cạn và đá ngầm tại đây-Bãi Cát Vàng. Tên gọi này xuất phát từ đặc điểm chung quanh các đảo do bãi cát thường có màu vàng, thậm chí có thể nhìn thông suốt đến đáy các nền lòng chảo san hô và thấy cát vàng ở dưới vào những ngày biển lặng. Trong các nguồn sử liệu của Việt Nam, vùng đảo này được ghi chú với nhiều tên gọi như Hoàng Sa Châu, Hoàng Sa Chử, Hoàng Sa, Đại Hoàng Sa, Bãi Cát Vàng, Cồn Vàng. Trên các bản đồ và hải đồ quốc tế, Bãi Cát Vàng được các nhà hàng hải, nhà địa lý phương tây ghi là Paracel, Pracel Island, Paracels, Pracel, Paraselso... Theo Pierre-Yves Manguin, Paracel hay Pracel là chữ Bồ Đào Nha cổ có nghĩa là đá ngầm hay cao tảng [214, tr.12]. Hòa thượng Thích Đại Sán trong lần ghé thăm Đàng Trong đã ghi lại những ấn tượng của mình về khu vực này như sau: “những cồn cát nằm thẳng bờ biển, chạy dài từ đông bắc qua tây nam, động cao dựng đứng như vách tường, bãi thấp cũng ngang mặt nước biển mặt cát khô rắn như sắt, rủi thuyền chạm phải ắt tan tành, bãi cát rộng cả trăm dặm, chiều dài thăm thẳm chẳng biết bao nhiêu mà kể gọi là “Vạn Lý Trường Sa”, mù tít chẳng thấy cỏ cây nhà cửa, nếu thuyền bị trái gió trái nước tấp vào dẫu không tan nát, cũng không gạo không nước, trở thành ma đói mà thôi” [208, tr.191-192]. Chaignean-người trợ thủ đắc lực của vua Gia Long, từng khẳng định “thủy thủ tất cả mọi nước khi đi qua Đông Hải đều rất sợ quần đảo Hoàng Sa. Nhiều tàu bè bị cạn hoặc bị đắm trong vùng ấy” [70, tr.13].

Trong chính sử nhà Nguyễn, các sự kiện đắm chìm tàu thuyền do mắc cạn hay gặp đá ngầm trên biển dần trở thành vấn đề nghiêm trọng và gia tăng không ngừng. Theo Kathryn Dyt, mặc dù đã làm chủ một lãnh thổ rộng lớn kéo dài từ vịnh Bắc Bộ xuống tận vùng biển Tây Nam nhưng khí hậu thất thường và số lượng các vụ thiên tai đã làm giảm bớt tâm trạng phấn khởi của họ [nhà Nguyễn] [296, tr.1]. Trong *Châu bản* đề ngày 27 tháng 6 năm Minh Mệnh thứ 11 (1830) của thủ ngự cửa biển Đà Nẵng Nguyễn Văn Ngữ tấu trình sự việc thuyền buôn người Pháp Đô-ô-chi-ly bị nạn đã trình bày rõ nguyên nhân đoàn thuyền này gặp nạn như sau: “thuyền [Pháp] ngày 20 tháng này rời cảng này ra biển, đến giờ tuất ngày 21 tháng này mới đến được các xứ sở Hoàng Sa thì bị sóng cát, thuyền đắm, nước xô vào...” [215, tr.48]. Không lâu sau đó,

năm 1833, Nội các triều Nguyễn đã đề cập tới vấn đề mắc cạn trên biển như sau: “Trong hải phận Quảng Ngãi, có một dải Hoàng Sa, xa trông trời nước một màu, không phân biệt được nông hay sâu. Gần đây thuyền buôn thường bị hại [mắc cạn]” [194, tr.743].

Không chỉ xuất hiện trong các tư liệu thành văn, những khó khăn đến từ biển còn xuất hiện cả trong đời sống dân gian. Đầu thế kỉ XIX, trên con đường biển ven miền duyên hải Việt Nam, từ bắc vào nam hay ngược lại, có một lực lượng đông đảo ngư dân, thương nhân “lấy biển là nhà”. Họ phải trải qua nhiều vùng biển, nhiều đảo, nhiều hòn, nhiều rạn ngầm hoặc gặp luồng nước khó đi.... Từ đó, để giúp cho những người lái ghe bầu liệu bề lèo lái, tránh nơi nguy hiểm, những người đi biển lâu năm đã đặt ra các bài Về các lái⁸ để hướng dẫn thủy trình. Trong các bài về này, những người đi thuyền có thể biết mình đã đi đến đâu, chỗ nào có đảo, chỗ nào có đá ngầm, chỗ nào có thể trú bão hay nghỉ ngơi, mua bán. Có thể nêu ra một ví dụ như bài Về thủy trình từ Huế ra Nam Định do Bùi Quang Tung ghi lại in trên tập san Sử Địa, số 22 có đoạn:

“Cửa Ròn bên bãi bên gành,
Ngoài thời có rạn⁹ ăn quanh lên chùa.
Vũng Chùa gió bắc khó neo,
Hòn Giò còn ở cheo leo một mình” [268]

Những ghi chép trong chính sử, thư tịch phương Tây, thư tịch Trung Hoa và tri thức đi biển trong dân gian đã cho phép chúng ta khẳng định về sự tồn tại của một vùng biển có nhiều đảo, đá ngầm vô cùng nguy hiểm trong quá khứ. Dưới thời kỳ trị vì của các vị vua nhà Nguyễn, biển đảo đã là không gian lãnh hải rộng mở, kết nối các mối liên hệ vùng-liên vùng, khu vực-quốc tế nhưng cũng đồng thời tạo ra môi trường tiềm ẩn nhiều rủi ro, bất trắc. Hình ảnh về những đảo đá ngầm, những cơn bão hay bãi cát dài trên biển đã cho thấy những tác động liên tục, mạnh mẽ từ phía biển vào đất liền.

⁸ Về các lái (còn gọi là về hải trình, về thủy trình, về nhật trình) ra đời khoảng đầu thế kỉ XIX và được bổ sung hoàn chỉnh dần sau đó. Đây cũng là thời kỳ hoạt động kinh tế thương mại và vận chuyển hàng hóa trên biển bằng ghe bầu giữa kinh đô Huế và Gia Định được đẩy mạnh. Bài về được những người lái ghe thuyền chuyên chở hàng hóa, người buôn bằng đường biển, đường sông hay những ngư dân đánh cá trên những chiếc ghe bầu ca hát trong lúc đi đường. Để rõ hơn, xin xem thêm: [13]

⁹ Đá ngầm hoặc đá nổi cần phải tránh.

Tiểu kết chương 2

Thế kỉ XIX là thời kỳ phát triển nhanh chóng của các cường quốc tư bản gắn với biển. Các cường quốc biển như Anh, Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha, Pháp, Mỹ đều nhận thấy được sức mạnh biển và ý nghĩa chiến lược quan trọng của nó từ rất sớm. Vào thời cận đại, hầu hết quá trình xâm nhập và xác lập quyền thống trị của phương Tây đối với phương Đông đều bắt đầu từ biển, đánh dấu sự kết thúc của các đế chế nông nghiệp, đế chế lục địa thay vào đó là thời đại thống trị của các đế chế đại dương. Đồng thời cũng cho thấy ý nghĩa quan trọng về chiến lược trong bảo vệ an ninh chủ quyền của các quốc gia phương Đông trước các nguy cơ xâm nhập từ đại dương.

Ngay từ sớm, Biển Đông không chỉ là không gian chứa đựng nguồn tài nguyên phong phú, là khu vực diễn ra nhiều hoạt động trao đổi kinh tế của các thương nhân mà còn là nơi đối diện với nhiều thách thức về địa-chính trị. Ngoài những nguồn lợi mà biển mang lại thì vấn đề về khí hậu biển, địa hình đã đặt ra không ít thách thức đối với người đi biển cũng như các vị vua nhà Nguyễn trong hoạt động thực thi và bảo vệ chủ quyền biển. Bão, nạn mắc cạn và va phải đá ngầm được coi là những nguyên nhân chủ yếu dẫn tới tai nạn trên Biển Đông. Các ghi chép liên quan tới những vụ đắm chìm tàu thuyền do bão và các vụ mắc cạn, va phải đá ngầm xuất hiện phổ biến trong các nhật ký hàng hải, báo cáo thương mại của các thương nhân và cả trong chính sử từ rất sớm. Họ bị mất của cải, hàng hóa, không có đồ ăn, nước uống phải sống lênh đênh trên biển hoặc trên các hòn đảo trơ trọi không có người sinh sống thậm chí phải hi sinh cả tính mạng.

Trong giai đoạn thế kỉ XV-XVIII, các chính thể quân chủ Việt Nam đã tận tình giúp đỡ những nạn nhân gặp nạn trên vùng biển đảo Việt Nam. Các ghi chép trong chính sử nhà Thanh (Trung Quốc), Joseon (Triều Tiên) và các thư tịch phương Tây đã cho thấy các thể chế quân chủ Việt Nam đều cấp phát tiền bạc, lương thực và cho phép các nạn nhân về nước an toàn. Những ân cấp tương tự cũng được duy trì ở các nước khác trong khu vực như Trung Quốc, Nhật Bản, Lưu Cầu, Triều Tiên hình thành nên hệ thống cứu nạn liên quốc gia và mạng lưới hồi hương người bị nạn ở khu vực Đông Á. Các hoạt động thực thi chính sách cứu nạn của các triều đại trước Nguyễn ở Việt

Nam và các quốc gia trong khu vực đã để lại nhiều bài học kinh nghiệm cho nhà Nguyễn trong việc định hình và thực thi chính sách cứu nạn.

Tiếp nối truyền thống bang giao từ các triều đại trước, thế kỉ XIX, triều Nguyễn tiếp tục duy trì và củng cố quan hệ bang giao với nhiều quốc gia trong khu vực. Quan hệ với nhà Thanh (Trung Quốc) được xem là mối quan hệ truyền thống lâu đời và có nhiều tác động mạnh mẽ đến hoạt động giao thương kinh tế, giao lưu văn hóa-xã hội ở Việt Nam. Bên cạnh đó, quan hệ bang giao với phương Tây (chủ yếu là Pháp) cũng ảnh hưởng quan trọng đến kinh tế-chính trị của đất nước. Đặc biệt từ nửa sau thế kỉ XIX, các hoạt động gây hấn của người Pháp đã khiến mối quan hệ ngoại giao giữa triều Nguyễn và Pháp không còn tốt đẹp như trước. Tất cả điều đó đã chi phối đến quá trình thực thi chính sách cứu nạn của triều đình nhà Nguyễn đối với hai nhóm đối tượng này.

Từ sự nhận thức rõ ràng vị trí địa lý giáp biển trọng yếu cùng một vùng biển rộng, nhiều thiên tai lại nằm trên tuyến hải thương của thế giới, ngay từ khi cầm quyền các vị vua nhà Nguyễn đã thực thi nhiều hoạt động hướng về biển. Đó là các hoạt động vận tải biển, vẽ bản đồ, khảo sát các đảo xa bờ, trồng cây, dựng bia, đánh dấu mốc chủ quyền hay thao diễn thủy quân, tiến hành vận tải bằng đường biển, cử người đi công cán nước ngoài để tìm hiểu phong tục và mua hàng hóa phương Tây. Có thể thấy, nhà Nguyễn đã tận dụng mọi lợi thế biển đảo để thiết lập một hệ thống phòng thủ vững chắc mà vẫn đảm bảo hoạt động giao lưu kinh tế-bang giao với khu vực.

CHƯƠNG 3

MỤC TIÊU, NỘI DUNG, CÁCH THỨC VÀ QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI CHÍNH SÁCH CỨU NẠN TRÊN BIỂN ĐỐI VỚI NGƯỜI NƯỚC NGOÀI

Trong 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 gặp nạn, nhiều nạn nhân rơi vào hoàn cảnh khốn cùng. Qua khảo cứu một số tư liệu của nhà Nguyễn, chúng tôi nhận thấy rằng vùng biển Việt Nam trải khắp ba kì đều có tàu thuyền bị nạn nhưng nhiều hơn cả là ở Trung Kì và quanh các đảo xa bờ. Khí hậu và địa hình trên các đảo đã tác động lớn đến số lượng các thuyền bè bị nạn hoặc trôi dạt chủ yếu đến vùng biển từ miền Trung đổ vào. Lương Chí Minh cho rằng các tàu thuyền của người Trung Quốc chủ yếu trôi dạt vào Trung và Nam Kì và được Việt Nam cứu giúp [144, tr.340]. Với mục tiêu nhân đạo cũng như đảm bảo an ninh chủ quyền quốc gia và tăng cường quan hệ bang giao, nhà Nguyễn đã đề ra các chính sách cụ thể cho người nước ngoài bị nạn trên biển. Các quy định này được triều đình chia thành nhiều mục và áp dụng với từng đối tượng cụ thể và đặt thành lệ để duy trì trong những năm sau đó cho đến khi triều đình có chính sách mới thay thế. Đó có thể là Chi, Dụ của nhà vua hay các bản tấu của quan Thủ ngự, các Bộ 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, sửa chữa giúp thuyền bè, tạo điều kiện cho người bị nạn về nước hay ở lại sinh sống trên đất nước Việt Nam và điều động một lực lượng lớn phụ trách công tác giúp đỡ thuyền bè gặp nạn trên biển là những nội dung chính tạo thành Chính sách cứu nạn trên biển của nhà Nguyễn đối với người nước ngoài thế kỉ XIX. Các quy định đặt thành lệ cứu nạn đều được Nội các triều Nguyễn ghi chép cụ thể trong *Khâm định Đại Nam Hội điển Sự lệ chính biên* và *Khâm định Đại Nam Hội điển Sự lệ tục biên*. Bởi lẽ Hội điển là thể loại được nhà nước sử dụng để ghi chép lại các điển pháp, quy chuẩn và các dữ liệu liên quan đến tổ chức và hoạt động của triều đại mình. Bên cạnh đó, *Đại Nam thực lục* và

tài liệu *Châu bản triều Nguyễn* cũng là nguồn tư liệu quan trọng trong khảo cứu quá, đối chiếu quá trình triển khai chính sách cứu nạn với từng đối tượng cụ thể.

3.1. Mục tiêu của chính sách

Nhìn vào những yếu tố tác động đến sự hình thành chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn như đã phân tích ở trên, có thể thấy mục tiêu của nhà Nguyễn khi ban hành chính sách cứu nạn trước hết nhằm giảm thiểu thiệt hại về người và tài sản do thiên tai gây ra. Đây là mục tiêu nhân đạo được các vị vua nhà Nguyễn nhấn mạnh nhiều lần thông qua các Chi, Dụ. Bên cạnh đó, sự hình thành chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài còn cho thấy mục tiêu kiểm soát và thực thi chủ quyền quốc gia ở Biển Đông cũng như củng cố vị thế quốc gia trong bang giao khu vực của các vị vua nhà Nguyễn.

Trong lịch sử hình thành và phát triển của dân tộc Việt Nam, thiên tai tự nhiên đã gây ra nhiều thiệt hại nghiêm trọng về người và tài sản. Sự quan tâm, giúp đỡ người không may gặp nạn đã trở thành truyền thống tốt đẹp của người Việt từ lâu. Dưới triều Nguyễn, đạo lý “Nhu viễn” được xem là kim chỉ nam cho rất nhiều chính sách quản lý đất nước của những người đứng đầu. “Nhu” có nghĩa là khéo léo, mềm mỏng, “Viễn” có nghĩa là xa hay người từ phương xa tới. Có thể hiểu “Nhu viễn” là sự mềm mỏng, khoan dung với người từ phương xa tới, sẵn sàng cứu giúp người gặp nạn dù họ không cùng tiếng nói, phong tục, tập quán. Nhà Nguyễn đã vận dụng một cách khôn khéo đạo lý này vào vấn đề cứu nạn, xem đây là mục tiêu xuyên suốt trong quá trình ban hành nội dung và thực thi chính sách. Khi vừa lấy lại cơ nghiệp, vua Gia Long đã khẳng định rõ rằng: “Giúp người cùng thương kẻ thiếu là việc đầu tiên của nhân chính. Thuở xưa, vua Nghiêu không nỡ bỏ người nghèo túng, vua Văn Vương thương xót kẻ cô đơn, đều là yêu dân tột bậc vậy” [192, tr.471]. Vua Minh Mệnh cũng từng xuống chiếu rằng: “Thương giúp nạn nhân là làm sáng tỏ sự nhân chính. Nay đường biển gian nan, hiểm nghèo, sóng gió nổi lên không lường được. Gần đây các quan và nhân dân hoặc đi công tác hoặc đi buôn bán mạo muội vào chỗ hiểm nghèo, nơi biển sâu, đều là sự bất đắc dĩ. Hoặc ngẫu nhiên gặp nạn sóng gió, còn sống thì không nơi nương dựa mà chết thì ai là người chôn cất. Trẫm rất lấy làm thương xót”. [183, tr.35-36]. Trên cương vị của một người làm chủ đất nước, các vị vua nhà Nguyễn đều nhận thức rõ

những nguy hiểm “sức người khó chống” đến từ thiên tai, cướp biển và đưa ra những biện pháp phù hợp để phòng chống, khắc phục. Trên một cương vị khác - giữa con người với con người, các vị vua nhà Nguyễn còn có quan điểm độ lượng và nhân văn đối với những số phận thân xác chìm theo sóng nước, coi dân nào cũng thế, “nữ điếm nhiên ngồi nhìn mà chẳng nghĩ đến việc ướn chân xắn quần để cứu vớt ư” [196, tr.775]. Điều đó cho thấy, nhân đạo là một yếu tố quan trọng trong việc hoạch định chiến lược, hình thành chính sách cứu nạn của các vị vua nhà Nguyễn.

Bên cạnh đó, việc định hình chính sách cứu nạn còn xuất phát từ nhu cầu đảm bảo an ninh hàng hải, an ninh chủ quyền quốc gia trên biển của các vị vua nhà Nguyễn. Việt Nam là quốc gia có đường bờ biển dài. Vùng biển đảo Việt Nam lại mang trong mình nhiều vị thế địa-chính trị, địa-kinh tế, địa-văn hóa. Do đó, dù có tư tưởng hướng biển rộng mở nhưng các vị vua nhà Nguyễn cũng sớm nhận thức được những thách thức mà biển mang lại đối với thể chế nói riêng và đất nước nói chung. Thách thức đó đến từ sự hoành hành của các nhóm hải tặc trên khắp các vùng biển trải dài từ Quảng Yên tới Hà Tiên, Phú Quốc, sự thường trực của bão gió tiềm ẩn nhiều nguy cơ chìm đắm thuyền bè trên biển và sự phức tạp của địa hình xung quanh các đảo. Với quan điểm nhân đạo nhưng không vì thế mà lơ là chủ quyền quốc gia, các vị vua nhà Nguyễn đều nhận thức rõ rằng “nhà buôn bị nạn đáng nên thương xót nhưng nước ở ngoài phương xa, cũng không nên để đi lại tự do” [163, tr.434]. Việc hình thành và thực thi thành công chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài giúp người đứng đầu triều Nguyễn hoàn toàn giữ thế chủ động trong hoạt động đảm bảo an ninh hàng hải của khu vực và an ninh chủ quyền quốc gia, hạn chế tình trạng người bị nạn bị bỏ mạng hay trở thành cướp biển khi rơi vào hoàn cảnh khó khăn. Nếu không thể kiểm soát và cứu giúp các nạn nhân gặp nạn, chủ quyền quốc gia có nguy cơ bị xâm phạm, thể chế chính trị cũng chịu ảnh hưởng nghiêm trọng dưới tác động của các mối đe dọa an ninh tiềm tàng.

Ở một tầm nhìn rộng hơn, từ các hoạt động cứu giúp người nước ngoài, thông qua các hoạt động hỗ trợ nạn nhân hồi hương, vị thế của Việt Nam trong quan hệ bang giao cũng được nâng lên. Việc thực thi chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài cho thấy tư cách của một quốc gia nắm quyền làm chủ một khu vực và quốc gia ấy

phải có trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ quốc tế, hỗ trợ người và tàu thuyền qua lại vùng biển của mình an toàn cũng như cứu giúp và đưa họ hồi hương khi họ gặp nạn trên vùng biển do mình quản lý. Chẳng hạn trong mối quan hệ ngoại giao với Xiêm, vua Minh Mệnh từng khẳng định: “Ta đối với nước Xiêm vốn giữ tình hữu nghị, tuy gần đây có điều không được nhã, nhưng việc chưa rõ mà việc cứu giúp kẻ bị nạn, quốc thể phải nên như thế [193, tr.785]. Các vụ tai nạn hàng hải trở thành “nhân tố bất ngờ”, tạo cơ hội cho người nước ngoài tiếp xúc với chính quyền nhà Nguyễn, mở đường cho những tiếp xúc chính trị-ngoại giao về sau giữa nhà Nguyễn với quốc gia có người gặp nạn. Qua những liên hệ đó, quan hệ quốc tế của Việt Nam cũng trở nên đa dạng hơn trên nhiều mặt. Việt Nam cần được nhìn nhận như một quốc gia đã phát triển các mối quan hệ với thế giới toàn cầu và chịu sự ảnh hưởng của các mối quan hệ khu vực.

Có thể thấy, trong quá trình ban hành bất kỳ một chính sách nào thì nhận thức của chủ thể ban hành chính sách vô cùng quan trọng. Vì thế, những quan tâm đến sự an toàn của người đi biển, tinh thần nhân đạo thương người như thể thương thân của những người đứng đầu nhà nước, ý thức bảo vệ toàn vẹn chủ quyền lãnh thổ quốc gia trên biển cũng như nâng tầm vị thế của Việt Nam với các quốc gia trong khu vực là những cơ sở nền tảng trong việc định hình chính sách cứu nạn cũng như quá trình ứng xử với biển của nhà Nguyễn. Dù điều kiện bối cảnh quốc gia, quốc tế có sự biến đổi giữa các thời kỳ nhưng những mục tiêu này đều được những người đứng đầu triều Nguyễn duy trì xuyên suốt thời kỳ trị vì của mình.

3.2. Nội dung chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài

3.2.1. Quy định đối với người nước ngoài nói chung

Không chỉ đặt ra chính sách cứu nạn với người bị nạn trong nước [235], ngay khi mới lên ngôi, vua Gia Long đã đặt ra lệ cứu giúp cả những người nước ngoài gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Trong thư phúc đáp một nhóm thương nhân nước ngoài gặp nạn, vua Gia Long đã thể hiện rõ quan điểm nhân đạo với bất cứ quốc gia nào: “Người dân của quý quốc [nước ngoài] cũng giống như người dân của bản quốc, phạm khi soi xét thì đều giống như nhau. Nếu có khốn cùng thì cũng đều được chu cấp, có tai nạn thì cũng được giúp đỡ. Nước tôi vốn có lệ ban ơn, phạm các nước qua lại buôn bán cũng chẳng thờ ơ” [277, tr.168-169]. Vì thế, triều đình quy định rõ: “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” [164, tr.408]. Càng về sau, hoạt động cứu nạn càng diễn ra thường xuyên hơn và được triều đình chú trọng hơn. Năm 1820, vua Minh Mệnh xuống chiếu rằng: “Cho các thành doanh trấn, các cửa sở cửa biển trong hạt mình, mỗi sở cho dự trữ 100 quan tiền, 100 phương gạo rồi sức cho thủ ngữ thường ngày tuần tiễu hải phận” [164, tr.409].

Dưới triều vua Tự Đức, quy định ân cấp với người nước ngoài gặp nạn có sự điều chỉnh. Năm 1848, Tự Đức ban lệ “từ sau trở đi, chuẩn cấp lương ăn cho các thuyền bị nạn mỗi người đều 1 phương gạo” [198, tr.54]. So với các quy định dưới thời Gia Long và Minh Mệnh, có thể thấy triều đình đã giảm bớt đáng kể mức ân cấp. Nếu như trước đó, người bị nạn được cấp 1 tháng lương thực thì đến đầu triều Tự Đức, mỗi người chỉ được cấp 1 phương gạo.

Triều đình cũng nhận thức được tầm quan trọng và tính tức thời của việc cứu nạn. Vì thế, khác với các hoạt động khác phải gửi bản tâu về kinh đô chờ sự chấp thuận của triều đình nhà Nguyễn thì việc xuất lương thực, tiền bạc trong kho cấp cho người bị nạn được ưu tiên hàng đầu mà không cần chờ phản hồi của chính quyền nhà Nguyễn ở Phú Xuân. Trong một bản Nghị được chuẩn năm 1868, vua Tự Đức khẳng định: Các kho bãi thuộc phủ Thừa Thiên ở Kinh và các tỉnh, các đạo ở ngoài Kinh, nếu có việc cần tạm chi tiền bạc, thóc gạo của nhà nước, thì trừ những việc quan trọng khẩn cấp như cung cấp quân nhu, cứu giúp lúc tai ương gió bão thật sự không thể chậm trễ được, thì một mặt chiếu theo hiện tình mà ban định chi cấp, một mặt dâng Sớ tâu rõ đơi xét; còn những việc công như cho dân vay; thuê mướn nhân công; tu bổ kho tàng, nhà cửa, thuyền bè; sửa sang cầu cống, đường sá; bồi đắp thành trì, đề điều thì trước hết phải tư về Bộ liên đới việc đó, chờ Bộ xem xét, phúc tâu chờ Chỉ rồi sao ra mà gửi đến mới được chi tiêu [200, tr.79-80].

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 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 về nước thuận lợi. Điều này được vua Gia Long quy định rõ: khi thuận gió, cho được tùy

tiện đáp theo thuyền buôn về nước. Như vậy đề thương xót người buôn bị nạn [163, tr.437]. Nội dung này được duy trì xuyên suốt trong các đời vua kế vị.

Sự ra đời, định hình chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài ở Việt Nam tuy xuất hiện muộn hơn so với các quốc gia trong khu vực [234], [242], [244] nhưng lại có nhiều điểm tương đồng trong nội dung chính sách. Ở Trung Quốc, chính sách cứu nạn đã được ghi chép ngay từ đầu triều Thanh trong các tư liệu chính sử từ thời Khang Hy và Ung Chính về các trường hợp cứu nạn và hồi hương người bị nạn Triều Tiên, Lưu Cầu và Xiêm. Năm 1684, lệnh cấm biển được bãi bỏ, vua Khang Hy cho rằng: “Bất cứ ai có tàu bị nạn trôi dạt trên biển đều được cứu giúp sau đó cho về nước” [385]. Do đó, triều đình đặt ra quy định cứu nạn đối với người bị nạn nước ngoài trôi dạt vào Trung Quốc với các mức cụ thể: “Cấp cho quan 30 lượng bạc, quân binh 8 lượng, người hầu 4 lượng bạc” [357, tr.16-23]. Năm 1737, vua Càn Long quy định mức ân cấp gồm: 1 thăng gạo, 6 li muối, 2 lượng bạc cùng với quần áo, chăn mền [330, tr.246] Từ triều Gia Khánh trở về sau, hoạt động cứu nạn đều được thực hiện theo lệ này.

Như vậy có thể thấy cả nhà Nguyễn (Việt Nam) và nhà Thanh (Trung Quốc) đều có những quy định cứu giúp cụ thể đối với người nước ngoài gặp nạn. Sự khác biệt chỉ nằm ở mức tiền, gạo trong quy định cứu nạn của mỗi quốc gia. Sự hình thành chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài nói chung ở Việt Nam, Trung Quốc và một số quốc gia khác ở khu vực Đông Á [244] đã tạo nên một “hệ thống chính sách cứu nạn liên quốc gia” thời trung đại.

3.2.2. Quy định đối với người nhà Thanh và phương Tây

Kể từ triều Minh Mệnh trở đi, triều đình có những quy định cụ thể, phân biệt rõ đối tượng người nước ngoài bị nạn là người nước nào trong đó đặc biệt chỉ rõ hai đối tượng là người phương Tây và người nhà Thanh. Đối với nhà Thanh, triều đình nhà Nguyễn chia ra hai đối tượng quan quân và thương nhân gặp nạn với nhiều lệ định rõ ràng. Đối với thương nhân đi buôn gặp nạn, vua Gia Long quy định sau khi đã cho tiền, gạo theo lệ chung thì “cho phép tùy tiện đáp về hoặc ở trọ làm ăn sinh sống, không phải đưa đi” [167, tr.379]. 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 khiến những quy định đối với nhóm Hoa kiều gặp nạn cũng có nhiều thay đổi. Trước những quy định có phần rộng mở, ưu ái của Gia Long buổi đầu, số lượng Hoa kiều đến và sinh sống ở Việt Nam tăng lên nhanh chóng. Điều đó buộc vua Minh Mệnh phải đặt lại một số lệ định để dễ dàng trong quản lý, kiểm soát lực lượng này. Năm Minh Mệnh thứ 10, Minh Mạng đặt lệ đối với các thuyền người Thanh cập cảng bị nạn gió, các Tán thủ, Thủ ngự phải kiểm tra kỹ càng, kê khai rõ số nhân khẩu trong thuyền và được các Bang trưởng đảm bảo mới được phép ở lại [163, tr.434-435].

Dưới triều vua Tự Đức, quy định ân cấp với nạn nhân gặp nạn là thương nhân Trung Quốc có sự thay đổi. Kể từ năm Tự Đức thứ 30 (1877), thuyền người Thanh bị bão, phiêu dạt vào địa phận xã thôn nào, nếu xét thấy túng thiếu mà cần phải đi đường bộ, cấp cho mỗi người 3 quan tiền và 1 phượng gạo, sức cho các hạt tùy theo mà cấp lương ăn đường để đưa họ về nước [200, tr.194-195].

Ngoài việc chủ động cứu giúp bằng các ân cấp trước mắt là tiền và gạo, triều Nguyễn cũng có nhiều quy định ưu ái Hoa thương khi họ được phép ở lại Việt Nam hoặc hồi hương qua đường bộ/ đường biển. Đối với Hoa thương nhân gặp nạn mong muốn được về nước bằng đường bộ, 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, triều đình cho rằng: Gần đây 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” [167, tr.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 làm ăn, sinh sống ở Việt Nam. Năm 1829, vua Minh Mệnh quy định tất cả người nhà Thanh muốn sinh sống tại Việt Nam đều phải ghi tên vào sổ hành khách ở trạm cửa khẩu đồng thời phải được Bang trưởng tại địa phương thu nhận vào bang đó [163, tr.434-435]. Để tránh bị bỏ sót, triều đình còn tiến hành kiểm tra sổ hàng bang mỗi năm và tiếp tục bổ sung vào sổ. Quy định chỉ rõ: Cứ thời

thường xem xét, hễ thấy còn sót thì báo ngay quan trên tiếp tục ghi vào sổ. Nếu dám dụng tình dung túng giấu giếm thì chiếu luật “ân lậu dân đinh” mà nghị xử. Quan địa phương và bọn tổng mục sơ sót không xem xét, cũng đều khép tội” [194, tr.356-357]. Những quy định cư trú đối với người Hoa tiếp tục được duy trì dưới triều vua Tự Đức. Năm 1855, triều đình quy định rõ: “Từ nay trở đi, phạm người nước Thanh đến nước ta, không kể đến ngụ xứ sở nào, tất phải có bang trưởng sở tại bảo đảm kết nhận nộp thuế, mới cho trú ngụ sinh nhai. Nếu không có Bang trưởng kết nhận, thì đuổi về nước ngay, không cho cư trú, để khỏi ngại. Có ai dám chứa giấu người Thanh, tức thì chiếu luật trị tội” [198, tr.413]. Tất cả những người Hoa cư trú này sau 3 năm sẽ phải nộp thuế theo lệ thuế của người Minh Hương.

Đối với quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn, triều đình nhà Nguyễn lại tỏ ra rất coi trọng hoạt động này. Sau khi cứu giúp các nạn nhân với mức ân cấp tiền, gạo vượt trội hơn hẳn các đối tượng khác, triều đình nhà Nguyễn 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. Triều đình không quy định cụ thể mức ân cấp với đối tượng này là bao nhiêu mà tùy vào tình hình từng vụ việc sẽ có những biệt đãi cụ thể. Ngay từ thời Gia Long, *Khâm định Đại Nam Hội điển sự lệ* chép rõ: “Phạm thuyền công nước Thanh bị gió giạt đến đều hậu giá giúp đỡ đưa về, rồi làm công văn đưa đệ đốc phủ nước ấy biết [167, tr.379]. Sau khi biệt đãi các nạn nhân gặp nạn, triều đình chủ động đưa họ về nước khi thuận lợi. 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. Các lệ định này được duy trì ổn định trong suốt bốn đời vua từ Gia Long đến Tự Đức.

Đối với đối tượng bị nạn là người phương Tây, chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn có sự khác biệt ở thời kỳ trước và sau thế kỉ XIX. Trước thế kỉ XIX, với quan điểm “Thương xót kẻ bị nạn là việc phải làm trước của chính sách nhân từ” [164, tr.385], vua Gia Long đã sẵn lòng cứu giúp tất cả những nạn nhân nước ngoài gặp nạn,

không có sự phân biệt rõ ràng đối với người bị nạn đến từ quốc gia nào. Kể từ triều Minh Mệnh, nhà Nguyễn đã có những quy định rõ hơn đối với các thuyền buôn phương Tây gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Dưới triều Minh Mệnh, mỗi khi người phương Tây gặp nạn đều được nhà Nguyễn cấp lương thực, tiền rồi cho phép theo thuyền buôn về nước. Trong bản Dụ gửi Bộ Hộ, vua Minh Mệnh giải thích: “Nay đường biển gian nan hiểm nghèo, sóng gió nổi lên không lường được. Gần đây các quan quân và nhân dân hoặc đi công tác hoặc đi buôn bán, mạo muội vào chỗ hiểm nghèo, nơi hiểm sâu đều là sự bất đắc dĩ. Hoặc ngẫu nhiên gặp nạn sóng gió, còn sống thì không nơi nương tựa, mà chết thì ai là người chôn cất. Trẫm rất lấy làm thương xót, nên truyền cho các quan địa phương giữ các cửa bể phải dự trữ tiền gạo phòng khi có người gặp nạn sóng gió, thì chiếu công tư phân hạng mà cấp phát” [183, tr.35-36]. Tuy nhiên, đối với các nạn nhân chỉ gặp hư hại nhẹ, triều đình nhà Nguyễn lại kiểm soát chặt chẽ việc cập cảng của họ. Đối với các nạn nhân là thương nhân phương Tây gặp nạn gió đậu ở cửa biển Đà Nẵng, quan địa phương xét thấy không có mất mát nghiêm trọng, hàng hóa trên thuyền không bị mất thì các thuyền này chỉ được phép cập cảng mua thức ăn, lấy củi nước trong một thời gian ngắn. Vua Thiệu Trị quy định: “Sau khi thuyền nước ngoài đậu lại, nếu chỉ lấy củi lấy nước thì cho vào lấy ở nơi gần bờ. Lấy củi thì phải lấy ở núi Sơn Trà, gánh nước thì phải gánh ở chợ Hoàn. Không được đi tản vào làng xóm. Một hai ngày lấy xong thì chở đi, không được ở lâu để gây việc. Thuyền nước ngoài nếu muốn lên chợ ở trên bờ, tìm mua thức ăn thì cũng không cấm, nhưng chỉ cho đi trong số 10 người. Không được đi quá nhiều và không mang theo binh khí, súng trường lên bờ để bắn càn” [168, tr.668].

Bước sang nửa sau thế kỉ XIX, đặc biệt kể từ khi triều đình nhà Nguyễn kí với Pháp Hiệp ước Giáp Tuất (1874), vấn đề cứu nạn được quy định như một điều khoản trong hiệp ước. Điều đó đồng nghĩa với việc nhà Nguyễn dần mất quyền tự chủ trong việc ban hành và điều chỉnh chính sách cứu nạn với người phương Tây và bị hạn chế quyền thực thi hoạt động cứu nạn ở một số địa điểm bị Pháp xâm chiếm. Trong khoản 26 của hiệp ước Giáp Tuất được kí kết giữa triều đình nhà Nguyễn và chính phủ Pháp có đề cập: Phàm tàu binh nước Pháp đi lại tuần phòng hộ vệ thuyền buôn, hễ đến cửa biển nào ở nước Đại Nam, đều lấy tình hữu nghị tiếp đãi, các tàu binh ấy được nhờ

mua các vật ăn dùng, nếu có hư hỏng cũng được mua vật liệu tu bổ đều không trở ngại. Tàu buôn các nước ngoài nếu có hư hỏng và các việc nhân nạn bão nguy cấp, cần phải tiến đến cửa biển để lánh, thì không cứ cửa biển nào, cũng chiều lệ ấy trông coi đôi đũa... Nếu các hạng tàu ấy không may đắm vỡ ở gần bờ biển nước Đại Nam, quan địa phương sở tại khi nghe tin báo, phải cứu vớt ngay và liệu biện giúp các việc cần dùng. Lại tìm cách cứu giúp vật liệu, hàng hóa ở thuyền ấy; rồi tư ngay cho quan lãnh sự ở gần đấy biết hội đồng với quan địa phương tìm cách cho các người chân sào ở thuyền buôn ấy về nước, và đem trả các thứ ván gỗ, hóa vật hiện vớt được, như được hạng nào bao nhiêu giao trả cho chủ cũ [199, tr.62]. Theo điều khoản này, việc cứu nạn, cứu hộ và hỗ trợ thuyền gặp nạn nước ngoài không còn đơn thuần theo các lệ định mà triều đình đặt ra trước đó mà dần theo phương thức ứng xử của các quốc gia phương Tây. Đối với các nạn nhân gặp nạn, triều đình không có toàn quyền quyết định về số phận của họ mà phải thông báo với quan lãnh sự của quốc gia có người bị nạn cùng phối hợp giải quyết.

3.2.3. Quy định đối với hàng hóa và tàu thuyền gặp nạn

Bên cạnh những ân cấp cho người nước ngoài bị nạn nhà Nguyễn còn quan tâm cả đến việc miễn đền hàng hóa bị mất, sửa chữa thuyền bè, miễn hoặc giảm thuế cho các thuyền, 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 nước ta, trong thuyền không có hàng hóa cũng không gãy vỡ cột buồm, bánh lái mỏ neo thì tạm thời cho bỏ neo đỗ 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 [163, tr.433]. Đối với 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 [163, tr.418]. Sau đó, vua Minh Mệnh đã có một số điều chỉnh về các mức ân cấp đối với các trường hợp thuyền bị nạn được quy định thành lệ trong chỉ dụ trước đó nhằm tỏ ý mềm dẻo với người phương xa. Cụ thể đối với thuyền buôn bị trôi dạt vào các cửa biển, bánh lái cột buồm vỡ gãy nhưng hàng

hóa thiệt hại nhiều, đã được quan địa phương kiểm chứng thì thuế lệ thuyền ấy được gia ơn khoan giảm cho 5 phần 10 [163, tr.426].

Càng về sau, lệ định đối với các thuyền nước ngoài bị nạn càng được Nhà nước quy định chặt chẽ hơn. Căn nguyên sâu xa là do các thuyền buôn nước ngoài đã lợi dụng những ưu ái của Nhà nước đối với thuyền bị nạn để được miễn thuế buôn bán. Trong các bản tấu của quan lại địa phương, tình trạng khai gian tàu gặp nạn để hưởng ân cấp và ưu đãi buôn bán được ghi nhận nhiều lần. Chẳng hạn năm 1810, trong bản tấu về sự gian xảo của người Hoa, Cai tào vụ Nguyễn Đức Xuyên đã báo cáo lên vua Gia Long rằng: “Tàu ấy [của Hoa thương] có chiếc nói mạo bị nạn, đậu lại các vịnh mà mua trộm hàng hóa quý, vật cấm, thời bồn tước biết cũng chẳng đáng. Ấy là tàu đến buôn bán mà nó quỵ quyết thời vậy. Lại như tàu bị gió dạt gặp nạn, có tàu thực đã rách nát không chở được, tay trắng cơ hàn, thời vâng lệ được ơn chuẩn cho lương tiền chi dùng, có tàu giả thác làm nghề lưới cá, hoặc là bảo chở hàng hóa nội địa bị sóng gió trôi dạt vào bồn cảng, tàu nó có ít nhiều hàng hóa đem bán để qua ngày, rồi chúng nó thân kêu [xin] chuẩn [miễn] thuế, hoặc xin tại bồn cảng, hoặc vượt đến trấn nào chở người quá giang, chịu nạp thuế lễ trở về nước để khỏi đói khát. Ấy chúng nó gian trá đa đoan, cũng khó biết hết” [277, tr.188-189]. Vì thế đối với các tàu gặp nạn ở mức nhẹ, không bị gãy bánh lái cột buồm cũng như hư hại hàng hóa, triều đình đặt lệ chỉ cho phép neo đậu trong cảng để mua sắm lương thực trong một tháng dưới sự kiểm soát của quân lính địa phương [163, tr.433]. Đối với các nạn nhân gặp nạn, tàu thuyền hư hỏng nặng và mất hết hàng hóa, triều đình vẫn tiến hành ân cấp theo định lệ trước đó. Trước sự gian xảo, khôn lanh ngày càng gia tăng của các thương nhân nước ngoài cùng yêu cầu xiết chặt kiểm soát ra vào của thuyền nước ngoài nhằm đảm bảo an ninh đất nước, năm 1838, vua Minh Mệnh chuẩn y bản tâu của Bộ Hộ với nhiều điều kiện kèm theo dành cho thuyền gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Theo đó, từ nay về sau thuyền buôn nếu bị gió dạt vào các cửa biển, xin thả neo đều do quan sở tại địa phương xét nghiệm cho rõ, xem chiếc nào bánh lái cột buồm gãy, buồm dây đứt rách, đúng thực bị nạn gió mà hàng hóa trong thuyền đều hết sạch hay trong thuyền có hàng hóa tạm bợ, bỏ neo để lấy củi nước, trong vòng một tuần rời đi ngay thì cho miễn trừ thuế lệ, nếu trong thuyền có hàng hóa mà tạm đỗ đến 1 tháng trở lên, không kể có

buôn bán hay không, phải đánh thuế theo ngạch, không được xin khoan giảm [163, tr.426]. Như vậy so với quy định từ triều Gia Long, đến triều Minh Mệnh, các thuyền không được tạm trú ở cửa biển trong một tháng mà chỉ được tạm đỗ trong một tuần, các thuyền đỗ từ một tháng trở lên cũng sẽ phải nộp thuế theo quy định.

Dưới triều Tự Đức, các quy định về đỗ thuyền của Hoa thương tại các cửa biển còn trở nên khắt khe hơn. Tự Đức năm thứ 8 (1855) chuẩn định: Từ nay về sau, phàm thuyền nước Thanh đến buôn, bỏ neo ở phận cửa biển nào, mà thiếu củi nước thì hạn cho 5 ngày đi kiếm mua; buồm và cột có gãy, rách thì hạn cho 10 ngày để sửa chữa. Nếu hạn ấy hết, thì phải nhổ neo đi ngay [198, tr.413]. Trong khi đó, các thuyền nước ngoài khác gặp nạn vẫn được triều đình miễn thuế theo lệ từ triều Gia Long. *Hội điển* chép: Từ nay về sau, tất cả thuyền buôn, trừ thuyền của người Thanh vì gió bão phải vào bến sửa chữa hoặc đỗ tạm đều theo lệ cũ được miễn thuế [200, tr.58].

3.3. Cách thức thực thi chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài

3.3.1. Quy trình thực hiện cứu nạn

Dựa trên các vụ tai nạn hàng hải và các hoạt động cứu nạn, cứu hộ của nhà Nguyễn có thể khái quát quy trình cứu nạn người nước ngoài gồm 7 bước:

(1). Cứu nạn, cứu hộ và thông báo với địa phương: Thủy quân, dân ven biển và ngư dân sau khi phát hiện tàu thuyền gặp nạn sẽ hỗ trợ người bị nạn vào bờ và thông báo cho quan địa phương.

(2). Xác nhận danh tính người bị nạn và kiểm tra hàng hóa trên thuyền: Chính quyền địa phương sẽ cử người đến kiểm tra và thu thập các thông tin về danh tính, nguồn gốc, số lượng người trên thuyền và mục đích đi biển. Ngoài ra, lực lượng quan quân địa phương cũng sẽ khám xét tàu để kiểm tra vũ khí hoặc vật phẩm bị cấm.

(3). Ban cấp lương thực, sắp xếp chỗ ở theo quy định: Sau khi xác định thông tin, các nạn nhân bị nạn sẽ được cấp phát lương thực, quần áo, tiền và chỗ ở tạm thời chờ địa phương báo cáo về triều đình và quyết định các bước xử lý tiếp theo.

(4). Sửa chữa thuyền và hỗ trợ mua các hàng hóa của người bị nạn: Các tàu bị gió, bão thường bị hư hại ở các mức độ khác nhau. Nếu tàu không bị hư hỏng nặng thì địa phương giúp đỡ các vật liệu để sửa chữa thuyền. Trong trường hợp tàu hỏng quá

nặng, địa phương sẽ tiến hành định giá và mua lại chiếc thuyền hỏng. Đối với hàng hóa của người bị nạn sẽ hỗ trợ bảo quản hoặc mua lại với giá cả ưu đãi.

(5). Tâu báo lên Lục Bộ: Sau khi ân cấp cho người bị nạn, chính quyền địa phương sẽ báo cáo về triều đình thông qua Bộ Công hoặc Bộ Hộ về cáo số người còn sống, số người đã chết, đi việc công hay việc tư cùng số tiền gạo đã cấp phát.

(6). Nhận chỉ dụ của triều đình: Bộ Lễ sẽ xem xét mức độ quan trọng của các vụ tai nạn cũng như quy trình cứu nạn của địa phương. Nếu các đối tượng bị nạn là dân chúng, Bộ Lễ sẽ chỉ lưu các bản tấu. Tuy nhiên đối với các trường hợp bị nạn nghiêm trọng là quan quân, sứ thần, thương nhân nước ngoài, Bộ Lễ sẽ dâng bản tấu lên hoàng đế và người đứng đầu triều đình sẽ đưa ra quyết định truyền xuống các địa phương. Thông thường triều đình thường ban thưởng thêm, cử phái đoàn hộ tống người bị nạn về nước hoặc hướng dẫn các địa phương đưa người bị nạn hồi hương sao cho hợp lý.

(7). Hồi hương: Triều đình cử quan quân hộ tống người bị nạn về nước bằng đường bộ/ đường biển hoặc các địa phương gửi người bị nạn theo các thuyền buôn về nước. Đối với nạn nhân đến từ các quốc gia không có quan hệ ngoại giao trực tiếp với nhà Nguyễn, triều đình phối hợp với nhà Thanh và hồi hương họ qua Trung Quốc.

Để làm rõ hơn quá trình cứu nạn người nước ngoài của triều đình nhà Nguyễn, chúng tôi tiến hành phân tích một vụ việc cứu nạn cụ thể theo quy trình 7 bước nêu trên. Đó là trường hợp của Tú tài Thái Đình Lan¹⁰ trên đường về quê thăm mẹ ở Bình Hồ (Đài Loan) không may gặp bão vào năm 1835. Sau 10 ngày đêm lênh đênh trên biển, chiếc thuyền buôn Phúc Kiến chở Thái Đình Lan trôi dạt đến cửa Thới Cần thuộc phủ Tư Nghĩa. *Đại Nam thực lục* chỉ đề cập đến sự kiện này một cách rất ngắn gọn: “Một thuyền buôn của người tỉnh Phúc Kiến nhà Thanh đi buôn ở Đài Loan phủ bị bão, dạt đến đỗ ở hải phận Quảng Ngãi. Quan tỉnh theo lệ cứu giúp nạn bão, cấp cho tiền và gạo rồi đem việc tâu lên. Trong số khách đáp thuyền có Lãm sinh Thái Đình Hương, được đặc ân cấp thêm 50 quan tiền và 20 phượng gạo, đợi dịp tiện sẽ cho về nước [195, tr.797]. Tuy nhiên, nhờ có tập nhật kí *Hải Nam tạp trí* của chính Thái Đình Lan nên quy trình cứu nạn của nhà Nguyễn được mô tả rất chi tiết.

¹⁰ *Đại Nam thực lục* chép tên vị Lãm sinh này là Thái Đình Hương do lệ kiêng tên húy của triều Nguyễn (tên Lan trùng với tên của mẹ vua Gia Long).

Thứ nhất, hỗ trợ thuyền gặp nạn vào bờ. Theo ghi chép của Thái Đình Lan, ngày 13 tháng 10 năm Ất Mùi (1835), hai quan chức của tấn biên và một người thông ngôn đi thuyền nhỏ đến thuyền của ông. Sau đó, “mấy chục cánh buồm cói chạy đến như bay, đều là loại thuyền đánh cá. Người thông ngôn dẫn mấy người lên thuyền, người thì bẻ lái, người thì khoát chèo, lệnh cho mỗi thuyền đều buộc một sợi dây thừng vào đầu mũi thuyền của chúng tôi, rồi cùng chèo mà kéo thuyền đi” [154, tr.172]. Đến tối ngày hôm đó, con thuyền của Thái Đình Lan được kéo vào con lạch trong đất liền. Thái Đình Lan còn cho biết “quan thủ ngự đích thân ra tận bờ cát chỉ trở, ra lệnh cho các thuyền đánh cá neo đậu trước nhà làm việc của tấn phòng. Buộc neo xong, các thuyền đánh cá đều tan đi các ngả” [154, tr.173].

Thứ hai, kiểm tra thông tin người bị nạn và hàng hóa. Ngày 16 tháng 10, hai vị quan tỉnh đường là Trần Hưng Trí ở dinh quan Bố chánh, Nguyễn Tiến Thống ở dinh quan Án sát cùng quan thủ ngự Nguyễn Văn Loan, Nguyễn Văn Lợi xuống thuyền của Thái Đình Lan để tiến hành kiểm tra thông tin. Trong nhật ký của mình, Thái Đình Lan viết: “Hai người căn cứ giấy chứng nhận [của Trung Quốc] mà kiểm tra theo danh sách số các khách đáp, bảo từng người giơ ngón tay giữa in dấu vân tay lên tờ giấy [điểm chỉ]. Lại khám kỹ trong khoang thuyền xem có vật gì trái với lệnh cấm hay không” [154, tr.174]. Ngày hôm sau, Thái Đình Lan tiếp tục được đưa lên tỉnh đường gặp quan Bố chánh và Án sát. Do người thông ngôn không thể thông dịch cho nhóm Thái Đình Lan do chỉ biết những lời nói thông thường nên “vị đại quan tự viết chữ trên giấy, hỏi quē quán, lý lịch cùng là tình trạng thuyền bị gió bão thế nào” [154, tr.178].

Thứ ba, cấp phát lương thực và chỗ ở. Sau khi đã biết thông tin người bị nạn, Đại quan giao cho Bang trưởng bang Phúc Kiến là Trịnh Kim sắp xếp nơi ăn nghỉ cho nhóm người của Thái Đình Lan. Đồng thời cũng chiếu lệ cấp 2 hộc gạo, 2 quan tiền [154, tr.178].

Thứ tư, Bố chánh Quảng Ngãi chiếu theo quy định cứu nạn cho phép thuyền buôn chở Thái Đình Lan được bán các hàng hóa còn lại trên thuyền [154, tr.178].

Thứ năm, tâu báo về triều đình. Ngày 19 tháng 10, Thái Đình Lan viết tờ trình chuyển đến tỉnh đường. Sau đó quan Bố chính làm tập tâu và gửi kèm cả tờ trình của Thái Đình Lan lên vua Minh Mệnh [154, tr.178].

Thứ sáu, nhận chỉ dụ của vua Minh Mệnh. Trong nhật kí của mình, Thái Đình Lan cho biết ông được đọc bản sao xuất¹¹ châu phê của nhà vua tới hai lần. Lần thứ nhất vua Minh Mệnh sau khi tiếp nhận thông tin bị nạn về trường hợp của Thái Đình Lan đã cấp thêm tiền, gạo cho vị Lẫm sinh này. Châu phê có đoạn: “Người này xuất thân văn học, không may gặp tai nạn gió bão, tiền nong hành lý mất hết, thật cũng đáng thương. Ngoài tiền và gạo trước đó đã được tỉnh cấp phát, nay gia ơn ban thêm cho tiền 50 quan, gạo 20 hộc chỉ dùng qua ngày, là để thể hiện cái ý rất mực thương xót kẻ thư sinh của thiên triều gặp nạn. Những người cùng thuyền cũng cấp cho mỗi tên mỗi tháng 1 hộc gạo” [154, tr.180]. Lần thứ hai là khi Thái Đình Lan xin vua Minh Mệnh cho phép ông được đi về bằng đường bộ thay vì đường biển như kế hoạch của triều đình. Phải chờ đến hơn một tháng sau đó, ngày 19 tháng 12, Thái Đình Lan mới nhận được phúc đáp của triều đình nhà Nguyễn đồng ý cho ông hồi hương bằng đường biển. Khi đến tỉnh đường gặp Đại quan, Thái Đình Lan được Quan tỉnh cho xem tờ phúc tấu của Bộ và tờ sao phát lời châu phê của vua Minh Mệnh: “Cứ như người này đã nhiều lần xin được trở về quê quán bằng đường bộ, thế cũng khó lưu ở lại lâu hơn, lý nên chuẩn y cho lời xin. Giao bộ Hộ bao gói 10 lạng bạc chuyển đến ban cho người ấy để giúp thêm tiền ăn đường, cũng giao cho quan tỉnh ấy xử lý cho được ổn đáng ưu hậu” [154, tr.184].

Thứ bảy, chuẩn bị về nước. Ngay sau khi được sự đồng ý của vua Minh Mệnh, ngày 20 tháng 12, tiền và giấy thông hành được chuyển đến cùng 20 lính hộ tống Thái Đình Lan. Căn cứ vào lộ trình được miêu tả trong *Hải Nam tạp trí*, con đường hồi hương của ông phải đi qua 10 tỉnh gồm: Quảng Ngãi, Quảng Nam, Huế, Quảng Trị, Quảng Bình, Hà Tĩnh, Nghệ An, Thanh Hoa, Ninh Bình, Hà Nội, Bắc Ninh trước khi đến cửa Nam Quan (Lạng Sơn) để vào Trung Quốc. Trải qua gần 2 tháng, đi qua nhiều tỉnh thành của Việt Nam, ngày 17 tháng 2 năm 1836, nhóm người Thái Đình Lan đến tỉnh thành Lạng Sơn để gặp Tuần phủ Lạng Bình. Ông được được sắp xếp nghỉ ngơi tại nhà công quán, đợi ngày qua cửa Nam Quan. Khi đó, Tuần phủ Lạng Bình phải gửi công văn báo cho quan phủ Thái Bình sau đó đợi phúc đáp để định ngày đưa Thái

¹¹ Văn bản châu phê của vua chỉ lưu ở văn phòng Nội các, tùy từng việc được sao ra một số bản truyền đến các bộ, viện, địa phương liên quan để thi hành, gọi là bản sao xuất.

Đình Lan ra cửa quan về nước. Sau đó 10 ngày, viên Tuần phủ phủ Thái Bình gửi công văn phúc đáp và định ngày 5 tháng 3 sẽ cùng đến cửa Nam Quan. Đến ngày hẹn, nha môn đạo Tả Giang, Minh Giang phân phủ và châu Ninh Minh đều sai lại dịch hội ở doanh để đến cửa quan tiếp nhận người bị nạn. Sau khi bàn giao hoàn tất, Thái Đình Lan cảm tạ từ biệt các quan binh và nhân viên hộ tống rồi đi theo quan binh của các xứ Tả Giang theo đường đi lên phía Bắc và “từ đó, tôi rời khỏi đất nước xứ người mà đặt chân trở về Trung Châu” [154, tr.217]. Lúc này, quá trình cứu nạn và hồi hương người bị nạn được xem là đã hoàn tất.

3.3.2. Cách thức tổ chức lực lượng cứu nạn

3.3.2.1. Tổ chức bộ máy giám sát chính sách

Dưới thời Nguyễn, chính sách cứu nạn không được ban hành tập trung dưới thời kỳ trị vì của một vị vua mà dần hoàn thiện qua từng thời kỳ. Bởi vậy, chính sách cứu nạn ra đời là sản phẩm của nhiều triều vua, mang tính đại diện cho cả một vương triều. Chính sách cứu nạn bao gồm các Chỉ, Dụ liên quan tới việc giúp đỡ nạn nhân, thuyền bè gặp nạn của nhà vua hoặc tấu chương của các Bộ có châu phê, châu điểm của nhà vua được đặt làm lệ. Nhìn chung, sau khi được nhà vua thông qua, lệ định tiếp tục được cơ quan Nội các biên chép lưu trữ và thông báo xuống các bộ phận. Như vậy, vua nhà Nguyễn chính là chủ thể ban hành chính sách.

Sau khi chính sách được định hình sẽ được thông báo rộng rãi để các bộ phận cùng thực hiện. Trong tổ chức hành chính triều Nguyễn, Lục Bộ là những cơ quan cấp trung ương, trực tiếp thực thi chiếu lệnh của nhà vua trong việc chỉ đạo và triển khai nhiệm vụ. Chính sách cứu nạn cũng được đặt dưới sự hội bàn, định xét và thực thi của tất cả các cơ quan trong Lục Bộ.

Bộ Hộ phụ trách việc quản lý hỗ trợ tiền, gạo, nước uống, nơi ở cho người bị nạn, là đầu mối tiếp nhận thông tin về các vụ tai nạn của người nước ngoài.

Bộ Binh đảm trách việc điều động các lực lượng cứu nạn trên biển và ven biển, hộ tống thuyền và người gặp nạn vào bờ an toàn.

Bộ Công chuyên trách việc sửa chữa tàu thuyền gặp nạn cũng như sắp xếp tàu thuyền đưa người bị nạn về nước khi triều đình yêu cầu.

Bộ Lễ đảm trách công việc cử lực lượng đưa người bị nạn về nước đồng thời ban hành các công văn, giấy thông hành để người bị nạn được về nước thuận lợi, biên soạn các thư ngoại giao gửi đến các quốc gia có người bị nạn được biết.

Bộ Hình kiểm xét các hành vi gian lận, tặc trách của quan lại nhà Nguyễn trong việc thực hiện công tác cứu nạn, cứu hộ thuyền gặp nạn.

Bộ Lại đảm nhiệm việc lựa chọn, bổ nhiệm, kiểm xét công trạng (để thăng thưởng hay xử phạt) đối với những quan lại tham gia vào hoạt động cứu nạn biển.

Có thể thấy, mỗi bộ đều có những nhiệm vụ riêng trong hoạt động triển khai chính sách cứu nạn của triều đình nhà Nguyễn nhưng cả sáu bộ đều có sự phối hợp chặt chẽ. Ngoài những pháp lệnh do nhà vua ban hành, cả sáu bộ đều có quyền hành pháp đặc biệt khi vừa là cơ quan thi hành mệnh lệnh của nhà vua đồng thời giữ vai trò cố vấn cho nhà vua và giám sát hoạt động thực thi chính sách của các địa phương.

3.3.2.2. Tổ chức lực lượng thực thi cứu nạn trên biển

Dưới triều Nguyễn, thủy quân là lực lượng phải đảm trách nhiều công việc khác nhau theo sự sai phái của triều đình. Bởi theo vua Minh Mệnh, “ngày đêm luôn luôn đi lại như dật cử trên mặt biển xông pha sóng gió, thật là đòi hỏi người ta làm điều rất khó, lòng trăm thực là không nở nhưng bờ biển là nơi quan trọng, không thể không chú ý” [168, tr.687]. Điều đó cho thấy, lực lượng thủy quân làm công tác tuần tra, kiểm soát biển thời Nguyễn cũng chính là lực lượng thi hành chính sách cứu nạn biển. Tồn tại từ đời Gia Long đến cuối đời Minh Mệnh, hoạt động cứu nạn được tích hợp cùng các hoạt động liên quan tới biển khác do đội Hoàng Sa và Bắc Hải kiêm nhiệm. Theo *Đại Nam thực lục* thì ngay sau khi thành lập, năm 1803, vua Gia Long “lấy Cai cơ Võ Văn Phú làm Thủ ngự cửa biển Sa Kỳ, sai mộ dân ngoại tịch lập đội Hoàng Sa [192, tr.566]. Địa bàn hoạt động của hai đội này rất rộng bao gồm toàn bộ các đảo thuộc quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa. Sau này, đội Hoàng Sa và Bắc Hải được vua Minh Mệnh sáp nhập vào lực lượng thủy quân. Biên chế của thủy quân nhà Nguyễn khi mới thành lập gồm có 5 doanh: Nội thủy, Tiền thủy, Tả thủy, Hữu thủy và Hậu thủy. Mỗi doanh đặt 3 chi Trung, Tiền, Hậu. Trong đó ở doanh Nội thủy, chi Trung và chi Hậu đặt 10 thuyền từ Trung nhất đến Trung thập; chi Tiền đặt từ đội Nhất đến đội Ngũ. Ba chi thuộc doanh Tiền thủy, đều đặt làm 6 đội; ba chi Thủy doanh Tả, Hữu,

Hậu, mỗi chi đều 3 đội. Đồng thời đặt thêm 5 vệ Ngũ tiệp (Trung, Tiền, Tả, Hữu, Hậu) thuộc vào 5 doanh [164, tr.338]. Đến năm 1836, sau nhiều cải cách tích cực của vua Minh Mệnh, lực lượng thủy sư Kinh kỳ được chia thành 15 vệ, 3 doanh phiên chế gồm: Trung doanh 5 vệ (2.596 lính), Tả doanh 5 vệ (2.565 người), Hữu doanh 5 vệ (2.553 người) [195, tr.951-952].

Dưới thời Nguyễn, ngoài việc huấn luyện, thao diễn thủy binh, lực lượng thủy quân ở các địa phương phải làm nhiều công việc khác do nhà nước sai phái như: hỗ trợ thuyền vận tải, vận chuyển hàng hóa cho nhà nước, tuần tiễu, bắt hải tặc, cứu nạn thuyền bè,... cùng với lực lượng thủy quân ở Thủy sư Kinh kỳ. Suốt thời Gia Long và đầu thời Minh Mệnh, lực lượng thủy quân ở các tỉnh chưa hình thành [116, tr.99]. Lực lượng thủy quân thời kỳ này do một số đơn vị thủy quân triều đình cắt cử đến các địa phương trấn giữ sau đó chuyển thành lực lượng thủy quân địa phương. Cuộc cải cách của Minh Mệnh đã kéo theo cơ cấu tổ chức thủy quân có nhiều thay đổi. Từ năm 1831 trở đi, lực lượng thủy binh không ngừng lớn mạnh¹², các đơn vị thủy quân ở tỉnh đều nâng dần từ “cơ” lên “vệ” (cấp cao nhất trong lực lượng thủy quân). Mỗi vệ thủy quân được tổ chức thành 10 đội, mỗi đội gồm 50 lính thủy đặt dưới sự chỉ huy của 1 Vệ úy, 1 Phó vệ úy [116, tr.106]. Tuy nhiên số lượng các vệ thủy quân không phải ở tỉnh nào cũng giống nhau. Tùy vào vị trí địa lý và mức độ hiểm yếu mà triều đình nhà Nguyễn phân bổ số lượng thủy binh. Tỉnh có số lượng thủy quân nhiều nhất là Nghệ An (4 vệ thủy quân) với trên dưới 2.000 quân. Hải Dương, Nam Định thủy quân ở mỗi tỉnh trên dưới 1.500 người (3 vệ thủy quân). Còn các tỉnh khác đều 1 hoặc 2 vệ. Lính tuyển vào các vệ thủy quân thường là dân cư ở các vùng ven sông, biển. Đôi khi để cho đủ số lượng thì triều đình cũng lấy lính ở các đơn vị khác bổ sung sang [116, tr.99]. Theo thống kê của Bùi Gia Khánh từ *Hội diễn*, tính đến năm 1839, số thủy quân ở Kinh kỳ vào khoảng 7.714 người, số thủy quân ở các tỉnh vào khoảng 17.130 người và được duy trì ổn định từ thời Minh Mệnh cho đến hết thời Thiệu Trị, Tự Đức [116, tr.111].

Sự ổn định của lực lượng thủy quân cho phép triều đình nhà Nguyễn có nhiều điều kiện để lập các đội tuần tra biển và thực hiện công tác cứu nạn, cứu hộ một cách

¹² Đến cuối đời Minh Mệnh, thủy quân địa phương đã được thiết lập ở 21 tỉnh và 1 phủ trên cả nước. Quá trình bổ sung lực lượng thủy quân diễn ra từ cuối năm 1831 và cơ bản hoàn chỉnh vào năm 1839. Để rõ hơn về quá trình hình thành và bổ sung lực lượng thủy quân, xem thêm [118].

dễ dàng. Thuyền trưởng J. White khi đến Việt Nam năm 1819 sau khi ca ngợi số lượng thuyền chiến với trang bị hiện đại được làm từ “những kỹ sư hàng hải tài năng nhất” đã thừa nhận: “Có lẽ xứ Cochinchina đứng trong nhóm của mọi cường quốc thích ứng giỏi nhất với sự mạo hiểm đi biển. Đó là do vị trí địa phương của xứ họ so với các cường quốc khác, do những điều kiện thuận lợi để được một lực lượng hải quân hùng mạnh bảo vệ công việc buôn bán, do các hải cảng tuyệt vời của họ và do bản chất sinh sống trong môi trường nước (aquatic nature) của dân chúng ở ven biển” [47, tr.563-564].

Để công tác cứu hộ, cứu nạn đạt hiệu quả, triều Nguyễn còn chủ trương cải tiến các phương tiện đi lại trên biển. Theo đó các thuyền như thuyền bọc đồng, thuyền đại dịch và các loại thuyền tuần dương khác được triều Nguyễn chủ trương đóng và đưa vào sử dụng phổ biến trong hoạt động kiểm soát biển nói chung, cứu nạn-cứu hộ nói riêng. Vào cuối đời Gia Long, một người Anh đến Phú Xuân năm 1819 cho biết: “Nhà Nguyễn có 2.530 chiến thuyền các loại, và bất cứ lúc nào nhà vua cũng có thể huy động thêm thuyền buôn và thuyền chài đi lại chi chít ngoài ven biển” [180, tr.24]. Trong khi đó, Li Tana trong một nghiên cứu về thuyền của triều Nguyễn nửa đầu thế kỷ XIX lại cho rằng con số tàu thuyền ở Việt Nam đến năm 1821 đã tăng lên 3.190 chiếc [128, tr.81]. Dưới triều Minh Mệnh, nhà nước đặt ra quy định cụ thể về kích thước, số lượng và chủng loại các loại thuyền dùng cho công việc tuần tiễu trên biển: “Chuẩn theo lời bàn của Bộ Công, ở Kinh đóng thuyền bọc đồng đi tuần biển (dài 4 trượng 4 thước 1 tấc, chiều ngang 1 trượng 4 tấc, trên làm một cái sàn đánh nhau giả). Các tỉnh ven biển cho theo kiểu thuyền đại dịch mà đóng, mỗi tỉnh mỗi tỉnh 2 chiếc, tỉnh nào phạm biển rộng lớn làm 3, 4 chiếc đều gọi là thuyền tuần dương [196, tr.341-342]. Trong một số Châu bản triều Nguyễn có đề cập đến các thuyền tuần dương đã tham gia vào công tác cứu hộ, cứu nạn [357].

3.3.2.3. Tổ chức lực lượng thực thi cứu nạn tại các cửa biển, tấn biển

Phối hợp với lực lượng làm công tác cứu hộ, cứu nạn trên biển, tại các cửa biển, tấn biển, triều đình nhà Nguyễn còn bố trí lực lượng đông đảo tham gia công tác cứu trợ thuyền và người gặp nạn. Lực lượng quan chế bố phòng cửa biển chủ yếu là Tấn thủ, Thủ ngự, Thủ úy, Thành thủ úy, Phòng thủ úy. Trong đó, Tấn thủ là chức quan cai

quản ở các tấn, bảo. Từ triều Gia Long đến Thiệu Trị, nhà Nguyễn quy định quan Tấn thủ, Thủ ngự được bổ nhiệm từ Cai đội, Suất đội, trong đó Tấn thủ thuộc trật Tòng Tứ phẩm, Thủ ngự trật Chánh Lục phẩm. Đến triều vua Thiệu Trị, năm 1847, chức Thủ ngự bị bãi bỏ, Tấn thủ được đổi thuộc trật Tòng Ngũ phẩm, nhiệm vụ coi giữ các tấn cửa biển lúc này do Tấn thủ hoặc Phòng thủ úy đảm nhiệm, nhiệm vụ coi giữ pháo đài, quản lĩnh dân binh tuần phòng được giao cho Thành thủ úy. Ở những cửa biển xung yếu, các chức quan này sẽ do Bộ Binh tuyển bổ, ở các tấn nhỏ sẽ do Thượng ty địa phương xin sung bổ [168, tr.114-115]. Chức năng chính của các cửa biển, tấn biển ngoài công tác chuyên môn như kiểm soát tàu thuyền, tuần tra cửa biển còn có chức năng quan trọng khác là theo dõi các thuyền cập cảng để sửa chữa và cứu giúp người bị nạn bằng việc xem xét cấp phát cho họ tiền, gạo đồng thời tâu báo sự việc về triều đình. Ngay sau khi nổi nghiệp Gia Long, vua Minh Mệnh đã đặt ra quy trình cụ thể trong xử lý các thuyền gặp nạn trôi dạt vào các cửa biển. Theo lệ định của vua Minh Mệnh năm 1820, “các thuyền gặp sóng gió chìm, vỡ mà người trong thuyền còn sống, các Thủ ngự tiến hành kiểm tra tình trạng của họ, hỏi về lí do vượt biển của thuyền và người đó. Trừ những quan quân trốn tránh tức đã phạm tội không nên ban ơn không kể, còn nếu là người đi công sai thời người thuộc về cơ, vị nào, chức quan, họ tên là gì, sai đi việc gì. Nếu là thuyền tư, thời người ấy thuộc về quê quán nào, họ tên là gì, đi buôn ở đâu. Nếu là người ở Kinh thì một mặt báo rõ lên hai bộ Hộ, Công nếu là người ở ngoài thì một mặt báo rõ cho quan thành, doanh trấn ấy” [164, tr.409]. Sau đó, các Tấn thủ, Thủ ngự căn cứ vào đối tượng bị nạn và các quy định cụ thể mà tiến hành cấp phát tiền, gạo cho người bị nạn. Khi công việc cấp phát hoàn thành, Thủ ngự và Tấn thủ lập tức báo cáo số người còn sống, số người đã chết, đi việc công hay việc tư cùng số tiền gạo đã chi nộp lên công đường quán để chuyển nộp lên hai bộ Hộ, Công thu nhận [164, tr.409]. Trong một số trường hợp, khi các thuyền gặp nạn không thể tự vào cửa biển, lực lượng ở các tấn, sở ven biển còn phải làm nhiệm vụ hộ tống thuyền bị nạn cập cảng an toàn đồng thời điều động lực lượng sửa chữa thuyền. Loại thuyền được sử dụng để hỗ trợ thuyền bị nạn vào cảng là các thuyền sai dài 3 trượng 8 thước, ngang 5 thước 5 tấc, sâu 2 thước 3 tấc với 26 mái chèo [193, tr.816].

Đối với các thuyền công cán nhà Thanh gặp nạn, các Thủ ngự cần nắm bắt sát sao hơn nữa tình hình và thường xuyên gửi thông báo về triều đình từ khi họ cập cảng, số lượng các ân cấp ban đầu, tình hình thiệt hại cũng như kế hoạch đưa về nước. Trong thời gian đó, các thuyền bị hư hỏng sẽ neo đậu tại các cảng biển chờ sửa chữa, người bị nạn sẽ được Thủ ngự sắp xếp ở nhà công quán, không được phép tự do đi lại trong nội địa. Ngoài ra, trong thời gian ở lại nhà công quán, các Thủ ngự, Tấn sở tại các cửa biển phải đến thăm hỏi động viên các nạn nhân gặp nạn và bảo quản mọi khí giới, hàng hóa cũng như kiểm tra đôn đốc việc tu sửa tàu thuyền và sắp xếp thời điểm thích hợp để tâu lên triều đình nhà Nguyễn cho họ về nước.

Để thuận tiện cho việc cứu giúp thuyền gặp nạn được nhanh chóng, kịp thời, năm Minh Mệnh thứ 18, triều đình đặt ra lệ treo cờ để dễ dàng phân biệt các hạng thuyền. Minh Mệnh quy định cửa biển có sóng gió nổi lên thì dùng cờ hiệu “Mậu nhất”, khi hết sóng gió thì thêm hiệu cờ “Mậu cửu”, thuyền phải đi việc công bị mắc cạn thì dùng cờ hiệu “Mậu nhị”, khi thuyền ra khỏi cạn thì dùng cờ hiệu “Mậu cửu”, thấy kiểu thuyền giặc nước Thanh lừng văng qua lại ở ngoài biển thì dùng cờ hiệu “Mậu tứ”, thấy kiểu thuyền giặc phương Tây lừng văng qua lại ngoài biển thì dùng cờ hiệu “Mậu ngũ”, khi các thuyền ấy chạy đi thì thêm cờ hiệu “Mậu cửu”, thuyền phải đi việc công bị lỡ việc thì dùng cờ hiệu “Mậu lục”, nếu cứu chữa được khỏi thì thêm cờ hiệu “Mậu cửu” [169, tr.250]. Tuy nhiên, đến năm 1838, nhận thấy việc sử dụng cờ không đạt được hiệu quả như mong muốn do phải sử dụng một lực lượng lớn để trông coi, các màu cờ dễ nhầm lẫn nên Minh Mệnh bãi bỏ các sở lầu cờ và yêu cầu các Tấn thủ, Thủ ngự duy trì lại việc chạy trạm thông báo như trước đây. Vào ban đêm, triều đình vẫn duy trì lệ định treo đèn lồng tại cửa biển Thuận An bởi đây là nơi tập trung nhiều thuyền các hạt, đảm bảo các thuyền có thể cập cảng bất cứ lúc nào dù đêm hay ngày khi cần nhận sự giúp đỡ. *Hội điển* chép: “Sai thợ lĩnh vật hạng làm một cái đèn lồng lớn chu vi trên dưới 7, 8 thước, trong bọc giấy trắng ngoài bọc vải the, khi cho thắp đèn lên trông xa như cái quàng đỏ lớn. Khi làm xong, giao cho viên trú phòng ở thành Trấn Hải lĩnh về, hằng năm từ mùng một tháng giêng đến cuối tháng 7, là khi các thuyền qua lại nhiều. Trừ đêm nào mưa, gió, các thuyền vào cửa biển không tiện, thì không cần thắp đèn treo lên, còn những đêm trời tạnh thì đem lồng đèn ấy treo lên cột

cờ, thả đèn suốt đêm, khiến cho các thuyền ngoài biển được nhận làm chuẩn đích của cửa biển [169, tr.252]. Đồng thời vua còn sai làm ba bộ neo sắt hạng lớn có đủ dây chèo để giao cho trấn thủ, thủ ngự khi thuyền đến vào lúc sóng to gió mạnh thì đem biển binh cùng neo sắt quăng vào thuyền để người trên thuyền tùy tiện xoay sở [194, tr.312].

Việc kiểm soát các thuyền gặp nạn cũng được quy định ngày càng nghiêm ngặt hơn nhằm ngăn chặn việc lợi dụng bị gió bão để dò la tin tức, truyền đạo ảnh hưởng đến chủ quyền biển đảo, quốc gia. Từ triều Minh Mệnh, các thuyền phương Tây chỉ được cập cảng Đà Nẵng đòi hỏi việc kiểm soát ra vào của tàu thuyền ở đây không chỉ mang mục đích kinh tế, cứu giúp thuyền gặp nạn thông thường mà còn mang ý nghĩa chính trị-quân sự, tác động lớn đến tình hình an ninh quốc gia. Năm Minh Mệnh thứ 16, nhà vua xuống dụ: “Tự nay về sau hễ có thuyền nước ngoài tới đỗ ở cửa biển Đà Nẵng, ngoại trừ là chiến thuyền hoặc có sự thể nào khác, còn thì cho đồn ấy lập tức một mặt trình tâu, một mặt sức rõ cho tỉnh, tỉnh ấy xét lời báo, lại tiếp tục tâu lên để tỏ ý thận trọng” [163, tr.426] rồi mới tiến hành các bước ân cấp như lệ định.

Theo quy định của nhà Nguyễn, lực lượng làm nhiệm vụ cứu nạn ở các cảng biển là các Tấn thủ, Thủ ngự, Thủy úy và lực lượng biển binh cùng dân binh địa phương. Tuy nhiên, lực lượng này ở các cửa biển không hoàn toàn giống nhau. Tùy vào vị thế của cửa biển mà triều đình đặt số lượng các Tấn thủ và biển binh tại các cửa biển. Trong *Đại Nam nhất thống chí*, Quốc sử quán mô tả rất nhiều cửa biển hạn hẹp, khó đi, thuyền không thể vào, thuyền ghe khó đậu hoặc các phía là đá ngầm, ghềnh đá... không phải là địa điểm lý tưởng để triều đình tổ chức công tác cứu hộ, cứu nạn. Điều đó cho thấy, không phải tất cả các cảng biển đều có thể đáp ứng công tác cứu nạn, ở mỗi tỉnh, triều đình tập trung lực lượng tại các tấn biên, cửa biển lớn [Xem Phụ lục 2]. Một trong những điều kiện tiên quyết để duy trì hoạt động cứu nạn tại các cửa biển là điều kiện tự nhiên phải thuận lợi như mực nước đủ sâu, lối vào đủ rộng, kín gió, tốc độ dòng chảy không quá mạnh thuận tiện cho sự ra vào của tàu thuyền. Dù không ban hành quy định về địa điểm thực hiện hoạt động cứu nạn nhưng các ghi chép của Quốc sử quán cho thấy khi các thuyền gặp nạn dù ở khu vực gần hay xa cảng biển thì các Tấn thủ, Thủ ngự cũng chủ động dẫn họ đến một số cảng lớn, thuận lợi đỗ thuyền và

cứu trợ. Thông thường, các thuyền gặp nạn từ Kinh đô trở ra phía Bắc hoặc ngược lại thường ghé đậu tại một số cảng biển lớn như: Y Bích, Biện Sơn và Cửa Sốt [243, tr.29] còn ở phía nam tàu thuyền thường đỗ lại tại một số cửa biển như: Thuận An, Đà Nẵng, Đại Áp, Đề Di, Thị Nại, Kim Dữ [241]. Lực lượng ở các cảng biển này vì thế cũng đông đảo hơn hẳn các cảng biển khác. Điển hình như lực lượng tại cảng biển Thuận An, theo ghi chép của Quốc sử quán, cửa cảng rộng 63 trượng, đầu năm Gia Long, đặt Thủ Sở, đặt 1 Thủ ngự và 1 Tấn thủ, có 3 đội quân lệ thuộc [187, tr.205-206]. Đến năm Minh Mệnh thứ 13 (1832), nhà vua yêu cầu “nếu thuyền gặp sóng gió trở ngại thì liền điều động hết cả số lính ở đó thay đều góp sức giúp đỡ, nếu chậm trễ để lỡ việc thì phải tội”. Để thực hiện được công việc đó, Bộ Binh đề nghị với Minh Mạng cấp thêm cho tấn sở 3 chiếc sai thuyền, cộng với 3 chiếc thuyền đã cấp trước đặt thành số ngạch nhất định, lấy người ba xã Thai Dương, Hoà Quân và An Dương lệ thuộc khu vực tấn thủ ấy là 124 người dòn làm 3 đội Thuận An nhất, Thuận An nhị và Thuận An tam, mỗi đội đặt một chánh đội trưởng suất đội, 2 đội trưởng. Hằng năm từ tháng giêng đến tháng 8, chia làm 2 ban, từ tháng 9 đến tháng 12, chia làm 3 ban, mỗi tháng 1 lần thay phiên, miễn cho cả thuế thân và phu diêu dịch; còn lương gạo thì chiếu theo lệ trước mỗi năm cấp 200 phượng. Vua Minh Mệnh còn đặc cách hạ lệnh: “chuẩn cho đặt thêm một chức Tấn thủ trật Tòng tứ phẩm, coi quản thủ ngự và 3 đội biển binh luôn với hết thầy sự vụ ở tấn sở. Văn chức thì đổi đặt 1 bát phẩm thư lại, lệ thuộc vào để làm việc, bỏ bớt chức hiệp thủ đi. Thuyền công thì làm thêm 6 chiếc thuyền nan để sự đi lại được lanh lẹ” [194, tr.311-312].

Thời gian hồi hương của các thương thuyền gặp nạn đôi khi kéo dài cả năm vì nhiều nguyên nhân vì thế các cảng biển còn phải đáp ứng đủ nhu yếu phẩm hàng ngày cho người bị nạn. Các nạn nhân khi cập cảng đều được sắp xếp ở trong các bang của người Hoa Ngũ Bang (đối với người bị nạn là Hoa thương) hoặc tại các nhà công quán (đối với người bị nạn là thương nhân phương Tây hoặc quan quân trí thức nhà Thanh). Đối với các nạn nhân được sắp xếp tạm trú tại nhà công quán, các lực lượng ở các cửa biển, tấn biển sẽ thực hiện công việc này. Dưới triều Nguyễn, nhà công quán được xây dựng để phục vụ cho các hoạt động ngoại giao cũng như công tác cứu nạn người nước ngoài đặc biệt là đối tượng quan quân, trí thức, nhà ngoại giao và thương nhân trong

một số trường hợp đặc biệt. Đây là nơi sinh hoạt của các nạn nhân bị nạn cho đến khi họ sửa chữa xong thuyền bè đối với các tàu thuyền bị hư hại và cũng là nơi chờ của những nạn nhân bị nạn được đi theo thuyền buôn về nước hoặc thậm chí được nhà nước đưa về nếu họ bị mất hết của cải và hàng hóa. Thời gian sống ở nhà công quán tùy thuộc vào tính chất của từng vụ việc như người bị nạn là thương nhân hay quan quân, trí thức, là người đến từ nước nào. Đôi khi, họ sống ở nhà công quán khoảng 6 tháng thậm chí 1 năm vì phải chờ thuyền buôn đến Việt Nam buôn bán hoặc chờ thuận gió để về nước. Điển hình như ở cửa biển Đà Nẵng, nhà công quán được xây dựng ở tả ngạn sông Hàn, gần thành Điện Hải. Theo *Đại Nam thực lục*, “nhà công quán ở cửa biển Đà Nẵng tỉnh Quảng Nam, một tòa 3 gian 2 chái. Phàm những khi phái viên ở kinh đến làm việc công hay tàu ngoại quốc đến đậu mà cần đòi đến để hỏi han thì lấy đây làm nơi việc công” và đến năm 1840, triều đình tiến hành sửa chữa, mở rộng nhà công quán ở cửa biển Đà Nẵng, tỉnh Quảng Nam “một sở bốn phía tường xây gạch vuông đều 9 trượng, thân cao 3 thước 8 tấc, trước sau đều xây một cửa tò vò” [196, tr.777-778]. Vị trí của nhà công quán ở Đà Nẵng cho đến nay vẫn là khoảng trống khoa học cần tiếp tục nghiên cứu thêm. Trong một nghiên cứu về phố cảng Đà Nẵng, Lưu Trang từng xác định nhà công quán không thể ở khu vực nào khác là bên tả ngạn sông Hàn, có thể ở ngay trong khuôn viên hoặc kế cận thành Điện Hải. Bởi, chỉ có ở đó mới đảm bảo được việc an ninh cũng như dễ dàng cho các quan chức cao cấp từ triều đình đến làm nhiệm vụ đón tiếp phái đoàn các nước đến quan hệ [262, tr.93]. Dù chưa xác định được vị trí chính xác của nhà công quán nhưng có một điều chắc chắn rằng dưới triều Nguyễn đây chính là nơi đón tiếp và hỗ trợ các tàu thuyền bị nạn. Trong hồi kí của Bougainville, đại diện nước Pháp đi tàu Thétis đến Đà Nẵng ngày 12/1/1825, ông đã mô tả quang cảnh tiếp đón tại nhà công quán như sau: “Ngày mùng 4 tháng 2 năm 1825, tôi vào Đà Nẵng, chúng tôi lên bộ nơi đối diện với nhà công quán, ngoài sân, đứng đón chúng tôi đã có các quan mặc phẩm phục, xem có vẻ kỳ cục hơn là sang trọng, làm bằng xa tanh thêu chỉ vàng. Vệ binh Việt Nam đứng đầu trong sân, giữa sân, đầy các loại thức ăn sẽ thiết đãi chúng tôi và rất đông dân chúng Đà Nẵng bao quanh vòng rào, cạnh rào có mấy con voi sắp hàng và quân hầu...” [38, tr.154-155]. Có thể thấy, việc sắp xếp nhà công quán gần biển không những đảm bảo

cho người bị nạn nhanh chóng hồi phục sức khỏe mà còn tạo điều kiện thuận lợi trong việc kiểm soát người nước ngoài nhập cảnh đến Việt Nam.

Từ triều Minh Mệnh trở đi, công tác cứu nạn càng được củng cố chặt chẽ và toàn diện hơn trước. Bằng chứng là, triều đình đã tận dụng lực lượng dân gian bao gồm thuyền buôn, thuyền đánh cá cùng tham gia vào công tác cứu nạn, cứu hộ trên biển bởi không phải lúc nào triều đình cũng có thể cứu giúp các thuyền gặp nạn lênh đênh trên biển. Trong khi đó, công tác cứu nạn lại đòi hỏi tính nhanh chóng và kịp thời. Triều đình quy định: “Các Tổng đốc, Tuần phủ, Bố chính và Án sát ở các tỉnh ven biển xét xem những hòn đảo nào có dân ở thuộc về hạt mình, thì sức sai sửa sang chỉnh đốn những thuyền đánh cá đi thực mau lẹ, số dân nhiều thì 3 chiếc, ít thì 2 chiếc, mỗi thuyền chứa được độ trên dưới vài chục người, phí tổn bao nhiêu, Nhà nước sẽ trả. Liệu cấp phát cho trường thương, súng điều sang và thuốc đạn, khiến họ đi tuần tiểu” [195, tr.108]. Ngoài ra, các thuyền đánh cá cũng được triều đình sử dụng trong hoạt động hỗ trợ thuyền nước ngoài gặp nạn vào cảng. Trong tập nhật ký mang tên *Hải Nam tạp trí* của một trí thức nhà Thanh bị gió bão đánh dạt vào cửa biển Thới Càn (phủ Quảng Ngãi) năm 1834 có đoạn: “Gần trưa thấy mấy chục cánh buồm cói chạy đến như bay, đều là loại thuyền đánh cá. Người thông ngôn hôm trước dẫn mấy người lên thuyền, người thì bẻ lái, người thì khoát chèo, lệnh cho mỗi thuyền đều buộc một sợi dây thừng vào đầu mũi thuyền của chúng tôi rồi cùng chèo mà kéo thuyền đi... Quan thủ ngự đích thân ra tận bờ cát chỉ trở, ra lệnh cho các thuyền đánh cá neo đậu trước nhà làm việc của tân phòng” [154, tr.172-173] cho thấy tính chân thực trong các ghi chép của Nội các và Quốc sử quán về các quy định cứu nạn, cứu hộ. Rõ ràng, bên cạnh việc tham gia tuần tiểu trên biển cùng triều đình, dân buôn, ngư dân đánh cá đã có những đóng góp quan trọng trong việc cứu giúp thuyền gặp nạn.

3.3.2.4. Tổ chức lực lượng đưa người bị nạn hồi hương

Trong nhật kí phiêu dạt ở Việt Nam năm 1835-1836, Lãm sinh nhà Thanh là Thái Đình Lan viết: “Phàm là tàu thuyền Trung Quốc bị bão dạt vào trong cỏi, nếu là quan văn võ hay là hạng thân sĩ thì đều cho quan thuyền hộ tống trở về Trung Quốc, nếu là thương dân thì cho về theo đường bộ” [154, tr.77]. Theo quy định của nhà Nguyễn, các nạn nhân gặp nạn là thương nhân, dân thường sẽ nhận được ân cấp tiền, lương

thực, nơi ở và cho phép về nước theo đường bộ hoặc theo các thuyền buôn bằng đường biển. Đối với các nhóm nạn nhân này, triều đình sẽ cấp cho họ giấy thông hành để đi qua các địa phương khác không gặp trở ngại và được quan quân địa phương giúp đỡ nếu không đủ lương thực, nước uống [Xem phụ lục 5]. Trong khi đó, với các văn nhân, binh sĩ nước ngoài gặp nạn, triều đình nhà Nguyễn lại tỏ ra rất coi trọng các đối tượng này. Riêng đối với thuyền công cán Trung Hoa gặp nạn thì trước là biệt đãi sau là đưa nạn nhân về nước an toàn. *Hội điển* chép rõ: Phàm thuyền công nước Thanh bị gió giạt đến đều hậu giá giúp đỡ đưa về [167, tr.379]. Tất cả các quan chức, viên chức, binh, trí thức khi bị nạn đều được nhà Nguyễn biệt đãi và đưa về nước bằng một trong hai con đường thủy hoặc bộ. Quy định này đòi hỏi nhà Nguyễn cần có lực lượng phụ trách việc đưa người bị nạn về bằng đường bộ hay lực lượng người và thuyền lớn đưa về bằng đường biển.

Dưới triều Nguyễn, nhà nước quy định phải đưa quan quân, trí thức nhà Thanh về nước nhưng không đặt lệ phải về nước bằng đường gì. Trong các trường hợp cụ thể, căn cứ vào tình hình mà triều đình sẽ đưa các nạn nhân về nước bằng đường bộ hay đường biển. Ví dụ như năm Gia Long thứ 9 (1810), thuyền của thiên tử Phúc Kiến là Tiêu Nguyên Hầu bị nạn dạt vào cửa biển Cam Ranh, sau khi nhận các ân cấp của triều đình đã đi đường bộ về nước nhưng trong một lần khác vào năm Minh Mệnh thứ 15, thuyền binh của Trần Tử Long bị bão dạt vào cửa biển Y Bích, Minh Mệnh sai đi thuyền hiệu chữ Bình hộ tống về nước [195, tr.152]. Đôi khi triều đình đồng ý cho đi đường bộ hay đường biển tùy theo nguyện vọng của người bị nạn để tỏ ý đối đãi có phần kính trọng với quan quân trí thức Thiên triều. Hầu hết, trong nhiều trường hợp, triều đình muốn đưa người bị nạn trở về bằng đường biển bởi dùng thuyền đi biển thuận tiện, thời gian đưa đi nhanh chóng lại có thể tranh thủ sở trường của thủy quân Nhà nước. Tuy nhiên, việc đưa về bằng thuyền lại phụ thuộc rất nhiều vào yếu tố thời tiết. Trong nhiều trường hợp, các quan quân trí thức phải đợi một thời gian rất dài từ 3 tháng đến 1 năm, khi thời tiết thuận lợi, triều đình mới có thể bố trí đưa họ về nước. Đổi lại, nếu đi bằng đường bộ, sau khi gặp nạn và nhận các khoản đãi của triều đình, nạn nhân có thể lên đường về nước ngay mà không cần chờ đợi. Con đường này chủ yếu dành cho quan quân cản trở về nước gấp để phụng mệnh triều đình nhà Thanh bởi

sự vất vả trên đường đi cũng như sự nguy hiểm của các nhóm thổ phỉ. Vì thế, dưới triều Nguyễn, việc đưa người bị nạn về nước được phép chọn đường bộ hoặc đường biển nhưng dù chọn con đường nào thì lực lượng đưa về vẫn phải tuân thủ đúng theo lệ định.

Đối với người bị nạn được hồi hương bằng đường bộ

Với những trường hợp hồi hương bằng đường bộ, các địa phương cần bàn bạc để thống nhất thời gian xuất phát rồi tâu về triều đình. Sau khi được nhà vua nghị chuẩn, Tổng đốc, Tuần phủ hay Tri phủ đứng đầu tỉnh hoặc châu/phủ cử một lực lượng binh hộ tống mang theo công văn, giấy đi đường hộ tống người bị nạn lên đường về nước. Đồng thời đến nơi nào thì tỉnh ấy phải cấp lương thực chi dùng trong ngày và luân phiên thay đổi lực lượng hộ tống người bị nạn theo hạt giới tỉnh. Gia Long năm thứ 5, chuẩn y lời tâu của Bộ Hộ: “các địa phương chiếu cấp gạo lương ăn đường hằng ngày và lần lượt phái người hộ tống đi” [167, tr.403]. Nhật ký gặp nạn của Thái Đình Lan ở Việt Nam cho chúng ta biết đến thời Minh Mệnh, lệ định này vẫn được nhà Nguyễn duy trì. Trong nhật ký, ông viết: “Sáng hôm sau, hai vị đại quan sai người đem bạc do bộ Hộ chuyển đến, giấy đi đường và công văn báo cho tôi biết đã phái một viên cai đội đem theo 20 lính hộ tống tôi ra đến Quảng Nam, lại cấp công văn để đổi phái binh và lĩnh lương ăn dọc đường” [154, tr.184].

Để về nước thuận lợi bằng đường bộ, triều đình nhà Nguyễn quy định tất cả các nạn nhân đều phải đi qua tỉnh Lạng Sơn. Các nhóm hộ tống người bị nạn phải đưa nạn nhân tới gặp quan Tuần phủ Lạng Sơn trình công văn. Vua Gia Long đặt lệ định: “phái người hộ tống bọn ấy về nước, chiếu nhận công văn nguyên mang đi đo đường trạm đến cửa ải Lạng Sơn về nước” [167, tr.379]. Lúc này, Tuần phủ Lạng Sơn “làm công văn đưa đệ đốc phủ nước Thanh biết” [167, tr.379] hai bên thống nhất ngày cùng mở cửa quan. Đây là thủ tục cố định phải thực hiện khi hai bên có công việc cần giao thiệp. Các công văn đến và đi ở tỉnh thành Lạng Sơn được thực hiện tương tự như phái đoàn ngoại giao của nhà Nguyễn thực hiện nhiệm vụ đi sứ Trung Quốc nhận sách phong hay triều cống [237]. Tới đây công việc hộ tống người bị nạn về nước đã hoàn thành. Lệ định này được giữ nguyên trong suốt thế kỉ XIX.

Đối với người bị nạn được hồi hương bằng đường biển

Dưới thời Nguyễn, hầu hết triều đình cử lực lượng đưa người bị nạn về nước bằng đường biển. Khác với đường bộ chỉ cần đưa người bị nạn đến cửa ải Nam Quan, công tác đưa người bị nạn về nước bằng đường biển đòi hỏi sự chuẩn bị lớn hơn từ phía triều đình. Do đường biển nhiều sóng gió triều đình cần huy động các tàu thuyền lớn để đưa nạn nhân về nước đồng thời phái viên phái đoàn hộ tống cũng phải là các quan chức làm việc ở kinh thành Huế cùng một số thủy quân. Lực lượng đưa người bị nạn về nước sẽ lĩnh công văn và trực tiếp làm công tác trao trả người bị nạn với địa phương sở tại rồi trở về nước làm tập tâu đệ trình nhà vua. Trong các tập tâu này, phái viên phải nói rõ ngày tháng đưa người bị nạn về nước, đã gặp ai và làm gì trong thời gian đi công cán. Đôi khi, các phái viên phải báo cáo với triều đình những điều lạ, mất thấy tai nghe ở nước ngoài. Khi nhà vua phê chuẩn tập tâu thì công việc đưa người bị nạn về nước bằng đường biển mới hoàn tất.

Với việc coi hoạt động đưa người bị nạn về nước cũng là một phần của ngoại giao, đóng vai trò quan trọng giao thiệp với nước ngoài, là bộ mặt của nhà nước nên phái đoàn đưa người bị nạn về nước thường là quan văn hay quan võ trật từ chánh ngũ phẩm hoặc tòng ngũ phẩm đến chánh nhất phẩm hay tòng nhất phẩm¹³. Qua những ghi chép trong *Hội điển* và *Đại Nam thực lục*, thành phần phái đoàn này rất đa dạng như: Thị Lang¹⁴, Lang trung¹⁵, Hàn lâm Thị giảng học sĩ¹⁶, Hàn lâm viện Thừa chỉ¹⁷, Viên ngoại lang¹⁸... Ngoài các phái viên cấp cao, triều đình còn cử thêm các Vệ úy, Phó vệ úy thủy quân và thủy sư ở kinh kỳ đi theo hộ tống. Các cơ quan chép sử nhà Nguyễn không đề cập đến số lượng cụ thể các biên binh đi hộ tống là bao nhiêu phái viên cao cấp, bao nhiêu biên binh nhưng căn cứ vào các ghi chép về các lần đưa nạn nhân về nước cho phép đoán định số lượng phái viên thường từ 2 đến 4 người cùng một lực lượng biên binh nhất định. Năm 1831, khi đưa Giám sinh Trần Khải đến Trung Quốc,

¹³ Quan chế triều Nguyễn phân định hệ thống quan lại trong triều đình với hai ban văn, võ và chín phẩm từ Cửu phẩm là phẩm hạng thấp nhất đến Nhất phẩm là phẩm hạng cao nhất gọi là Cửu phẩm Quan giai. Trong đó 5 phẩm trên từ ngũ phẩm đến nhất phẩm là trật quan ở Kinh kỳ, 5 phẩm từ cửu phẩm đến lục phẩm là trật quan ở các địa phương. Mỗi bậc phẩm lại được chia nhỏ làm 2 trật khác nhau là Chánh và Tòng. Trật Chánh cao hơn trật Tòng.

¹⁴ Thị lang là chức quan hàm quan văn ở trật chánh tam phẩm (3/a), giúp việc cho Tham tri và Thượng thư.

¹⁵ Lang trung là chức quan văn trật tòng tứ phẩm (4/b) đứng đầu các ty ở Lục bộ.

¹⁶ Hàn lâm viện thị giảng học sĩ là một trong những thuộc viên của Nội các ở trật tòng tứ phẩm (4/b).

¹⁷ Hàn Lâm viện Thừa chỉ là quan văn thuộc Nội các ở trật tòng ngũ phẩm (5/b).

¹⁸ Viên Ngoại lang hàm quan văn, trật chánh ngũ phẩm (5/a) đứng đầu các tổ chức chuyên môn ở Lục bộ.

trong bức thư gửi quan địa phương để lên thuyền, Lý Văn Phức cho biết: “Chỉ mong Đại nhân soi hết sự tình, sớm chuyển tồ bầm, cho 2 phái viên, 8 người tùy tùng, chỉ 10 người ấy theo đường bộ lên tỉnh, trực tiếp trình công văn. Ngoài ra các viên biên binh, hết thầy đều ở thuyền chờ đợi” [74, tr.69].

Trong khi đó, đối với các nạn nhân đến từ phía Nam Việt Nam (Xiêm, Hạ Châu, Batavia,...) hoặc các thương nhân phương Tây (Anh, Pháp, Hà Lan, Bồ Đào Nha...) triều đình nhà Nguyễn đều gửi họ trên các thuyền buôn để hồi hương. Dưới triều Minh Mệnh, trong một số trường hợp đặc biệt, triều đình cũng cử người đưa nạn nhân đến các bến cảng ở Hạ Châu để đáp thuyền về nước. Biện lệ này chỉ xuất hiện trong thời kì trị vì của vua Minh Mệnh. Điều này có thể xuất phát từ hai lí do: thứ nhất dưới triều Minh Mệnh với tư duy hướng biển rộng mở cùng tình hình chính trị trong nước ổn định, triều đình nhà Nguyễn có điều kiện thực hiện các chuyến công cán nước ngoài với các mục đích khác nhau; thứ hai thời điểm trị vì của vua Minh Mệnh cũng trùng với thời kỳ phát triển của mạng lưới thương mại thuyền buôn Đông Nam Á, các nghiên cứu về thương mại Đông Nam Á thời kỳ này đã cho thấy Việt Nam đóng một vai trò quan trọng trong nền ngoại thương của một số quốc gia ở quần đảo Java và khu vực eo biển Malacca [127, tr.142-144].

Đối với các quốc gia có người bị nạn mà Việt Nam không có quan hệ giao thương hoặc ngoại giao chính thức, việc đưa về nước được thực hiện qua trung gian là nhà Thanh. Các nạn nhân sau khi nhận được ân cấp theo lệ sẽ được đến một số địa điểm nhất định ở Trung Quốc (tùy vào quy định của nhà Thanh đối với từng quốc gia) sau đó nhà Thanh sẽ sắp xếp gửi họ về nước [244, tr.51]. Ở Việt Nam, những người bị nạn đến từ các quốc gia như Nhật Bản, Triều Tiên, Lưu Cầu đều được hồi hương theo phương thức này.

Để vượt biển đưa người bị nạn về nước, triều đình nhà Nguyễn sử dụng các thuyền bọc đồng rất lớn được đóng từ những loại gỗ tốt, bền, được bọc đồng bên ngoài và có khả năng vượt biển tốt. Dưới triều vua Minh Mệnh và Thiệu Trị, các loại thuyền bọc đồng được triển khai đóng hàng loạt. Phần lớn số thuyền bọc đồng của triều Nguyễn đều được đóng ở xưởng Thanh Phước. Đây là cơ sở đóng thuyền lớn nhất ở Huế chuyên trách đóng thuyền bọc đồng phục vụ triều đình. Năm Minh Mệnh thứ 4

(1823), chiếc thuyền bọc đồng đầu tiên hoàn thành được đặt tên là Thụy long dài 7 trượng 7 thước 5 tấc, rộng 1 trượng 4 thước, sâu 1 trượng 5 thước 5 phân¹⁹. Đặc điểm kỹ thuật của thuyền bọc đồng là dùng loại gỗ thị, gỗ nam, sử dụng đồng bọc bên ngoài, có nhiều cột buồm, nhiều dây để neo thuyền. Năm 1841, vua Thiệu Trị ban định lệ “thuyền bọc đồng hạng rất to, cánh lái bằng đồng định là 8 cánh, số đồng nặng là 600 cân, thuyền lớn vừa, số đồng nặng trên dưới 500 cân; thuyền vừa định là 6 cánh lái, số đồng nặng trên dưới 400 cân” [197, tr.149].

Sau thuyền ngự của vua thì thuyền bọc đồng là loại thuyền lớn chỉ dùng cho những công việc quan trọng của triều đình phải đi trên biển nhiều ngày. Theo quy định được chép trong Hội điển, các nạn nhân được triều đình đưa về nước sau khi đã nhận ân cấp tiền, gạo. *Đại Nam thực lục* đề cập đến nhiều hiệu thuyền được triều đình sử dụng trong việc này như: Thụy Long, Phấn Bằng, Linh Phụng, Tiêu Ly, Kim Loan... Về kích thước các thuyền, nhà Nguyễn đặt ra những quy định chặt chẽ đối với từng hiệu thuyền đồng thời cũng có những điều chỉnh để thuận tiện cho việc đi lại trên biển. Năm 1840, Minh Mệnh định ngạch cho 20 thuyền bọc đồng thành 4 hạng [*Xem Phụ lục 7*]. Hạng rất lớn có: Thụy long, Linh phụng, Thanh loan, Phấn bằng, Kim ung. Hạng lớn có: Tường hạc, Thần giao, Tiêu ly, Vân điều, Vụ phi. Hạng trung có: Bình dương, An dương, Thanh dương, Định dương, Tĩnh dương. Hạng nhỏ có: An hải, Thanh Hải, Bình hải, Định hải, Tĩnh Hải [171, tr.366-367]. Đến năm Thiệu Trị thứ 5, do số lượng thuyền có nhiều thay đổi, triều đình tiến hành đặt lại ngạch hiệu thuyền gồm 4 hạng. Hạng lớn gồm: Bảo long, Thái loan, Kim ung, Linh phụng, Phấn bằng. Hạng nhất gồm: Phi vụ, Vân điều, Thần giao, Tiên ly, Thọ hạc. Hạng nhị gồm: Tĩnh dương, Bình dương, Diêm dương, Định dương. Hạng tam gồm: Thanh hải, Tĩnh hải, Bình hải, Định hải, An hải [171, tr.370]. Đồng thời đi cùng các thuyền bọc đồng còn có các thuyền ván sam đi hộ tống đề phòng cướp biển. Vua Minh Mệnh quy định các thuyền hiệu Thụy long, Linh phụng, Phấn bằng, Kim ung và Thanh loan đều dùng 3 thuyền ván sam²⁰, một lớn hai nhỏ đi kèm, các hạng thuyền Dương, Hải đều dùng

¹⁹ Dài 32,9 m; rộng 6 m; sâu 6,4 m

²⁰ Theo lệ năm 1829, thuyền sam bản lớn là thuyền trang bị cho thủy quân dài 3 trượng 6 thước 5 tấc ngang 8 thước 5 tấc sâu 2 thước 2 tấc 5 phân 32 mái chèo. Thuyền sam bản nhỏ đi theo thuyền hiệu dài 2 trượng 1 thước 5 tấc, ngang 5 thước sâu 2 thước 10 cái mái chèo [196, tr.815-816].

thuyền ván sam nhỏ lớn mỗi loại một chiếc [171, tr.363]. Từ các lệ định này có thể thấy triều đình nhà Nguyễn rất chú trọng đầu tư kỹ thuật hàng hải phương Tây để đóng thuyền bọc đồng. Số lượng các thuyền bọc đồng được đóng mới hay tu sửa mỗi năm đã hỗ trợ đắc lực cho các nạn nhân gặp nạn yên tâm lên thuyền về nước.

3.4. Quá trình triển khai chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài

3.4.1. Quá trình triển khai chính sách cứu nạn đối với người và thuyền bè nhà Thanh (Trung Quốc)

3.4.1.1. Đối với người và tàu thuyền của thương nhân

Trong một số chuyên khảo của các nhà nghiên cứu Trung Quốc đều đề cập đến sự phối hợp chặt chẽ giữa nhà Nguyễn (Việt Nam) và nhà Thanh (Trung Quốc) trong việc cứu nạn và hỗ trợ hồi hương những người bị nạn đắm tàu trên biển xuyên suốt từ thế kỉ XVII đến cuối thế kỉ XIX như là một biểu hiện quan trọng của quan hệ bang giao Trung-Việt [330], [343]. Xuất phát từ nhiều yếu tố, khi đưa ra chính sách cứu nạn với người nước ngoài, vua 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. Có thể lấy ví dụ về một số trường hợp như: năm Gia Long thứ 4 (1805), 17 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 [36, tr.123], năm Gia Long thứ 5 (1806), thuyền đánh cá của người Thanh là Lâm Tiến Hưng bị bão dạt vào phận biển Đồ Sơn được triều đình cấp cho lương ăn và cho phép về nước [192, tr.682], 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 [192, tr. 717].

Hoạt động cứu giúp Hoa thương cũng xuất hiện thường xuyên trong các ghi chép của Quốc sử quán và Nội các nhà Nguyễn dưới triều Minh Mệnh. Với đối tượng là dân buôn nhà Thanh gặp nạn, đầu triều Minh Mệnh cũng chỉ đưa ra lệ định phải dự trữ lương thực, tiền bạc ở các cửa biển để cứu giúp người bị nạn chứ chưa đưa ra mức ân cấp cụ thể nào. Trong hầu hết các vụ tai nạn biển, các thủ ngự, tấn thủ sau khi kiểm tra và xác thực các thuyền gặp nạn do gió bão trên biển bị mất hàng hóa, lương thực sẽ

căn cứ vào tình hình thiệt hại thực tế để có mức ân cấp phù hợp. Tờ Châu bản đề ngày 23 tháng 12 năm Minh Mệnh thứ 4 (1823), Tấn thủ Nghệ An cho biết, có một chiếc thuyền nhỏ vào đậu ở cửa biển Cửa Y. Sau khi kiểm tra, trên thuyền có 3 người Đường (Hoa kiều) và 1 phụ nữ. Họ khai rằng sống bằng nghề đánh cá, có một chiếc thuyền nhỏ, hằng ngày sáng đi tối về. Ngày 7 tháng ấy đi thuyền ra khơi đánh cá thì gặp sóng to gió lớn, phải trôi dạt theo con thuyền đến ngày 12 thì dạt vào cửa Quyển. Do đang là mùa đông không tiện trở về, họ xin cấp lương tiền để sinh sống qua ngày, đợi khi thuận gió sẽ trở về. Sau khi bản tấu được gửi về Kinh, Minh Mệnh châu phê: “Đã biết” [36, tr.906-907]. Trong một châu bản khác đề ngày 22 tháng 1 năm Minh Mệnh thứ 2 (1821), Lưu thủ doanh Quảng Đức Trương Văn Chánh tâu về việc thuyền câu ở Thiêm Châu, phủ Quỳnh Châu (Quảng Đông) bị bão, chủ thuyền là Ngô Phát Hưng và 15 người cùng thuyền trôi dạt vào cửa bể Cảnh Dương xin cứu giúp. Phủ đó đã cấp phát cho các nạn nhân 16 phương gạo [36, tr.735] và gửi tập tâu về Phú Xuân. Trong một số trường hợp đặc biệt, Minh Mệnh ban cho người bị nạn nhiều tiền hơn để tỏ rõ tính nhân đạo, nhu viễn với người phương xa của triều đình. Điển hình như năm 1820, dân buôn nhà Thanh là Lê Thắng Lợi đi việc công gặp gió dạt đến cửa biển Nhật Lệ, Minh Mệnh ra lệnh cho dinh Quảng Bình gia cấp tiền tuất mỗi người 10 quan rồi cho về nước [193, tr.92].

Có thể thấy, so với triều Gia Long, hoạt động cứu nạn đã xuất hiện với tần suất nhiều hơn, các ghi chép của Quốc sử quán cũng cho thấy triều Minh Mệnh đã nâng mức ân cấp tiền, gạo cho người bị nạn cao hơn triều Gia Long gấp nhiều lần. Năm 1831, khi phê duyệt tập tâu của Lưu Đình Luyện về việc cấp lương ăn cho thuyền của Hoa kiều gặp nạn gió, Minh Mệnh đã quở trách rằng: “thuyền bè của họ bị vỡ, của cải không còn gì lẽ ra phải xem xét giúp đỡ thêm để tỏ lòng nhân đạo, rộng rãi của vua, thế mà chỉ có chút ít như thế thì ra thế thống gì” [143, tr.322]. Thời Minh Mệnh cũng là thời kỳ chứng kiến sự thâm nhập sâu rộng của người Hoa và Hoa kiều ở Việt Nam. Họ được hưởng nhiều đặc quyền của triều đình trong buôn bán, là sợi dây liên kết mạng lưới trao đổi ngoại thương khu vực. Dù không thể thống kê một cách chính xác con số người Hoa và Hoa kiều lưu trú tại Việt Nam vào thời Minh Mệnh nhưng căn cứ vào ghi chép của Từ Kế Dư nhà Thanh thì số lượng Hoa kiều và người Hoa ở Việt

Nam không dưới 100.000 người [121, tr.326]. Tác phẩm *Hải Nam tạp trí* của Thái Đình Lan đã cho thấy dưới thời Minh Mệnh, ở tất cả các tỉnh mà Thái Đình Lan đi qua đều có sự xuất hiện đông đảo của các bang, hội người Hoa và Hoa kiều. Trên đường trở về nước, Thái Đình Lan đã gặp rất nhiều người Hoa và Hoa kiều sinh sống, làm nghề buôn bán hay đánh cá ở Việt Nam. Ở đây, họ được phát huy hết khả năng của mình trong việc phát triển kinh tế, văn hóa, tham gia vào các hoạt động chính trị và được hưởng nhiều ân huệ từ triều đình nhà Nguyễn nói chung. Như thế, có một điều chắc chắn rằng trong vô số những người Hoa sinh sống trên đất Việt, không ít người sau khi gặp nạn, nhận triều đình cứu giúp đã ở lại và coi Việt Nam là quê hương thứ hai của mình.

Sau khi vua Minh Mệnh qua đời, năm 1841, Thiệu Trị chính thức trở thành vị vua thứ ba của nhà Nguyễn. Dưới triều Thiệu Trị, quan hệ với Trung Quốc tiếp tục được xem là quan trọng hàng đầu. Nhìn chung, dưới thời Thiệu Trị, đường lối ngoại giao với Trung Quốc không có sự thay đổi đáng kể so với các thời kỳ trước. Trước những biến động của khu vực, có thể thấy chính sách ngoại giao của Thiệu Trị với Trung Quốc khá “tĩnh”. Điều đó kéo theo chính sách và các hoạt động cứu nạn người nhà Thanh thời kỳ này cũng không có nhiều biến động. Về cơ bản, Quốc sử quán vẫn ghi nhận các trường hợp bị nạn đến từ Trung Quốc. Dưới thời Thiệu Trị, không có lệ định mới nào được đặt ra, các ưu cấp dành cho từng đối tượng vẫn được tiếp nối từ thời Minh Mệnh.

Với các thuyền buôn của Hoa thương gặp nạn, Thủ ngự tại các cửa biển tiến hành kiểm tra kỹ số lượng người bị nạn và tình trạng tàu thuyền rồi cấp gạo, tiền cho họ. Như các thời kỳ trước, nếu không có tình tiết đặc biệt, các ân cấp sẽ được chiếu lệ và tâu báo về triều đình sau đó. Năm 1842, Nội các triều Nguyễn đề cập đến sự việc một chiếc thuyền nhà Thanh bị nạn trên thuyền có chở người Tây dương. Mặc dù thuyền này phạm vào lệ cấm (người Tây dương chỉ được đến cửa biển Đà Nẵng và không được đi trên thuyền Hoa kiều) nhưng do thuyền này gặp bão nên triều đình không xét tội và vẫn tiến hành cấp gạo, tiền cho họ. Qua những ghi chép này, có thể thấy dưới thời Thiệu Trị, các nạn nhân là Hoa thương sau khi gặp nạn vẫn cư trú trong các bang của người Hoa có sự quản lý của bang trưởng. Nếu người bị nạn đến từ tỉnh nào thì

bang trưởng của bang đó sẽ đứng ra bảo lãnh cho người bị nạn đó. Đồng thời, ngay cả những người Tây phương cũng được sống cùng người Hoa nếu họ bị nạn trên các thuyền của Hoa kiều. *Hội điển* chép: “hai tên người Tây cho ở phố xá cùng với những người buôn nước Thanh gần chỗ trú ngụ, giao cho người bang trưởng sở tại phải nghiêm ngặt quản thúc, chớ cho lai vãng chốn hương thôn” [163, tr.427].

Bước sang thời kỳ trị vì của vua Tự Đức, triều đình đã có những lệ định mới đối với người bị nạn là Hoa thương. Theo *Đại Nam thực lục*, kể từ năm Tự Đức thứ nhất, (1848) triều đình đặt ra lệ định “chẩn cấp lương ăn cho các thuyền bị nạn, mỗi người đều 1 phượng gạo” [198, tr.54] để thay thế cho lệ định ban hành từ triều Minh Mệnh. Chính vì thế, kể từ sau lệ định này, các ghi chép về hoạt động thực thi chính sách cứu nạn đều được ghi chép khá vắn tắt. Giải thích thêm về vấn đề này, *Đại Nam thực lục* cho biết: “Từ khi Nam Kỳ, Bắc Kỳ có việc, giấy tờ ngày càng nhiều, vua phải ngày đêm không rồi, muốn sửa bớt đi, cho có tiết hạn... Về cấp phát cho các hạng bị nạn bão, nước, lửa, tật dịch, nạn hổ, túng đói, nếu có tình trạng nặng khác thường, phải tâu lên ngay còn thì đều xét tình hình đích xác, theo lệ chiếu hạn cấp phát. Khi làm xong việc tư bộ để xét, đến cuối năm bộ Hộ làm tờ tâu chung 1 lần [199, tr.45]. Do đó, đối với các thuyền của dân buôn nhà Thanh gặp nạn, nếu đã khám xét rõ, *Đại Nam thực lục* chỉ chép “cấp lương ăn cho thuyền buôn nước Thanh bị nạn” bởi các địa phương đều theo lệ định để ân cấp, không có ưu đãi đặc biệt nào. Trong một số trường hợp thuyền bị nạn chỉ hư hỏng nhẹ, hàng hóa không bị chìm đắm và không có thiệt hại về người, triều đình cho phép các thuyền được cập cảng buôn bán và miễn thuế cho họ. Có thể kể đến một số trường hợp thuyền buôn nhà Thanh gặp nạn vào các năm 1848, 1856, 1857 [198, tr.67], [198, tr.430], [198, tr.522], [198, tr.540] đều được Quốc sử quán chép “miễn thuế cho thuyền buôn nước Thanh bị nạn”. Thậm chí trong một số trường hợp quan địa phương giúp đỡ nhiều hơn quy định của triều đình còn bị quở trách. Điển hình như trường hợp thuyền đánh cá nhà Thanh gặp bão dạt đến phận biển tỉnh Hà Tĩnh năm 1857, quan địa phương cấp cho lương ăn theo lệ, chuyển đến tỉnh Quảng Yên để về nước đồng thời cấp thêm cho những người bị nạn này quần áo. Ngay khi nhận được tập tâu, “Bộ cho là không có lệ bác đi. Vua bảo rằng: Tạm cho khấu trừ vào tiền kho. Bộ sẽ tư mắng” [198, tr.532]. Để ban cấp nhiều hơn quy định, quan địa

phương phải làm bản tâu trình bày sự việc và được sự đồng ý của triều đình mới được thi hành. Có thể thấy, dưới triều Tự Đức, triều đình đã thực hiện chính sách cứu nạn đối với dân buôn nhà Thanh theo lệ định mới một cách ổn định, không có bất kỳ sự ưu ái nào vượt cấp như các triều vua trước. Vì thế nên các ghi chép chi tiết về mức ân cấp dưới triều vua Tự Đức cũng được Quốc sử quán chép gọn hơn.

Có thể thấy, các mức ân cấp đối với người và tàu thuyền gặp nạn trong nửa đầu thế kỉ XIX có phần cao hơn so với hai triều vua sau là Thiệu Trị và Tự Đức. Sở dĩ có sự chênh lệch tương đối đáng kể giữa hai triều vua trước với hai triều vua sau là do trong thời gian nửa đầu thế kỉ XIX, cả Gia Long và Minh Mệnh quản lý đất nước trong bối cảnh đất nước vừa thống nhất, tình hình nội trị khá ổn định, không có bất cứ nguy cơ đe dọa an ninh nào từ bên ngoài. Lúc này, yếu tố phương Tây cũng chưa phải là mối quan tâm chủ đạo của triều đình. Do đó cả Gia Long và Minh Mệnh có điều kiện quan tâm đến nhiều vấn đề quản trị đất nước trong đó có vấn đề cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài. Trong khi đó, vua Thiệu Trị chỉ làm vua trong một khoảng thời gian quá ngắn (1841-1847) khiến cho vị vua này chưa có đủ thời gian để quan tâm tới tất cả mọi công việc. Hơn nữa, trong thời gian tại vị, vua Thiệu Trị còn phải đối phó với rất nhiều biến loạn trong nước nối tiếp từ cuối đời Minh Mệnh. Trong 7 năm tại vị, Thiệu Trị “phải đối phó với hơn 50 cuộc khởi nghĩa lớn, nhỏ trong cả nước” [42, tr.91]. Đến thời Tự Đức, triều đình còn phải đối mặt với một thách thức lớn hơn bất kì điều gì trước đó-sự can thiệp mạnh mẽ của các quốc gia phương Tây ở khu vực và quá trình xâm lược Việt Nam của thực dân Pháp. Điều đó khiến cả vua Thiệu Trị và Tự Đức trong thời gian cầm quyền ở nửa sau thế kỉ XIX phải tốn nhiều công sức và vật lực để bình ổn an ninh đất nước. Các hoạt động vãng thám, tuần tra, kiểm soát, cứu nạn trên biển vì thế cũng gặp nhiều khó khăn. Nối tiếp tư tưởng và các chính sách của Gia Long và Minh Mệnh đã đề ra, dưới thời Thiệu Trị, chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài được cố gắng duy trì theo lệ định cũ. Đến triều Tự Đức, trước những biến động mạnh mẽ của tình hình chính trị-quân sự đã buộc Tự Đức phải có những điều chỉnh về các mức ân cấp với người nước ngoài. Dù vậy, trong bối cảnh thù trong, giặc ngoài, cả vua Thiệu Trị và Tự Đức đều cho thấy sự cố gắng trong việc duy trì chính sách cứu nạn được hình thành từ những ngày đầu thành lập vương triều.

3.4.1.2. Đối với người và tàu thuyền quan quân, trí thức nhà Thanh

Dưới thời Nguyễn, hoạt động cứu nạn thường xuyên nhất, đầy đủ nhất và chu đáo nhất đều liên quan đến quan quân, trí thức nhà Thanh. Trong tâm thức của các vị vua nhà Nguyễn nói chung thì “thuyền của nước Thanh, nhân đi việc công trôi giạt đến, không phải ví như thuyền nước ngoài giạt vào” [167, tr.379]. Theo lệ định, các thuyền quan gặp nạn không thể ân cấp giống với thuyền buôn mà “trước là biệt đãi, sau là đưa về”. Ngoài ra, thuyền bị nạn nếu có hư hỏng được triều đình hỗ trợ sửa chữa, hàng hóa, vũ khí cũng được bảo quản cẩn thận và trao trả khi đưa người bị nạn trở về Trung Quốc. Với quan điểm đó, hoạt động biệt đãi quan quân nhà Thanh bị nạn trong thế kỉ XIX rất đa dạng về số lượng, cách thức thực hiện, các mức ân cấp, hoạt động hồi hương....

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. Hình thức đơn giản nhất là ban cấp cho một lượng tiền, gạo rất lớn, giúp sửa chữa thuyền và đưa về nước như trường hợp của Phó Đại ở Sinh Phù gặp bão được cấp 140 lạng bạc và được Phó vệ uý vệ Tiền phong tiền Nguyễn Đắc Suý và Hàn lâm viện Thừa chỉ Nguyễn Tri Phương ngồi thuyền lớn Bình dương đưa về Quảng Đông dưới triều vua Minh Mệnh [193, tr.829]. Sau những ân cấp hậu hĩnh tiền, gạo, đôi khi triều đình mở tiệc khoản đãi và sau đó 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, triều đình không quy định rõ sẽ ân cấp cho họ những gì. 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, vua Gia Long ra lệnh “4 người văn vũ binh ấy phải nên biệt đãi” và yêu cầu xã Minh Hương chọn 1 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. Cử ủy viên huyện Duy Xuyên và 1 đội trưởng đem 5 người lính tới phố trọ ấy khoản đãi [167, tr.379-380]. Trong một số trường hợp khác, sau khi thuyền quan quân gặp nạn nhà Thanh cập

cảng Việt Nam, triều đình còn nhanh chóng dùng thuyền đưa họ về Kinh để dễ dàng ban cấp thêm tiền, quần áo, lương thực, đồ vật quý cho người bị nạn. Năm 1833, một chiếc quân thuyền của tỉnh Quảng Đông bị gió bão trôi dạt sang vịnh Trà Sơn tỉnh Quảng Nam, nghe tin vua Minh Mệnh xuống dụ cấp cho tiền 300 quan, gạo trắng 300 phượng đồng thời sai Lang trung bộ Hộ là Lê Trường Danh đến thăm hỏi, yên ủi và đem trâu, rượu thiết đãi ưu hậu. Với thuyền bè, nếu bị hư hỏng ở đâu thì triều đình sửa chữa giúp, những binh khí đem theo, có nhiều thứ không thể dùng được nữa, Minh Mạng đã tặng những người gặp nạn này 40 khẩu súng điều sang máy Trung Quốc và 40 khẩu súng trường kèm theo thuốc đạn đủ dùng [194, tr.454].

Dưới triều Minh Mệnh, Quốc sử quán còn đề cập đến một đối tượng bị nạn khác là các trí thức nhà Thanh. Đây cũng là đối tượng nhận được nhiều ưu đãi vượt trội so với quy định cứu nạn ban đầu của triều đình. Trong nhiều Chỉ, Dụ được đưa ra, Minh Mệnh luôn tỏ rõ sự coi trọng các bậc văn sỹ thiên triều. Điều này cũng xuất phát từ tư tưởng coi trọng Nho giáo, coi trọng các học trò của Khổng Tử, coi Nho giáo là bộ đỡ tư tưởng xuyên suốt triều Nguyễn. Có thể kể tới trường hợp của Tường sinh²¹ Vương Khôi Nguyên gặp bão dạt vào cửa biển Đà Nẵng năm 1822. Sau khi kiểm tra và xác thực thuyền gặp bão, triều đình cấp cho Vương Khôi Nguyên 5 lạng bạc, 1 bộ áo hàng vạt 2 chiếc ngoài bằng trù trong bằng vải, 1 chiếc quần lụa hàng màu. Mức ân cấp này cho thấy Vương Khôi Nguyên đã nhận được ưu cấp hơn rất nhiều người gặp nạn khác. Nhưng chưa dừng lại ở đó, sau khi biết Vương Khôi Nguyên là người Phúc Kiến đi Đài Loan chấm thi lại mang theo vợ con gặp bão ở hải phận Quảng Ngãi, Minh Mệnh dụ: “nghĩ người học trò bị nạn này trải qua bao nguy hiểm tuy đã được ban ơn nhưng đã ở lâu nơi đất khách nay lại thuê thuyền về nước thời lương ăn đường, lộ phí không khỏi thiếu thốn. Vậy lại ban cho 100 lạng bạc để tỏ cái ý tha thiết của trẫm thương xót kẻ họa nạn, quý trọng nhà nho” rồi cử phái đoàn hộ tống Vương Khôi Nguyên theo đường bộ về nước [164, tr.410].

Triều đình Thiệu Trị vẫn thực thi chính sách cứu nạn tương đối bài bản với một hệ thống các cơ quan chuyên trách, lực lượng đông đảo từ trung ương đến địa phương. Các lực lượng giám sát, thực thi chính sách không hoạt động riêng rẽ mà phối hợp, hỗ

²¹ Tường sinh: sinh viên ở phủ, huyện

trợ lẫn nhau. Sự phối hợp đó được thực hiện theo cả trục ngang (các cơ quan đồng cấp) và trục dọc (từ trung ương đến địa phương). Sự thống nhất này được minh chứng rõ nét trong các vụ tai nạn biển được triều đình tổ chức cứu nạn. Năm 1843, Tổng đốc tỉnh Thanh Hóa dâng tập tâu lên vua Thiệu Trị về việc một chiếc tàu đi làm việc công của nhà Thanh gặp bão dạt vào hải phận cửa Biện Sơn. Căn cứ theo bản tâu, sau khi khám xét cẩn thận thuyền bị nạn, kiểm tra kỹ lưỡng số người trên thuyền, Tổng đốc tỉnh Thanh Hóa huy động lực lượng dẫn thuyền ấy vào cửa biển Y Bích, các khí giới, súng trên thuyền gặp nước đều được đưa lên bờ bảo quản và chiếu lệ cấp tiền bạc, gạo nước theo lệ, đưa người bị nạn đến nhà công quán lưu trú. Đối với thuyền bè, triều đình huy động lực lượng tại các xưởng thuyền ở địa phương nhanh chóng chi vật liệu công sửa chữa thuyền bè cho họ. Sau khi dâng tập tâu lên, vua Thiệu Trị xuống Dụ: “Tỉnh ấy làm đã thỏa đáng, lời tâu ấy đã chuẩn cho rồi” sau đó cấp phát ra đoạn hoa, hàng lanh, đoạn len, trều len, trều nam, vải tây, cộng 60 tấm và 3 chiếc áo bông ở phủ Nội vụ rồi phái đi theo đường trạm đưa đến giao cho tổng đốc Thanh Hóa Tôn Thất Lang chiếu nhận, chuẩn bị nghi thức, đặt hương án, rồi truyền hợp viên biên cho chế binh đồng, thủy thủ trong thuyền ấy lại, truyền Dụ thưởng cấp cho họ để họ may áo mặc rét [164, tr.411-412] đồng thời yêu cầu tỉnh Thanh Hóa gia ơn 1 bữa ăn cho các biên binh trên thuyền, cấp thêm cho họ 50 phương gạo trắng, 100 quan tiền, riêng thuyền trưởng Lý Mậu Giai cấp thêm 20 lạng bạc [167, tr.383]. Đến tháng 6 năm sau (1844), triều đình cử một lực lượng gồm Hàn Lâm viện thị giảng đại học sĩ Nguyễn Nhượng Sơn, Thái bộc tự khanh Khang Ân cai quản biên binh khí giới cùng một số thủy quân dùng thuyền bọc đồng Kim Ưng hộ tống binh thuyền nhà Thanh gặp nạn về Quảng Đông. Trước khi lên đường về nước, vua Thiệu Trị ban thưởng thêm cho họ các vật dụng dùng khi đi đường, chi của công thưởng thêm tiền cho các thành viên trong thuyền đồng thời chiêu đãi những người bị nạn này một bữa cỗ trâu, rượu tại công quán.

Như vậy, qua các bản tấu sớ của tỉnh Thanh Hóa và các Dụ của Thiệu Trị, có thể thấy triều đình nhà Nguyễn vẫn tuân thủ quy trình cứu nạn (7 bước) theo quy định và có sự phối hợp chặt chẽ trong việc thực thi từ địa phương đến trung ương. Qua các ghi chép của Nội các và Quốc sử quán cho ta biết người đưa ra Dụ ưu đãi người Thanh là

vua Thiệu Trị, bộ phận giám sát là Phủ Nội vụ, lực lượng thực thi gồm Tổng đốc Thanh Hóa, Hàn Lâm viện thi giảng đại học sĩ (Bộ Lễ), Thái bộc tự khanh (Bộ Binh), biên binh hỗ trợ tại các công quán, biên binh bảo quản khí giới, lực lượng sửa chữa tàu thuyền, lực lượng tại cửa biển Biện Sơn, thủy quân đưa về nước. Về sự kiện này, *Thanh Tuyên Tông thực lục* chép như sau: Ngày 25 tháng 8 năm Đạo Quang thứ 24 [6/10/1844] Bọn Kỳ Anh dâng tấu về việc Việt Nam sai quan quân hộ tống thuyền cùng quân lính đi đánh bắt cướp gặp bão thuộc tỉnh Quảng Đông, trở về tỉnh này. Vào ngày 9 tháng 8 năm ngoái, Bả tổng thủy quân Hiệp châu Nhai Lý Mậu Giai chỉ huy thương thuyền truy bắt giặc cướp, gặp bão phiêu dạt đến phủ Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa, Việt Nam được viên Quốc vương cho người đến ủy lạo, sai thợ sửa chữa, đồng thời sai quan quân hộ tống thuyền, ngày 5 tháng 6 năm nay đến phủ Quỳnh Châu [347, q.408, tr.30-31]. Nhận được tấu tâu này, vua Đạo Quang nhà Thanh đã bày tỏ sự cảm kích và khen ngợi đối với hành động của nhà Nguyễn: “Nước Việt Nam xa cách trùng dương, nay viên Quốc vương nhân thuyền nội địa bị bão dạt đến bèn tiếp đãi chu đáo, kính cẩn tận lễ, thực đáng khen. Giáng sắc khen thưởng, cùng thưởng viên Quốc vương các loại lụa đoạn để biểu thị lòng ân sủng...Những thứ thưởng cho viên Quốc vương, lệnh cho Tổng đốc gửi văn thư báo cho viên Quốc vương được biết” [347, q.408, tr.31].

Đối với các vật dụng của quan quân nhà Thanh cũng được triều đình yêu cầu các cửa biển cất giữ cẩn thận và trao trả khi họ về nước. Trong Dụ của Thiệu Trị năm 1843 về việc chiếc thuyền công nhà Thanh gặp nạn có đoạn: “bắt biên binh Thủy sư tỉnh ấy ra đưa thuyền ấy lên bờ, chi vật liệu của công ra để sửa chữa, cần được bền chặt” [167, tr.383] đồng thời “súng ống khí giới và các đồ vật nguyên mang đi của thuyền ấy, cũng nên chọn chỗ quy vào, bắt người coi giữ, không được sai lẫn mất mát” [167, tr.383].

Trong giai đoạn nửa sau thế kỉ XIX, các ưu cấp về tiền, gạo, về nơi ở... đối với đối tượng bị nạn là quan quân, trí thức nhà Thanh vẫn được triều đình duy trì như thời kỳ trước. Dưới thời Tự Đức, Quốc sử quán cũng nhiều lần ghi nhận những ân cấp vượt trội của triều đình dành cho quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn. Cũng giống như các vị vua tiền nhiệm, Tự Đức không đưa ra lệ định cứu nạn mới với quan chức nhà

Thanh mà đều tiến hành biệt đãi họ tùy theo từng trường hợp cụ thể. Chẳng hạn trường hợp bị nạn của Viên võ quan nhà Thanh là Sùng Đoan dạt đến cửa biển Thị Nại năm Tự Đức thứ 8 (1855). Theo điều tra của địa phương, đây là thuyền tuần dương của tỉnh Phúc Kiến gặp nạn, trên thuyền có 300 người. Sau đó nhóm người này đã được chu cấp ưu hậu, phái Thị lang là Phạm Huy đến an ủi hỏi thăm và cấp cho 60 lạng bạc. Sùng Đoan sau đó xin cấp thêm cho mỗi tháng 800 quan tiền, vua cũng cho, lại cấp thêm cho Đoan 30 lạng bạc và người thủ bị 15 lạng bạc” [198, tr.375]. Đến khi trở về Quảng Đông, nhóm người bị nạn này lại tiếp tục nhận được tiền, gạo cứu giúp của triều đình Tự Đức. Qua ghi nhận của Quốc sử quán nhà Thanh, chúng ta biết thêm rằng ngoài việc giúp sửa chữa thuyền và hỗ trợ hồi hương, nhóm người bị nạn Sùng Đoan đã nhận được tổng cộng hơn 1.000 lượng tiền từ nhà Nguyễn [348, q.176, tr.10-11]. Về vấn đề này, năm Tự Đức thứ 11 (1858), Quốc sử quán cũng ghi nhận sự việc Thự Tuần phủ Quảng Yên là Lê Văn Chân mang sắc thư và các hạng vật phẩm được vua nhà Thanh tặng thưởng sau khi hồi hương nhóm người bị nạn Sùng Đoan về dâng lên vua Tự Đức [198, tr.548] nhưng khi nhà Thanh ngỏ ý trả lại số tiền hơn 1000 lượng đã cấp cho nhóm người bị nạn thì quan quân nhà Nguyễn đã từ chối không nhận [198, tr.375].

Từ triều Thiệu Trị trở đi, những biến động chính trị khu vực buộc nhà Nguyễn phải nâng cao cảnh giác hơn nữa ngay cả với đối tượng là quan quân nhà Thanh gặp nạn. Lúc này, ở Trung Quốc, chiến tranh Nha phiến đã kết thúc, nhà Thanh buộc phải kí điều ước Nam Kinh với nhiều sự bất lợi cho Trung Quốc báo hiệu cho sự thoái trào của đế chế Trung Hoa và sự can thiệp ngày càng sâu hơn của người Anh vào tình hình kinh tế-chính trị đại lục. Vì thế, việc cảnh giác với người nhà Thanh cũng gián tiếp loại trừ được những mối đe dọa không đáng có từ phương Tây. Thiệu Trị năm thứ 4 (1844), bảy chiếc thuyền tuần dương của trấn Quỳnh Châu nhà Thanh với hơn 350 người gặp bão trôi dạt vào cửa biển Y Bích. Chủ thuyền là Quảng Miễn xin cấp cho lương ăn và các vật hạng để sửa chữa thuyền. Tổng đốc Thanh Hóa Tôn Thất Lương đem việc tâu lên. Thiệu Trị sai quan tỉnh chọn nơi đỗ thuyền và cấp cho họ 100 lạng bạc, 200 phương gạo, 300 quan tiền. Những đồ dùng trong thuyền bị tổn hại, nhà nước đều tu lý cho. Thị lang bộ Lễ Hoàng Tế Mỹ được triều đình cử đến ngay để yên ủi,

thăm hỏi [197, tr.641]. Song song với việc triển khai công tác ân cấp người bị nạn, sửa chữa thuyền bị nạn, Thiệu Trị cũng yêu cầu quan tỉnh Thanh Hóa “phái ra 1 quân vệ 100 biên binh đến cửa biển ấy chọn đất đóng đồn, để phòng bị nghiêm ngặt” [167, tr.383-384]. Tư tưởng đề phòng đó cũng thường trực trong tâm thức của vua Tự Đức. Năm 1851, bảy chiếc thuyền nước Thanh chạy đến các đồn cửa biển ở Quảng Nam, Quảng Ngãi (đồn Chiêm Dữ ở Quảng Nam, đồn Sa Kỳ ở Quảng Ngãi) xưng là Hữu tiêu Đô khồn phủ Long Phát Hỷ vâng phái đi bắt giặc, nhân gió dạt vào, yêu cầu mua đồ ăn nóng. Quan tỉnh đem việc ấy tâu lên. Vua nghi ngờ, ra lệnh cho đều gia tâm canh phòng. Sau đó vua dụ Bộ Binh phái thêm quân thuyền Chuẩn kích chia đi tuần tiễu ở phận biển Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định [198, tr.192]. Có thể thấy dưới thời Thiệu Trị và Tự Đức, mọi hoạt động trong công tác cứu nạn với quan quân trí thức nhà Thanh vẫn được triều đình duy trì. Ân cấp vượt trội, sửa chữa tàu thuyền, bảo quản hàng hóa, đưa về nước vẫn là những đặc ân của triều đình dành cho đối tượng bị nạn là quan quân, trí thức nhà Thanh. Tuy nhiên đến thời điểm này, khác với hai vị vua đầu nhà Nguyễn, dưới triều Thiệu Trị-Tự Đức hoạt động biệt đãi quan quân gặp nạn nhà Thanh luôn song hành với các hoạt động tuần phòng, đề cao cảnh giác bởi tình hình khu vực lúc này đã không còn như trước. Bởi bên cạnh hiểm họa xâm lược của thực dân Pháp cận kề, triều đình còn phải đối phó với các nhóm Thanh phi xâm nhập biên giới quốc gia ở vùng thượng du Bắc Kỳ và đặc biệt là tình trạng lan tràn các nhóm cướp biển xuất thân từ Trung Hoa trên các vùng biển trải khắp ba kì.

Theo lệ, các thuyền quan quân nhà Thanh gặp nạn sau khi nhận được các ân cấp vượt trội từ triều đình sẽ được sắp xếp nghỉ tại các công quán và chờ ngày triều đình hộ tống về nước. Thời gian ở lại công quán của các nạn nhân có thể ngắn hoặc dài tùy vào quyết định đưa người bị nạn về nước của triều đình và sự thay đổi của thời tiết. Trong thời gian này, ngoài ân cấp cho người bị nạn, triều đình còn phải chi trả tất cả các khoản tiền phục vụ sinh hoạt hằng ngày của họ. Ghi chép của Quốc sử quán cho thấy trường hợp bị nạn của Lý Mậu Giai vào tháng 10 năm 1843 nhưng phải đến tháng 6 năm 1844, triều đình mới sai Hàn lâm viện thị giảng đại học sĩ Nguyễn Nhược Sơn dùng thuyền Kim Ưng đưa Lý Mậu Giai về Quảng Đông [197, tr.544]. Tức là đoàn thuyền bị nạn này đã ở nhà công quán và nhận các ưu cấp của triều đình trong hơn nửa

năm mới trở về Trung Quốc. Hay một trường hợp khác là trường hợp bị nạn của viên Bả tổng nước Thanh Ngô Hội Lân gặp nạn vào tháng 11 năm 1850 được triều đình Tự Đức cứu giúp lương thực, cho ở quán Tứ Dịch chờ ngày hồi hương. Viên Bả tổng này cũng phải chờ đến 4 tháng (tháng 2 năm 1851) mới được triều đình Tự Đức bàn bạc phương thức hồi hương qua đường biển và thành phần phái đoàn đưa về [198, tr.194-195]. Những ghi chép của Quốc sử quán đồng thời cũng cho thấy triều đình nhà Nguyễn dưới bốn triều vua từ Gia Long đến Tự Đức vẫn ưu tiên sử dụng thuyền bọc đồng lớn và sai các vị quan giữ chức vụ cao trong triều đình nhận nhiệm vụ đưa người bị nạn hồi hương qua đường biển hoặc đường bộ. Chẳng hạn như: năm Minh Mạng thứ 11 (1830), triều đình dùng thuyền Thụy long đưa tri huyện Chương Hóa Lý Chấn Thanh gặp nạn về nước [194, tr.138]; năm Thiệu Trị thứ 4 (1844) dùng thuyền Kim ứng đưa Lý Mậu Giai về Quảng Đông [167, tr.383]; năm Tự Đức thứ 4 (1851), phái viên nước Thanh Ngô Hội Lân được triều đình dùng thuyền Thụy hồng bọc đồng đưa về [198, tr.194].

Dưới triều Nguyễn, Nguyễn Tri Phương, Lý Văn Phúc, Lê Bá Tú, Phạm Phú Thứ,... là những phái viên được triều đình nhiều lần giao phó nhiệm vụ đi công cán nước ngoài trong đó có nhiệm vụ đưa người bị nạn về nước. *Đại Nam thực lục* không ít lần ghi nhận các sự kiện đưa nạn nhân bị nạn về nước của các phái viên này: Năm 1829, vua Minh Mệnh sai phó vệ úy tiền phong Nguyễn Đắc Sứ và Hàn Lâm Viện Thừa chỉ Nguyễn Tri Phương đưa thuyền của Phó Đại nhà Thanh về Quảng Đông [193, tr.829]. Bốn năm sau đó, Viên ngoại lang Lại bộ là Nguyễn Tri Phương cùng Thị Lang Hộ bộ Lê Văn Khiêm và các Phó vệ úy Thủy quân Đoàn Khác, Phó vệ úy Tiền phong Lê Văn Phú cùng thủy quân đi thuyền lớn đưa bọn võ quan nhà Thanh bị nạn về nước [194, tr.511]. Năm 1836, triều đình lại sai phái viên Nguyễn Tri Phương và Vũ Văn Giải đưa người Anh gặp nạn ở Hoàng Sa sang bến tàu Hạ Châu về nước [195, tr.1058]. Phái viên Lý Văn Phúc cũng được sai phái đưa Giám sinh Trần Khải, tri huyện Chương Hóa Lý Chấn Thanh đến Hạ Môn [194, tr.138] vào năm 1831 và sau đó tiếp tục lĩnh chỉ đưa bộ biên tỉnh Quảng Đông Trần Tử Long bị bão về nước bằng thuyền hiệu chữ Bình [195, tr.152]. 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 [167, tr.380-381] trong khi lương ăn đi đường của đoàn người này vẫn do các địa phương cung cấp. Trong một số trường hợp, nếu quan quân nhà Thanh trong thời gian chờ đợi để về nước bị bệnh qua đời, triều đình tiến hành tổ chức tang lễ long trọng và sắp xếp một lực lượng biên binh đưa họ về nước như các đối tượng bị nạn còn sống được đưa về. Năm 1833, viên Ngoại ủy Lương Quốc Giản gặp nạn được triều đình cứu giúp trước đó đã qua đời trước ngày lên đường về nước. Trong lời Dụ bộ Hộ của Minh Mệnh có đoạn: Nay nghe tấu trình của phái viên Lê Văn Phú thì viên tướng biên bị nạn ấy là viên Ngoại ủy Lương Quốc Giản bỗng nhiên phát bệnh được điều trị nhưng không khỏi đã mất vào ngày 19 tháng này, xem lời tâu thấy cũng rất thương. Vậy truyền lấy 1 cây gấm Tống, 3 tấm lụa, 10 tấm vải ban cho viên quá cố ấy. Còn áo quan cùng công việc tang lễ truyền cho các viên đóng giữ ở đài Điện lo liệu cho thỏa đáng. Lại cấp thêm 50 lạng bạc giao cho viên Ngoại ủy cùng thuyền là Phàn Diệu Thăng đưa về cho gia đình để tỏ lòng thương xót” [143, tr.322].

Như vậy, có thể thấy, trong hoạt động cứu nạn với đối tượng bị nạn là người nhà Thanh, triều đình nhà Nguyễn đều phân biệt rõ ràng hai đối tượng là dân buôn và quan quân gặp nạn như lệ định. Đối với quan quân đi công cán gặp nạn, ân cấp của cả bốn vị vua 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, nhà vua sẽ là người quyết định các mức ân cấp cho họ tại bờ biển sau đó đưa họ về Kinh 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 được đặt ra từ triều Gia Long, mỗi khi quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn dù ở thời vua nào thì triều đình cũng phải huy động khối lượng vật chất và lực lượng hỗ trợ người bị nạn nhà Thanh lớn hơn quy định nhiều lần.

Đó là sự khác biệt giữa nội dung chính sách và quá trình triển khai chính sách cứu nạn. Ngay cả trong thời kì nửa sau thế kỉ XIX, khi tình hình trong và ngoài nước có nhiều biến động lớn, triều đình Tự Đức phải bận tâm đối phó với các hoạt động xâm lấn của người Pháp thì quá trình triển khai chính sách cứu nạn đối với người bị nạn nhà Thanh cũng không có sự thay đổi lớn so với thời kỳ trước.

3.4.2. Quá trình triển khai chính sách cứu nạn đối với người và thuyền bè phương Tây

Nửa đầu thế kỉ XIX, các thuyền buôn phương Tây đến Việt Nam khá thường xuyên với mong muốn thiết lập quan hệ ngoại giao lâu dài với triều đình nhà Nguyễn [251]. Mặc dù từ chối ký kết các hiệp định thương mại cũng như đặt quan hệ ngoại giao với các nước phương Tây nhưng nhà Nguyễn vẫn “mở một cánh cửa hẹp” để các thương nhân phương Tây có thể buôn bán ở Việt Nam. Điều đó đồng nghĩa với việc hằng năm vẫn có một số lượng không nhỏ thuyền buôn cập cảng và trong số đó đã có không ít thuyền gặp nạn khi qua lại trên vùng biển đảo Việt Nam.

Trong thời kỳ trị vì của vua Gia Long và Minh Mệnh, chính sách cứu nạn đối với “nhà buôn bị nạn” là người nước ngoài được triều đình áp dụng đối với cả thuyền buôn phương Tây... Theo quy định từ triều Gia Long, thuyền buôn gặp nạn được triều đình cấp cho 1 tháng lương thực, số lượng cụ thể do quan Tán thủ quyết định, đối với thuyền bị nạn mất hết hàng hóa sẽ được miễn thuế. Dưới thời Minh Mệnh quy định này còn được bổ sung chặt chẽ hơn đối với người phương Tây. Trong trường hợp các thuyền buôn chỉ bị hư hại nhẹ, triều đình cho phép họ được đậu thuyền để lấy củi nước. Trên thực tế, căn cứ vào những ghi chép của Quốc sử quán và Nội các, những tàu buôn phương Tây gặp nạn được ghi chép lại đều bị nạn ở mức nghiêm trọng và nhận được sự giúp đỡ kịp thời, chu đáo từ phía triều đình. Sự ưu ái đó nằm ở việc mỗi khi nhận được thông báo có thuyền phương Tây gặp nạn, Minh Mệnh đều trực tiếp chỉ dụ ân cấp vượt trội về tiền, gạo. Đồng thời trong một số trường hợp triều đình còn cử người đưa nạn nhân đến Hạ Châu (Singapore) để theo thuyền buôn về nước mà theo quy định, việc đưa về nước chỉ dành cho quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn. Điển hình như trường hợp thuyền buôn của người Pháp là Đô-ô-chi-ly gặp bão ở hải phận Đà Nẵng năm 1830. Biết tin, Minh Mệnh lập tức cấp cho họ 100 quan tiền, 50 phương

gạo đồng thời tìm cách đưa họ về nước [185, tr.245]. Bản tâu của Thủ ngự cảng Đà Nẵng Nguyễn Văn Ngữ không chỉ đề cập chi tiết đến sự việc này mà còn cho ta biết thêm cách thức cứu giúp của nhà Nguyễn thời Minh Mệnh ở các tấn sở. Trong bản tâu có đoạn: “Giờ Dần ngày 27 chợt thấy Tài phó Y-đóa và 11 thủy thủ đi một chiếc thuyền nhẹ vào cửa tấn, nói canh hai ngày 21 tháng này, thuyền qua phía tây Hoàng Sa bị mắc cạn, nước ngập vào thuyền hơn tám thước. Thương thuyền đã bàn bạc dọn gấp hai rương tiền bạc công cùng một số dụng cụ, lương ăn chia nhau lên hai chiếc thuyền nhỏ theo gió trở về bờ. Nhưng thuyền của Đô-ô-chi-ly cùng phái viên, tiền bạc đi sau chưa thấy về. Thần lập tức sức cho thuyền tuần tiểu ở tấn mang nước ngọt ra biển tìm kiếm. Nay xin tâu báo là đến giờ Ngọ thì gặp Đô-ô-chi-ly cùng phái viên, thủy thủ 15 người, hiện đã đưa về tấn, người và tiền bạc đều an toàn” [269, tr.55].

Với nhà Nguyễn, Hoàng Sa là một cái tên “nóng” trong tầm nhìn hướng biển và ứng xử với biển. Bởi nói đến Hoàng Sa là nhắc đến những nguy hiểm tiềm ẩn luôn rình rập các thuyền buôn, thuyền công, những thiệt hại về người và tài sản và cả những cố gắng của triều đình trong việc duy trì hoạt động tuần tra, kiểm soát. Hầu hết các thuyền gặp nạn ở Hoàng Sa đều phải bỏ lại nhiều của cải, thuyền bị hỏng nặng thậm chí bị chìm thuyền, việc có thể an toàn tính mạng để cập bờ cũng không thể đảm bảo. Chính sử nhà Nguyễn ghi nhận rất nhiều vụ tai nạn tại đây đều được cứu giúp vượt trội hơn các trường hợp khác. *Hội điển* ghi chép rất chi tiết về sự kiện thuyền buôn nước Anh bị bão trên đảo Hoàng Sa năm 1836 và sự cứu giúp của vua Minh Mệnh như sau: “Nay xét trong tập trình này ở trấn Bình Định, có người Tây dương đi thuyền buôn bị gió bão bơi dạt vào hạt ấy lên bờ may được sống sót đã chiếu phát tiền gạo, xin cho phái người thông ngôn đến đó phiên dịch, hỏi han...Và bọn ấy là nước ở mãi Tây phương xa thăm không như người Thanh qua lại, nay không may gặp nạn gió ấy tình cũng đáng thương. Cho tỉnh ấy ở cạnh bờ lựa chọn nơi an trú rồi gia ơn cấp cho mỗi người đủ 1 quan tiền trong đó có tên thuyền trưởng cấp cho 3 quan và đầu mục mỗi người 2 quan để sinh sống”. Đồng thời, sau khi biết tin thuyền này bị nạn ở Hoàng Sa, Minh Mệnh “lại thưởng cho người thuyền trưởng ấy áo quần Tây dương và chăn vải mỗi người đều 1, người đi theo cũng thưởng cho áo quần đều 1, lại cho bọn ấy nơi an trú đưa thêm ván gỗ đệm chiếu để họ yên ngủ khỏi phải rét mướt. Trong đó có ai mắc

bệnh cũng cho thuốc điều trị, lần ấy lính thủy sư đang thao diễn ở đường biển cho thuận đường biển đưa những người Tây dương ấy tới bến khâu Hạ Châu để họ về nước. Khi bọn họ trở về cấp cho đồ ăn uống một lần nữa để tỏ ý mềm dẻo thương người phương xa” [163, tr.438]. Như vậy từ trường hợp bị nạn này, có thể thấy triều đình đã ân cấp thuyền bị nạn như với quan quân nhà Thanh bao gồm: hậu cấp tiền, gạo cao hơn bình thường nhiều lần, ban cho quần áo và vật dụng, tìm nơi phù hợp để người bị nạn cư trú, cử người đến thăm hỏi, chữa bệnh, khoản đãi yến tiệc và chọn thời điểm thích hợp đưa người bị nạn về nước. Tất nhiên không phải trong mọi trường hợp, triều đình đều có ứng xử với người phương Tây bị nạn giống nhau bởi còn tùy thuộc vào tính chất thiệt hại nặng hay nhẹ và mục đích cũng như thành phần thuyền nhân trên thuyền đó sau khi đã được Tán thủ, Thủ ngự kiểm tra kỹ lưỡng. Những hậu cấp cho thuyền bị nạn ở Hoàng Sa cũng là sự nhấn mạnh tầm quan trọng và hiểm yếu của xứ Hoàng Sa trong tầm nhìn của các vị vua triều Nguyễn.

Với các thuyền bị hư hỏng, triều đình còn hỗ trợ sửa chữa cho người bị nạn. Đôi khi, các thuyền hư hỏng nặng và không còn khả năng sửa chữa, vua Minh Mệnh bỏ ra một số tiền lớn mua lại chiếc thuyền hỏng để người bị nạn có thể mua thuyền mới quay về nước. Đó là trường hợp của một thuyền buôn Pháp bị gió dạt vào cửa biển Đà Nẵng. *Đại Nam thực lục* chép “xin đem thuyền ấy nộp cho nhà nước, vua sắc cho Quảng Nam đem bạc kho trả cho đúng giá” [193, tr.738]. Rất có thể đây là những ghi chép đề cập đến chiếc thuyền *Navigateur* khởi hành từ Bordeaux đi Ma Cao. Chiếc thuyền này trên đường đi đã gặp nạn và phải cập cảng Đà Nẵng tháng 11 năm 1827. Sau khi khám xét, quan Tán thủ kết luận: “Thuyền hư hỏng quá nặng, không thể tu bổ được nữa” [122, tr.355]. Vì thế sau đó 2 giáo sĩ và 10 hành khách người Tây Ban Nha đã ở lại trong cảng Đà Nẵng và triều đình tiến hành mua lại con thuyền hỏng này. Theo ghi chép của Cadière, những người trên thuyền là H. Codier và Chastan xác nhận số tiền mà nhà Nguyễn trả cho nhóm người bị nạn là 1500 đồng [122, tr.357]. Từ những ghi chép của Cadière về chiếc thuyền *Navigateur*, chúng ta biết thêm được rằng: “Hành khách và thủy thủ ở lại trong vịnh, có nghĩa là ở trên thuyền trong gần 15 ngày vì trong thời gian đó phải làm các thủ tục cập bến mà triều đình bắt buộc đối với mọi chiếc thuyền Tây phương mỗi khi tới đây. Tiếp theo là được phép xuống đất và

mang theo hành lý cùng hàng hóa. Hành khách cùng ở vào trong một ngôi nhà” [122, tr.360]. Cũng theo ghi nhận của Cadière thì sau 15 ngày ở thuyền để làm các thủ tục, hàng hóa của tàu Navigateur được đưa lên bờ, thuyền trưởng khai báo số người trên thuyền. Tiếp đó “vua cho phép các thủy thủ và hành khách ở lại địa điểm này trong một thời gian ngắn cho đến khi nào họ tìm được cách đi nơi khác” [122, tr.361]. Điều đó đồng nghĩa với việc triều đình không hoàn toàn khắt khe và cứng nhắc đối với người phương Tây bị nạn như chính sách đặt ra trước đó. Theo quy định, các thuyền buôn phương Tây không được lên bờ, không được nhà nước hỗ trợ nơi ở mà chỉ nhận được các ân cấp tiền, gạo theo lệ. Đối với thuyền bị nạn còn hàng hóa, triều đình cũng đánh thuế dựa vào giá trị hàng hóa còn lại. Trên thực tế, người phương Tây gặp nạn vẫn được triều đình hỗ trợ nơi tạm nghỉ và chờ thời điểm thuận lợi để về nước. Chỉ có điều, những ân cấp này không thể ngang bằng với quan quân, trí thức Hoa kiều nhưng chắc chắn cao hơn những đối tượng khác như Xiêm, Chân Lạp, Đồ Bà (Java)...

Trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn, yếu tố chủ quyền, sự cảnh giác với người phương Tây luôn được triều đình nhà Nguyễn đề cao. Bởi những người đứng đầu Nhà nước luôn hiểu rõ những suy tính của các quốc gia phương Tây dưới vỏ bọc thuyền buôn. Vì thế, năm 1823, một chiếc thuyền Anh Cát Lợi gặp nạn trên hải phận Bình Thuận, Minh Mệnh đã xuống Dụ rằng: “bọn ấy đã là nhà buôn bị nạn, đáng nên thương xót, nhưng nước ở ngoài phương xa, cũng không nên để đi lại tự do” sau đó yêu cầu “thành Gia Định cấp tốc châm chước đưa thuyền to hoặc thuyền đại dịch 1 chiếc hay 2 chiếc thủy thủ thuyền hộ am hiểu đường đi biển tới Hạ Châu rồi phái Cai đội hoặc đội trưởng 1 viên cùng biên binh 10 tên hay 5 tên cùng đi chiếc thuyền ấy lái tới trấn Bình Thuận đưa thuyền buôn bị nạn ấy trở về địa phương Hạ Châu, Tân Gia Ba để nước ấy đều biết triều đình ta có ý thương xót đến thuyền buôn bị nạn” [163, tr.438]. Những động thái của người phương Tây buộc Minh Mệnh phải tỏ ra thận trọng với ngay cả các thuyền gặp nạn. Điều đó không có nghĩa rằng nhà nước không ưu ái họ. Nếu như các chính sách về kiểm soát tàu thuyền buôn bán, chính sách liên quan đến đạo Thiên Chúa và thái độ từ chối tiếp kiến các phái đoàn ngoại giao phương Tây là một cánh cửa hẹp dành cho người Anh, người Pháp muốn đặt quan hệ cấp nhà nước thì chính sách cứu nạn và đặc biệt là các hoạt động cứu nạn đã cho thấy thái độ mềm

mỏng, sự rộng mở của triều đình nhà Nguyễn. Ở một tầm nhìn rộng hơn, các vị vua nhà Nguyễn đã cố gắng duy trì chủ quyền và độc lập quốc gia trước sự bành trướng không ngừng của các quốc gia phương Tây và sự khủng hoảng của chế độ quân chủ ở nhiều nước châu Á hơn là bốn chữ “bế quan tỏa cảng” đối với khu vực, thế giới.

Bước sang triều vua Thiệu Trị, chủ nghĩa tư bản phương Tây đã cho thấy sự tăng cường bành trướng đối với các nước châu Á. Lúc này, tại châu Á, các nước Anh, Pháp đều đã đạt được một số thành tựu như: năm 1842, Anh ép Trung Quốc kí Điều ước Nam Kinh buộc Trung Quốc nhượng quyền buôn bán cho người Anh ở 5 cảng biển lớn của Trung Quốc và toàn bộ Hồng Kông, năm 1844 Pháp cũng được tự do truyền đạo ở Trung Quốc khi buộc nước này kí Hiệp ước Hoàng Phố. Đối với các quốc gia Đông Nam Á, sự can thiệp vào các nước chỉ còn là điều sớm muộn. Trong thời gian đầu mới lên nắm quyền, đường lối chính sách với phương Tây của Thiệu Trị không có thay đổi lớn so với Minh Mệnh nhưng thái độ có phần ôn hòa hơn vua cha. Vì thế, các thuyền buôn nước ngoài gặp nạn trên vùng biển Việt Nam đều được triều đình cứu giúp. Thậm chí, theo ghi nhận của Quốc sử quán, so với sự đề phòng của Minh Mệnh, Thiệu Trị tỏ ra cởi mở hơn cha mình khi nhiều lần trao tặng vật phẩm và thư từ với chính phủ Anh qua các trường hợp thuyền nước Anh bị nạn ở Việt Nam. Tiến hành khảo cứu *Đại Nam thực lục* và một số tài liệu liên quan, chúng tôi nhận thấy, dưới thời Thiệu Trị, thuyền buôn phương Tây đặc biệt là các thuyền buôn đến từ Anh đều nhận được ân cấp của triều đình mỗi khi gặp nạn. Quốc sử quán chép hai sự kiện là hai chiếc tàu Anh gặp nạn trên đường đi buôn bán vào các năm 1843 và 1845. Tuy nhiên sự kiện năm 1843 chỉ được đề cập gián tiếp qua việc Quốc vương Anh Cát Lợi là Bít Tô Di sai sứ thần dâng biểu tạ ơn, trình dâng lễ phẩm một năm sau đó (1844). Trong bản Dụ của Thiệu Trị cho biết: “Năm ngoái thuyền người nước ấy [Anh Cát Lợi] gặp gió dạt vào bãi biển Bình Thuận, quan tỉnh đem việc ấy tâu lên, nhờ ơn được cấp cho đầy đủ, phái thuyền đưa về nước, Quốc vương nước ấy cảm kích vô cùng dâng biểu tạ ơn và dâng sản vật địa phương. Phụng chỉ chuẩn rằng lễ phẩm đã tiến không có gì quý báu lắm, chuẩn cho thu lấy” [167, tr.513]. Các ghi chép của Quốc sử quán cũng cho biết, năm 1844, sau khi ban tặng các vật phẩm cho người bị nạn trước đó, Thiệu Trị tiếp tục thưởng cho Bít Tô Di một tòa đồ chơi bằng con sư tử vàng tốt, một tòa đồ chơi

bằng con ngựa ngọc trắng, 2 đồng kim tiền rất lớn có giây thao rủ xuống, kết ngọc trên châu, ngọc san hô, 2 chậu thả cây hoa bằng ngọc màu, 2 đầu sừng tê bịt vàng, 2 chiếc ngà voi dài và lớn, các hạng kim tiền 12 đồng, các hạng ngân tiền 50 đồng, đoạn đủ 5 màu 10 đoạn (đoạn là lượng của vải lụa gấp hai trượng gọi là đoạn hoặc 1 trượng 8 thước cũng gọi là đoạn), sa nam màu 50 đoạn, với bồi thần Cấp Tăng Sô và các tên đầu mục trong thuyền mỗi người 2 đồng kim tiền có giây thao rủ xuống, các hạng ngân tiền 30 đồng, đoạn màu 2 tấm, sa nam màu 10 tấm, bốn hành nhân, tùy nhân cùng thuyền thưởng cho tất cả là 200 đồng ngân tiền phi long hạng lớn, 300 quan tiền đồng, 200 phượng gạo trắng và đãi yến tiệc một lần [168, tr.513-514]. Năm sau (1845), thuyền của nước Anh tiếp tục gặp nạn dạt vào cửa biển Đà Nẵng. Nhận được tin, triều đình đã ban cấp 200 quan tiền, 100 phượng gạo và cho đáp thuyền về nước [197, tr.768]. Lí giải nguyên nhân hậu cấp cho người Anh, Thiệu Trị dụ: “Anh Cát Lợi là nước phương Tây, thế mà biết cảm mộ phong hóa nhà vua, đem ngọc dâng công, lòng thành đáng xét, nên định khen thưởng hậu để yên ủi người từ phương xa đến” [197, tr.768].

Quan điểm cởi mở hơn với các thương nhân Anh tiếp tục được duy trì khi vua Tự Đức lên nắm quyền. Năm 1880, khi thuyền nước Anh đưa giúp dân tỉnh Quảng Ngãi gặp gió dạt vào đảo Côn Lôn về lại đất liền, vua Tự Đức đã chủ động viết thư cảm ơn lãnh sự nước Anh và trích trong kho 1 cái tráp chữ nhật khảm xà cừ, 1 đồng ngân tiền làm phần thưởng cho thuyền ấy [199, tr.412]. Tự Đức cũng từng chỉ rõ: Xưa nay thuyền các nước Anh Cát Lợi, Ma Ly Căn [tức Mỹ], Bút Tu Kê [tức Bồ Đào Nha] đến đây mua sắm thức ăn và lấy củi nước thì không cấm” vì thế đối với các thuyền phương Tây cập cảng cần xét hỏi nguyên do vì sao mà đến, một mặt tùy nghi làm cho ổn thỏa, một mặt tâu lên ngay để rõ tình trạng, không nên nhất khái xua đuổi đi, chỉ tỏ ra là mình không rộng lượng thôi [198, tr.67]. Theo ghi chép trong *Đại Nam thực lục*, các thuyền bị nạn phương Tây gặp nạn đều nhận được sự giúp đỡ theo lệ định của triều đình. Năm 1848, thuyền nước Anh đến cửa biển Quảng Nam tìm người bị nạn, triều đình đã cấp cho nạn nhân là Khiếu Diệt áo quần tiền gạo theo lệ rồi giao cho thuyền ấy nhận [198, tr.57]. Năm 1857, 5 thương nhân người Hòa Lan bị nạn dạt đến phần biển tỉnh Bình Thuận được cấp tiền gạo, quần áo và cho phép ở lại Gia Định chờ đáp

thuyền về nước [201, tr.493]. Năm 1878, triều đình cấp tiền gạo cho tàu nước Bút Tu Kê bị nạn gió bão dạt vào phận biển Quảng Ngãi [199, tr.323].

Trong khi đó, thái độ của triều đình Thiệu Trị-Tự Đức đối với người Pháp lại hoàn toàn trái ngược kể từ sau sự kiện tàu Pháp gây hấn ở miền trung Việt Nam²². Lúc này, vua Thiệu Trị ngày càng nhận thức rõ dã tâm xâm lược của người Pháp và nguy cơ của một cuộc chiến tranh đang đến gần. Không chỉ cấm cập cảng Đà Nẵng, tàu thuyền nước Pháp bị cấm tuyệt đối cập vào bất cứ cảng biển nào ở Việt Nam bởi “nước Phật Lan Tây mọi rợ, ngông cuồng, tội không đáng khoan xá, nếu chúng lại đến không kể thuyền buôn hay thuyền quân, các phận cửa biển nơi sở tại lập tức phải đuổi đi không được cho chúng bỏ neo” [197, tr.1003]. Dưới triều Tự Đức, các hoạt động gây hấn của người Pháp ngày càng gia tăng, âm mưu xâm lược lãnh thổ đã hiển hiện ngay trước mắt. Ngay từ khi mới lên ngôi, vua Tự Đức đã nhấn mạnh “duy thuyền nước Phật Lan Tây [tức nước Pháp] thì không cho vào vụng và không cho lên bờ vì là đã từng đến sinh chuyện” [198, tr.67]. Điều đó cho thấy, so với thời kỳ trước, nhãn quan chính trị về người Pháp của vua Thiệu Trị và Tự Đức đã có sự thay đổi rõ rệt.

Trong giai đoạn từ 1862 đến 1882, vua Tự Đức đã tỏ ra lúng túng, không biết phải đi theo đường lối nào nên Việt Nam vẫn không có một chính sách rõ ràng hay đường lối canh tân cụ thể [23, tr.340]. Chính vì thế, triều đình buộc phải nhân nhượng kí kết các bản hiệp ước với người Pháp đặc biệt kể từ sự kiện kí hiệp ước Giáp Tuất năm 1874, triều đình Tự Đức buộc phải thực thi hoạt động cứu nạn theo các khoản đã được quy định trong hiệp ước. Theo khoản 26 của hiệp ước Giáp Tuất [199, tr.62] bất cứ hành động nào liên quan đến nhóm người Pháp bị nạn trên vùng biển Việt Nam đều phải thông qua người Pháp, triều đình nhà Nguyễn chỉ thực thi việc cứu nạn và bảo quản hàng hóa giúp người bị nạn, hoạt động hồi hương và các vấn đề liên quan sẽ do sự sắp xếp của nước Pháp. Năm 1876, tàu nước Pháp bị mắc cạn ở phận biển Nghệ An, vua Tự Đức sai cấp thức ăn, đồ dùng cho những người còn sống, cấp đồ mai táng cho các nạn nhân bị chết đuối, chờ tàu Pháp đến vận tải [199, tr.214]. Khác với quyền tự chủ và thái độ chủ động cứu vớt các nạn nhân gặp nạn trước đây, với nhà Nguyễn

²² Năm 1847, hai chiến hạm Pháp xuất hiện tại hải cảng Đà Nẵng. Rigault de Genouilly, tiến hành thao diễn khiêu khích và gửi tối hậu thư yêu cầu triều đình nhà Nguyễn phóng thích các người truyền giáo Pháp đã bị giam cầm. Nhiều thuyền bè của nhà Nguyễn đậu tại đây đã bị tấn công và nhiều lính thủy quân bị bắt giữ.

lúc này, hoạt động cứu nạn tàu Pháp khi gặp nạn như là “một nhiệm vụ buộc phải thực hiện”. Có thể thấy, sự mở rộng hoạt động của người Pháp song hành với sự thu hẹp chủ quyền của nhà Nguyễn trên nhiều lĩnh vực. Từ năm 1862 đến năm 1884, các hiệp ước được ký kết giữa Việt Nam với Pháp theo hướng ngày càng có lợi cho các hoạt động giao thương, chính trị của các nước phương Tây. Việc buộc phải mở một số cửa biển và đặt dưới sự kiểm soát, theo dõi của phía Pháp đã ảnh hưởng mạnh mẽ đến quá trình thực thi chính sách cứu nạn, không gian cứu nạn tại một số cửa biển lớn đã không còn tồn tại.

Không những thế, thái độ của người dân đối với Pháp sau những đụng độ với triều đình cũng thay đổi, không còn sự niềm nở giúp đỡ như thời kỳ trước. Những thủy thủ trên chiếc tàu Pháp mang tên Tien-Shang đậu ở vịnh Xuân Đài năm 1860 để chuẩn bị giải cứu chiếc tàu l’Europe bị đắm ở Hoàng Sa đã chứng kiến tận mắt thái độ thù địch của người Việt đối với họ: Những bờ biển đẹp như tranh này, những cánh đồng được trồng trọt công phu, rải rác trong đó là rất nhiều làng to lớn mà vô số những dân cư ở đó nuôi một mối hận thù khôn nguôi chống lại những người mọi rợ [75, tr.37].

3.4.3. Quá trình triển khai chính sách cứu nạn đối với người và thuyền bè từ các quốc gia khác

Ngoài mối quan hệ với các nước phương Tây và nước láng giềng gần gũi như Trung Hoa, triều Nguyễn 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 là 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... Với quan niệm “coi dân nào cũng thế”, dù có đặt quan hệ ngoại giao hay không, triều đình đều giúp đỡ khi họ gặp nạn.

Với người Xiêm gặp nạn, các Tấn 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. Vua Gia Long sai lưu trấn thần lấy gạo kho cấp phát đầy đủ [192, tr.595]. Trong một vài trường hợp, không rõ vì lý do đặc biệt nào đó mà Gia

Long đã chi một số tiền lớn để khoản đãi một 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 Kinh, Gia Long cấp cho 7.000 quan tiền và 1.000 phương gạo, sai trấn thần sửa chữa giúp thuyền, rồi cho về [192, tr.687]. Với tư tưởng “coi dân nào cũng thế”, Gia Long đã sẵn sàng cứu giúp những người Xiêm gặp nạn. Tuy nhiên không vì thế mà Gia Long lơ là cảnh giác với đối tượng này. 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. Triều đình sau khi ân cấp sẽ tạo nhiều điều kiện để người Xiêm gặp nạn về nước. Trong một số trường hợp, 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 Nganh (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 [192, tr.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, Hậu Giang về nước. Tuy nhiên, Gia Long cho rằng “như thế là có ý nhòm ngó” [192, tr.900-901].

Sau khi lên ngôi, trong những năm đầu, Minh Mệnh vẫn đi theo đường lối ngoại giao của cha mình là Gia Long. Về cơ bản, việc cứu giúp người Xiêm được tiếp tục duy trì từ đời Gia Long. Thời Minh Mệnh, vấn đề Chân Lạp chính là trở ngại lớn trong quan hệ Việt-Xiêm. Vào đầu thế kỉ XIX, mâu thuẫn và tranh chấp quyền lực bùng nổ giữa các phe nhóm chính trị đối lập ở Chân Lạp đã lôi kéo Việt Nam và Xiêm La vào chiến sự. Tuy nhiên, không vì thế mà vua Minh Mệnh bỏ rơi những thương nhân Xiêm gặp nạn. Trên cương vị của một người đứng đầu đất nước, Minh Mệnh khẳng định: “Ta đối với nước Xiêm vốn giữ tình hữu nghị, tuy gần đây có điều không được nhã,

nhưng việc chưa rõ mà việc cứu giúp kẻ bị nạn, quốc thể phải nên như thế [193, tr.785]. Vì vậy, dưới triều Minh Mệnh các thuyền gặp nạn là thuyền Xiêm vẫn nhận được những ân cấp của triều đình gồm tiền, gạo như quy định. Minh Mệnh năm thứ 3 (1822), thuyền bị nạn của nước Xiêm đậu vào hải phận An Hải thuộc Quảng Ngãi, triều đình tiến hành cấp tiền gạo rồi cho đi [193, tr.193]. Đối với các thuyền công, triều đình còn tiến hành đưa người bị nạn về nước. Không xuất hiện trong quy định nhưng trong quá trình triển khai chính sách, có thể thấy các quan quân Xiêm đi việc công đôi khi cũng được nhà Nguyễn đưa về nước. Năm 1828, Minh Mệnh yêu cầu trấn thần hai trấn Bình Thuận và Hà Tiên phải mời sứ thần và chánh sứ nước Xiêm bị nạn ở hải phận của hai tỉnh ấy đến công quán tiếp đãi ưu hậu sau đó “sắc cho Bình Thuận đưa chánh sứ đến Hà Tiên, để gặp phó sứ, sai Chánh đội trưởng Mạc Hân Hy lấy thuyền công hộ tống về” [193, tr.785]. Qua khảo cứu, có thể thấy triều đình Minh Mệnh đã không bỏ mặc những người Xiêm gặp nạn. Tuy nhiên có một điều chắc chắn rằng việc người Xiêm không nhận được những ưu cấp vượt trội như Hoa kiều thậm chí như các thuyền bè phương Tây xuất phát từ chính quan hệ không mấy tốt đẹp giữa Minh Mạng với Ra-ma III trong vấn đề với Chân Lạp. Hơn nữa, các xung đột liên quan đến việc tuần tra hàng hải, chống cướp biển và đụng độ giữa các nhóm thủy quân trong vùng vịnh Thái Lan giữa Bangkok và Huế vẫn tiếp tục đến tận giữa thế kỉ XIX²³ cũng là nguyên nhân khiến người Xiêm không nhận được các biệt đãi như một số đối tượng khác.

Dưới thời Thiệu Trị, vị vua này tiếp tục phải giải quyết các vấn đề chính trị, quân sự với Xiêm diễn ra trên đất Chân Lạp và vùng Nam Bộ trong suốt thập niên 30 đến đầu thập niên 40. Để ổn định tình hình và ngăn chặn sự xâm lấn của Xiêm La, vua Thiệu Trị phải huy động một lực lượng quân đội lớn trấn giữ tại các đồn, bảo vệ tuyến biên giới trên bộ và ở các đảo ngoài biển. Từ năm 1844, quan hệ Việt-Xiêm trở nên căng thẳng và cuối cùng bị cắt đứt bằng chiến tranh Việt-Xiêm trên đất Chân Lạp kéo dài đến cuối đời Thiệu Trị mới kết thúc. Theo Đinh Thị Dung, từ năm 1847 trở về

²³ Những tranh chấp giữa Rama III và Minh Mệnh chủ yếu trên biển và vùng duyên hải dọc miền nam Chân Lạp. Trong những năm 1833-1834, quân Xiêm tiến hành tấn công nhà Nguyễn trải dài từ Châu Đốc (An Giang), dọc theo kênh Vĩnh Tế, qua Hà Tiên và xuống các đảo Phú Quốc, Thổ Chu khiến nhà Nguyễn phải tăng cường phòng thủ ở các khu vực này. Lực lượng quân đội ở đây vừa làm nhiệm vụ chống sự xâm lấn của quân Xiêm vừa tiêu diệt các nhóm cướp biển Chà Và (Java).

sau, quan hệ Việt-Xiêm không có sự kiện gây khó khăn nữa cho đến khi Pháp xâm lược thì quan hệ Việt-Xiêm chuyển sang một thời kỳ lịch sử khác [42, tr.113]. Có lẽ điều này đã chi phối đến các hoạt động cứu nạn người Xiêm và những ghi chép của Quốc sử quán. Dưới triều Thiệu Trị, *Đại Nam thực lục* cũng như *Hội điển* đã không đề cập đến bất kỳ sự kiện cứu giúp thuyền Xiêm gặp nạn nào.

Bước sang triều Tự Đức, vấn đề giữa Việt Nam và Xiêm La đã được gỡ bỏ, dù các hoạt động bang giao chưa được nối lại nhưng triều đình vẫn sẵn lòng cứu giúp những người Xiêm gặp nạn. Năm Tự Đức thứ 5 (1852), người nước Xiêm bị nạn gió được triều đình ân cấp và đưa về nước [198 tr.251]. Điều đó cho thấy tầm nhìn của người đứng đầu đất nước cũng như thiện chí sẵn sàng nối lại bang giao của vua Tự Đức với nước Xiêm.

Đối với các thuyền buôn bị nạn đến từ các nước Chà Và, Miến Điện, Chân Lạp... trong ghi nhận của Quốc sử quán, dưới triều Gia Long, các thuyền sau khi bị nạn đều được nhà nước hỗ trợ cho 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, thuyền buôn của người Chà Và bị nạn đậu ở phận biển Quảng Trị được triều đình cấp gạo và tiền [192, tr.637]. Dưới triều Nguyễn, các nhóm cướp biển Chà Và/ Đồ Bà đã gây ra không ít khó khăn cho triều đình trong việc tìm cách tiêu trừ. Tuy nhiên, vua Minh Mệnh đã thể hiện quan điểm rõ ràng của triều đình đối với người Chà Và rằng: “[Chà Và] có những người vì bị nạn bão thì ta đón tiếp thương xót cứu giúp, chúng cướp bóc thuyền buôn, thì ta giết đi. Triều đình, khi thưởng, khi làm tội, đều chính đại quang minh” [195, tr.982-983]. Điều đó lí giải tại sao trong các thư tịch của nhà Nguyễn, có thời điểm nhà nước tiêu diệt người Chà Và, có thời điểm lại hết lòng cứu giúp họ. Qua khảo cứu, dưới thời Minh Mệnh, Quốc sử quán nhiều lần ghi nhận sự xuất hiện của các thuyền đến từ phía nam Việt Nam gặp nạn. Trong các ghi chép này, Chà Và được định danh dưới nhiều tên gọi khác nhau như: Đồ Bà, Chà Và, Trảo Oa, Đồ Bồ, Tàni, Qua Oa... Các vụ tai nạn được Quốc sử quán ghi nhận đều là thuyền buôn. Sau khi vào bờ, các thuyền này đều nhận được tiền, gạo và được cho phép trở về nước. So với triều Gia Long, các ân cấp đối với nhóm người bị nạn này cũng ở mức cao hơn. Chẳng hạn, năm Minh Mệnh thứ 21 (1840), một chiếc thuyền buôn Chà Và bị gió giạt đến hải phận Hà

Tiên được triều đình Minh Mệnh “thiết một bữa cơm rượu và cấp cho 100 quan tiền, 50 phượng gạo, trả lại toàn bộ binh khí để về nước” [196, tr.681].

Đối với các quốc gia có người bị nạn mà Việt Nam không có quan hệ ngoại giao, hoạt động cứu nạn vẫn diễn ra như quy định của triều đình. Năm Thiệu Trị thứ 4, Quốc sử quán chép sự kiện hai chiếc thuyền đến từ nước A Nặc Nhĩ (?) và Xích Mao (?) gặp nạn dạt vào các cửa biển Đà Nẵng (tỉnh Phú Yên) và cửa biển Ma Văn (tỉnh Bình Thuận). Triều đình đã chọn chỗ cho thuyền đỗ, cấp cho tiền gạo và áo quần, đợi khi có thuyền công phái đi ngoại quốc sẽ cho họ đáp thuyền về nước [197, tr.670]. Năm Tự Đức thứ 25 (1872) thuyền nước Lưu Cầu đi tiến cống ở đô thành nước Lưu Cầu xong trở về gặp bão dạt đến cửa biển La Hãn, tỉnh Bình Thuận. Khi thuyền cập vào cửa biển, quan địa phương đã xét hỏi rõ tên tuổi, quê quán và cấp tiền gạo, áo quần, hỗ trợ sửa chữa cột buồm. Sau khi bản tấu được gửi về kinh đô, vua Tự Đức sai Trần Hy Tăng, Nguyễn Văn Thuý, Hồ Văn Long đi tàu Tiệp hoả đưa nhóm người bị nạn đến tỉnh Quảng Đông (Trung Quốc) chờ đáp tàu hồi hương [198, tr.1317-1318] để tỏ ý nhu viễn với người phương xa. Việc hồi hương nhóm người bị nạn này được thực hiện qua trung gian là nhà Thanh (Trung Quốc). Lệ định này cũng được áp dụng cho hầu hết các quốc gia ở khu vực Đông Á như: Lưu Cầu, Nhật Bản, Triều Tiên. Các nạn nhân sau khi nhận được ân cấp theo lệ sẽ được đưa đến một số địa điểm nhất định ở Trung Quốc (tùy vào quy định của nhà Thanh đối với từng quốc gia) sau đó nhà Thanh sẽ sắp xếp gửi họ về nước [244, tr.51]. Ở Việt Nam, những người bị nạn đến từ các quốc gia như: Nhật Bản, Triều Tiên, Lưu Cầu đều được hồi hương theo phương thức này. Chẳng hạn, năm 1801, 28 thuyền viên từ Naha (Lưu Cầu) trôi dạt đến Quảng Nam được Việt Nam chuyển đến Quảng Tây (Trung Quốc) sau đó được nhà Thanh sắp xếp đoàn hộ tống từ Quảng Đông đến Phúc Châu rồi lên thuyền buồm Lưu Cầu về nước [305, tr.220].

3.5. Kết quả thực thi chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài

3.5.1. Hiệu quả của chính sách

Một chính sách được coi là thành công khi nó thực hiện được đầy đủ những mục tiêu đã đặt ra, tạo ra được đầy đủ những kết quả mong muốn, đáp ứng được những yêu cầu đối với chính sách và có được sự đồng thuận cao của xã hội, dung hòa được lợi ích

của các chủ thể có liên quan một cách tối đa và không tạo ra những tác động, những rủi ro không mong muốn [177, tr.47]. Những nỗ lực của nhà Nguyễn trong việc đề ra và thực hiện chính sách cứu nạn đã được ghi nhận nhiều lần trong chính sử và cả các ghi chép nước ngoài. Việc hình thành và duy trì chính sách cứu nạn đã hiện thực hóa thành công ba mục tiêu của nhà Nguyễn gồm: giảm thiểu rủi ro cho người đi biển, kiểm soát chủ quyền quốc gia trên biển và nâng cao vị thế của Việt Nam với các quốc gia khác.

Đối với ngư dân, quan quân gặp nạn là người nước ngoài, sự ra đời và duy trì chính sách cứu nạn dưới triều Nguyễn trước hết cho thấy trách nhiệm của người làm chủ đất nước và tấm lòng nhân ái, thương người như thể thương thân của các vị vua nhà Nguyễn. Từ đó, tạo tâm lý an tâm khi qua lại trên vùng biển Việt Nam cho người và tàu thuyền nước ngoài. Vua Minh Mạng từng nói: “Trẫm rất lo cho những người đi biển” [195, tr.934]. Quốc sử quán từng nhiều lần ghi nhận sự phán xét chính bản thân mình của các vị vua nhà Nguyễn mỗi khi nghe tin có người và tàu thuyền gặp nạn trên biển: “Tai biến nhiều lần xuất hiện, miền nam miền bắc nổi nhiều giặc cướp lại thêm nạn thủy tai, dân đen không được yên ổn. Thực bởi ta đây đức bạc, lỗi nhiều, chưa hay cảm cách đến trời, để thu lấy hòa khí, đến nỗi dân ta mắc nhiều tai vạ và bị thiếu thốn. Ta tự xét mình, sợ hãi xiết bao” [194, tr.752]. Do đó tất cả các nạn nhân gặp nạn đều được cấp lương thực, quần áo, tiền bạc, sắp xếp nơi ở, sửa chữa giúp thuyền bè. Trong một số trường hợp, triều đình còn hỗ trợ họ buôn bán ở Việt Nam bằng cách mua lại hàng hóa, miễn thuế, giảm thuế nhập cảng... hoặc bố trí lực lượng đưa người bị nạn về nước.

Tất cả các vị vua nhà Nguyễn mỗi khi đưa ra các Chỉ, Dụ đều nhấn mạnh yếu tố “tỏ lòng nhân chính”, “mềm dẻo, thương xót người phương xa”. Tấm lòng nhân đạo của các vị vua nhà Nguyễn đã phần nào “cảm hóa” người nước ngoài về đất nước, con người Việt Nam. Năm Minh Mệnh năm thứ 17 [1836], thuyền buôn Anh Cát Lợi đi qua Hoàng Sa mắc cạn, bị vỡ và đắm. Triều đình ân cấp cho tiền, gạo, nơi ở cho hơn 90 nạn nhân của thuyền ấy. Những người bị nạn này đều quỳ dài, khấu đầu không thôi, sự cảm kích biểu lộ ra lời nói và nét mặt [195, tr.1058]. Về sự kiện này, vua Minh Mạng cho rằng: “Họ tính vốn kiệt hiệt, kiêu ngạo, nay được đội ơn chần tuất, bỗng

cảm hoá, đổi được tục man di. Thật rất đáng khen” [195, tr.1058]. Hay trong một trường hợp khác, năm 1857, thủy thủ người Anh Edward Brown gặp nạn dạt vào mũi Đại Lãnh, ông đã hết lời ca ngợi lòng tốt của người dân địa phương nơi ông được cứu giúp. Theo Brown, mặc dù người dân không tiếp xúc nhiều với người phương Tây nhưng họ đã đưa ông về nhà, đãi ông ăn uống và tặng cả cho ông những món tiền nhỏ để làm lộ phí, dù chính bản thân họ cũng nghèo nàn vô tả. Ở cuối tập nhật ký, Brown đã ghi rằng trong cả thời kỳ lưu lại đất Việt, người nào ông gặp cũng đối đãi rất tốt với ông. Ông lấy làm hổ thẹn mà nghĩ rằng nếu như một thủy thủ người Việt chẳng may bị đắm tàu gần bờ biển Anh quốc thì chắc chắn là người đó không được giúp đỡ và ưu ái như người Việt Nam đã giúp đỡ và ưu ái ông [173, tr.131-132]. Cảm nhận này cũng tương tự với Pallu, một người Pháp khi tàu bị đắm ở vùng Biển Đông trên đường từ Hongkong đến Sài Gòn: “Khi ấy, cư dân địa phương đang phải chịu đựng nặng nề hậu quả của lệnh cấm vận lương thực và cuộc chiến tranh tiến hành đối với họ là không khoan nhượng. Những người bị đắm tàu đã được cứu mang và cho ăn; họ có thể báo tin về tình trạng của mình, người ta thấy họ được đối xử tốt-chắc chắn là tốt hơn so với điều mà họ có thể nhận được trên một số bờ biển ở châu Âu” [315, tr.185]. Trong chính sử nhà Thanh, lòng nhân ái của các vị vua nhà Nguyễn cũng được công nhận: “Viên Quốc vương [Việt Nam] đối với chiến thuyền nội địa bị bão ghé vào, trước sau đều sai quan đến khoản đãi ủy lạo, cung cấp nhiều, thực thuộc loại kính trọng tận lễ, Trẫm rất vui lòng”. [347, q.412, tr.2-3]. Điều đó đã gián tiếp chứng minh tư tưởng nhân đạo của các vị vua nhà Nguyễn, tính nhân văn của chính sách cứu nạn đã được hiện thực hóa thành công trong các vụ việc cứu giúp người nước ngoài gặp nạn trên biển.

Kể từ sau năm 1874, phương thức cứu nạn đối với người phương Tây của triều Nguyễn có sự thay đổi theo các điều khoản được quy định trong hiệp ước Giáp Tuất. Việc đồng ý kí vào bản hiệp ước đồng nghĩa với việc quyền quản lý và thực thi chính sách cứu nạn theo phương thức truyền thống ở những khu vực có sự hiện diện của người Pháp đã chấm dứt. Dù muốn hay không thì triều đình nhà Nguyễn đều phải báo cho cơ quan lãnh sự quán và chỉ làm nhiệm vụ hỗ trợ người bị nạn được vào bờ an toàn, mọi hoạt động cứu giúp hay hồi hương đều không thuộc quyền hạn của nhà

Nguyễn. Chính điều đó đã gây nên tình trạng sách nhiễu của hải quan Pháp đối với tàu thuyền. Toàn quyền De Lanessan đã ghi lại sự bất bình của thương nhân Anh đối với hải quan Pháp khi “một tàu hơi nước của Anh bị mắc cạn dọc theo bờ biển và hải quan vội vàng đến để kiểm tra công tác cứu hộ. Tại đó, họ cho là hoàn toàn bình thường khi thu thuế đối với tất cả những gì có thể trục vớt được, lại đòi thêm phí đèn biển và phí neo đậu, trong khi ở Việt Nam khi đó hoàn toàn không có đèn biển” [312, tr.578]. Điều đó đã gián tiếp cho thấy sự hiệu quả trong quá trình triển khai chính sách một cách đồng bộ và tương đối triệt để của nhà Nguyễn đối với các tàu thuyền nước ngoài thời kỳ trước đó.

Kể từ khi nắm quyền làm chủ đất nước, triều Nguyễn đã có nhiều hoạt động quan trọng hướng về biển khơi. Không hoàn toàn tập trung, chú trọng phát triển hải thương như thời các Chúa Nguyễn, các vị vua nhà Nguyễn đã đưa các chính sách xác lập và thực thi chủ quyền biển đảo lên hàng đầu. Chính sách cứu nạn ra đời cũng là một phần trong tầm nhìn chính trị đó. Trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn, yếu tố chủ quyền, sự cảnh giác với người nước ngoài luôn được triều đình nhà Nguyễn đề cao. Do đó, dù có rất nhiều trường hợp thuyền nước ngoài gặp nạn cấp bờ, hoạt động cứu nạn vẫn được triều đình triển khai theo quy định bên cạnh các hoạt động tăng cường tuần tra, kiểm soát. Nhân đạo nhưng không lơ là chủ quyền quốc gia là quan điểm thường trực trong tư tưởng trị nước của cả bốn vị vua. Năm 1815, khi thuyền của sứ thần Xiêm gặp nạn bão dạt vào phận biển Bình Định, vua Gia Long đã cấp lương ăn, tiền và cho nhóm người bị nạn về nước. Tuy nhiên khi hồi hương, sứ giả tâu xin muốn qua Nam Vang thăm vua Phiên rồi theo đường Châu Đốc, Hậu Giang để về nước. Vua Gia Long không chấp nhận lời thỉnh cầu này vì cho rằng “như thế là có ý nhòm ngó” [192, tr.900-901]. Năm 1823, thuyền nước Anh Cát Lợi gặp nạn trên hải phận Bình Thuận, vua Minh Mệnh cho rằng: “bọn ấy đã là nhà buôn bị nạn, đáng nên thương xót” [163, tr.438]. Tuy nhiên nhà vua cũng hiểu rõ những suy tính của các quốc gia phương Tây dưới vỏ bọc thuyền buôn. Sau khi cứu giúp nhóm người bị nạn, Minh Mệnh xuống Dụ: “Nước ở ngoài phương xa, cũng không nên để lại tự do” và yêu cầu “thành Gia Định cấp tốc châm chước đưa thuyền to hoặc thuyền đại dịch 1 chiếc hay 2 chiếc thủy thủ thuyền hộ am hiểu đường đi biển tới Hạ Châu rồi phái Cai đội hoặc đội trưởng 1

viên cùng biên binh 10 tên hay 5 tên cùng đi chiếc thuyền ấy lái tới trấn Bình Thuận đưa thuyền buôn bị nạn ấy trở về địa phương Hạ Châu, Tân Gia Ba để nước ấy đều biết triều đình ta có ý thương xót đến thuyền buôn bị nạn” [163, tr.438]. Năm 1842, Nội các triều Nguyễn đề cập đến sự việc một chiếc thuyền nhà Thanh bị nạn trên thuyền có chở người Tây dương. Mặc dù thuyền này phạm vào lệ cấm (người Tây dương chỉ được đến cửa biển Đà Nẵng và không được đi trên thuyền Hoa kiều) nhưng do thuyền này gặp bão nên triều đình không xét tội và vẫn tiến hành cấp gạo, tiền cho họ. Đồng thời, ngay cả những người Tây phương cũng được sống cùng người Hoa nếu họ bị nạn trên các thuyền của Hoa kiều. Tuy nhiên, vua Thiệu Trị cũng yêu cầu vị Bang trưởng người Hoa phải nghiêm ngặt quản thúc, không cho phép lai vãng chốn hương thôn [163, tr.427]. Bước sang nửa sau thế kỉ XIX, sự thoái trào của đế chế Trung Hoa cùng sự gia tăng hiện diện của người phương tây ở Trung Quốc khiến cho vua Tự Đức một mặt vẫn đối đãi ưu hậu với các nạn nhân bị nạn nhà Thanh nhưng mặt khác cũng tỏ ra đề phòng họ. Năm 1851, bảy chiếc thuyền binh nhà Thanh gặp nạn gió dạt đến các cửa biển Chiêm Dữ và Sa Kỳ. Bên cạnh việc ân cấp như lệ, vua Tự Đức “tỏ ra nghi ngờ, ra lệnh cho đều gia tâm canh phòng. Sau đó vua dụ Bộ Binh phái thêm quân thuyền Chuẩn kích chia đi tuần tiễu ở phận biển Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định [198, tr.192]. Có thể thấy, các hoạt động cứu nạn người nước ngoài luôn được triều đình duy trì hiệu quả. Những biến động trong nước và khu vực buộc các vị vua nhà Nguyễn phải thận trọng ngay cả với các thuyền gặp nạn. Điều đó không có nghĩa rằng nhà nước không ưu ái họ. Nói cách khác, triều Nguyễn đã xử lý thành công cùng một lúc hai vấn đề: đảm bảo hoạt động quan hệ quốc tế mà vẫn giữ vững chủ quyền quốc gia.

Ngoài ra, việc đề ra và thực hiện thành công chính sách cứu nạn của các vua nhà Nguyễn còn góp phần nâng cao vị thế quốc gia trong hoạt động bang giao khu vực. Chẳng hạn, với người Xiêm, tuy quan hệ của hai nước lúc hòa dịu lúc căng thẳng nhưng mọi tàu thuyền nước Xiêm gặp nạn đều nhận được sự giúp đỡ từ chính quyền nhà Nguyễn. Vua Minh Mệnh cho rằng: “cái nghĩa cứu kẻ hoạn nạn, thương nước láng giềng đã được tỏ sáng ở đất nước ngoài. Đến khi ta lên nối ngôi, cái tình nghị láng giềng lại càng gắn bó, sự đi lại không hề gián đoạn [195, tr.27]. Trong nửa đầu thế kỉ

XIX, mâu thuẫn và tranh chấp quyền lực bùng nổ giữa các phe nhóm chính trị đối lập ở Chân Lạp đã lôi kéo Việt Nam và Xiêm La vào chiến sự. Tuy nhiên, không vì thế mà triều đình bỏ rơi những nạn nhân gặp nạn. Năm 1828, sứ thần nước Xiêm trên đường đi cống nhà Thanh gặp bão, một chiếc mắc cạn ở hải phận Bình Thuận, một chiếc vỡ chìm ở hải phận Hà Tiên. Sau khi nghe bản tấu của các địa phương, vua Minh Mệnh cho rằng: “Ta đối với nước Xiêm vốn giữ tình hữu nghị. Tuy gần đây nghe có điều không được nhã, nhưng việc chưa rõ, mà việc cứu giúp kẻ bị nạn, quốc thể phải nên thế” [193, tr.785]. Do đó triều đình đã mời họ đến công quán, tiếp đãi trọng thị và sai Chánh đội trưởng Mạc Hân Hy lấy thuyền công hộ tống về nước. Hay với một trường hợp khác là các nạn nhân Chà Và/ Đồ Bà. Mặc dù các nhóm cướp biển Chà Và/ Đồ Bà đã gây ra không ít khó khăn cho triều đình nhà Nguyễn trong việc tìm cách tiêu trừ nhưng những người đứng đầu Nhà nước đã thể hiện quan điểm rõ ràng đối với họ rằng: “[Chà Và] có những người vì bị nạn bão thì ta đón tiếp thương xót cứu giúp, chúng cướp bóc thuyền buôn, thì ta giết đi. Triều đình, khi thưởng, khi làm tội, đều chính đại quang minh” [195, tr.982-983]. Điều đó lí giải tại sao trong các thư tịch của nhà Nguyễn, có thời điểm nhà nước tiêu diệt người Chà Và, có thời điểm lại hết lòng cứu giúp họ.

Vị thế của nhà Nguyễn cũng được nâng lên rõ rệt khi một số quốc gia có người gặp nạn sau khi nhận trợ cấp của nhà Nguyễn đã đưa thư và vật phẩm đến để tạ ơn. Năm 1844, Quốc sử quán ghi nhận sự kiện Quốc vương nước Anh Cát Lợi là Bít Tô Di sai sứ thần dâng biểu tạ ơn, trình dâng lễ phẩm gồm một đôi cây đèn hạng to, một lồng chim máy mạ vàng và một chiếc đồng hồ. Trong bản Dụ của vua Thiệu Trị cho biết: “Năm ngoái thuyền người nước ấy [Anh Cát Lợi] gặp gió dạt vào bãi biển Bình Thuận, quan tỉnh đem việc ấy tâu lên, nhờ ơn được cấp cho đầy đủ, phái thuyền đưa về nước, Quốc vương nước ấy cảm kích vô cùng dâng biểu tạ ơn và dâng sản vật địa phương” [167, tr.513]. Dưới triều Tự Đức, năm 1849, thuyền hơi nước của nước Xích Mao đi đến phần biển tỉnh Quảng Nam đưa công văn nói vài lời tạ ơn vì năm trước nhà Nguyễn đã đưa nạn dân của nước này trở về và xin sau này có ai bị nạn thì cứu vớt giúp [198, tr.117].

Trong quan hệ với nhà Thanh, việc tăng cường quan hệ bang giao và mong muốn khẳng định vị thế của Việt Nam so với các nước khác luôn được triều đình nhà Nguyễn chú trọng. Đổi lại, triều đình nhà Thanh cũng cho thấy thiện chí trong việc phối hợp cứu giúp người bị nạn của cả hai nước. Trong một số trường hợp, triều đình nhà Thanh còn gửi công văn sang Việt Nam nhờ triều đình nhà Nguyễn tìm giúp các nạn nhân. Ngày 11 tháng 5 năm Đạo Quang 13 (1833), Lô Khôn tâu lên vua Đạo Quang rằng: “Thuyền quân tại biển gặp gió, đã tra tìm lâu nhưng không có tung tích, xin thông báo cho Việt Nam để tìm khắp nơi” [347, q.237, tr.13]. Hơn một tháng sau (ngày 14 tháng 6), phía Việt Nam gửi lại văn thư phúc đáp cho biết “thuyền quân bị thất lạc đã ghé tại nước này, được tu sửa rồi dẫn về” [347, q.238, tr.18-19]. Qua sự kiện này, có thể thấy quan hệ bang giao giữa nhà Nguyễn (Việt Nam) và nhà Thanh (Trung Quốc) không chỉ dừng lại ở những giao thiệp chính thức như: cầu phong, sắc phong, mừng thọ, báo tang, triều cống... mà còn bao gồm cả những quan hệ bang giao không chính thức từ các “sự kiện bất ngờ”.

Có thể thấy rằng, chính sách cứu nạn đã được triều đình nhà Nguyễn triển khai một cách thống nhất và đạt hiệu quả tích cực. Mục tiêu nhân đạo, chủ quyền, bang giao đều được cả bốn vị vua triều Nguyễn duy trì xuyên suốt trong quá trình thực thi chính sách cứu nạn. So với nhà Thanh ở Trung Quốc, mục tiêu mà nhà Nguyễn đặt ra mang tính bao trùm hơn rất nhiều. Theo Tôn Hoảng Niên, tiền đề tiên quyết của chính sách cứu giúp người dân bị nạn là nhà vua Trung Quốc với tư cách là người đồng sở hữu thiên hạ “天下共主” [Thiên hạ cộng chủ] đối xử với tất cả mọi người bằng lòng thương xót và không phân biệt người trong nước hay người ngoài nước. Mục đích là để cứu người nước ngoài khỏi cảnh khổ sở của việc bị nạn và để người nước ngoài cảm nhận được thiện chí chân thành của nhà vua Trung Quốc trong việc đối xử tử tế với những người ở xa [343, tr.242]. Nhà Thanh đề ra và duy trì chính sách cứu nạn với mục tiêu quan trọng nhất là củng cố hình ảnh tốt đẹp của nhà vua trong mắt các quốc gia khác, ngầm mong muốn thể hiện vị thế của một quốc gia lớn trong khu vực và trên thế giới. Nói một cách đơn giản hơn, chính sách cứu nạn của nhà Thanh không nằm ngoài mục tiêu tiên quyết là lòng nhân đạo có chủ đích. Xét về mặt nội dung, chính

sách cứu nạn của nhà Thanh và nhà Nguyễn có sự tương đồng nhưng trên phương diện mục tiêu của chính sách thì nhà Nguyễn lại tỏ ra toàn diện hơn khi đã giải quyết được nhiều mục tiêu, nhiệm vụ chính trị quan trọng mà vẫn cho thấy tinh thần nhân văn, nhân đạo.

Dù đã xuất hiện từ rất sớm nhưng phải mãi tới vài thế kỉ sau, các hoạt động cứu nạn mới được những người đứng đầu nhà Nguyễn hiện thực hóa thành một hệ thống chính sách quy củ, chặt chẽ và duy trì liên tục trong suốt thế kỉ XIX. Các chính sách cứu nạn được nhà Nguyễn xây dựng, triển khai thành một hệ thống với các mức ân cấp riêng, chặt chẽ cho từng đối tượng bao gồm người và tài sản. Trải qua các đời vua, các chính sách dần được hoàn thiện và có nhiều điều chỉnh để phù hợp với tình hình quốc gia và khu vực, trở thành sản phẩm đại diện cho tư tưởng, tầm nhìn xuyên suốt cả một triều đại. Các ghi chép trong chính sử nhà Nguyễn đã cho thấy những cố gắng cao nhất của Nhà nước trong việc tạo ra và thực thi một cách liên tục, có hiệu quả các lệ định trong chính sách về cứu nạn người và thuyền bè trên biển. Việc cứu nạn thành công các trường hợp người nước ngoài trôi dạt đến Việt Nam ngoài thể hiện tinh thần nhân đạo còn góp phần giải quyết nhiều vấn đề liên quan đến kiểm soát an ninh chủ quyền trên biển, thúc đẩy quan hệ bang giao với các nước, khẳng định vai trò của Việt Nam như một mắt xích tiêu biểu trong mạng lưới cứu nạn và hồi hương ở Đông Á²⁴.

3.5.2. Hạn chế của chính sách

Từ chính sách cứu nạn và quá trình thực hiện chính sách đã nảy sinh ra nhiều hạn chế mà nguyên nhân bắt nguồn cả từ phía bộ máy ban hành, thực thi chính sách (lực lượng cứu nạn) đến đối tượng được hưởng quyền lợi của chính sách (người bị nạn).

Thứ nhất, việc đề ra và thực thi chính sách cứu nạn đã gián tiếp tạo ra tâm lý chủ quan, ỷ lại trong hoạt động kiểm soát thuyền bè trên biển và tại các cửa biển. Trong nhiều trường hợp, các Thủ ngự, quản lãnh thủy quân đôi khi tỏ ra thờ ơ, không sát sao với quy trình cứu nạn. Năm 1831, vua Minh Mệnh truyền Dụ xuống bộ Lại quở trách:

²⁴ Chính sách cứu nạn không chỉ hình thành và được duy trì ổn định ở Việt Nam mà còn được triển khai ở nhiều quốc gia trong khu vực Đông Á như: Trung Quốc, Nhật Bản, Triều Tiên, Lưu Cầu. Hầu hết các quy định cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền bị nạn của các quốc gia này về cơ bản giống với các quy định của nhà Nguyễn ở Việt Nam. Các quốc gia Việt Nam, Trung Quốc, Nhật Bản, Triều Tiên, Lưu Cầu đều đã xây dựng các chính sách cứu nạn người nước ngoài và phối hợp với quốc gia có người bị nạn hồi hương họ [245], [317], [338]. Sự hình thành chính sách cứu nạn ở nhiều quốc gia trong khu vực đã tạo nên một hệ thống chính sách cứu nạn liên quốc gia và mạng lưới hồi hương người bị nạn ở Đông Á.

Hôm nay trẫm phê duyệt 4 tập tâu của Trần Văn Dường, Lưu Đình Luyện và Tống Đức Hưng ở Quảng Ngãi.... Trong đó một bản nói rằng, người Thanh bị nạn do gió, chỉ cấp lương ăn 10 ngày. Thuyền bè của họ bị vỡ, của cải không còn gì, lẽ ra phải xem xét giúp đỡ thêm để tỏ rõ lòng nhân rộng rãi của vua, thế mà chỉ có chút ít như thế thì còn ra thể thống gì! Trẫm chưa nói việc cùng lúc tâu lên đều lú lú không điều gì rành mạch, chương sớ đề đạt thẳng lên vua vẫn sai trái và kém hiểu biết thì trước dân trong hạt, sao có thể làm rõ được nỗi oan khuất, soi sáng được mọi việc [143, tr.322-323]. Thậm chí, có khi thuyền gặp nạn chẳng những không được giúp đỡ mà còn bị “hôi cửa” trước sự làm ngơ của quan thủ ngự. Vụ việc đó diễn ra vào tháng 8 năm 1822 ở Thanh Hóa khi thuyền bị nạn của thương nhân nhà Thanh đậu ở cửa biển Y Bích. Thủ ngự cửa biển là Phan Văn Lý dung túng cho dân cướp hàng hóa sau đó bị triều đình xử tội lưu, chuẩn cho tội đồ [193, tr.230]. Đôi khi, lực lượng làm nhiệm vụ hộ tống người bị nạn về nước cũng tỏ ra xao nhãng dẫn đến những hậu quả nghiêm trọng. Điển hình như trường hợp Phó vệ úy Thủy quân Đoàn Khác cùng thự Lang trung Hộ bộ Lê Văn Khiêm, Viên ngoại lang Lại bộ Nguyễn Tri Phương cùng thủy quân đi thuyền lớn Uy phượng và Bình tự nhất hiệu đưa võ quan nhà Thanh gặp nạn về nước năm 1833. Thuyền ra cửa biển Thuận An, gặp thủy triều xuống bị mắc cạn, tổn thất 1 vạn 7 nghìn quan tiền của triều đình trong việc cứu hộ, tu sửa [194, tr.511-512].

Ngoài ra, mặc dù đã có quy định rõ ràng về nhiệm vụ của các lực lượng thực thi chính sách cứu nạn nhưng trên thực tế việc cứu giúp của thủy quân trên biển lại chưa mang lại hiệu quả cao nhất. Năm 1835, Quốc sử quán ghi nhận sự việc Văn Đa mang binh thuyền đi tuần biển nhưng đã không cứu giúp thuyền nhà Thanh gặp bão. Sau khi tâu báo sự việc, vua Minh Mệnh đã cách chức và cho Văn Đa xuống làm lính [195, tr.129]. Kể từ nửa sau thế kỉ XIX, năng lực của thủy quân nhà Nguyễn cũng suy giảm rõ rệt so với thời kỳ trước. Thương nhân phương Tây tới thăm Việt Nam vào cuối triều Gia Long-đầu triều Minh Mệnh đều tỏ ý khâm phục khả năng đi biển của thủy quân nhà Nguyễn. J.White-một người Mỹ đến Sài Gòn mô tả xưởng đóng tàu ở Sài Gòn [Gia Định] không kém gì những xưởng tàu ở Âu châu hay Hoa Kỳ và Việt Nam đóng được những chiến hạm rất tốt vào hồi đầu thế kỷ XIX. Ông cho biết thêm rằng chính

vua Gia Long đã rất chú trọng đến việc đóng tàu và luôn luôn đi thị sát xưởng tàu [173, tr.143]. Tuy nhiên từ triều Thiệu Trị trở đi, tình hình khu vực có những biến đổi nhanh chóng khiến cho các vị vua kế nhiệm của nhà Nguyễn tỏ ra lúng túng. Những cố gắng của vua Gia Long-Minh Mệnh trong việc xây dựng một quân đội tinh nhuệ, hiện đại, áp dụng khoa học-kỹ thuật phương Tây đã không được vua Thiệu Trị và Tự Đức tiếp nối thành công. Sự kiện ngày 15/4/1847, hai tàu chiến Pháp Gloire và Victorieuse tấn công các thuyền chiến của triều Nguyễn đậu ở vịnh Đà Nẵng, sau đó đốt phá các đồn lũy phòng thủ bờ biển và một sự kiện khác diễn ra tương tự cũng tại Đà Nẵng vào ngày 26/9/1856 như một phép thử cho khả năng kiểm soát mặt biển và khả năng phòng thủ ven biển của lực lượng thủy quân nhà Nguyễn. Trong cả hai sự kiện này, quân Pháp đều dễ dàng đánh đắm các chiến thuyền của quân nhà Nguyễn, làm chủ các vị trí bảo vệ bờ biển và đổ bộ lên bờ. Dưới thời Tự Đức, lực lượng thủy quân của triều đình có xu hướng suy giảm cả về chất và lượng. Sự bất lực của quan quân do nhiều nguyên nhân, trước hết là sự lạc hậu của thuyền bè. Thời kỳ này, các xưởng đóng thuyền vẫn tiếp tục hoạt động nhưng số lượng không nhiều như trước đồng thời triều đình còn phải bỏ ra một khoản tiền lớn để mua tàu máy và thuê thợ nước ngoài vận hành. Năm 1857, trong nhật ký ghi lại hành trình gần 2 năm sống tại Việt Nam, thủy thủ người Anh Edward Brown đã đề cập đến sự xuống cấp của tàu thuyền nhà Nguyễn như sau: Những vị vua kế nghiệp Gia Long càng ngày càng xao nhãng những việc vũ bị. Những hiểu biết thu nhận được của người Âu dần dần bị lãng quên, tới khi người Pháp mở đầu cuộc chinh phục thì Việt Nam đã trở lại một tình trạng yếu nhược... Tàu này trước đây đã là một chiếc tàu buồm lớn nhưng đã bị sửa đổi thành nhỏ đi và đóng thêm những tấm ngăn giá. Sơn và trang bị theo lối Âu châu, việc trang bị thì cầu thả, nhiều cột buồm và dây thừng đặt sai chỗ” [173, tr.143]. Điều đó khiến cho một số lượng lớn thuyền dưới triều Tự Đức không thể phát huy hết khả năng đi biển và hoàn thành các nhiệm vụ của nhà nước. Năm 1865, Bộ Binh dâng bản tấu về tình hình hư hỏng của nhiều thuyền cùng một lúc khiến Tự Đức không khỏi lo lắng: “Hai chiếc thuyền đồng đi tuần tiểu miền Nam, thời chiếc Bình dương chưa ra biển mà 1 chiếc Thụy nhạc được cái nọ hỏng cái kia; còn thuyền đi tuần tiểu miền Bắc thì 3 chiếc Cự hải, Hải vận còn đậu ở cửa biển, đợi thuận gió mới đi. Mặt biển rộng mênh mông, cầu may đi chỗ

nguy hiểm, tưởng không phải là kẻ vạn toàn” [198, tr.914-915]. Thêm vào đó, tình trạng thợ bỏ trốn khỏi các xưởng đóng và tu sửa thuyền diễn ra khá phổ biến dưới thời Tự Đức: “các thợ mộc, thợ điêu khắc, thợ tô vẽ, thợ sơn, thợ đóng thuyền và thợ đan mui thuyền... đã bỏ trốn, bỏ công đến 10 ngày thành ra công việc đóng thuyền trở nên chậm trễ [56, tr.26]. Đối với lực lượng thủy quân, triều đình cũng nhận thấy sự trách trong quản lý và tập luyện. *Hội điển* chép: “Nước ta, không kể tàu đồng hay tàu thủy, ngày thường quan coi thuyền không khéo hướng dẫn, chỉ tìm nơi thuận tiện trú tàu, quân lính thì chiếm chỗ, chia bếp, sinh hoạt ăn uống lộn xộn bẩn thỉu, khoang tàu và súng ống quân trang mặc cho bụi bặm hoen rỉ” [200, tr.176-177]. Những ghi nhận tương tự cũng được Dutreuil De Rhins ghi lại trong nhật ký hành trình của ông ở Huế năm 1876. Theo bản Hiệp ước 1874, Dutreuil De Rhins theo pháo hạm Scorpion (1 trong 5 phái hạm mà Pháp tặng cho Việt Nam) đến Huế và đã chứng kiến sinh hoạt của thủy quân nhà Nguyễn trên tàu Thuận Tiệp. Ông viết: “Hầu hết các quan lại này đều tuổi tác và chẳng lấy gì làm yêu nghề hơn ông quan đồng nghiệp của họ trên tàu Scorpion. Đâu đâu chúng tôi cũng bắt gặp họ ngồi xấp bàn trên chiếc chiếu, hút thuốc, nhai trầu và uống trà, không để ý đến dơ bẩn lộn xộn chung quanh. Mỗi người chiếm một góc tàu và bày ra áo xống, rổ, ấm nước, giỏ đồ ăn và bếp núc riêng... Suốt thời gian nằm bên, mỗi người vợ vét thứ nào đó trong tàu tùy sức để bán chác hoặc tư dụng” [92, tr.226-227]. Các ghi chép trên cho thấy một điều rằng đến cuối triều Tự Đức, triều đình đã không thể duy trì một lực lượng hải quân đủ mạnh để làm nhiệm vụ tuần tiễu mặt biển và cứu giúp các thuyền bị nạn kịp thời như thời kỳ Gia Long-Minh Mệnh. Số lượng tàu thuyền lúc này chỉ còn 7 chiếc thuyền buồm bọc đồng, thủy thủ mỗi chiếc từ 100 đến 120 người, khoảng 300 chiếc thuyền lớn nhỏ và 9 tàu máy hơi nước (trong đó có 5 chiếc do Pháp tặng) [15, tr.209].

Trước thực trạng đó, các vị vua nhà Nguyễn nhiều lần ban Dụ, Chỉ về việc cần phải điều chỉnh các quy định đối với lực lượng thực thi cứu nạn tại các cửa biển và lực lượng thủy quân. Minh Mệnh cho rằng không thể vì gió bão mà tha cho những kẻ ranh mãnh được thi thố mách khéo [193, tr.630]. Đồng thời, triều đình cũng có những biện pháp mạnh như cất chức, phạt tiền đối với các quan quân không có trách nhiệm trong hoạt động cứu nạn, chậm trễ để lỡ việc cứu giúp nạn nhân. Những năm sau đó, Minh

Mệnh tiếp tục nhấn mạnh đến việc phải nghiêm trị đối với các trường hợp ỷ lại: “Nếu không hỏi qua đến các quan địa phương và các biên binh để chung quy họ không đền bồi mấy may nào, thì e ngày càng thêm nhiều, bọn kia sẽ coi của nước như vật bỏ đi. Vậy cần phải thiết tha nghiêm dụ” [194, tr.291]. Sự điều chỉnh này đã góp phần làm giảm bớt phần nào tư tưởng cầu lợi, ỷ lại của một số quan quân ở các cửa biển. Đối với thủy quân, triều đình Tự Đức cũng đặt ra quy định kiểm tra tàu thuyền và điều kiện sinh hoạt định kỳ: Hễ tàu đến cửa biển đậu lại, mỗi tháng 1 lần do cục Thuyền chính phái người đi khám, nếu bên trong, bên ngoài thân tàu và máy móc, buồng tàu, khí giới, bếp thổi nấu của binh ngũ, được mười phần nghiêm chỉnh, tinh nhuệ, bóng sạch, y như điều khoản thì thôi; gián hoặc theo thói cũ lười biếng bừa bãi chưa được như phép, thì chánh, phó quản đốc và các người quản suất ở thuyền đều chịu luật “không làm đủ chức vụ” phải cách [199, tr.445].

Đối với sự suy giảm sức mạnh thủy quân, không thể không kể đến vai trò của người đứng đầu Nhà nước. Theo báo cáo của Mã Phục Bôn dâng lên vua nhà Thanh thì “từ khi đến Huế, quốc vương [Tự Đức] e ngại không tiếp kiến nên không thể nào lượng lời xem sắc. Nghe nói nhà vua tức vị đến nay là 36 năm. Chín năm trở về trước thì chăm lo việc nước nhưng từ khi người Pháp lập ước đến nay, ưu sầu ngày một tăng, việc triều chính dần dần bê trễ, thường hay xuất du, câu cá săn bắn làm trò tiêu khiển, nay đã ngoài 50 nhưng không có con” [23, tr.342]. Nhận xét này khá chính xác vì chính vua Tự Đức cũng thừa nhận ông là người có sức khỏe không tốt như các bậc vua cha thời kỳ trước. Năm 1879, nhà vua châu phê: “Trẫm đã chán ngán, lao tâm quá rồi, vẫn không thể vui gì. Trẫm vốn yếu nhược, từ nhỏ đến lớn nhiều bệnh. Lâu nay, thường vì nhiều việc, nên tỳ, thận nhanh suy, gan nhanh cương, nên sinh ra nhiều bệnh. Ngày ăn ba bữa cơm mà cũng không quá một chén nhỏ. Vì thế, tuy [tấu chương] thường tích lại đến vạn, nhưng đến ba bốn lần mới có thể cùng bề tôi ở dưới phê chuẩn. Gấp gáp phê duyệt thì ăn uống càng khó. Huống thường đi tháo ngày hoặc 2, 3 lần mà [bụng] vẫn uất trệ thái quá, ngồi đến hai ba lần chưa hết. Như vậy thì một ngày đã mất quá nửa rồi” [93, tr.442-444]. Điều đó khiến cho Tự Đức không đủ sức khỏe và thời gian để suy tính về việc duy trì lực lượng thủy quân mạnh, hỗ trợ kịp thời người bị

nạn trên biển trong bối cảnh thời đại đang có sự xáo trộn giữa truyền thống phương Đông và hiện đại phương Tây.

Thứ hai, việc đề ra và thực thi chính sách cứu nạn đã giúp nhiều thuyền buôn nước ngoài lợi dụng cơ hội để trốn thuế nhập cảng mà tiêu biểu nhất là các Hoa thương. Trong tập hồi kí *Lý lịch sự vụ*, Nguyễn Đức Xuyên đề cập đến việc năm Gia Long thứ 9 (1810), thuyền của người Hoa thác có bị nạn ghé vào đậu ở hải đảo 4 trấn Quảng Nghĩa, Phú Yên, Bình Thuận, Bình Hòa mua trộm, chở trộm hàng hóa. Trong bản truyền văn gửi các quan trấn, viên Cai tào nhấn mạnh đến sự gian xảo của Hoa thương như sau: “Khâm sai Chương Tượng quân lãnh Tượng chính Cai tào vụ quận công truyền cho trấn quan trấn Bình Hòa chiếu xem: “tàu bị gió dạt gặp nạn, có tàu thực đã rách nát không chở được, tay trắng cơ hàn, thời vâng lệ được ơn chuẩn cho lương tiền chi dùng, có tàu giả thác làm nghề lưới cá, hoặc là bảo chở hàng hóa nội địa bị sóng gió trôi dạt vào bờn cảng, tàu nó có ít nhiều hàng hóa đem bán để qua ngày, rồi chúng nó thân kêu [xin] chuẩn [miễn] thuế, hoặc xin tại bờn cảng hoặc vượt đến trấn nào chở người quá giang, chịu nạp thuế lễ trở về nước để khỏi đói khát. Ấy chúng nó gian trá đa đoan, cũng khó biết hết” [277, tr.189]. Trong một số trường hợp, các thương nhân còn khai man bị nạn gió để đỗ ở cảng trong thời gian dài để buôn lậu. Nola Cooke trong một nghiên cứu về hoạt động thương mại của Hoa thương đã chỉ ra rằng một số lượng lớn tàu thuyền Trung Quốc giả vờ vào cảng do bị nạn gió, đỗ ở đây nhiều tháng dọc theo bờ biển Quảng Yên và Hải Dương thực chất là tìm cách mua gạo [306, tr.143-159]. Trong bản tâu của bộ Hộ dâng lên Minh Mệnh năm 1838, triều đình cũng nhận thức được những mảnh khoe này của Hoa thương: Người buôn nước Thanh xảo trá trăm đường, chưa đủ tin cả. Trong đó hoặc giả làm tình hình gặp gió, đi đến các phận cửa biển nói dối là bỏ neo, chờ thuận gió, đậu lâu đến 5, 6 tháng, lúc đó có lén lút đem hàng hoá bán ngầm [196, tr.397]. Đó cũng là nguyên nhân nhà Nguyễn buộc phải có những điều chỉnh trong chính sách đối với tàu thuyền của thương nhân nhà Thanh gặp nạn. Trên thực tế, các mức ân cấp không vì thế mà giảm đi mà triều đình tìm cách xiết chặt công tác kiểm tra, quản lý đối với các thuyền bị nạn đến từ Trung Quốc khi họ cập cảng Việt Nam. Dù không thể kiểm soát một cách tuyệt đối trước những gian xảo của Hoa thương nhưng các điều chỉnh của nhà Nguyễn trong

hoạt động cứu nạn Hoa thương cũng góp phần ổn định tình hình an ninh biển và ngoại thương, đảm bảo giúp đỡ đúng người đúng việc. Dù còn một vài hạn chế trong quá trình triển khai nhưng nhìn chung, triều Nguyễn đã có nhiều cố gắng trong việc định hình và duy trì chính sách cứu nạn. Xét một cách toàn diện thì hiệu quả mà chính sách cứu nạn mang lại lớn hơn rất nhiều những hạn chế đã chỉ ra.

Tiểu kết chương 3

Dưới triều Nguyễn, tinh thần nhân đạo thương người như thể thương thân của những người đứng đầu nhà nước, ý thức bảo vệ toàn vẹn chủ quyền lãnh thổ quốc gia cũng như mong muốn khẳng định vị thế của Việt Nam với các quốc gia trong khu vực là những mục tiêu mang tính nền tảng thúc đẩy sự ra đời chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài. Mục tiêu đó được bốn vị vua đầu triều Nguyễn duy trì ổn định trong suốt thế kỉ XIX. Chính sách cứu nạn được vua Gia Long khởi xướng và dần hoàn thiện trải qua các đời vua kế vị. Đến triều Minh Mệnh, chính sách cứu nạn đã được bổ sung tương đối toàn diện và duy trì thực hiện hiệu quả. Các hỗ trợ triều đình đặt ra đối với các nạn nhân gặp nạn rất đa dạng như: ban cấp quần áo, lương thực, sửa chữa tàu thuyền, hỗ trợ nơi ở, miễn thuế buôn bán, mua lại hàng hóa của người bị nạn, cho vay tiền, hỗ trợ hồi hương. Xét một cách toàn diện, hai triều vua Gia Long-Minh Mệnh là thời kỳ thực thi chính sách cứu nạn quy củ và đạt được hiệu quả cao nhất. Dưới thời Thiệu Trị, triều đình tiếp tục duy trì thực hiện các chính sách đã định hình từ trước, không có thêm lệ định cứu nạn mới nào được đề ra. Bước sang thời Tự Đức, trước những biến động về tình hình chính trị-quân sự trong nước cũng như khu vực buộc vua Tự Đức phải có sự điều chỉnh các mức ân cấp đối với từng đối tượng bị nạn cụ thể. So với 3 vị vua trước, các ân cấp dưới thời Tự Đức không còn đa dạng về loại hình và phong phú về các mức chi trả nữa. Kể từ khi kí hiệp ước với Pháp, hoạt động cứu nạn của triều đình tại một số khu vực đã bị hạn chế, phương thức cứu nạn cũng dần thay đổi so với thời kỳ trước. Vì thế quá trình triển khai chính sách cứu nạn người nước ngoài dưới triều vua Tự Đức có sự sụt giảm đáng kể.

Chính sách cứu nạn ra đời đòi hỏi sự tham gia của nhiều lực lượng khác nhau từ lực lượng thủy quân, lực lượng Tấn thủ, Thủ ngự ở cửa biển cho đến quan quân triều đình đưa người bị nạn về nước cũng như các cơ quan thuộc Lục bộ và nhà vua ở kinh

đô. Có thể thấy, tham gia vào quá trình khởi xướng và thực thi chính sách cứu nạn là cả một bộ máy quản lý nhà nước, giúp cho sự vận hành chính sách được thống nhất, quy củ và chặt chẽ. Lực lượng đề ra chính sách (nhà vua và Lục bộ ở kinh đô) cùng lực lượng thực thi chính sách (các địa phương) đã có sự phối hợp hiệu quả theo cả trục dọc (từ kinh đô đến địa phương) và trục ngang (giữa các cơ quan đồng cấp) cho thấy tính hệ thống của chính sách cứu nạn dưới triều Nguyễn.

Nhìn từ chính sách cứu nạn, quá trình đề ra chính sách và thực thi chính sách diễn ra đồng thời dưới mỗi thời kỳ. 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 nội dung chính sách quy định ban đầu. Qua khảo cứu, chúng tôi nhận thấy nhóm nạn nhân đến từ nhà Thanh (Trung Quốc) là đối tượng có số lượng ghi chép liên quan đến hoạt động cứu nạn, cứu hộ nhiều nhất trong chính sử nhà Nguyễn [Xem Phụ lục 3] đồng thời cũng là nhóm nạn nhân được triều đình dành cho nhiều đặc ân hơn tất cả các đối tượng còn lại. Dù có sự khác biệt về phong tục, tiếng nói, trang phục nhưng quan niệm “đồng văn”, “đồng chủng” cùng hệ tư tưởng Nho giáo và mối quan hệ bang giao lâu đời Việt-Trung đã có những ảnh hưởng nhất định đến chính sách có phần ưu ái của các vị vua nhà Nguyễn dành cho người nhà Thanh. Trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn, triều đình nhà Nguyễn chỉ rõ hai nhóm đối tượng là dân buôn và quan quân trí thức nhà Thanh. Với dân buôn gặp nạn, quy định cho phép họ được về nước hoặc ở lại mà không cần triều đình hồi hương nhưng trên thực tế đôi khi triều đình đưa về nước hoặc chờ khi có thuyền buôn của Hoa thương đến sẽ gửi về nước. Nếu người bị nạn là các quan quân, trí thức nhà Thanh đi công cán thì họ không những nhận được ân cấp đầy đủ về tiền, nước uống, nhà ở, chi phí đi lại sinh hoạt mà còn nhận được sự quan tâm của quan lại triều đình. Trong nhiều trường hợp, sau khi đã nhận các ân cấp theo lệ ở cửa biển, triều đình cử thuyền đưa người bị nạn về kinh để tiện dịp ban thưởng thêm và sắp xếp nơi ở, chờ ngày thuận lợi đưa người bị nạn về nước. Theo quy định, quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn đều được đưa về nước bằng đường biển hay đường bộ. Việc quyết định chọn con đường nào căn cứ vào từng vụ việc cụ thể và ý nguyện của người bị nạn. Trong hoạt động cứu nạn quan quân, trí

thức nhà Thanh rất nhiều nội dung không có trong định lệ, mang tính chỉ định riêng đối với từng vụ việc được triều Nguyễn chú trọng thực hiện. Đây là đối tượng nhận được những ân cấp cao nhất, đầy đủ nhất của nhà Nguyễn. Với đối tượng bị nạn là người phương Tây tuy các mức ân cấp không trọng thị như quan quân nhà Thanh nhưng hoạt động cứu giúp những đối tượng này mỗi khi họ gặp tai nạn vẫn được triều đình chú trọng. Dù hạn chế quan hệ trong các hoạt động ngoại giao nhưng triều đình vẫn sẵn sàng cứu giúp các thuyền buôn, thuyền công phương Tây bị nạn. Hầu hết các thuyền bị nạn phương Tây được triều đình ban cấp tiền, gạo và cho dong thuyền ra khơi sau khi đã kiểm tra kỹ tình trạng thuyền và số người trên thuyền, xác nhận là thuyền gặp nạn. Trong một vài trường hợp, các thương nhân phương Tây còn được triều đình biệt đãi và đưa về nước. Nhìn chung đối với các nạn nhân bị nạn là người phương Tây, hoạt động triển khai cứu nạn vẫn được duy trì đều đặn nhưng có sự đề phòng nghiêm ngặt từ phía triều đình nhà Nguyễn. Trước bối cảnh trong nước và khu vực có nhiều biến động, nhân đạo và chủ quyền quốc gia là hai nhân tố quan trọng không thể tách rời. Ngoài ra có một số trường hợp người bị nạn đến từ các quốc gia khác trong khu vực như: Xiêm, Chà Và, Miến Điện... hay các quốc gia không có quan hệ ngoại giao với nhà Nguyễn như: Lưu Cầu, Nhật Bản, Chà Và... triều đình tiến hành cứu nạn họ, cho tiền, lương thực và cho phép được về nước.

Bên cạnh đó, các mức ân cấp cũng có sự biến động trong nhiều thời điểm tùy thuộc vào tình hình chính trị trong nước. Việc ân cấp cho các đối tượng bị nạn nước ngoài về sau cũng bị các thương nhân lợi dụng nhằm trốn thuế nhập cảng. Vì thế từ khoảng những năm 1830 trở đi, các mức ân cấp dành cho thương nhân nhà Thanh không còn nhận được những ưu cấp như trước nhưng so với các đối tượng bị nạn khác vẫn ở mức cao nhất trong các đối tượng được hưởng ân cấp của triều đình. Đối với các nước phương Tây, do mang ơn người Pháp, trong thời kỳ trị vì đất nước, Gia Long luôn ân cấp hậu hĩnh cho các tàu Pháp gặp nạn. Dưới triều vua Minh Mệnh, việc “đóng cửa” ngoại giao chính thức và đóng một cánh cửa ngoại thương khiến cho người Pháp nói riêng và các tàu phương Tây nói chung phải trải qua rất nhiều lần kiểm tra mới có thể nhận các ân cấp của triều đình. Bước sang thời Thiệu Trị, các ân cấp cứu nạn đối với người phương Tây có phần “khởi sắc” hơn về mức ân cấp đặc biệt đối

với các thương thuyền của người Anh gặp nạn. Lúc này, triều đình Thiệu Trị bắt đầu tỏ ra nghi ngờ và đề phòng hơn với các tàu thuyền của người Pháp. Hơn nữa, vì nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan, các hoạt động liên quan đến biển dưới thời Thiệu Trị không còn được duy trì mạnh mẽ như thời trước kéo theo hoạt động cứu nạn cũng xuất hiện ít dần trong các trang sử nhà Nguyễn. Đến triều vua Tự Đức, triều đình vẫn cố gắng duy trì các hoạt động cứu nạn người nước ngoài. Tuy nhiên do những biến động chính trị-quân sự với người Pháp, hoạt động cứu nạn các tàu thuyền Pháp bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Chỉ đến khi triều đình kí với Pháp hiệp ước Giáp Tuất (1874), việc cứu nạn được quy định như một điều khoản phải thực hiện trong hiệp ước, hoạt động cứu nạn tàu thuyền Pháp mới được nối lại. Tuy nhiên, cho đến thời điểm này, hoạt động cứu nạn của triều đình Tự Đức đã bị thu hẹp ở nhiều khu vực do hoạt động xâm chiếm của thực dân Pháp, triều đình phải dành nguồn lực cho nhiều vấn đề quốc gia quan trọng khác nên quá trình thực thi chính sách cứu nạn cũng có xu hướng giảm sút so với thời kỳ trước.

Có thể thấy, việc thực thi chính sách đã có nhiều thay đổi so với nội dung chính sách ban đầu. Sự thay đổi này phụ thuộc vào nhiều yếu tố trong đó quan trọng nhất là mối quan hệ giữa triều đình nhà Nguyễn với các quốc gia ở khu vực và tình hình trong, ngoài nước dưới thời mỗi triều vua để từ đó những người đứng đầu nhà nước tiến hành điều chỉnh chính sách cho phù hợp.

Với những việc làm của mình, các vị vua nhà Nguyễn đã cho thấy sự cố gắng cao nhất trong các hoạt động hướng ra biển, đưa ra những chính sách phù hợp, đúng đắn vừa mang lại những mối lợi cho đất nước, vừa tăng cường vị thế của Việt Nam trong khu vực. Dù còn tồn tại một vài hạn chế trong quá trình triển khai nhưng nhìn chung, triều Nguyễn đã có nhiều cố gắng trong việc định hình và duy trì chính sách cứu nạn. Xét một cách toàn diện thì quá trình thực thi chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn đã mang lại nhiều kết quả tích cực, đáp ứng đúng các mục tiêu triều đình đề ra. Các văn thư cảm ơn, vật phẩm do các quốc gia có người bị nạn gửi tặng đã cho thấy vị thế của Việt Nam trong bang giao quốc tế dưới triều Nguyễn. Bên cạnh đó, giá trị nhân văn nhân đạo và cao hơn cả là chủ quyền quốc gia trên biển vẫn được đảm bảo.

CHƯƠNG 4

ĐÁNH GIÁ VỀ CHÍNH SÁCH CỨU NẠN TRÊN BIỂN ĐỐI VỚI NGƯỜI NƯỚC NGOÀI CỦA NHÀ NGUYỄN

4.1. Tác động của chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài dưới triều Nguyễn

4.1.1. Tác động đến chính trị-bang giao

Tadao Umesao cho rằng: “đại dương có vai trò kết nối con người với nhau nhiều hơn là chia rẽ họ. Sự kết nối qua biển cả cho phép các vật thể được phổ biến rộng khắp” [219, tr.252]. Điều đó đồng nghĩa với việc nếu coi đại dương là cây cầu lớn nối các châu lục trên thế giới lại với nhau thì các quốc gia là những người đi trên cây cầu ấy. 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. Từ chính sách cứu nạn biển, quan hệ ngoại giao của Việt Nam tiếp tục được mở rộng. 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) Gìn giữ 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 các nước trong khu vực không tiếp xúc thường xuyên như Diên Điện [Miến Điện], Nhật Bản, Triều Tiên... và (3) Củng cố quan hệ bang giao lâu đời với Trung Quốc.

Trong các mối quan hệ quen thuộc, gần gũi như với Xiêm La hay phương Tây, Quốc sử quán cũng ghi nhận nhiều lần nước Xiêm mang lễ vật đến tạ ơn hoặc gửi thư bày tỏ lòng biết ơn triều đình nhà Nguyễn. Dưới thời Gia Long, năm 1810, nước Xiêm La sai Long Tham Sám Bạt Ca, và Long Chãi Khôn Sạ Môn Tri đến dâng sản vật địa phương. Nguyên nhân là do thuyền buôn nước Xiêm bị bão dạt vào phận biển Quảng

Nam được cấp cho gạo theo lệ đồng thời lại cho vay hơn 1.000 quan tiền và hơn 1.000 phuong gạo [192, tr.792]. Nhân dịp này, vua Xiêm cũng đề cập đến tình hình nước Xiêm đánh phá được Phạ Ma (tên khác của nước Diên Điện), lấy lại đất Sa Lãng như một cách khoa trương vị thế trong ngoại giao. Dưới thời Minh Mệnh, mặc dù quan hệ Việt-Xiêm trở nên phức tạp, căng thẳng nhưng triều đình vẫn tiến hành cứu giúp các thuyền Xiêm gặp nạn. Năm 1828, nhân một thuyền Xiêm bị nạn được triều đình cứu giúp và đưa về nước, vua Minh Mệnh giải thích: “Ta đối với nước Xiêm vốn giữ tình hữu nghị. Tuy gần đây nghe có điều không được nhã, nhưng việc chưa rõ, mà việc cứu giúp kẻ bị nạn, quốc thể phải nên thế” [193, tr.785]. Nhìn nhận ở tầm cao hơn, Minh Mệnh cho rằng: “Hoàng khảo ta [Gia Long] lại nghĩ tấm lòng tốt buổi đầu của người Xiêm, họ lại là láng giềng, nên từ trước đến giờ vẫn cho giao hiếu. Trẫm noi theo phép cũ, há lại nghe lời nói ngoài mà tự mình tước bỏ nghĩa láng giềng. Nếu ngày khác nước Xiêm mưu điều không tốt, mà gây hấn ở ngoài biên, thì đã có lẽ phải trái, bên nào phải thì khoẻ, trời sẽ giúp cho mà việc làm một nửa thu công gấp đôi. Nay tự trẫm xem ra thì quyết không có lẽ bỏ giao hiếu gây hiềm thù để nhọc quân lính [193, tr.325]. Điều đó cho thấy dưới triều Nguyễn, hoạt động cứu nạn của người Xiêm là một biểu hiện tiêu biểu cho cố gắng của các vị vua nhà Nguyễn trong việc củng cố quan hệ hòa hiếu giữa hai nước, là một phương thức bang giao gián tiếp giữa triều đình Huế và triều đình Bangkok. Nhìn nhận trên một phương diện rộng hơn thì cứu nạn cũng là phương thức quan trọng để triều Nguyễn tránh được những xung đột không đáng có khi các nạn nhân lâm vào cảnh khốn cùng mà không nhận được sự giúp đỡ trong bối cảnh hai đất nước luôn có những biến động chính trị trong nước và những tranh chấp về quyền lợi trên vùng đất Chân Lạp, Vạn Tượng. Đến triều vua Thiệu Trị và Tự Đức, quan hệ Việt-Xiêm đã bị đứt đoạn. Triều đình Tự Đức nhiều lần muốn nhân cơ hội trao trả người bị nạn để nối lại tình bang giao trước đây. Tự Đức năm thứ 10 (1857), Tuần phủ Hà Tiên tâu báo sự việc 20 người Việt gặp nạn dạt đến Xiêm được cung cấp lương thực rồi đưa về. Nhân đó, Viện Cơ mật cho rằng: “Nước ấy đã bàn đến việc giảng hoà, nghĩ đem những người dân Kinh bắt được năm trước đưa trả về để thêm hậu việc hoà mục với nước láng giềng. Nhân lấy việc nước ấy đưa trả dân bị nạn về nước, làm thư đáp lại” [198, tr.492-493]. Dù việc nối lại bang giao chưa

thành nhưng cũng cho thấy thiện chí của triều đình nhà Nguyễn trong quan hệ ngoại giao với Xiêm.

Không chỉ bó hẹp trong quan hệ quen thuộc với Xiêm hay phương Tây mà thông qua chính sách và hoạt động cứu nạn, nhiều mối quan hệ mới đã được hình thành. Có thể kể đến trường hợp thiết lập quan hệ ngoại giao giữa Việt Nam với nước Nhã Di Lí dưới triều Minh Mệnh. Năm Minh Mệnh thứ 13, Quốc gia Nhã Di Lí sai sứ thần tới dâng quốc thư yêu cầu thông hiếu với Việt Nam. Thuyền của các sứ bộ bị sóng dạt ghé vào vùng duyên hải tỉnh Phú Yên. Nhà vua nhận được tin sai quan Viên ngoại là Nguyễn Tri Phương tới nơi cật vấn. Sau khi biết rõ mục đích muốn thông thương, vua Minh Mệnh dụ Nội các rằng: “Chúng nó từ xa tìm tới, bản ý là cung thuận. Triều đình ta với tinh thần mềm dẻo quý mến người phương xa, không tiếc gì mà không dung nạp họ. Tuy nhiên họ mới tới lần đầu, các chi tiết về lễ nghi, về ngoại giao thông hiếu chưa được am tường, có thể sai quan Thương bạc viết thư văn thông báo cho nước họ biết, nếu muốn thông thương mậu dịch với ta, ta cũng không cự tuyệt, nhưng phải tuân theo những hiến định đã có từ trước đến nay [185, tr.250-251]. Các Chi, Dụ của nhà vua đã đánh dấu một mối quan hệ ngoại giao mới được hình thành qua những lần cứu giúp người bị nạn trôi dạt đến Việt Nam.

Trong lịch sử, nhắc đến quan hệ bang giao lâu đời không thể không kể đến quan hệ Việt-Trung. Cho đến thế kỉ XIX, bang giao với nhà Thanh (Trung Quốc) là quan hệ chủ yếu, gần gũi của nhà Nguyễn ở khu vực Đông Á. Không chỉ có chung đường biên giới dài ở phía Bắc, nhà Thanh là một quốc gia lân bang khổng lồ có nhiều gắn bó cũng như xung đột với Việt Nam trong lịch sử. Trong suốt chiều dài xây dựng và phát triển đất nước, cả bốn vị vua đầu triều Nguyễn đều ý thức được vấn đề giữ nền hòa hiếu thân thiện giữa hai nước là vấn đề cốt lõi trong chính sách ngoại giao. Điều đó cũng lý giải cho những ân cấp vượt trội của triều đình nhà Nguyễn đối với quan quân, nhân dân nhà Thanh gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Trong việc đề ra chính sách cứu nạn và hoạt động cứu nạn, ý nghĩa bang giao được triều đình nhà Nguyễn đặc biệt coi trọng đối với các nạn nhân là người nhà Thanh. Theo Lương Chí Minh, chính phủ và nhân dân hai nước Trung-Việt đều từng triển khai hoạt động cứu giúp trên biển. Đặc biệt từ năm 1801 đến 1860, Việt Nam từng 29 lần cứu giúp nhân dân Trung Quốc

bị nạn trên biển [144, tr.340]. Trong khi đó, Trần Ích Nguyên đưa ra con số 62 thuyền Trung Quốc đòi nhà Thanh gặp nạn trôi dạt đến Việt Nam được triều đình và nhân dân Việt Nam giúp đỡ [154, tr.79]. Có thể thấy, chính sách cứu nạn và quá trình triển khai chính sách cứu nạn là một biểu hiện quan trọng góp phần vào tinh thần hòa hiếu, bang giao giữa hai nước, được cả hai phía công nhận từ rất sớm.

Với việc xem trọng thể diện quốc gia trên đất khách, trong hầu hết các lần đưa người bị nạn về nước, triều đình đều cử những vị quan am hiểu văn thơ, nhanh nhạy trong đối đáp để đưa người bị nạn trở về. Điển hình có thể kể tới trường hợp của Lý Văn Phức-một trong những viên quan thực hiện nhiều hơn 3 lần đưa người bị nạn nhà Thanh hồi hương. Năm 1831, Lý Văn Phức được triều đình cử đi Mân (Phúc Kiến) để trao trả người và thuyền gặp nạn. Phái đoàn trao trả gồm ba phái viên là Trần Văn Trung giữ chức Lang trung bộ Công trật chánh tứ phẩm đứng đầu các ty trong Lục Bộ, Cao Hữu Dực và Lý Văn Phức là Viên ngoại lang bộ Lễ và bộ Binh trật chánh ngũ phẩm đứng đầu các tổ chức chuyên môn ở Lục Bộ, trong khi Trần Khải chỉ là viên Tuần kiểm hàm Thất phẩm. Nhiệm vụ của phái đoàn này không chỉ dừng lại ở việc đưa người bị nạn về nước an toàn mà còn phải ngoại giao khéo léo với các vị quan nhà Thanh để không làm mất thể diện quốc gia. Đó là lí do vua Minh Mệnh đã chủ trương chọn những quan viên cấp cao, ứng đối giỏi tham gia vào chuyến công cán có phần bất đối xứng về nhân sự này. Đối với nhà Nguyễn, vị thế và những ứng xử khéo léo của quan quân nhà Nguyễn trên đất nhà Thanh trong những lần đưa người bị nạn hồi hương là điều quan trọng. *Dại Nam thực lục* chép: Bọn phái viên Lý Văn Phức và Lê Bá Tú đi hộ tống võ quan bị nạn của nhà Thanh đến tỉnh Quảng Đông, khi trở về, tâu nói: “Chuyến đi này có 5 người lính thủy quân được phân phái đi theo là bọn Nguyễn Văn Hội, ngồi chung với thuyền bị nạn, bỗng gặp đường biển sóng gió, không nhìn nhận nhau được, quan thuyền đến tỉnh Quảng Đông trước, nạn thuyền thì giạt vào huyện Văn Xương thuộc tỉnh ấy, viên tri huyện bức bách lên bộ để đưa về, nhưng bọn Hội cứ lẽ phải bẻ bác lại, không chịu khuất, nên người Thanh phải đưa họ đến tỉnh Quảng Đông, được gặp thuyền quan”. Vua bảo rằng : “Lũ kia là hạng nhỏ mọn, mà có kiến thức như thế, không dễ nhục sự thể. Thực đáng khen” [195, tr.371-372]. Bởi vậy

cho nên khi phái đoàn Việt Nam vừa đặt chân đến Hạ Môn đã được tiếp đón chu đáo và long trọng. Trong *Mân hành thi thoại tập*, Lý Văn Phức ghi lại bằng câu thơ:

盈前迎候自奔忙,

車乘雍容肅兩旁.

Tạm dịch: [Họ] Chạy trước đón sau bận rộn vất vả,

[Ta] Ung dung ngồi trên xe giữa hai hàng [quân] tề chỉnh. [74, tr.73].

Ngoài ra, trong chuyến đi này, phái đoàn của Lý Văn Phức còn gặp một số vấn đề như: nguyện vọng lên tỉnh yết kiến quan Tổng đốc bị bác bỏ, công quán lưu trú có chữ “Di” hay nhận được đề nghị sao lục tên nhà vua vào bản tấu... được thể hiện qua tác phẩm *Mân Hành thi thoại tập* do chính Lý Văn Phức ghi chép lại [74]. Trong luận án này, chúng tôi chỉ đề cập đến một sự việc liên quan đến công quán lưu trú có chữ “Di” như một bằng chứng tiêu biểu cho sự nhanh trí và tài năng của phái đoàn trao trả người bị nạn nhà Nguyễn. Sự kiện này được Lý Văn Phức đề cập đến trong bài *Di biện*. Sau một tháng chờ đợi để được gặp quan tỉnh, phái đoàn Việt Nam đặt chân đến Phúc Kiến và nhìn thấy dòng chữ “Việt Nam quốc di sứ công quán” (Nhà công quán tiếp sứ rợ nước Việt Nam) treo ở nhà công quán. Sau khi phân phải trái với quan Huyện doãn, viên quan này phải sai người chữa lại là “Việt Nam quốc sứ quan công quán” (Nhà công quán tiếp quan sứ nước Việt Nam), Lý Văn Phức mới chấp thuận. Thậm chí, trước khi về, Lý Văn Phức còn viết một bài biện luận phân biệt rõ Việt Nam và Man Di buộc quan quân nhà Thanh phải thay đổi thái độ khi tiếp sứ Việt Nam và thể hiện quan điểm rõ ràng của một đất nước độc lập, có chủ quyền toàn vẹn [xem *Phụ lục 9*]. Tinh thần của bài biện luận cho thấy bản lĩnh của phái đoàn Việt Nam, là đại diện cho khí phách của quốc gia về một đất nước vốn có “văn hiến”, có vị thế riêng trong khu vực. Những lời lẽ trong bài luận vừa mềm mỏng vừa kiên quyết trong cương có nhu. Đó chính là nghệ thuật đối ngoại truyền thống lâu đời của nhiều triều đại quân chủ Việt Nam trong quan hệ với phương Bắc. Bài biện luận này đã gây được tiếng vang không nhỏ trên đất Mân. Các nho sĩ Trung Châu đã có nhiều lời tán thưởng, bình luận về bài biện luận này của Lý Văn Phức. Vương tử Hương Tuyết bình: “Di, Nhưng,

Man, Địch, Hoa-từ xưa chỉ là nói về đất đai 5 phương, không phải là có ý gì. Cho nên cũng xem lại ở đạo học rạn vỡ hay tằm tối, phong tục tốt đẹp hay xấu ác như thế nào vậy. Bài biện này thẳng thắn mà thấu đạt”. Hay Huân đạo Lý Chấn Nhân đã có những hành động cực kỳ khảng khái. Ông chỉ vào mũ áo của Lý Văn Phúc rồi tự ném mũ của mình, viết vào lòng bàn tay rằng: “Chính ta là Di, mà lại bảo người khác là Di được sao?” [74, tr.81-83] càng làm nổi bật học thức uyên thâm và sự nể phục của các nho sĩ dành cho phái đoàn nhà Nguyễn. Trong những ghi chép của Chu Khải về phái đoàn hộ tống Trần Khải về Hạ Môn cũng thừa nhận sự tài năng của các vị quan nhà Nguyễn: “[Người trong đoàn] đều búi tóc, các quan thì mặc áo sa đen, cổ tròn, cử chỉ cung kính lễ giáo, thông hiểu chữ nghĩa” [154, tr.77-78]. Điều đó lí giải tại sao nhà Nguyễn thường sử dụng các vị quan có phẩm trật cao và tài năng xuất chúng để đưa người bị nạn về nước. Với các vị vua nhà Nguyễn, những ứng xử khéo léo, cương quyết của quan quân triều đình trước quan quân nhà Thanh cũng chính là thể diện quốc gia, là bang giao quốc tế không thể không xem trọng. Qua đó cũng cho thấy nguyên tắc ngoại giao của nhà Nguyễn bên cạnh việc thực hiện một việc làm tốt là phải giữ vững tính chính thống, độc lập của mình trong bất kỳ hoàn cảnh nào dù đó là chuyển công tác ngoại giao chính thống (tuế cống, thỉnh phong, tạ ơn, chúc thọ...) hay đơn thuần là đưa người bị nạn gặp bão về nước.

Về phía nhà Thanh, mỗi khi nhận được tâu báo của các địa phương về việc nhà Nguyễn cứu giúp và đưa người bị nạn hồi hương, triều đình đều gửi thư cảm ơn và tặng thưởng cho phái đoàn đưa về cũng như các vua nhà Nguyễn. Chẳng hạn năm Tự Đức thứ 8 (1855), Tướng quân du kích nhà Thanh là Sùng Đoan cùng 300 lính gặp bão, dạt đến cửa biển Thị Nại. Triều đình nhà Nguyễn đã cấp tiền và gạo ưu hậu cho nhóm người bị nạn này, sau đó lại cho thêm mỗi tháng 800 quan tiền, riêng Sùng Đoan cấp thêm 30 lạng bạc và 15 lạng bạc cho người thủ bị. Đến tháng 6 năm 1855, thuyền của Sùng Đoan trở lại Quảng Đông, vua Hàm Phong đã gửi thư cảm ơn và tặng phẩm cho vua Tự Đức. *Đại Nam thực lục* xác nhận sự kiện năm 1858, Thự Tuần phủ Quảng Yên là Lê Văn Chấn ủy người đệ sắc thư và các thứ vàng, ngọc như ý, bình vàng, đoạn tám các hạng của vua nhà Thanh ban do Quan tổng đốc Lương Quảng họ Diệp tư đến Quảng Yên [198, tr.548]. Trên thực tế, trước khi tặng quà cảm ơn cho nhà Nguyễn ở

Việt Nam, nhà Thanh đều thông báo trước. Sau khi chiếu chỉ của vua được ban hành, quà tặng sẽ được gửi đến Quảng Đông gửi về Việt Nam qua thuyền buôn hay thuyền của sứ bộ hoặc giao cho Tuần phủ Quảng Tây chuyển đến Việt Nam bằng đường bộ.

Như vậy, có thể thấy các hoạt động cứu nạn dưới triều Nguyễn đã góp phần quan trọng trong việc củng cố cũng như thiết lập quan hệ bang giao với các nước trong khu vực. Từ một chiếc thuyền gặp nạn, mối quan hệ giữa Việt Nam và các nước được thắt chặt hơn qua các văn thư cảm ơn, đề nghị thông thương... Không phải ngẫu nhiên Gia Long-Minh Mệnh hay Thiệu Trị-Tự Đức giao phó việc đưa người bị nạn về nước cho những vị quan am hiểu thơ văn, tinh thông địa lý. Và cũng không phải ngẫu nhiên, việc đưa người bị nạn về nước được triều đình nhà Nguyễn ưu tiên thực hiện một cách đều đặn.

4.1.2. Tác động đến kinh tế

Trong nội dung chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn, tất cả quan quân trí thức nhà Thanh gặp nạn đều được triều đình nhà Nguyễn cử người đưa về nước. Căn cứ vào từng trường hợp cụ thể mà triều đình sẽ chọn đường biển hay đường bộ để đưa người bị nạn hồi hương. Trên thực tế, qua khảo cứu, có thể thấy triều Nguyễn ưu tiên đưa người bị nạn về nước bằng đường biển hơn. Bởi con đường biển vừa tiện lợi, số lượng người phục vụ không quá lớn, thời gian nhanh và đặc biệt có thể mang theo nhiều hàng hóa. Nhà Nguyễn cho rằng số hàng hóa này dùng để dẫn thuyền, để thuyền cân bằng khi gặp sóng to gió lớn trên biển và sẽ bán khi đưa người bị nạn đến Quảng Đông. Trong các ghi chép của Quốc sử quán hay Nội các triều Nguyễn cũng không đề cập tới vấn đề khối lượng hàng hóa mang theo trong mỗi chuyến đưa người bị nạn hồi hương. Nhiều nhà nghiên cứu Trung Quốc cho rằng những tính toán của nhà Nguyễn khi đưa người bị nạn nhà Thanh về nước đã mang lại những lợi ích kinh tế nhất định. Thang Hy Dũng gọi loại hàng hóa này là áp thuyền hóa vật [154, tr.78]. Tôn Hoảng Niên và Lại Tông Thành đều chỉ ra rằng mỗi lần hộ tống những người bị nạn Trung Quốc về nước, Việt Nam thường mang theo một lượng lớn hàng hóa và triều đình nhà Thanh đều cho phép hoạt động buôn bán này được miễn thuế [330, tr.265], [343, tr.249]. Trong khi đó, Hứa Văn Đường lại gọi hoạt động buôn bán miễn thuế các hàng hóa mang theo và mua về những món cần dùng của nhà Nguyễn là một mô thức mậu

dịch [23, tr.44-45]. Dù không đề cập đến các hoạt động buôn bán thương mại trong chính sử nhà Nguyễn nhưng qua các ghi chép của chính thành viên phái đoàn Việt Nam đưa người bị nạn về đã phần nào cho thấy nhà Nguyễn thực sự có những tính toán tối ưu mỗi khi tổ chức các chuyến công cán nước ngoài. Trong *Mân hành thi thoại tập* của Lý Văn Phức kể về chuyến đi Mân đưa nguyên tri huyện Chương Hoá là Lý Chấn Thanh cùng các nạn dân gặp bão về nước năm 1831, chính ông đã viết rằng nhiệm vụ của phái đoàn không chỉ đơn thuần là đưa người bị nạn về nước mà: “Công hoàn, thường cách niên bất quy, cái mưu thương dã” [Xong việc, thường cách năm không về, đại khái là để mưu tính việc buôn bán] [74, tr.63]. Chu Khải khi biên soạn *Hạ Môn chí* cũng xác nhận việc nhóm người Lý Văn Phức đưa quan quân nhà Thanh bị nạn đến Hạ Môn được vua nhà Thanh xuống chỉ khen thưởng và “cho phép được trao đổi các thứ sản vật mang theo” [154, tr.77-78]. Trong chính sử nhà Thanh, mỗi lần triều đình nhà Nguyễn hộ tống người bị nạn về nước đều được ghi chép lại chi tiết. Đối với hàng hóa mang theo phái đoàn, nhà Thanh đều miễn thuế và cho trao đổi buôn bán rộng rãi. Năm 1829, Lý Hồng Tân tâu lên vua Đạo Quang việc phái đoàn Việt Nam đưa những người bị nạn đến Quảng Đông kèm theo hàng hóa. Ngoài việc ban thưởng cho nhà Nguyễn, “mọi hàng hóa đã đem tới và sắp xuất khẩu đem tới, đều được ban ơn cho miễn nộp thuế” [347 q.156]. Trong một sự kiện khác, năm Đạo Quang thứ 24 (1844), vua Thiệu Trị nhà Nguyễn cử người hộ tống Bả tổng thủy quân Hiệp châu Nhai Lý Mậu Giai cùng quân lính nhà Thanh bị nạn trở về Quảng Đông. *Thanh Tuyên Tông thực lục* cho biết: “Lý Mậu Giai được viên Quốc vương cho người đến ủy lạo, sai thợ sửa chữa, cùng sai quan quân chỉ huy và hộ tống thuyền. Lần này mang theo hàng hóa dẫn thuyền, cùng hàng xuất khẩu đều được miễn thuế. Vẫn tuân theo chương trình cũ, cho mở cửa thuyền, mang hàng hóa tiêu thụ để khỏi chậm trễ” [347, q.408, tr.30-31].

Không chỉ mang theo nhiều hàng hóa để buôn bán, phái đoàn đưa người bị nạn hồi hương của nhà Nguyễn còn chuẩn bị một số tiền lớn để mua hàng hóa mang về nước. Bản thân vua Minh Mệnh cũng là một người yêu thích công việc sáng tác văn chương, biên soạn sách vở, Minh Mệnh từng dụ rằng: “Trẫm rất thích thơ cổ họa cổ, cùng sách lạ của cổ nhân, mà chưa tìm được nhiều. Bọn người nên để lòng tìm mua

đem về dâng. Và lại Trẫm nghe nói những nhà quan ở Yên Kinh nhiều người chép sách riêng, nhưng vì việc quan thiệp đến nhà Thanh, cho nên chỉ chứa riêng ở nhà, chưa dám đem ra khắc in. Bọn người nếu thấy những sách loại ấy dẫu còn là bản thảo cũng không kể giá đắt cứ mua” [74, tr.68-69]. Năm 1833, khi triều đình nhà Nguyễn phái Lý Văn Phức, Nhữ Bá Sĩ, Hoàng Kiến Trại, Lê Văn Khiêm và đoàn tùy tùng hộ tống tàu bị nạn của viên Ngoại ủy Lương Quốc Đống quay lại Quảng Đông đã nhân cơ hội đó mua về một lượng sách lớn. *Việt hành tạp thảo biên tập* chép chi tiết việc ông mua sách ở Quảng Đông như sau: “Khi tôi đến Quảng Đông, tôi đã thăm các cửa hàng sách. Tôi đã thấy hơn 20 cửa hàng sách gần đây. Sách chất đầy trên các kệ. Khi tôi hỏi về những cuốn sách đó, họ cho tôi một bản kê khoảng hơn 1000 hoặc 2000 tên. Sau nhiều tháng chọn lựa, tôi thấy rằng tiệm Quân Thanh có nhiều sách nhất” [351, tr.275]. Ngoài sách vở, phái đoàn công cán nhà Nguyễn còn mua về nhiều loại thảo dược, đồ dùng sinh hoạt, cây cối hoa màu quý... Trong chuyến đưa Hiệp bả tổng nhà Thanh Ngô Hội Lân về nước dưới triều vua Tự Đức, phái đoàn của Phạm Phú Thứ đã “mang nhiều lúa gạo và nguyên liệu quý, thêm hai vạn lạng bạc để mua hàng hoá” trên chiếc thuyền hiệu Thụy Ứng đồng thời mua về cây cối hoa màu quý ở Hoa Địa và sách vở ở thành Quảng Châu [155, tr.226-232]. Trong khi đó, Quốc sử quán nhà Nguyễn chỉ chép sự việc vua Tự Đức cấp lương ăn, tiền, quần áo và đưa Ngô Hội Lân đến quán Tứ dịch chờ về nước [198, tr.187]. Những nhiệm vụ khác mà triều đình giao cho Phạm Phú Thứ khi đi Quảng Đông đều không thấy được đề cập.

Có thể thấy, nhà Nguyễn rất quan tâm đến việc triển khai đường biển để mở rộng buôn bán. Triều đình nhà Nguyễn hoàn toàn nhận thức được rằng việc chỉ có thể buôn bán trên bộ đã hạn chế rất lớn đến sự phát triển ngoại thương. Theo lệ của nhà Thanh, hoạt động trao đổi mua bán chỉ diễn ra trên bộ ở các nơi cửa quan Khâm Châu, tỉnh Quảng Đông và Thủy Khẩu, tỉnh Quảng Tây [347, q.156, tr.408-409]. Trên thực tế, triều đình nhà Nguyễn đã nhiều lần đề nghị nhà Thanh khai thông đường biển để thuận tiện trong buôn bán thương mại nhưng không được nhà Thanh chấp nhận. Trong *Thanh thực lục* có đề cập đến nguyện vọng được buôn bán bằng đường biển của triều Nguyễn nhưng không nhận được sự chấp thuận của vua Đạo Quang nhà Thanh. Năm 1829, Lý Hồng Tân tâu lên vua Đạo Quang việc nhà Nguyễn xin theo đường biển đến

Quảng Đông mở mang việc mua bán. *Thanh Tuyên Tông thực lục* chép: “Mệnh bọn Lý Hồng Tân truyền dụ cho Quốc vương nước ấy [đại ý là] theo lời thỉnh cầu của Quốc vương về việc theo đường biển sang Quảng Đông mua bán, [chúng tôi] đã tâu lên đại hoàng đế, từ lâu nay Quốc vương vẫn ở hàng phiên bang nhận phong, hết lòng cung thuận, nước của Ngài tiếp liền Lưỡng Quảng, cùng với dân buôn bán nội địa có nơi mua bán theo đường bộ, hàng hóa lưu thông cũng đầy đủ, không như mấy nước cách trở trùng dương mà phải theo đường biển để vận chuyển hàng hóa..” [347, q.156, tr.408-409]. Trong khi đó, nhu cầu mua bán trao đổi hàng hóa phục vụ cho triều đình là rất lớn. Trong cả bốn đời vua, triều đình đều cử các lực lượng đi công cán nước ngoài để mua bán hàng hóa hoặc nhờ các Hoa thương mua giúp hàng hóa từ Trung Quốc đến. Vì thế bằng cách mang theo hàng hóa “dẫn thuyền” khi đưa người bị nạn về nước, nhà Nguyễn đã gián tiếp thực hiện buôn bán bằng đường biển, phá vỡ những lệnh cấm về buôn bán bằng đường biển mà triều đình nhà Nguyễn không thể khai thông, góp phần thúc đẩy các hoạt động buôn bán quan phương qua đường biển. Hứa Văn Đường đã rất có lý khi cho rằng đối với Việt Nam, việc mua bán ở các nơi như Quảng Châu, Hương Cảng, Áo Môn rất quan trọng vì hàng hóa đường bộ không đủ cung cấp cho nhu cầu và đó là đột phá của triều Nguyễn [23, tr.40]. Việc trao trả người bị nạn của nhà Nguyễn đã mở ra cơ hội buôn bán không phải chịu thuế lại không cần trải qua các thủ tục nhập cảng phức tạp theo thông lệ. Điều đó cũng góp phần lí giải về một giai đoạn nhảy vọt trong việc sử dụng thuyền công cán đến Trung Quốc sau năm 1780 kéo dài đến tận năm 1850 trong một nghiên cứu về thương mại thuyền mảnh ở Đông Nam Á của Reid [283, tr.24].

4.1.3. Tác động đến giao lưu văn hóa-xã hội

Thế kỉ XIX, thông qua những vụ tai nạn hàng hải, nhiều thương nhân, quan quân nước ngoài đã có dịp đến Việt Nam. Trong những ngày tháng sống gần gũi ở Việt Nam chờ ngày hồi hương, không ít các tác phẩm văn thơ, nhật kí đã ra đời. Cuối thế kỉ XVIII, 16 người Nhật Bản gặp nạn trôi dạt đến Hội An. Họ được đưa đến cung điện của nhà vua khi đó là Nguyễn Phúc Ánh ở Gia Định, được ban tiền gạo và đưa đến Quảng Đông để chờ thuyền đi Nhật Bản. Sự kiện này đã được ghi chép trong một sổ ký lục ở Nhật Bản. *Nam biểu ký* do Shihoken Seishi viết năm 1974 và *Nam phiêu ký*

chép lại bởi Ryushiken Seishi năm 1798 là những tác phẩm ra đời nhân sự kiện gặp nạn của nhóm người Nhật nói trên [217], [355]. Cả hai tác phẩm không chỉ kể lại diễn biến sự kiện mà còn mô tả chi tiết về địa lý, phong tục, sản vật và ngôn ngữ Việt Nam thời điểm cuối thế kỉ XVIII trong bối cảnh chính quyền Tokugawa ở Nhật Bản thực thi chính sách bế quan tỏa cảng (Sakoku - 鎖国).

Dưới triều vua Minh Mệnh, tác phẩm *Hải Nam tạp trí* của Lãm sinh người Đài Loan là Thái Đình Lan đã ra đời trong một hoàn cảnh hết sức đặc biệt. Năm Đạo Quang thứ 15 (1835) Thái Đình Lan sau khi thi Hương xong từ Phúc Kiến đáp thuyền trở về Đài Loan gặp bão tố dạt vào bờ biển cửa Thới Cầm thuộc phủ Tư Nghĩa, tỉnh Quảng Ngãi, Việt Nam. Thái Đình Lan được đối đãi ưu hậu trong suốt thời gian tạm trú ở Việt Nam. Được vua Minh Mệnh chấp thuận cho trở về bằng đường bộ, Thái Đình Lan đã có dịp qua các tỉnh Quảng Nam, Quảng Bình, Nghệ An, Ninh Bình, Lạng Sơn rồi qua cửa Nam Quan vào Trung Quốc, qua Nam Ninh theo đường Quảng-Mân trở về Bành Hồ, Đài Loan. Nhân cơ hội đó, Thái Đình Lan đã viết nên tác phẩm *Hải Nam tạp trí*. Theo *Bành Hồ sảnh chí*, *Hải Nam tạp trí* gồm 2 quyển. Quyển Thượng chia làm 3 thiên: Thương minh kỷ hiểm (Biển khơi gặp nạn) tác giả ghi lại mỗi hiểm nguy trên biển khiến thuyền bị lật chìm, Viêm hoang kỷ trình (Đi đường trên đất phương Nam) ghi chép hành trình từ khi ông được đưa vào bờ biển, nhận ân cấp của nhà Nguyễn cho đến khi được hộ tống đến Lạng Sơn, Việt Nam kỷ lược (Ghi chép sơ lược về Việt Nam) tóm tắt sơ lược về quá trình thống nhất quốc gia của vua Gia Long và một số phong tục dưới triều vua Minh Mệnh. Quyển Hạ theo chính Thái Đình Lan thì đều là thơ thù xướng trong lúc đi đường, chưa từng được khắc in [154, tr.19-20]. Vì thế ngày nay, tác phẩm *Hải Nam tạp trí* chỉ có phần Thượng. Về việc viết cuốn sách này, chính Thái Đình Lan cũng thừa nhận: “Chẳng biết có phải ông trời muốn dày công đúc nặn hay không mà khiến cho tôi bị trôi dạt đến chốn cùng hoang xa vắng cùng cực ưu sầu, nhân đó mà làm ra thơ văn để lên tiếng ở nơi hải ngoại cũng chưa biết chừng?” [154, tr.77]. Theo Thang Hy Dũng, trường hợp của Lãm sinh Thái Đình Lan đã vô tình trở thành nhân tố kết nối giữa Đài Loan và Việt Nam bởi kể từ khi Trung Quốc cai trị Đài Loan, không hề có sự trao đổi thương mại, bang giao giữa hai khu vực mà chỉ có sự liên lạc lẻ tẻ giữa Đài Loan và Việt Nam từ các vụ cứu nạn tàu

đắm trong tương quan mạng lưới cứu nạn ở Đông Á [345, tr.471]. Có thể thấy, *Hải Nam tạp trí* không chỉ là bằng chứng chân thực về quan hệ Trung-Việt, quan hệ quốc tế truyền thống ở khu vực Đông Á mà còn là tác phẩm du kí có giá trị trong lịch sử văn học Đài Loan, là tư liệu quý giá về phong tục, cảnh vật Việt Nam qua con mắt một người nước ngoài chưa từng đến Việt Nam trước đó.

Dưới triều Nguyễn, quan quân trí thức nhà Thanh bị nạn đều được triều đình sắp xếp lực lượng đưa về nước. Thông qua những chuyến đi này, nhiều quan quân, trí thức Việt Nam đã có dịp trao đổi, bình phẩm văn thơ với các Nho sĩ nhà Thanh. Theo Hạ Lộ, trong các vụ giải cứu nạn đắm tàu Trung-Việt, một số Nho sĩ Việt Nam đã đến Quảng Đông và có các hoạt động văn chương sau khi làm công vụ và ngay cả khi đang làm công vụ [351, tr.268]. Có thể kể đến hai trường hợp tiêu biểu dưới triều Nguyễn là Lý Văn Phức và Phạm Phú Thứ.

Trong nửa đầu thế kỉ XIX, Lý Văn Phức²⁵ được xem là một trong những thành viên phái đoàn đưa quan quân nhà Thanh hồi hương nhiều hơn cả. Dưới triều vua Minh Mệnh, Lý Văn Phức có tới 3 lần đưa quan quân, trí thức nhà Thanh gặp nạn hồi hương vào các năm 1831, 1833 và 1834. Trong cả 3 lần hộ tống người bị nạn này, Lý Văn Phức đều để lại các tác phẩm thơ văn được lưu truyền rộng rãi về sau. *Mân hành thi thoại tập* là tập vịnh được Lý Văn Phức hoàn thành trong chuyến đi đến đất Mân (Phúc Kiến, Trung Quốc) đưa Giám sinh Trần Khải và Tri huyện Lý Chấn Thanh về nước năm 1831. Hai năm sau đó, nhân sự kiện đưa Bả tổng Lương Quốc Đống trở về Quảng Đông, Lý Văn Phức đã viết hai tập thơ *Việt hành ngâm thảo* và *Áo Môn chí hành thi sao*. Thành phần đưa người bị nạn hồi hương của chuyến đi này đều không được chính sử nhà Nguyễn ghi chép lại²⁶ nhưng qua những tác phẩm của Lý Văn Phức

²⁵ Lý Văn Phức (1785- 1849) tự Lân Chi, hiệu Khắc Trai và Tô Xuyên, người làng Hồ Khẩu, huyện Vĩnh Thuận, phủ Hoài Đức (nay là phường Bưởi, Tây Hồ, Hà Nội). Năm 1807, ông bắt đầu đi thi và đỗ Tam trường (tú tài) đến năm Kỷ Mão (1819) ông lại đi thi và đỗ Hương tiến (Cử nhân). Năm 1820 ông được bổ làm Hàn lâm Biên tu, sung Sử quán, rồi trải các chức vụ: Lễ bộ kiến sự, Hộ bộ Hữu thị lang, Lễ bộ Hữu thị lang làm quan dưới 3 triều Minh Mệnh, Thiệu Trị và Tự Đức. Ông mất năm 1849, thọ 64 tuổi. Trong cuộc đời quan trường, Lý Văn Phức đã được vua Minh Mạng tin tưởng và giao phó cho nhiều nhiệm vụ công cán quan trọng, nhiều lần đi sứ ở Singapore, Philippines và Trung Quốc. Lý Văn Phức được coi là một tác gia tiêu biểu của giai đoạn văn học Việt Nam thế kỷ XVIII-XIX với số lượng lớn những tác phẩm Hán và Nôm đa dạng như: thơ cảm hoài, thơ xướng họa, ký sự, tạp ký, luận thuyết, nhật ký, tự thuật, phú, truyện thơ Nôm, gia phả, văn tế tự, bạt, chiếu, chế, từ, biểu, câu đối...

²⁶ Thực tế trước đó, *Đại Nam thực lục* cho biết lực lượng đưa Bả tổng Lương Quốc Đống về nước không phải là Lý Văn Phức: “Sai lữ Phó vệ úy Thủy quân là Đoàn Khác, Phó vệ úy Tiền phong tiền là Lê Văn Phú, hiệp lực

đã cho thấy ông đã đưa Lương Quốc Đống trở lại Quảng Đông và có nhiều cuộc xướng họa thơ với các Nho sĩ nhà Thanh. Năm 1834, Lý Văn Phức tiếp tục viết tập thơ *Việt hành tục ngâm* khi ông hộ tống Trần Tử Long gặp bão đến Quảng Đông. Qua các tác phẩm thơ văn của Lý Văn Phức trong các chuyến công cán đưa người bị nạn về nước, những tư liệu về bối cảnh lịch sử, xã hội, văn hoá Trung Hoa nửa đầu thế kỷ XIX trên nhiều mặt như: địa danh hành chính, các di tích và các công trình kiến trúc nổi tiếng của Trung Quốc, các nhân vật lịch sử, bộ máy hành chính, quan chế cũng như hệ thống giáo dục, khoa cử nhà Thanh và cả những thông tin về văn hoá phong tục tập quán, phục trang... được phản ánh vô cùng sâu sắc, sinh động. Theo thống kê của Phan Thị Thu Hiền trong *Mân hành thi thoại tập*, chuyến đi Mân của Lý Văn Phức năm 1831 ghi chép tổng cộng 115 bài trong đó có 94 bài là sáng tác của Lý Văn Phức (gồm 83 bài thơ, 7 bài văn và 4 mục tạp ký) chiếm tỉ lệ 81,7%. Trong 94 đơn vị sáng tác của Lý Văn Phức lại có 34 bài được ra đời từ những cuộc tiếp xúc, gặp gỡ, thù đáp, ứng đối, xướng họa, biện luận... với các quan viên nhà Thanh (tương đương 36,2%) tiêu biểu nhất là 20 bài thù đáp, ứng đối xướng họa với 3 nhân vật Lại Tham Quân, Vương tử Hương Tuyết và Hoàng Tâm Trai [74, tr.138-141]. Ngoài ra còn có 21 bài là phụ chép sáng tác của các tác giả khác (các phái viên phái đoàn Việt Nam, các quan viên triều nhà Thanh) chiếm tỉ lệ 18,2%. Sự đa dạng về thành phần tác giả cho thấy tác phẩm *Mân hành thi thoại tập* không chỉ giới thiệu thơ văn của Lý Văn Phức trong chuyến công cán năm 1831 đến Phúc Kiến mà với một tỉ lệ khá đáng kể thơ văn của các quan viên Trung Hoa và các thành viên phái đoàn Việt Nam, độc giả còn được tiếp cận với những cuộc ứng đối giao đãi thơ ca trong hoạt động giao lưu văn hóa Việt-Trung [74, tr.46-48]. Qua các chuyến đi này, mỗi lần Lý Văn Phức đều có cơ hội thù xướng, giao lưu thơ ca với các Nho sĩ nhà Thanh và có thêm nhiều người bạn tâm giao. Trong chuyến đi năm 1831, Lý Văn Phức may mắn kết giao với Vương tử Hương Tuyết và Tham quân Lai Tử Canh, hình thành mối thâm tình chủ khách cảm mến nhau bởi tài năng và đức độ. Năm 1833, Lý Văn Phức quen biết với Tiền Đường

cùng thự Lang trung Hộ bộ là Lê Văn Khiêm, Viên ngoại lang Lại bộ là Nguyễn Tri Phương cùng đem thủy quân, chia đi thuyền lớn "Uy phượng" và thuyền "Bình tự nhất hiệu" đi Quảng Nam, đưa bọn võ quan nhà Thanh bị nạn về nước. Thuyền ra cửa biển Thuận An, Thống chế Thủy quân là Nguyễn Tài Năng hộ tống. Gặp nước thủy triều xuống, Năng thúc đẩy cho thuyền tiến nhanh. Bỗng gió đông bắc thổi mạnh, thuyền Uy phượng bị cạn" [194, tr.511-512].

Mậu Cấn (tự Kiêm Sơn, hiệu Liên Tiên) và đã có một cuộc hội quần anh Châu Giang vào ngày 5 tháng 7 tạo nên mối tâm giao khó quên trên đất khách.

Nửa sau thế kỉ XIX, tác phẩm *Đông hành thi lục* của Phạm Phú Thứ²⁷ cũng được ra đời trong hoàn cảnh khá tương đồng với trường hợp của Lý Văn Phức. Phạm Phú Thứ từng làm quan đại thần của triều đình nhà Nguyễn dưới hai đời vua Thiệu Trị và Tự Đức. Năm Tự Đức thứ 4 (1851), ông kiêm nhiệm Nội các Hành tẩu, phụng mệnh theo thuyền Thụy Nhạc đưa Bả tổng Ngô Hội Lân nhà Thanh gặp nạn về Quảng Đông. Các tác giả *Phạm Phú Thứ toàn tập* cho rằng: Ngô Hội Lân giữ chức quan nhỏ (có thể là chỉ huy phó) của một pháo đài ở Quỳnh Châu lên thuyền đi lãnh đạn pháo, gió bão thế nào lại thổi anh ta đến tận biển Thừa Thiên nên triều đình tổ chức một chuyến đi đưa anh ta về nước, chuyến đi kéo dài đến nửa năm trời [174, tr.32]. Từ sự việc này, tập bút kí *Đông hành thi lục* ra đời gồm 89 bài ghi lại những sự việc Phạm Phú Thứ đã chứng kiến trong chuyến công cán sang Quảng Đông. Về sau tập bút kí này được xếp trong bộ *Giá Viên toàn tập* của Phạm Phú Thứ. Từ tập bút kí của ông, chúng ta biết được hành trình của phái đoàn Việt Nam trao trả người bị nạn đã diễn ra thế nào. Sáng sớm mùng 6 tháng 6, thuyền xuất phát từ bến Trà Sơn, tỉnh Quảng Bình, qua Thất Châu, Quảng Châu Lão Vạn Sơn; đến mùng 10 đến được Ô Môn. Sau đó, thuyền ra khỏi Hồ Môn, đến ngày 23 tháng 6 mới từ phủ Lôi Châu của Quảng Đông đưa thuyền vào sông Liệp Đức, phái viên đáp thuyền nhỏ vào thành Quảng Châu đi công cán. Họ lưu lại ở Quảng Châu khoảng 6 tháng. Ngày 16 tháng 12 mới xuất thuyền từ sông Liệp Đức, tối ngày 19 thuyền ra biển từ cửa biển Lỗ Vạn, trưa ngày 22 vào Điện Hải Khẩu, thuyền đến cảng Đà Nẵng [174, tr.400].

Trong chuyến đi của Phạm Phú Thứ, ngoài các công việc ngoại giao phải hoàn thành, ông còn có dịp gặp gỡ, giao lưu với một số Nho sĩ nhà Thanh và trở thành bạn tri âm. Các Nho sĩ nhà Thanh khi nghe tin Phạm Phú Thứ đến Trung Quốc đã chủ động gửi thiệp mời trước rồi tiếp đón ông long trọng. Họ cùng nhau xướng họa, cùng

²⁷ Phạm Phú Thứ (1821-1882) nguyên là Phạm Phú Hào, sau đổi thành Phạm Phú Thứ, tự là Giáo Chi và Thúc Minh, hiệu Trúc Đường, biệt hiệu Giá Viên, quê ở xã Đông Bàn, huyện Diên Phước, tỉnh Quảng Nam. Ông từng giữ nhiều chức vụ quan trọng trong bộ máy chính quyền nhà Nguyễn như: Hàn lâm viện Biên tu, Tri phủ Lạng Giang, thăng Thị độc, đổi bổ Tri phủ phủ Tư Nghĩa, Viên ngoại lang ở Bộ Lễ, Cai bộ chức Án sát Thanh Hóa, Hà Nội... Ông từng được cử đi công cán Trung Quốc (1851), Phó sứ của sứ bộ Phan Thanh Giản sang Pháp - Tây Ban Nha chuộc ba tỉnh miền Đông Nam Kỳ (1863-1864).

tán thưởng văn học của nhau. Tại Quảng Châu, Phạm Phú Thứ đã nhận lời xướng thơ của Tú tài Lê Văn Thạch, Lê Kính Khanh, cùng đồng liêu (Chánh hành giới Lê Trực Hiên, Trước tác Nguyễn Ngọc Nhữ, Điển bạ Nguyễn Hữu Quang, Tu soạn Vũ Hoàng Trung) đến thăm Sơn phòng họ Lê và để lại những tác phẩm thù xướng với anh em họ Lê cùng những văn sĩ có mặt tại đó như Dư Du Đình, Đỗ Tương Linh... Từ cuộc nguyên xướng này, Phạm Phú Thứ đã làm 3 bài thơ đáp tạ [*Xem Phụ lục 10*]. Ngoài ra, ông cũng từng đến thăm viếng Lương Nghị Am và cùng nhau xướng đáp. Trong buổi gặp mặt, Lương Nghị Am không ngừng bày tỏ nỗi nhớ da diết mối thâm giao cũ của các phái viên 20 năm trước đây với Lý Văn Phức, Hoàng Kiện Trai (Quýnh) khi phái đoàn Lý Văn Phức đưa quan quân nhà Thanh gặp nạn về nước năm 1833, thậm chí ông còn mời Phạm Phú Thứ ngâm hai bài thơ với thi xã ở đó [155, tr.226-232]. Không những thế, nhân chuyến đi này, Phạm Phú Thứ cũng có dịp tham quan nhiều địa danh, cảnh đẹp trên đường đi. Phạm Phú Thứ đã có dịp thăm pháo đài Sa Giác, thảo đường của Trần Nam Tuyết ở xóm núi phía nam, sơn lâu Gia Lan ở đường Thái Bình, lên tháp Xích Cương khi thuyền đỗ lại Hồ Môn và đều có đề thơ. Ngoài ra, ông cũng từng đến chùa Trường Thọ nơi hoà thượng Thích Đại Sán tu tập, chơi chợ đêm ở phía tây thành, ghi chép lại cảnh thả đèn trên sông vào tết Nguyên Tiêu, xem duyệt binh ở Quảng Đông, ngắm vườn hoa nhà họ Vương ở Hoa Địa (Tuý Lâm Viên). Đó đều là những quan sát sâu sắc của ông về đời sống xã hội Quảng Châu nửa sau thế kỉ XIX mang nhiều giá trị văn học và lịch sử.

Đối với quan quân nhà Nguyễn, mỗi khi nhiệm vụ đưa người bị nạn về nước hoàn thành, các hoạt động giao lưu với Nho sĩ nhà Thanh đều diễn ra rất nhộn nhịp trong suốt thời gian phái đoàn Việt Nam lưu lại trên đất Trung Quốc. Các hoạt động trong những cuộc gặp gỡ ấy rất đa dạng: chuyện trò cùng nhau, đọc sách bình thơ, tặng sách, mở tiệc xướng họa thơ, từ biệt... Học vấn uyên thâm cùng tài năng thơ phú và bản lĩnh ứng đối hơn người để giao lưu thơ văn, học thuật với các danh sĩ Trung Hoa, Lý Văn Phức cũng như Phạm Phú Thứ đã nhiều lần nhận được sự tán thưởng, ngưỡng mộ của các Nho sĩ nhà Thanh, cho thấy tài năng văn chương không kém cạnh của người Việt tỏa sáng rạng ngời trên đất Trung Hoa.

4.2. Ý nghĩa của chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài

4.2.1. Thể hiện quyền làm chủ, kiểm soát và thực thi chủ quyền biển đảo của Nhà nước quân chủ Việt Nam trên Biển Đông

“Để hiểu lịch sử Việt Nam, chúng ta phải quan tâm đến biển” [354]. Biển Đông từ lâu đã là địa bàn sinh tụ, là khu vực giao thương mở về bốn phía bắc-nam, đông-tây của người Việt. Dưới triều Nguyễn, biển tiếp tục là cầu nối giữ nhịp thăng trầm của lịch sử xã hội, kinh tế và chính trị. Thấu hiểu nhiều giá trị tiềm năng của biển, các vị vua nhà Nguyễn đã tạo dựng nên một bức tranh đa dạng về ứng xử biển với nhiều chính sách, chủ trương được thể chế hóa qua các Chi, Dụ, Chiếu, các bản tấu của Lục bộ có châu phê, châu điểm của nhà vua. Hoạt động khai thác, quản lý và thực thi quyền làm chủ trên một vùng biển rộng lớn của nhà Nguyễn được tiến hành trên sáu nhóm lĩnh vực chính gồm: (1) Tổ chức khai thác nguồn lợi hải vật, sản vật biển; (2) Tổ chức khai thác giao thương đường biển; (3) Tổ chức tuần tra kiểm soát biển đảo, (4) Tổ chức tiêu trừ cướp biển; (5) Tổ chức khảo sát, đo đạc, trồng cây trên các đảo xa bờ, (6) Tổ chức cứu nạn các tàu thuyền gặp nạn trên biển. Với những cố gắng đó có thể xem nhà Nguyễn là triều đại quân chủ có nhiều ứng xử rõ ràng nhất và mạnh mẽ nhất về phía biển.

Trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn, yếu tố chủ quyền, sự cảnh giác với người phương Tây luôn được triều Nguyễn đề cao. Với quan điểm nhân đạo nhưng không vì thế mà lơ là chủ quyền quốc gia, các vị vua nhà Nguyễn hiểu rõ những suy tính của phương Tây dưới vỏ bọc thuyền buôn. Vì thế, năm 1823, một chiếc thuyền Anh Cát Lợi gặp nạn trên hải phận Bình Thuận, vua Minh Mệnh đã xuống Dụ rằng: “bọn ấy đã là nhà buôn bị nạn, đáng nên thương xót, nhưng nước ở ngoài phương xa, cũng không nên để lại tự do” sau đó yêu cầu “thành Gia Định cấp tốc chằm chước đưa thuyền to hoặc thuyền đại dịch 1 chiếc hay 2 chiếc thủy thủ thuyền hộ am hiểu đường đi biển tới Hạ Châu rồi phái Cai đội hoặc đội trưởng 1 viên cùng biên binh 10 tên hay 5 tên cùng đi chiếc thuyền ấy lái tới trấn Bình Thuận đưa thuyền buôn bị nạn ấy trở về địa phương Hạ Châu Tân Gia Ba để nước ấy đều biết triều đình ta có ý thương xót đến thuyền buôn bị nạn” [195, tr.434]. Những động thái của người phương Tây buộc người đứng đầu nhà nước phải tỏ ra thận trọng với ngay cả các thuyền gặp nạn. Điều đó

không có nghĩa rằng nhà nước không ưu ái họ. Nếu như các chính sách về kiểm soát tàu thuyền buôn bán, chính sách liên quan đến đạo Thiên Chúa và thái độ từ chối tiếp kiến các phái đoàn ngoại giao phương Tây là một cánh cửa hẹp dành cho người Anh, người Pháp muốn đặt quan hệ cấp nhà nước thì chính sách cứu nạn và đặc biệt là các hoạt động cứu nạn đã cho thấy thái độ mềm mỏng, sự rộng mở của triều đình nhà Nguyễn. Ở một tầm nhìn rộng hơn, nhà Nguyễn đã cố gắng duy trì chủ quyền và độc lập quốc gia trước sự bành trướng không ngừng của các quốc gia phương Tây và sự khủng hoảng của chế độ quân chủ ở nhiều nước châu Á hơn là bốn chữ “bế quan tỏa cảng” đối với khu vực, thế giới.

Chính sách cứu nạn đã trở thành bộ phận không thể tách rời trong tầm nhìn hướng biển của các vị vua nhà Nguyễn hướng trọng tâm vào hoạt động kiểm soát, thực thi chủ quyền đất nước trên biển. Quá trình thực thi chính sách cứu nạn cho thấy tư cách của một quốc gia nắm quyền làm chủ một khu vực và quốc gia ấy phải có trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ quốc tế, hỗ trợ các nước khác đi lại thuận tiện qua vùng biển của mình. Bởi việc xác lập, bảo vệ chủ quyền của một dân tộc luôn gắn bó hữu cơ với việc khẳng định chủ quyền trên các vùng biển đảo. Điều đó cũng có nghĩa là, nếu chủ quyền biển đảo bị xâm phạm thì cũng sẽ làm tổn hại đến lợi ích chiến lược, cốt lõi của một quốc gia [106, tr.62-64]. Trong các tư liệu của người Anh, người Pháp nhiều lần có nhắc tới sự cứu giúp của người Việt khi họ bị nạn trên biển. Điển hình như Edward Brown, một thủy thủ nước Anh bị gió dạt vào mũi Varella (Đại Lãnh) được nhân dân giúp đỡ. Trong hồi kí của mình, Brown luôn ca ngợi lòng tốt của người Việt [175, tr.132]. Tháng 12 năm 1836, với tư cách là người làm chủ Hoàng Sa, vua Minh Mệnh đã tận tình cứu giúp người Anh bị nạn trên đảo được vào bờ an toàn, cấp lương ăn tiền bạc khiến bọn họ đều quý dài, khẩu đầu không thôi, sự cảm kích biểu lộ ra lời nói và nét mặt [195, tr.1051]. Đặc biệt, những ghi chép của người Trung Quốc liên quan tới hoạt động cứu nạn của nhà Nguyễn càng trở nên giá trị hơn hết nhất là trong tình hình khu vực Biển Đông còn nhiều căng thẳng. Điển hình có thể kể đến những ghi chép vô cùng tỉ mỉ chi tiết của Thái Đình Lan khi vị Lãm sinh này gặp nạn vào năm Minh Mệnh thứ 16 (1835). Hồi kí này được Thái Đình Lan ghi chép, miêu tả tỉ mỉ về những khó khăn ông gặp phải khi bị bão trôi dạt vào Cù Lao Chàm sau đó là những

cảm nhận khi ông được đón tiếp và biệt đãi trên đất An Nam. Hay trong một tài liệu chính sử của Trung Hoa đó là *Thanh Nhân Tông thực lục*, quyển 52, tờ 31-32 ghi chép sự kiện vua Gia Long đã cứu giúp một thương nhân người phủ Quảng Châu tên là Triệu Đại Nhậm bị bão. Sau khi ân cấp hậu hĩnh, Gia Long cho người này về nước và mang theo bức thư của ông trình lên vua Trung Hoa. Những ghi chép này đã khẳng định sự công nhận của người nước ngoài đối với hoạt động cứu nạn trên các vùng biển thuộc quyền quản lý của nhà Nguyễn.

Các bằng chứng về sự ra đời của chính sách cứu nạn và hoạt động triển khai chính sách cứu nạn từ các nguồn lịch sử Việt Nam, Trung Hoa và phương Tây đã chứng minh cho hành động và ý chí làm chủ của nhà Nguyễn trong thế kỉ XIX. Việc trồng cây tránh cho các thuyền mắc cạn trên đảo, thực hiện cứu nạn với các thuyền bè, sửa chữa thuyền, hỗ trợ người nước ngoài về nước an toàn... là những biểu hiện rõ ràng, góp phần tạo ra những điều kiện pháp lý vững chắc trong hoạt động thụ đắc lãnh thổ vô chủ, khẳng định quyền làm chủ của Việt Nam trên Biển Đông và các quần đảo xa bờ trong lịch sử. Việc chiếm hữu bằng vũ lực, bằng hành động chiến tranh những vùng đất đã có chủ không bao giờ làm thay đổi được chủ quyền lãnh thổ [79, tr.228-229].

4.2.2. Giá trị nhân văn của chính sách

Thế kỉ XIX, triều Nguyễn chọn tư tưởng Nho giáo làm bộ đỡ cho việc cai trị đất nước”. Trong lịch sử tư tưởng Trung Hoa, vấn đề khoan dung từng được một số nhà hiền triết lớn như: Khổng Tử, Tuân Tử xem là phẩm chất đạo đức, chính trị quan trọng. Đối với người lãnh đạo quốc gia, sự khoan dung, nhân đạo đó càng trở nên quan trọng bởi nó quyết định phần nào đến các chính sách, chủ trương trong quản lý nhà nước. Trong Luận ngữ, Khổng Tử quan niệm: “Khoan tắc đắc chúng” nghĩa là “Khoan dung thì được đông đảo nhân dân ủng hộ”, Tuân Tử cũng cho rằng: “Ngộ tiện nhi thiếu giả, tắc tu cáo đạo khoan dung chi nghĩa” (Gặp kẻ thấp hèn xấu xa thì chỉ bảo cho họ biết cái nghĩa bao dung rộng rãi) [132, tr.30]. Phải chăng tư tưởng của các nhà Nho đã tác động đến những người quản lý đất nước dưới triều Nguyễn.

Nội tiếp truyền thống tư tưởng nhân nghĩa trong đường lối trị nước của các triều đại trước, tiếp thu tư tưởng nhân nghĩa từ Nho giáo, nhà Nguyễn coi thương xót người

gặp nạn là “việc phải làm trước của chính sách nhân từ” [164, tr.385]. Mặc dù trong lịch sử các triều đại quân chủ ở Việt Nam, tư tưởng nhân đạo luôn được đề cao trong nhiều lĩnh vực nhưng đây là lần đầu tiên tư tưởng nhân đạo của người đứng đầu nhà nước được hiện thực hóa trong chính sách cứu giúp người nước ngoài bị nạn trên biển.

Dưới triều Nguyễn, môi trường biển là nơi diễn ra nhiều hoạt động như: buôn bán, đi công cán nước ngoài, vận tải, tiêu trừ hải tặc,... Do đó hàng năm đều có một số lượng lớn tàu thuyền qua lại và không may gặp nạn trên vùng biển Việt Nam. Với việc nhận thức rất rõ “Thiên tai lưu hành xưa nay đời nào cũng có” [164, tr.385], “Sóng gió bất trắc, hễ là dữ nhiều, lành ít” [197, tr.431] nên mỗi khi có trường hợp tàu thuyền gặp nạn cấp bờ, nhà Nguyễn đều có các biện pháp hỗ trợ kịp thời, nhanh chóng. Hơn nữa, với vua Gia Long, có lẽ cuộc đời một phần lãnh đĩnh trên biển, trải qua nhiều khó khăn, thiếu thốn để rồi giành lại đất nước từ tay nhà Tây Sơn khiến vị vua này hiểu rõ sự nhân đạo của nhà nước quan trọng thế nào đối với người đi biển. Vào năm 1783, trong một lần chạy trốn trước sự truy kích của thủy quân Tây Sơn, sau nhiều ngày trôi dạt trên biển, thiếu nước uống, không có thức ăn, Gia Long đã phải than với trời rằng: “Ta nếu có phận làm vua thì xin cho thuyền này dạt vào bờ bể để cứu lấy mạng cho cả thuyền, nếu không thì chìm đắm giữa biển cũng cam lòng” [192, tr.218]. Vì thế sau khi đã giành được vương quyền, vua Gia Long đã đề ra chính sách cứu nạn và được tiếp tục duy trì, phát triển bởi vua Minh Mệnh, Thiệu Trị và Tự Đức trong thế kỉ XIX. Vua Minh Mệnh từng nói: “Trẫm rất lo cho những người đi biển” [195, tr.934], “Thương người bị nạn đề rõ chính sách nhân từ” [193, tr.43]. Điều đó cho thấy các vấn đề liên quan tới an toàn cho người đi biển, yếu tố nhân đạo luôn thường trực trong tâm thức các vị vua nhà Nguyễn khi hoạch định chính sách cứu nạn.

Qua khảo cứu, hoạt động cứu nạn dường như trở thành vấn đề thường trực tại các cửa biển, hầu như tháng nào cũng có người và thuyền gặp nạn trôi dạt vào. Điều đó đòi hỏi nhà Nguyễn phải huy động một khối lượng vật lực và nhân lực lớn để thực thi. Bản Dụ của vua Minh Mạng năm 1836 cho biết phần nào sự tốn kém của triều đình Huế: hai thành Điện Hải, An Hải ở Quảng Nam phải chứa thóc 400 hộc, gạo đều 100 phượng. Pháo đài Định Hải chứa thóc 150 hộc, gạo 50 phượng, về gạo cứ 3 tháng 1 lần thay. Cứ đến kỳ thay cho đem gạo ấy phát lương cho lính trú phòng và tùy tiện chi

phát cho nơi gần đấy. Giao cho lính trú phòng dùng phép coi giữ. Còn thóc dự trữ, gặp khi chi phát số nhiều, sức cho lính trú phòng xay ra gạo mà phát [164, tr.61]. Đó mới chỉ dùng lại ở số gạo mà nhà nước phải chuẩn bị tại các tấp, sở ven biển trong khi đó quá trình triển khai chính sách cứu nạn bao gồm rất nhiều vật lực khác. Có thể nêu một ví dụ về một vụ tai nạn biển của Giám sinh tỉnh Phúc Kiến là Trần Khải cùng gia quyến gặp nạn trôi dạt vào phận biển Bình Định năm 1831 để thấy rõ những tốn kém của triều đình nhà Nguyễn trong việc duy trì chính sách cứu nạn. Sau khi tàu bắm sự việc về kinh đô, Trần Khải được cấp 20 lạng bạc, 2 áo, 2 quần, quyền thuộc của cách viên (võ quan, quan cầm binh cách) là Lý Chấn Thanh đã chết được nhận 20 lạng bạc và cho Lý Văn Phúc đi thuyền Thụy Long hộ tống về nước [167, tr.381]. Kể từ khi bị nạn đến ngày trở về nước, Trần Khải đã lưu lại trên đất Việt gần nửa năm. Trong thời gian đó, viên giám sinh nhà Thanh luôn nhận được sự quan tâm cả về vật chất như tiền, gạo chi dùng hằng tháng lẫn tinh thần (luôn cử người động viên, thăm hỏi). Ngoài được ân cấp tiền, người bị nạn còn được cho gạo, thuốc men, quần áo, sắp xếp chỗ ở, cử người tới thăm hỏi thường xuyên và đưa về nước. Thêm vào đó, để người bị nạn không phải bỏ mạng trên biển, triều Nguyễn còn phải huy động lực lượng đông đảo tăng cường lực lượng ở cả mặt biển và các cửa, tấp biển phân bố dọc từ bắc vào nam. Nếu không có tư tưởng nhân đạo, quý trọng mạng sống con người thì chắc chắn nhà Nguyễn đã bỏ mặc những người nước ngoài xấu số trên biển và càng không phải huy động những khoản tiền lớn, những lực lượng đông đảo cả ở mặt biển và cửa biển để hỗ trợ các tàu thuyền bị nạn.

Có thể thấy rằng, dù là người phương Tây hay người phương Đông (Trung Quốc, Nhật Bản, Lưu Cầu, Xiêm,...) thì mỗi khi gặp nạn trên vùng biển Việt Nam đều được nhà Nguyễn giúp đỡ. Với nền tảng của đạo lý “Nhu viễn”, chính sách cứu nạn của nhà Nguyễn chính là biểu hiện của truyền thống thương người như thể thương thân, đầy tính nhân văn, nhân đạo của dân tộc Việt Nam từ ngàn xưa. Sự kết hợp hài hòa giữa tính nhân văn, nhân đạo với thiết chế chặt chẽ đã tạo nên sự thành công của nhà Nguyễn trong chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài. Sự kết hợp đó không những đảm bảo được an ninh, an toàn hàng hải khu vực, chủ quyền quốc gia

trên biển, vị thế của Việt Nam với khu vực mà còn cho thấy tinh thần nhân đạo của các vị vua nhà Nguyễn cũng như giá trị nhân văn của chính sách cứu nạn.

Tiểu kết chương 4

Với những việc làm của mình, các vị vua nhà Nguyễn đã cho thấy sự cố gắng cao nhất trong các hoạt động hướng ra biển, đưa ra những chính sách phù hợp, đúng đắn vừa mang lại những mối lợi cho đất nước, vừa tăng cường vị thế của Việt Nam trong khu vực. Chính sách cứu nạn có thể coi là một bước đột phá mới trong tầm nhìn hướng biển của ba vị vua đầu triều Nguyễn. Lần đầu tiên trong thời kỳ quân chủ có một chính sách về cứu giúp người bị nạn trên biển với hệ thống các lệ định được hình thành và duy trì trong suốt cả một vương triều dựa trên nền tảng là những hoạt động cứu nạn từ các triều đại quân chủ trước. Chính sách cứu nạn và các hoạt động triển khai chính sách cứu nạn đối với người nước ngoài của triều Nguyễn đã tác động đến nhiều lĩnh vực trong đời sống văn hóa-xã hội, kinh tế, bang giao khu vực. Mỗi lần đưa người bị nạn (chủ yếu là nhà Thanh) hồi hương là một lần triều đình nhà Nguyễn lại có thể tiến hành các hoạt động buôn bán hàng hóa, mua sắm đồ dùng cho triều đình với mức thuế ưu đãi hoặc được miễn thuế. Cũng từ những chuyến đi này, các tác phẩm văn thơ, nhật kí đã ra đời, các cuộc gặp gỡ, bình thơ đã hình thành nên những mối tri âm, tri kỉ giữa quan lại nhà Nguyễn với nhà Thanh. Và hơn hết quan hệ bang giao của nhà Nguyễn với các nước được tiếp tục duy trì, nâng cao vị thế của Việt Nam trong khu vực.

Bất kể nạn nhân gặp nạn là người đến từ đâu, bị nạn vì lý do gì, mục đích đi biển là gì cũng đều nhận được sự giúp đỡ của nhà Nguyễn. Điều đó đã làm nổi bật lên tính nhân văn, nhân đạo của chính sách cũng như tư tưởng nhân đạo giữa con người với con người của các vị vua nhà Nguyễn. Đồng thời, các bằng chứng về sự ra đời của chính sách cứu nạn và hoạt động triển khai chính sách cứu nạn từ các nguồn lịch sử Việt Nam, Trung Hoa và phương Tây đã chứng minh cho hành động và ý chí làm chủ của nhà Nguyễn trong thế kỉ XIX. Quá trình thực thi chính sách cứu nạn cho thấy tư cách của một quốc gia nắm quyền làm chủ một khu vực và quốc gia ấy phải có trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ quốc tế, hỗ trợ các nước khác đi lại thuận tiện qua vùng biển của mình.

KẾT LUẬN

1. Trong tiến trình lịch sử, Biển Đông từ lâu đã là khu vực diễn ra nhiều hoạt động trao đổi kinh tế-văn hóa-chính trị của nhiều quốc gia trong khu vực. Do vị trí địa lý và cấu trúc không gian, Biển Đông đã mang lại một không gian kinh tế, không gian văn hóa, không gian chính trị đa dạng cho người Việt. Tuy nhiên, biển cũng đặt ra nhiều thách thức cho các thể chế quân chủ Việt Nam trong hoạt động khai thác, quản lý, đảm bảo an ninh quốc phòng trên biển. Nằm trong khu vực nhiệt đới, vùng biển Việt Nam thường xuyên có những trận bão lớn khiến không ít tàu thuyền gặp tai nạn. Bên cạnh đó, các mỏm đá ngầm, bãi cát ngầm trên các đảo xa bờ đặc biệt là Hoàng Sa và Trường Sa cũng là mối nguy hiểm khôn lường gây nên khó khăn cho thuyền bè qua lại. Để giảm thiểu phần nào đó những thiệt hại trên biển, trước thế kỉ XIX, các chính thể quân chủ Việt Nam đã có nhiều hành động cứu giúp những nạn nhân gặp nạn trên vùng biển đảo Việt Nam. Các ghi chép trong chính sử nhà Thanh (Trung Quốc), Joeson (Triều Tiên) và các thư tịch phương Tây cho thấy nạn nhân bị nạn đều được Việt Nam cấp phát tiền bạc, lương thực và cho phép hồi hương. Các hoạt động thực thi chính sách cứu nạn của các triều đại trước nhà Nguyễn đã để lại nhiều bài học kinh nghiệm cho nhà Nguyễn trong việc định hình và thực thi chính sách cứu nạn.

Với triều Nguyễn, sự đối diện thường xuyên với biển cũng như mọi thay đổi của biển là nhân tố quan trọng tác động đến ý thức về biển của những người đứng đầu đất nước. Với tầm nhìn toàn diện về biển, triều Nguyễn không chỉ tận dụng lợi thế rộng lớn của biển đảo Việt Nam để khai thác kinh tế, giao thông đường biển mà còn thiết lập một hệ thống phòng thủ vững chắc, vừa đảm bảo an ninh quốc gia trên biển nhưng vẫn có sự kết nối, giao lưu với khu vực. Từ đó các hoạt động khai thác, quản lý và phòng thủ biển đã được triển khai trên thực tế như vận tải biển, khảo sát các đảo xa bờ, vẽ bản đồ, khai thác hải vật, thao diễn thủy quân, tiêu trừ cướp biển, cử người đi công cán nước ngoài... Trong tầm nhìn rộng lớn và những hoạt động mạnh mẽ hướng về biển đó, chính sách cứu nạn ra đời và được nhà Nguyễn duy trì liên tục trong suốt thế kỉ XIX.

2. Chính sách cứu nạn được hình thành từ đời vua Gia Long và được các vị vua kế vị tiếp nối và bổ sung. Về cơ bản, nội dung chính sách cứu nạn được định hình

tương đối đầy đủ dưới triều vua Gia Long và Minh Mệnh. Dưới triều Thiệu Trị, triều đình tiếp tục duy trì thực hiện các chính sách đã định hình từ trước, không có thêm lệ định cứu nạn mới nào được đề ra. Bước sang thời Tự Đức, trước những biến động về tình hình chính trị-quân sự trong nước cũng như khu vực buộc vua Tự Đức phải có sự điều chỉnh các mức ân cấp đối với từng đối tượng bị nạn cụ thể. Các hỗ trợ triều đình đặt ra đối với các nạn nhân gặp nạn rất đa dạng như: ban cấp quần áo, lương thực, sửa chữa tàu thuyền, hỗ trợ nơi ở, miễn thuế buôn bán, mua lại hàng hóa của người bị nạn, cho vay tiền, hỗ trợ hồi hương. Triều đình cũng phân biệt rõ các mức ân cấp đối với người nước ngoài bị nạn là thương nhân hay quan quân, trí thức. Việc đề ra chính sách đều do vua và các Bộ cùng hội bàn. Đó được xem là lực lượng đề ra chính sách. Bên cạnh đó, lực lượng thi hành chính sách cũng đóng vai trò quan trọng không kém. Trong nội dung chính sách cứu nạn, lực lượng trực tiếp thực hiện các hoạt động cứu giúp thuyền nước ngoài gặp nạn do bão gió hay các thuyền công sai bị cướp rất đa dạng gồm cả lực lượng chính quy (lực lượng chuyên trách do Nhà nước quản lý, huấn luyện chuyên nghiệp) và lực lượng dân gian. Lực lượng chính quy bao gồm thủy quân (ở Kinh kỳ và địa phương) tuần tra trên biển, các tấn thủ, thủ ngư, thủ úy, thành thủ úy ở cửa biển và phái đoàn đưa người bị nạn về nước (nếu là quan quân cao cấp nước ngoài). Ngoài ra, lực lượng dân gian cũng có những đóng góp trong hoạt động cứu giúp người nước ngoài bị nạn trên biển. Đó là các ngư dân làm nghề đánh cá và các thuyền buôn trong nước.

Nhìn từ chính sách cứu nạn, quá trình đề ra chính sách và thực thi chính sách diễn ra đồng thời dưới mỗi thời kỳ. 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 không hoàn toàn theo đúng quy định ban đầu. So với các mức ân cấp theo lệ được nhà Nguyễn đặt ra từ trước, trên thực tế mức ân cấp dành cho người bị nạn thường cao hơn rất nhiều. Đặc biệt, đối với quan quân đi công cán gặp nạn, ân cấp của nhà Nguyễn không chỉ dừng lại ở việc cho số lượng lớn gạo, tiền rồi cho về nước mà quy trình cứu nạn và hồi hương người bị nạn thường phức tạp hơn rất nhiều. So với quy định, triều đình phải huy động khối lượng vật chất và lực lượng hỗ trợ người bị nạn lớn hơn quy định nhiều

lần trong quá trình triển khai chính sách cứu nạn. Đối tượng nước ngoài thường xuyên nhận được sự giúp đỡ của triều đình khi gặp nạn là người nhà Thanh, người phương Tây (đặc biệt là Anh và Pháp), người Xiêm. Ngoài ra có một số trường hợp người bị nạn đến từ các quốc gia khác không có quan hệ ngoại giao hay giao thương với nhà Nguyễn cũng vẫn nhận được cứu giúp như Lưu Cầu, Nhật Bản, Chà Và... Xét một cách toàn diện, hai triều vua Gia Long-Minh Mệnh là thời kỳ thực thi chính sách cứu nạn quy củ và đạt được hiệu quả cao nhất. Dưới thời Thiệu Trị và Tự Đức, quá trình thực thi hoạt động cứu nạn có sự sụt giảm đáng kể do nhiều yếu tố chủ quan và khách quan. Kể từ nửa sau thế kỉ XIX, các ân cấp dưới thời Tự Đức không còn đa dạng về loại hình và phong phú về các mức chi trả nữa. Kể từ khi kí hiệp ước với Pháp, hoạt động cứu nạn của triều đình tại một số khu vực đã bị hạn chế, phương thức cứu nạn cũng dần thay đổi so với thời kỳ trước.

3. Nhà Nguyễn đã thực thi và duy trì thành công chính sách cứu nạn trong suốt thế kỉ XIX. Chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài đã hiện thực hóa ba mục tiêu của nhà Nguyễn gồm: nhân đạo, an ninh chủ quyền và vị thế quốc gia trong bang giao khu vực. Sự ghi nhận, biết ơn trong các văn thư ngoại giao của các quốc gia phương Tây, các quốc gia trong khu vực (Trung Quốc, Xiêm, Nhật Bản...) được gửi đến kinh đô Phú Xuân là minh chứng cho sự thành công của chính sách cứu nạn. Qua đó cho thấy tư duy quản trị biển của các vị vua nhà Nguyễn cũng như trách nhiệm của người làm chủ đất nước.

Bên cạnh những thành công, việc đề ra và triển khai chính sách cứu nạn cũng không tránh khỏi những hạn chế, yếu kém mà nguyên nhân bắt nguồn cả từ phía bộ máy thực thi chính sách (lực lượng cứu nạn) đến đối tượng được hưởng quyền lợi của chính sách (người bị nạn). Đó là sự chủ quan, ỷ lại trong hoạt động kiểm soát tàu thuyền trên biển và tại các cửa biển của lực lượng quan quân nhà Nguyễn. Bên cạnh đó, nhiều thuyền buôn nước ngoài lợi dụng cơ hội để trốn thuế nhập cảng và tiến hành buôn lậu, tiêu biểu nhất là các Hoa thương. Trên thực tế, các mức ân cấp không vì thế mà giảm đi. Thay vào đó, triều đình tìm cách xiết chặt công tác kiểm tra, quản lý đối với các thuyền bị nạn đến từ Trung Quốc khi họ cập cảng Việt Nam.

4. Chính sách cứu nạn trên biển đối với người nước ngoài còn tác động đến nhiều mặt của đời sống kinh tế-văn hóa-xã hội-chính trị của Việt Nam. Mỗi lần thuyền buôn, thuyền công sai gặp nạn cấp bờ biển Việt Nam là một lần Việt Nam thực hiện các thủ tục ngoại giao. Từ chính sách cứu nạn biển, quan hệ ngoại giao của Việt Nam tiếp tục được mở rộng. 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... Ngoài việc duy trì quan hệ bang giao lâu dài với các quốc gia láng giềng như: Trung Quốc, Xiêm, Chân Lạp, thông qua các hoạt động cứu nạn, nhà Nguyễn còn mong muốn thiết lập quan hệ bang giao mới với một số nước trong khu vực không tiếp xúc thường xuyên như Điện Biên [Miến Điện], Nhã Di Lý, Nhật Bản, Triều Tiên và ổn định quan hệ bang giao với một số quốc gia phương Tây. Bên cạnh đó, mỗi chuyến đưa người bị nạn hồi hương cũng là một cơ hội để triều đình tiến hành các hoạt động mua bán, trao đổi hàng hóa ở nước ngoài. Ngoài sách vở, phái đoàn công cán nhà Nguyễn còn mua về nhiều loại thảo dược, đồ dùng sinh hoạt, cây cối hoa màu quý... Hơn nữa, thông qua những vụ tai nạn hàng hải, không ít các tác phẩm văn thơ, nhật ký của cả người bị nạn và trí thức Việt Nam đã ra đời. Qua các tác phẩm thơ văn, nhật ký hành trình, cả nạn nhân và quan quân nhà Nguyễn đã có dịp gặp gỡ, giao lưu với một số Nho sĩ, tạo nên những mối tri âm trên đất khách. Đó cũng là dịp họ có cơ hội quan sát, trải nghiệm thực tế về đời sống xã hội ở nước ngoài.

5. Thay đổi cái nhìn truyền thống mang nhiều yếu tố “tiêu cực” trong cách nhìn nhận, đánh giá đối với triều Nguyễn nói chung và chính sách cứu nạn dưới triều Nguyễn nói riêng mang nhiều ý nghĩa quan trọng. Các ân cấp của triều đình đối với người bị nạn nước ngoài không những thể hiện tính nhân văn, tinh thần nhân đạo của các vị vua nhà Nguyễn mà còn khẳng định chủ quyền, củng cố niềm tin về chủ quyền biển đảo thiêng liêng mà triều Nguyễn và các triều đại trước đã đổ bao mồ hôi, xương máu tạo nên. Các bằng chứng về sự ra đời của chính sách cứu nạn và hoạt động triển khai chính sách từ chính sử Việt Nam, Trung Hoa và phương Tây đã chứng minh cho hành động và ý chí làm chủ của nhà Nguyễn trong thế kỉ XIX. Việc trồng cây tránh

cho các thuyền mắc cạn trên đảo, thực hiện cứu nạn, sửa chữa thuyền, hỗ trợ người nước ngoài về nước an toàn... là những biểu hiện rõ ràng, góp phần tạo ra điều kiện pháp lý vững chắc trong hoạt động thụ đắc lãnh thổ vô chủ, khẳng định quyền làm chủ của Việt Nam trên Biển Đông và các đảo xa bờ trong lịch sử.

Chính sách cứu nạn và quá trình triển khai chính sách cứu nạn đã để lại nhiều bài học kinh nghiệm quý báu cho công tác quản lý và bảo vệ chủ quyền biển đảo cho Nhà nước Việt Nam hiện nay. Đó là bài học trong việc huy động sự tham gia, phối hợp tích cực của nhân dân với Nhà nước trong hoạt động cứu giúp người bị nạn. Dưới triều Nguyễn, Nhà nước đã huy động được sức mạnh cùng khả năng đi biển điêu luyện của cư dân nhiều tỉnh ven biển cùng tham gia các hoạt động tuần tiễu, cứu giúp tàu thuyền gặp nạn trên biển, hỗ trợ người bị nạn cập cảng an toàn. Mặt khác cũng cho thấy bài học kinh nghiệm của nhà Nguyễn trong việc xử lý các mối quan hệ giúp Việt Nam vừa duy trì các quan hệ kinh tế, ngoại giao đồng thời hạn chế trở thành khu vực bất ổn về an ninh hàng hải ảnh hưởng đến chủ quyền quốc gia. Từ chính sách cứu nạn, nhà Nguyễn đã cho thấy bài học trong việc thiết lập văn hóa ứng xử mềm dẻo, phù hợp với mỗi đối tượng bị nạn quốc tế. Từ đó tạo nên mối quan hệ bang giao, thương mại, văn hóa hài hòa giữa các quốc gia trong khu vực và trên thế giới. Đó là những bài học kinh nghiệm quý giá cho Nhà nước Việt Nam đương đại trong công tác cứu nạn, cứu hộ, quản lý và bảo vệ chủ quyền biển đảo cũng như quan hệ quốc tế trong thời hiện đại.

**DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ
LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN**

1. Phạm Thị Thơm. 2023. “Cứu hộ, cứu nạn biển dưới triều Nguyễn nửa đầu thế kỉ XIX: Nhìn từ các thương cảng Bắc Trung Bộ”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 4 (564), tr.18-32.
2. Phạm Thị Thơm. 2024. “Chính sách cứu nạn và hồi hương người Việt của nhà Thanh nửa đầu thế kỉ XIX: Nhìn từ các tai nạn hàng hải”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 10 (582), tr.45-57.
3. Phạm Thị Thơm. 2025. “Cảng biển Đà Nẵng với hoạt động cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền nước ngoài giai đoạn 1802-1888”, *Tạp chí Khoa học Xã hội Việt Nam*, số 11 (215), tr.84-93

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Trần Thị Thùy Ái. 2015. *Hoạt động bảo vệ biên giới, biển đảo Việt Nam thời vương triều Nguyễn (1802-1883)*, Luận văn Thạc sĩ, Trường Đại học Sư phạm TP Hồ Chí Minh.
2. Akira Matsuura. 2010. “Mậu dịch trên biển của Huế-Việt Nam theo thuyền buồm Trung Quốc thế kỉ XVI – XIX”, *Văn hóa - lịch sử Huế qua góc nhìn làng xã phụ cận và quan hệ với bên ngoài*, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.359-375.
3. Alfred Thayer Mahan. 2014. *Ảnh hưởng của sức mạnh trên biển đối với lịch sử, 1660-1786*, Nxb Tri thức, Hà Nội.
4. Lê Đức An. 2008. *Hệ thống đảo ven bờ Việt Nam-Tài nguyên và Phát triển*, Nxb Khoa học Tự nhiên và Công nghệ, Hà Nội.
5. Lê Đức An, Trần Đức Thạnh. 2012. “Vị thế Biển Đông”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 1 (90), tr.75-85.
6. Lê Đức An. 2015. *Đới bờ biển Việt Nam-Cấu trúc và tài nguyên thiên nhiên*, Nxb Khoa học Tự nhiên và Công nghệ, Hà Nội.
7. Võ Hương An. 2012. *Từ điển nhà Nguyễn*, Namviet Publisher, USA.
8. Nguyễn Thế Anh. 2019. *Kinh tế và xã hội Việt Nam dưới các vua triều Nguyễn*, Nxb Hội nhà văn, Hà Nội.
9. Trịnh Tuấn Anh. 2015. “Phúc trình cuộc thám sát hòn Nam Yết thuộc quần đảo Trường Sa vào mùa thu năm 1973”, *Đặc khảo về Hoàng Sa-Trường Sa*, Nxb Hội Nhà văn, Hà Nội, tr.42-48.
10. Nguyễn Văn Âu. 2002. *Địa lý tự nhiên Biển Đông*, Nxb Đại học Quốc gia, Hà Nội
11. Đỗ Bá. 2014. “Thiên Nam tứ chí lộ đồ thư và Giáp Ngọ niên bình Nam đồ”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 2 (109)
12. Huỳnh Công Bá. 2014. *Định chế hành chính và quân sự triều Nguyễn (1802 - 1885)*, Nxb Thuận Hóa, Huế.

13. Ngô Văn Ban. 2016. *Về các lái Tri thức dân gian đi biển của người Việt*, Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội.
14. Đỗ Bang. 2016. *Hoàng Sa - Trường Sa chủ quyền của Việt Nam*, Nxb Đà Nẵng, Đà Nẵng.
15. Đỗ Bang. 2016. *Tổ chức và hoạt động bảo vệ biển đảo Việt Nam dưới triều Nguyễn 1802-1885*, Nxb Thuận Hóa, Huế.
16. Đỗ Bang. 2019. *Kinh tế thương nghiệp Việt Nam dưới triều Nguyễn*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
17. Đỗ Bang. 2020. *Hệ thống phòng thủ miền Trung dưới triều Nguyễn*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
18. Nguyễn Văn Bắc. 2014. *Nhận thức về biển và sức mạnh của các thế lực đại dương trong tư tưởng một số nhà cải cách Việt Nam cuối thế kỉ XIX*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
19. Nguyễn Chí Bền. 2017. “Văn hóa biển đảo Việt Nam-Giá trị và cách tiếp cận”, *Bảo vệ và phát huy giá trị văn hóa biển đảo Việt Nam*, Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội, tr.9-25.
20. Nguyễn Lương Bích. 1996. *Lược sử ngoại giao Việt Nam các thời trước*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.
21. Nguyễn Thị Phương Chi, Nguyễn Tiến Dũng. 2011. “Về các mối giao thương của quốc gia Đại Việt thời Lý, Trần”, *Người Việt với biển*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.227-248.
22. Nguyễn Khoa Chiêm. 2017. *Nam triều công nghiệp diễn chí*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
23. Nguyễn Duy Chính. 2022. *Bang giao Việt-Thanh thế kỷ XIX*, Nxb Tổng hợp TP. Hồ Chí Minh
24. Cho Jae Hyun. 2001. “Về sự kiện một số người dân ở đảo Tế Châu-Triều Tiên trôi dạt đến Hội An hồi thế kỷ XVII”, *Tạp chí Nghiên cứu lịch sử*, số 4 (317), tr.45-53.
25. Phan Huy Chú. 2014. *Lịch triều hiến chương loại chí*, tập 1, Nxb Trẻ, Hà Nội.

26. Phan Huy Chú. 2007. *Lịch triều hiến chương loại chí*, tập 2, Nxb Giáo dục, Hà Nội
27. Phan Huy Chú. 2014. *Lịch triều hiến chương loại chí*, tập 5, Nxb Trẻ, Hà Nội.
28. Phan Trần Chúc. 2000. *Bùi Viện với cuộc duy tân của triều Tự Đức*, Nxb.Văn hóa Thông tin, Hà Nội.
29. Lý Xuân Chung. 2008. “Tiếp xúc giao lưu văn hóa Việt Nam-Hàn Quốc thời trung đại: Những thành tựu nghiên cứu mới”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á*, số 4, tr.46-57.
30. Đặng Văn Chương, Trần Đình Hùng, Trần Thị Quế Châu, Lê Thị Quý Đức. 2017. *Chính sách Đóng cửa và Mở cửa ở một số quốc gia Đông Nam Á từ cuối thế kỷ XVIII đến cuối thế kỷ XIX*, Nxb Tổng hợp TP. Hồ Chí Minh.
31. Lê Tiến Công. 2014. “Về công tác vẽ bản đồ, thăm dò đường biển và vận tải công trên biển dưới triều Nguyễn”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 3-4 (110-111), tr.96-102.
32. Lê Tiến Công. 2015. *Tổ chức phòng thủ và hoạt động bảo vệ vùng biển miền Trung dưới triều Nguyễn giai đoạn 1802 – 1885*, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Khoa học, Đại học Huế.
33. Cơ Mật Viện. 2009. *Khâm định tiểu bình Lưỡng kì nghịch phỉ phương lược chính biên*, Tập 1, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
34. Cơ Mật Viện. 2009. *Khâm định tiểu bình Lưỡng kì nghịch phỉ phương lược chính biên*, Tập 2, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
35. Cristoforo Borri. 1998. *Xứ Đàng Trong năm 1621*, Nxb Tổng hợp TP Hồ Chí Minh
36. Cục Văn thư và Lưu trữ Nhà nước. 2010. *Mục lục Châu bản triều Nguyễn*, tập 1, Nxb Văn hóa - Thông tin, Hà Nội.
37. Cục Văn thư và Lưu trữ Nhà nước. 2016. *Ngự phê trên Châu bản triều Nguyễn (1802-1845)*, Nxb Đại học Sư phạm, Hà Nội.
38. Võ Văn Dật. 2019. *Lịch sử Đà Nẵng (1306-1975)*, Nxb Hồng Đức, Hà Nội.
39. Nguyễn Bá Diên, Nguyễn Hùng Cường. 2016. “Nguyên tắc chiếm hữu thực sự trong luật quốc tế và chủ quyền của Việt Nam trên hai quần đảo Hoàng Sa và

Trường Sa”, *Biển đảo Việt Nam Lịch sử-Chủ quyền-Kinh tế-Văn hóa*, Nxb Văn hóa-Văn nghệ, TP Hồ Chí Minh, tr.605-620.

40. Trương Minh Đức. 2015. *Chủ quyền Quốc gia Việt Nam tại hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa qua tư liệu nước ngoài*, Nxb Thông tin và truyền thông, Hà Nội.
41. Lê Thị Kim Dung. 1998. *Ngoại thương Việt Nam dưới triều Minh Mạng (1820-1840)*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn, Hà Nội.
42. Đinh Thị Dung. 2001. *Quan hệ ngoại giao của triều Nguyễn nửa đầu thế kỉ XIX*, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Sư phạm TP Hồ Chí Minh.
43. Lâm Thị Mỹ Dung. 2017. “Giao thương trên biển Đông qua tài liệu Khảo cổ học tiền sơ sử miền Trung Việt Nam”, *Khảo cổ học biển đảo Việt Nam-Tiềm năng và triển vọng*, Nxb Đại học Quốc Gia Hà Nội, tr.291-314.
44. Nguyễn Mạnh Dũng. 2009. “Vùng đông bắc Việt Nam trong tuyến hải trình Đông Nam Á thế kỷ VIII-XVIII”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 9 (114).
45. Nguyễn Mạnh Dũng. 2014. “Về tình hình ngoại thương Việt Nam thế kỉ XVIII”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 5 (457), tr.15-25.
46. Nguyễn Mạnh Dũng. 2015. “Biển trong lịch sử dân tộc-Quá trình nhận thức và diễn giải”, *Việt Nam truyền thống kinh tế văn hóa Biển*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr.21-44.
47. Nguyễn Mạnh Dũng. 2015. “Nguyễn Ánh-Gia Long và ý thức về sức mạnh, an ninh biển (qua một số tư liệu phương Tây)”, *Việt Nam truyền thống kinh tế văn hóa biển*, Nxb Chính trị Quốc gia, tr.541-566.
48. Nguyễn Tiến Dũng. 2020. *Ý thức về chủ quyền và lợi ích quốc gia của một số nhà cải cách ở khu vực Đông Á nửa cuối thế kỉ XIX-đầu thế kỉ XX*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
49. Geogre Duttion [Lê Nguyễn dịch]. 2019. *Cuộc nổi dậy của nhà Tây Sơn*, Nxb Tổng hợp TP. Hồ Chí Minh.
50. Nguyễn Sinh Duy. 2001. “Nhật ký du hành gặp vua xứ Đàng Trong của James Bean”, *Nghiên cứu Huế*, tập 2, tr.150-158.
51. *Đại Việt sử ký tục biên (1676-1789)*. 2018. Nxb Hồng Đức, Hà Nội.

52. Đại học viện Sài Gòn-Trường Luật khoa Đại học. 1959. *Hồng Đức thiện chính thư*, Nam Hà ấn quán, Sài Gòn.
53. Lê Đản [Trần Đại Vinh dịch]. 2012. “Nam Hà tiếp lục”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 3-4 (92-93).
54. Huỳnh Ngọc Đáng. 2018. *Chính sách của các vương triều Việt Nam đối với người Hoa*, Nxb Tổng hợp TP Hồ Chí Minh.
55. Đào Duy Đạt. 2021. *Quan điểm về biển và sự điều chỉnh trọng tâm chiến lược quốc phòng của triều đình nhà Thanh ở nửa cuối thế kỉ XIX*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
56. Nguyễn Văn Đăng. 2004. “Ngành đóng thuyền ở Huế thời Nguyễn (1802-1884)”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 6, tr.22-35.
57. Nguyễn Đình Đầu. 2013. *Việt Nam quốc hiệu và cương vực Hoàng Sa - Trường Sa*, Nxb Trẻ, Hà Nội.
58. Lê Quang Định. 2005. *Hoàng Việt Nhất thống dư địa chí*, Nxb Thuận Hóa, Huế.
59. Lê Quý Đôn. 2007. *Phủ biên tạp lục*, Nxb Văn hóa thông tin, Hà Nội.
60. Vu Hướng Đông. 2008. “Ý thức về biển của vua Minh Mệnh”, *Kỷ yếu hội thảo Chúa Nguyễn và vương triều Nguyễn trong lịch sử Việt Nam từ thế kỉ XVI đến thế kỉ XIX*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.272-280.
61. Trịnh Hoài Đức. 1999. *Gia Định thành thông chí*, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
62. Trần Quang Đức. 2013. *Ngàn năm áo mũ*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
63. Sơn Hồng Đức. 2015. “Thử khảo sát về quần đảo Hoàng Sa”, *Đặc khảo về Hoàng Sa, Trường Sa*, Nxb Hội Nhà văn, Hà Nội, tr.225-249.
64. Đinh Thị Hải Đường. 2014. “Chính sách an ninh-phòng thủ vùng duyên hải của triều Nguyễn ở nửa đầu thế kỷ XIX (1802-1858)”, *Tạp chí Nghiên cứu lịch sử*, số 11, tr.26-38.
65. Đinh Thị Hải Đường. 2016. “Chính sách thương nghiệp đường biển của triều Nguyễn giai đoạn 1802-1858”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 8 (484), tr.12-26.
66. Đinh Thị Hải Đường. 2021. *Quản lý, khai thác nguồn lợi biển đảo của triều Nguyễn giai đoạn 1802-1884*, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn, Hà Nội.

67. Đỗ Trường Giang. 2011. “Kỷ nguyên thương mại sớm của Đông Nam Á (900-1300)-Nghiên cứu trường hợp Chăm-pa”, *Người Việt với biển*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.200-224.
68. Châu Thị Hải. 1994. “Triều Nguyễn với các nhóm cộng đồng người Hoa ở Việt Nam thế kỷ XIX”, *Tạp chí Nghiên cứu lịch sử*, số 4, tr.32-37.
69. Châu Thị Hải. 2018. *Người Hoa Việt Nam và Đông Nam Á: Hình ảnh hôm qua và vị thế hôm nay*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
70. Hoàng Xuân Hãn. 1974. “Quần đảo Hoàng Sa”, *Tập san Sử Địa*, số 29, Nhà sách Khai trí, Sài Gòn, tr.7-18.
71. Trần Thị Hữu Hạnh. 2011. *Chính sách của vua Gia Long và Minh Mạng đối với vùng biển Đông Bắc Việt Nam (1802-1840)*, Luận văn Thạc sĩ, Trường Đại học Sư phạm, Đại học Thái Nguyên.
72. Nguyễn Thị Mỹ Hạnh. 2014. *Sự chuyển biến của quan hệ ngoại giao giữa Việt Nam và Trung Quốc từ năm 1802 đến năm 1945*, Luận án Tiến sĩ, Học viện Khoa học xã hội.
73. Vũ Thị Phương Hậu. 2014. *Chính sách văn hóa triều Nguyễn (1802-1884)*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
74. Phan Thị Thu Hiền. 2018. *Nghiên cứu nhóm văn bản Mân hành của Lý Văn Phức (1785-1849)*, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Hà Nội.
75. Nguyễn Đức Hiệp. 2017. *Sài Gòn – Chợ Lớn nửa cuối thế kỷ XIX*, Nxb Văn hóa văn nghệ, TP. Hồ Chí Minh.
76. Dương Hà Hiếu. 2015. “Biển, đảo Việt Nam trong các tư liệu tiếng Anh từ thế kỷ XVIII đến giữa thế kỷ XIX”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 5, tr.22-38.
77. Dương Hà Hiếu. 2020. *Cù Lao Ré-Quê hương của đội Hoàng Sa (từ đầu thế kỷ XVII đến giữa thế kỷ XIX)*, Nxb Đại học Quốc gia, Hà Nội.
78. Phạm Thị Hoa. 2015. *Hải thương Việt Nam dưới triều vua Tự Đức (1848-1883)*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn, Hà Nội.

79. Vũ Phi Hoàng. 2015. “Vấn đề chủ quyền lãnh thổ trong luật pháp và tập quán quốc tế”, *Tìm kiếm giải pháp vì hòa bình và công lý ở Biển Đông*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.227-268.
80. Nguyễn Chu Hồi. 2016. *An ninh môi trường và hòa bình ở Biển Đông*, Nxb Thông tin và truyền thông, Hà Nội.
81. Dương Văn Huy. 2011. “Gạo và thuốc phiện: Nghiên cứu về hoạt động mậu dịch của người Hoa ở Việt Nam nửa đầu thế kỉ XIX”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 2, tr.45-62.
82. Dương Văn Huy. 2011. “Quản lý ngoại thương của chúa Nguyễn thế kỉ XVII”, *Người Việt với biển*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.367-384.
83. Dương Văn Huy. 2015. “Chính sách hướng biển của chính quyền Chúa Nguyễn ở Đàng Trong thế kỉ XVI-XVIII”, *Việt Nam truyền thống kinh tế - văn hóa biển*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội, tr.420-446.
84. Dương Văn Huy. 2015. “Người Hoa đối với vấn đề an ninh quốc gia ở Việt Nam trong nửa đầu thế kỉ XIX”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 12, tr.63-74.
85. Dương Văn Huy. 2018. “Trung Quốc trong tương tác quyền lực trên biển ở khu vực Đông Á: Một cái nhìn lịch sử”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á*, số 4 (206), tr.3-15.
86. Dương Văn Huy. 2023. *Người Hoa ở Việt Nam thời kỳ nhà Nguyễn trước Pháp thuộc*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
87. Nguyễn Thừa Hỷ. 2011. “Quần đảo Paracels và các nhà hàng hải Bồ Đào Nha trong thế kỷ XVI”, *Người Việt với biển*, Nxb. Thế giới, Hà Nội, tr.461-472.
88. Nguyễn Thừa Hỷ. 2011. “Quần đảo Hoàng Sa-Trường Sa (Paracels) thế kỉ XVII-XIX qua nguồn tư liệu phương Tây”, *Người Việt với biển*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.461-502.
89. J. B. Piétri. 2015. *Thuyền buồm Đông Dương*, Nxb Trẻ, Hà Nội.
90. John Barrow. 2011. *Một chuyến du hành đến xứ Nam Hà (1792-1793)*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
91. Jam G. Stavridis. 2022. *Quyền lực biển: Lịch sử và địa chính trị của các đại dương trên thế giới*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.

92. J.L. Dutreuil De Rhins. 2003. “Huế những năm 1876-1877, nhật ký hành trình”, *Tạp chí Nghiên cứu Huế*, tập 5, tr.223-242.
93. Vũ Đức Liêm. 2023. “Phạm Thân Duật gạch nối giữa các dòng thời đại”, *Phạm Thân Duật trong dòng chảy lịch sử Việt Nam*, Nxb Khoa Học Xã hội, Hà Nội, tr.395-408.
94. John Kleimen, Bert vander Zwan, Hans Moor, Tonvan Zeeland. 2008. *Sư tử và rồng-Bốn thế kỷ quan hệ Hà Lan-Việt Nam*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
95. Lê Thành Khôi. 2021. *Lịch sử Việt Nam từ nguồn gốc đến giữa thế kỷ XX*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
96. Nguyễn Văn Kim. 2003. “Quan hệ Việt Nam-Nhật Bản thế kỉ XVI-XVII (Góp thêm một số tư liệu và nhận thức mới)”, *Nhật Bản với Châu Á-Những mối liên hệ lịch sử*, Nxb Đại học Quốc gia, Hà Nội.
97. Nguyễn Văn Kim. 2004. “Quan hệ của Vương quốc Ryukyu với Đại Việt thế kỷ XVI-XVIII qua một số nguồn tư liệu”, *Tạp chí Nghiên cứu Nhật Bản và Đông Bắc Á*, số 5(53), tr.62-72.
98. Nguyễn Văn Kim. 2005. “Ngoại thương Đàng Ngoài và mối quan hệ Việt-Nhật thế kỷ XVII”, *Tạp chí Nghiên cứu lịch sử*, số 3, tr.19-29.
99. Nguyễn Văn Kim. 2006. “Xứ Đàng Trong trong các mối quan hệ và tương tác quyền lực khu vực”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 6, tr.19-35.
100. Nguyễn Văn Kim, Nguyễn Mạnh Dũng. 2007. “Truyền thống và hoạt động thương mại của người Việt-Thực tế lịch sử và nhận thức”, *Việt Nam trong hệ thống thương mại châu Á thế kỷ XVI-XVII*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.311-350.
101. Nguyễn Văn Kim. 2010. “Văn minh và đế chế: Nhìn lại con đường phát triển của các quốc gia Đông Á”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 2 (406), tr.3-19.
102. Nguyễn Văn Kim. 2011. “Các nguồn hàng và thương phẩm của Đàng Trong”, *Tạp chí Nghiên cứu lịch sử*, số 4, tr.3-17 .
103. Nguyễn Văn Kim. 2011. “Từ huyền thoại về biển đến cơ tầng văn hóa biển: Nhận thức về biển, đảo trong nghiên cứu lịch sử, văn hóa dân tộc”, *Người Việt với biển*, Nxb Thế Giới, tr.31-59.

104. Nguyễn Văn Kim. 2011. “Thương cảng Vân Đồn tiềm năng và động lực phát triển”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 1, tr.3-13.
105. Nguyễn Văn Kim. 2014. “Quan hệ Việt Nam-Nhật Bản truyền thống một cách nhìn từ không gian biển”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á*, số 3, tr.38-49.
106. Nguyễn Văn Kim. 2018. “Vai trò của dòng sông miền Trung và mối liên kết giữa biển với lục địa”, *Biển với lục địa: Vai trò và mạng lưới giao lưu ở lưu vực các dòng sông miền Trung*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, tr.59-83.
107. Nguyễn Văn Kim. 2019. “Biển với lục địa-Biển Việt Nam trong các không gian biển Đông Nam Á”, *Biển Việt Nam và các mối giao thương biển*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, tr.207-230.
108. Nguyễn Văn Kim. 2019. “Hệ thống thương cảng miền Trung thời đại Champa (Một cái nhìn từ lịch sử quan hệ Việt-Chăm)”, *Biển Việt Nam và các mối giao thương biển*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, tr.139-165.
109. Nguyễn Văn Kim. 2021. *Việt Nam tiềm năng và vị thế*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội.
110. Nguyễn Văn Kim. 2022. “Vai trò, cấu trúc và tính chất quốc tế của thương cảng Hội An”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Thương cảng Hội An và hệ thống thương cảng Nam Trung Bộ tiềm năng, vị thế và các mối giao lưu vùng, liên vùng, Hội An*, tr.7-32.
111. Nguyễn Văn Kim. 2023. *Chính sách đóng cửa của Nhật Bản thời kỳ Tokugawa*, Nxb Đại học Quốc gia, Hà Nội.
112. Nguyễn Ngọc Khánh. 2009. “Đặc trưng địa lý, tài nguyên biển Đông”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 4 (75), tr.3-22.
113. Bùi Gia Khánh. 2010. “Thủy quân thời Gia Long và Minh Mệnh với công tác tuần tra kiểm soát biển, đảo”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 5, tr.36-48.
114. Bùi Gia Khánh. 2012. “Về sự suy giảm sức mạnh thủy quân triều Nguyễn và hệ quả của nó trong cuộc đối đầu với phương Tây”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 1 (90), tr.86-91.
115. Bùi Gia Khánh. 2013. “Thủy quân Triều Nguyễn dưới thời Gia Long và Minh Mệnh”, *Tạp chí Nghiên cứu lịch sử*, số 7, tr.38-50.

116. Bùi Gia Khánh. 2018. *Thủy quân triều Nguyễn (1802-1884)*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
117. Trần Khánh. 2002. *Người Hoa trong xã hội Việt Nam (thời Pháp thuộc và dưới chế độ Sài Gòn)*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
118. Vũ Khiêu. 2004. *Danh nhân Hà Nội*, Nxb Hà Nội.
119. Phan Khoang. 2017. *Việt-Pháp bang giao sử lược*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
120. Đoàn Ngọc Khôi. 2013. *Lý lịch di tích đình An Vĩnh (thôn Đông, xã An Vĩnh, huyện Lí Sơn, tỉnh Quảng Ngãi)*, Bảo tàng tổng hợp tỉnh Quảng Ngãi.
121. Đới Khả Lai. 1998. “Hoa kiều và người Hoa ở Việt Nam trong Hải Nam tạp trước của Thái Đình Lan”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Việt Nam học lần thứ nhất*, Hà Nội, tr.315-333.
122. Léopold Cadière. 2002. “Chuyến phiêu du vào cõi chết của chiếc thuyền khách Navigateur”, *Những người bạn cố đô Huế (BAVH)*, tập 11, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.344-372.
123. Phan Huy Lê. 1963. “Tình hình khai mỏ dưới triều Nguyễn”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 51, tr.40-48.
124. Phan Huy Lê. 1963. “Tình hình khai mỏ dưới triều Nguyễn”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 52, tr.47-59.
125. Phan Huy Lê. 2014. “Châu bản Triều Nguyễn: Những chứng cứ lịch sử-pháp lý về chủ quyền của Việt Nam đối với Hoàng Sa-Trường Sa”, *Tạp chí Nghiên cứu lịch sử*, số 7, tr.3-12.
126. Li Tana [Nguyễn Nghị dịch]. 1999. *Xứ Đàng Trong-Lịch sử kinh tế-xã hội Việt Nam thế kỉ 17 và 18*, Nxb Trẻ, Hà Nội.
127. Li Tana. 1998. “Ngoại thương của Việt Nam thế kỉ XIX: Quan hệ với Singapore”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Việt Nam học lần thứ nhất*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.141-150.
128. Li Tana. 2002. “Thuyền và kĩ thuật đóng thuyền ở Đàng Trong cuối thế kỉ 18, đầu thế kỉ 19”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 4 (38), tr.79-94.
129. Li Tana. 2003. “Quan hệ Việt Nam & Xiêm trong việc đóng thuyền”, *Tạp chí Xưa & Nay*, số 132 + 133.

130. Vũ Đức Liêm. 2016. “Người Thái và biển: Quá trình tương tác, quản lý và xác lập chủ quyền biển trong lịch sử Thái Lan”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 1 (127), tr.104-127.
131. Phan Ngọc Liên, Đinh Ngọc Bảo, Trần Thị Vinh, Đỗ Thanh Bình. 1995. *Lịch sử Nhật Bản*, Nxb Văn hóa thông tin, Hà Nội.
132. Tạ Ngọc Liễn. 2006. “Tur tưởng khoan dung Việt Nam trong truyền thống văn hóa Á Đông”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, (số 11), tr.30-34.
133. Tạ Ngọc Liễn. 1995. *Quan hệ giữa Việt Nam và Trung Quốc thế kỷ XV - đầu thế kỷ XVI*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội
134. Nguyễn Thế Long. 2005. *Bang giao Đại Việt-Triều Nguyễn*, Nxb Văn hóa thông tin, Hà Nội.
135. Nguyễn Viết Long. 2013. *Lẽ phải-luật quốc tế và chủ quyền trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Nxb Trẻ, Hà Nội.
136. Nguyễn Thanh Lợi. 2008. “Đường thiên lý dưới thời Nguyễn”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Chúa Nguyễn & Vương triều Nguyễn trong lịch sử Việt Nam từ thế kỷ XVI đến thế kỷ XIX*, Nxb Thế Giới, Hà Nội, tr.324-332.
137. Nguyễn Thanh Lợi. 2008. “Ghe bầu miền Trung”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 2, tr.37-49.
138. Nguyễn Thanh Lợi. 2011. “Hải đảo vùng Tây Nam”, *Tạp chí Xưa & Nay*, số 377
139. Nhâm Thị Lý. 2015. *Người Hoa ở Việt Nam dưới thời Nguyễn*, Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội.
140. Nguyễn Thanh Lợi. 2014. *Một góc nhìn về văn hóa biển*, Nxb Tổng hợp TP Hồ Chí Minh.
141. Giá Sơn Kiều Oánh Mậu. 1963. *Bản triều Bận nghịch Liệt truyện*, Tủ sách Viện Khảo cổ, Bộ Quốc gia Giáo dục, Sài Gòn.
142. Trịnh Khắc Mạnh. 2014. “Thêm một số tư liệu Hán Nôm ghi chép về Hoàng Sa-Trường Sa thuộc chủ quyền Việt Nam”, *Hoàng Sa, Trường Sa trong thư tịch cổ*, Nxb Hội nhà văn, Hà Nội, tr.57-65.
143. Minh Mệnh. 2000. *Ngự chế văn*, Trung tâm Khoa học xã hội và Nhân văn Quốc gia, Hà Nội.

144. Lương Chí Minh. 2008. “Sự phục hồi kinh tế và sự phát triển của quan hệ thương mại giữa hai nước Trung-Việt vào những năm đầu nhà Nguyễn”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Chúa Nguyễn và Vương triều Nguyễn trong lịch sử Việt Nam từ thế kỉ XVI đến thế kỉ XIX*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.333-341.
145. Kim Quang Minh-Trịnh Anh Cơ. 2016. *Địa danh và chủ quyền lãnh thổ Việt Nam*, Nxb Thanh niên, Hà Nội.
146. Momoki Shiro. 2003. “Đại Việt và thương mại ở Biển Đông từ thế kỉ X đến thế kỉ XV”, *Tạp chí Khoa học ĐH Quốc gia Hà Nội*, tập 19, số 3, tr.14-25.
147. Lê Văn Năm. 1988. “Sản xuất hàng hóa và thương nghiệp ở Nam Bộ thế kỷ XVII – đầu XIX”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 5 + 6.
148. Nguyễn Khắc Ngữ. 1988. *Việt Nam tiếp xúc với Tây phương*, Quyển 1, Nhóm Nghiên cứu Văn Sử Địa xuất bản, Sài Gòn.
149. Nguyễn Quang Ngọc. 2001. “Giá trị của các trang sử liệu viết về Hoàng Sa, Trường Sa trong sách Phủ biên tạp lục”, *Tạp chí Nghiên cứu lịch sử*, số 5 (318), tr.30-38.
150. Nguyễn Quang Ngọc. 2008. “Nguyễn Phúc Nguyên - Vị chúa của những kì công mở cõi đầu thế kỉ XVII”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Chúa Nguyễn và Vương triều Nguyễn trong lịch sử Việt Nam từ thế kỉ XVI đến thế kỉ XIX*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.137-147.
151. Nguyễn Quang Ngọc. 2012. “Đội Hoàng Sa: Cách thức thực thi chủ quyền độc đáo của Việt Nam trên các vùng quần đảo giữa Biển Đông trong các thế kỉ XVII, XVIII và đầu thế kỉ XIX”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 2, tr.3-15.
152. Nguyễn Quang Ngọc. 2016. “Chủ quyền của nhà nước Việt Nam-Đại Nam ở Hoàng Sa và Trường Sa trong thế kỷ XIX”, *Hoàng Sa-Trường Sa chủ quyền Việt Nam*, Nxb Đà Nẵng, Đà Nẵng, tr.57-84.
153. Nguyễn Quang Ngọc. 2017. *Chủ quyền của Việt Nam ở Hoàng Sa, Trường Sa: Tư liệu và sự thật lịch sử*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội.
154. Trần Ích Nguyên [Ngô Đức Thọ dịch]. 2009. *Thái Đình Lan và tác phẩm Hải Nam tạp trứ*, Nxb Lao động, Hà Nội.

155. Trần Ích Nguyên. 2018. *Thư tịch Trung Quốc và thơ văn đi sứ Trung Hoa thời Nguyễn*, Nxb Đại học Sư phạm, Hà Nội.
156. Nguyễn Nhã, Nguyễn Đình Đầu, Lê Minh Nghĩa, Từ Đặng Minh Thu, Vũ Quang Việt. 2008. *Hoàng Sa, Trường Sa là của Việt Nam*, Nxb Trẻ, TP. Hồ Chí Minh.
157. Nguyễn Nhã. 2013. *Những bằng chứng về chủ quyền của Việt Nam đối với hai quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa*, Nxb Giáo dục Việt Nam.
158. Nguyễn Nhã. 2015. *Đặc khảo về Hoàng Sa-Trường Sa*, Nxb Hội nhà văn, Hà Nội.
159. Nhiều tác giả. 2016. *Quá trình khai phá xác lập và thực thi chủ quyền của Việt Nam đối với hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.
160. Nguyễn Ngọc Nhuận. 2006. *Một số văn bản điển chế và pháp luật Việt Nam*, tập 1, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
161. Vũ Dương Ninh. 2007. *Phong trào cải cách ở một số nước Đông Á giữa thế kỉ XIX-đầu thế kỉ XX*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
162. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 3, Nxb Thuận Hóa, Huế.
163. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 4, Nxb Thuận Hóa, Huế.
164. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 5, Nxb Thuận Hóa, Huế.
165. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 6, Nxb Thuận Hóa, Huế.
166. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 7, Nxb Thuận Hóa, Huế.
167. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 8, Nxb Thuận Hóa, Huế.
168. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 9, Nxb Thuận Hóa, Huế.

169. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 10, Nxb Thuận Hóa, Huế.
170. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 11, Nxb Thuận Hóa, Huế.
171. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 13, Nxb Thuận Hóa, Huế.
172. Nội các triều Nguyễn. 1993. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 15, Nxb Thuận Hóa, Huế.
173. Patrick J. Honey. 2001. “Việt Nam vào thế kỷ 19 qua hồi ký của Edward Brown và Trương Vĩnh Ký”, *Nghiên cứu Huế*, tập 2, tr.130-149.
174. Phạm Phú Thứ toàn tập. 2014. Nxb Đà Nẵng.
175. Nguyễn Hữu Châu Phan. 2001. “Bối cảnh lịch sử Việt Nam khi người Pháp đến”, *Nghiên cứu Huế*, Tập 2, tr.30-71.
176. Đinh Kim Phúc. 2014. *Hoàng Sa-Trường Sa trong thư tịch cổ*, Nxb Hội Nhà văn, Hà Nội.
177. Nguyễn Văn Phúc. 2021. *Phân tích và đánh giá chính sách*, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
178. Hà Mai Phương. 2022. *Hoạt động của Bộ Công dưới đời vua Tự Đức qua các Châu bản nhà Nguyễn*, Nxb Hồng Đức, Hà Nội.
179. Pierre Brocheux-Daniel Hemery. 2022. *Đông Dương một nền thuộc địa nhập nhằng giai đoạn 1858-1954*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
180. Nguyễn Phan Quang. 2002. *Việt Nam thế kỷ XIX (1802-1844)*, Nxb Tổng hợp TP. Hồ Chí Minh.
181. Võ Vinh Quang. 2022. *Việt-Nhật thông thư: Các bức quốc thư bang giao giữa chính quyền Đàng Trong với Nhật Bản thế kỷ XVI-XVII*, Nxb Hà Nội.
182. Phạm Hoàng Quân. 2011. “Những ghi chép về vùng biển Quảng Đông (Trung Hoa), Biển Đông (Việt Nam) trong Đại Thanh thực lục đối chiếu với Đại Nam thực lục”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 2 (85), tr.49-74.
183. Quốc sử quán triều Nguyễn. 1972. *Minh Mệnh chính yếu*, tập 2, Ủy ban dịch thuật-Phủ Quốc vụ Khanh đặc trách Văn hóa xuất bản, Hà Nội.

184. Quốc sử quán triều Nguyễn. 1974. *Minh Mệnh chính yếu*, tập 4, Ủy ban dịch thuật-Bộ Văn hóa giáo dục và thanh niên xuất bản, Hà Nội.
185. Quốc sử quán triều Nguyễn. 1974. *Minh Mệnh chính yếu*, tập 6, Ủy ban dịch thuật-Bộ Văn hóa giáo dục và thanh niên xuất bản, Hà Nội.
186. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2010. *Minh Mệnh chính yếu*, Nxb Thuận Hóa, Huế.
187. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2006. *Đại Nam nhất thống chí*, Tập 1, Nxb Thuận Hóa, Huế.
188. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2006. *Đại Nam nhất thống chí*, Tập 2, Nxb Thuận Hóa, Huế.
189. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2006. *Đại Nam nhất thống chí*, Tập 3, Nxb Thuận Hóa, Huế.
190. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2006. *Đại Nam nhất thống chí*, Tập 4, Nxb Thuận Hóa, Huế.
191. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2006. *Đại Nam nhất thống chí*, Tập 5, Nxb Thuận Hóa, Huế.
192. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2002. *Đại Nam thực lục*, tập 1, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
193. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2007. *Đại Nam thực lục*, tập 2, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
194. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2007. *Đại Nam thực lục*, tập 3, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
195. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2007. *Đại Nam thực lục*, tập 4, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
196. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2007. *Đại Nam thực lục*, tập 5, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
197. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2007. *Đại Nam thực lục*, tập 6, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
198. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2007. *Đại Nam thực lục*, tập 7, Nxb Giáo dục, Hà Nội.

199. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2007. *Đại Nam thực lục*, tập 8, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
200. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2005. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ tục biên*, tập 3, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
201. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2009. *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ tục biên*, tập 7, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
202. Quốc sử quán triều Nguyễn. 2013. *Quốc triều chính biên toát yếu*, Nxb Thuận Hóa, Huế.
203. Ngô Thị Quý. 2009. *Quan hệ ngoại giao giữa Việt Nam với Trung Quốc và Pháp dưới thời Tự Đức (1848-1883)*, Luận văn Thạc sỹ, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Hà Nội.
204. Hoài Sa. 2019. *Xuất bản phẩm Trung Quốc về Hoàng Sa, Trường Sa và Biển Đông: Cái nhìn tổng quan*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
205. Sakurai Yumio. 1999. “Thử phác dựng cấu trúc lịch sử Đông Nam Á thông qua mối liên hệ giữa biển và lục địa”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 4, tr.39-48.
206. Vũ Hữu San. 2014. *Địa lý biển Đông với Hoàng Sa - Trường Sa*, Nxb Trẻ, Hà Nội.
207. Vũ Hữu San. 2017. *Văn hóa nước và hàng hải thời cổ của Việt Nam*, Nxb Phụ nữ, Hà Nội.
208. Thích Đại Sán. 1963. *Hải ngoại kỷ sự*, Viện Đại học Huế.
209. Vĩnh Sinh. 2001. *Việt Nam và Nhật Bản: giao lưu văn hóa*, Nxb Văn hóa-văn nghệ, TP. Hồ Chí Minh.
210. Trần Đức Anh Sơn. 2004. “Các chuyến đi sứ sang Trung Hoa thời Nguyễn”, *Huế-Triều Nguyễn: Một cái nhìn*, Nxb Thuận Hóa, Huế, tr.78-97.
211. Trần Đức Anh Sơn. 2014. *Ngành đóng thuyền và tàu thuyền ở Việt Nam thời Nguyễn*, Nxb Văn hóa văn nghệ, TP Hồ Chí Minh.
212. Trần Đức Anh Sơn. 2014. *Tư liệu về chủ quyền của Việt Nam đối với quần đảo Hoàng Sa*, Nxb Văn hóa văn nghệ, TP Hồ Chí Minh.

213. Trần Đức Anh Sơn. 2014. *Tư liệu về chủ quyền của Việt Nam đối với quần đảo Hoàng Sa - Trường Sa: tư liệu và quan điểm của học giả quốc tế*, Nxb Hội nhà Văn, Hà Nội.
214. Trần Đức Anh Sơn. 2014. “Thư tịch và bản đồ cổ phương Tây chứng minh chủ quyền của Việt Nam đối với quần đảo Hoàng Sa”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Hoàng Sa-Trường Sa: Sự thật lịch sử*, Nxb Đại học Đà Nẵng, tr.17-40.
215. Trần Đức Anh Sơn. 2016. “Châu bản triều Nguyễn về quá trình xác lập và thực thi chủ quyền của Việt Nam trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa”, *Biển đảo Việt Nam Lịch sử - Chủ quyền - Kinh tế - Văn hóa*, Nxb Văn hóa-Văn nghệ, TP Hồ Chí Minh, tr.43-74.
216. Trần Đức Anh Sơn. 2023. “Phạm Thận Duật và những nỗ lực cuối cùng của triều đình Tự Đức trong bang giao Việt-Thanh: Tư liệu và Bình luận”, *Phạm Thận Duật trong dòng chảy lịch sử Việt Nam*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, tr.158-232.
217. Nguyễn Mạnh Sơn. 2020. *Nam Biều Ký: An Nam qua du kí của thủy thủ Nhật Bản cuối thế kỉ XVIII*, Nxb Dân trí, Hà Nội.
218. Shimao Minoru. 2013. “Hình ảnh về Việt Nam của người Nhật thời Edo”, *Kỷ yếu hội thảo khoa học Lịch sử và triển vọng mối quan hệ Việt Nam-Nhật Bản: Nhìn từ miền Trung Việt Nam*, Đại học Đà Nẵng, tr.88-96.
219. Tadao Umesao. 2007. *Lịch sử nhìn từ quan điểm sinh thái học-Văn minh Nhật Bản trong bối cảnh thế giới*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
220. Trần Thị Tâm. 2016. “Quan hệ Việt Nam-Nhật Bản thời kỳ Châu ấn thuyền (1592-1637)”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á*, số 7 (185), tr.63-72.
221. Trần Thị Tâm. 2018. *Chuyển biến kinh tế Nhật Bản thời kỳ Tokugawa (1600-1868)*, Luận án Tiến sỹ, Trường Đại học Khoa học, Đại học Huế.
222. Cao Tự Thanh. 2020. *Lịch sử Việt Nam qua chính sử Trung Hoa (Tổng sử, Nguyên sử, Minh sử, Thanh sử cảo)*, Nxb Văn hóa-Nghệ thuật, TP. Hồ Chí Minh.
223. Đặng Ngọc Thanh. 2003. *Biển Đông*, Tập 4: Sinh vật và sinh thái biển, Nxb Đại học Quốc gia, Hà Nội.

224. Nguyễn Hồng Thao. 2008. *Luật pháp quốc tế và chủ quyền trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
225. Hồ Bạch Thảo. 2004. *Cao Tông Thực Lục*, Quyền hạ, In tại Thư án quán Son B. Ho, USA.
226. Hồ Bạch Thảo. 2012. “Từ một cuộc hành quân phối hợp dưới thời nhà Thanh, thử so sánh khả năng hàng hải hai nước Trung-Việt thời bấy giờ”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 1 (90), tr.92-100.
227. Hồ Bạch Thảo. 2019. *Thanh Thực lục: Quan hệ Trung Quốc-Việt Nam thế kỷ XVII-đầu thế kỷ XX, tập 1*, Nxb Hà Nội.
228. Hồ Bạch Thảo. 2019. *Thanh Thực lục: Quan hệ Trung Quốc-Việt Nam thế kỷ XVII-đầu thế kỷ XX, tập 2*, Nxb Hà Nội.
229. Lê Bá Thảo. 2009. *Thiên nhiên Việt Nam*, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
230. Nguyễn Quang Thắng. 1997. *Lê triều hình luật (Luật Hồng Đức)*, Nxb Văn hóa thông tin, Hà Nội
231. Nguyễn Quang Thắng. 2008. *Hoàng Sa-Trường Sa lãnh thổ Việt Nam nhìn từ công pháp quốc tế*, Nxb Tri thức, Hà Nội.
232. Ngô Đức Thịnh. 2015. “Văn hóa biển cận duyên Việt Nam (Từ tiếp cận nhân học văn hóa)”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Văn hóa biển đảo: Bảo vệ và phát huy giá trị*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.16-29.
233. Lê Kim Thoa, Ngô Hoàng Đại Long, Nguyễn Thị Thu Thủy. 2014. “Đảo và quần đảo Việt Nam trên Biển Đông trong phát triển kinh tế và đảm bảo an ninh quốc phòng”, *Tạp chí phát triển Khoa học và Công nghệ*, số 17, tr.114-128.
234. Phạm Thị Thơm. 2016. “Chính sách cứu nạn trên biển của nhà Nguyễn đối với người nước ngoài dưới các triều vua Gia Long (1802-1820) và Minh Mạng (1820-1841)”, *Tạp chí Phát triển Kinh tế Xã hội Đà Nẵng*, số 12 (83), tr.48-56.
235. Phạm Thị Thơm. 2018. “Chính sách cứu nạn trên biển dưới triều vua Gia Long-Minh Mạng (1802-1840)”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 3, tr.60-65.
236. Phạm Thị Thơm. 2019. “Hoa kiều trong chính sách cứu nạn biển của nhà Nguyễn đầu thế kỉ XIX”, *Kỷ yếu Hội thảo Khoa học quốc gia các nhà nghiên cứu trẻ*, Nxb Đại học Huế, tr.147-155.

237. Phạm Thị Thơm. 2019. “Lạng Sơn trong quan hệ ngoại giao với Trung Quốc nửa đầu thế kỉ XIX nhìn từ hoạt động sách phong-triều cống”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á*, số 7, tr.68-78.
238. Phạm Thị Thơm. 2020. “Wako và những xâm nhập phi chính thống trên vùng biển Đại Việt cuối thế kỉ XVI: Một cái nhìn khác”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á*, số 2, tr.32-42.
239. Phạm Thị Thơm. 2022. “Chính sách cứu nạn biển dưới triều vua Gia Long (1802-1820)”, *Tạp chí Khoa học trường Đại học Sư phạm TP. Hồ Chí Minh*, số 19 (1), tr.102-114.
240. Phạm Thị Thơm. 2022. “Chính sách cứu nạn, cứu hộ trên biển đối với người và tàu thuyền nước ngoài dưới triều Minh Mạng”, *Kỷ yếu hội thảo Các nhà khoa học trẻ toàn quốc*, Nxb Đại học Huế, tr.115-124.
241. Phạm Thị Thơm. 2022. Hải cảng Đà Nẵng với hoạt động cứu nạn, cứu hộ người và tàu thuyền nước ngoài dưới triều Nguyễn (giai đoạn 1802-1888), *Kỷ yếu Hội thảo Thương cảng Hội An và hệ thống thương cảng Nam Trung Bộ: Tiềm năng, Vị thế và Các mối giao lưu vùng, liên vùng*, Hội An, tr.433-456.
242. Phạm Thị Thơm. 2022. “Hoạt động cứu nạn người nước ngoài trên biển thời kỳ Chúa Nguyễn: Những lợi ích kinh tế và sự xác lập chủ quyền biển”, *Kỷ yếu hội thảo khoa học Cán bộ trẻ và Nghiên cứu sinh năm 2021*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, tr.303-325.
243. Phạm Thị Thơm. 2023. “Cứu hộ, cứu nạn biển dưới triều Nguyễn nửa đầu thế kỉ XIX: Nhìn từ các thương cảng Bắc Trung Bộ”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 4 (564), tr.18-32.
244. Phạm Thị Thơm. 2024. “Hoạt động cứu nạn và hồi hương người Việt của nhà Thanh nửa đầu thế kỉ XIX: Nhìn từ các tai nạn hàng hải”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 10 (582), tr.45-57.
245. Phạm Thị Thơm. 2024. “Người Việt gặp nạn trên vùng biển Đông Á và hành trình hồi hương nửa đầu thế kỉ XIX”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học quốc tế Nghiên cứu, Giảng dạy Việt Nam học và tiếng Việt trong bối cảnh xuyên văn hóa*, Nxb Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh, tr.683-701.

246. Phan Thị Ngọc Thu. 2005. “Mấy vấn đề về hệ thống pháp luật thời Nguyễn (1802-1883)”, *Lịch sử nhà Nguyễn một cách tiếp cận mới*, Nxb Đại học Sư phạm, Hà Nội, tr.209-218.
247. Đinh Khắc Thuân. 2001. *Lịch sử triều Mạc qua thư tịch và văn bia*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
248. Trương Anh Thuận, Nguyễn Ngọc Đoàn. 2022. *Hoạt động chế tạo và quản lí sử dụng vũ khí dưới triều Nguyễn giai đoạn 1802-1883*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
249. Phạm Văn Thủy. 2011. “Thủy quân Việt Nam thế kỉ XVII, XVIII và đầu thế kỉ XIX qua các nguồn sử liệu phương Tây”, *Người Việt với biển*, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.506-537.
250. Nguyễn Thị Thu Thủy, Nguyễn Phương Nga. 2016. “Thủy quân nhà Nguyễn thời vua Minh Mạng”, *Tạp chí Khoa học xã hội Việt Nam*, số 10 (107), tr.46-56.
251. Trần Nam Tiến. 2006. *Ngoại giao giữa Việt Nam và các nước phương Tây dưới triều Nguyễn (1802-1858)*, Nxb Đại học Quốc gia, TP Hồ Chí Minh.
252. Trần Nam Tiến. 2014. *Đội Hoàng Sa trong quá trình xác lập chủ quyền biển đảo*, Nxb Văn hóa Văn nghệ, TP Hồ Chí Minh.
253. Trần Nam Tiến. 2018. *Nam Bộ dưới thời Chúa Nguyễn thế kỷ XVII-XVIII*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
254. Nguyễn Quang Trung Tiến. 2013. “Hải tặc trên vùng biển Việt Nam”, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển*, số 1 (99), tr.83-94.
255. Lê Đức Tố. 2003. *Biển Đông*, Tập 1: Khái quát về Biển Đông, Nxb Đại học Quốc gia, Hà Nội.
256. Hoàng Anh Tuấn. 2008. “Vị trí của Việt Nam trong hệ thống thương mại Biển Đông thời cổ trung đại”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 9-10, tr.1-16.
257. Hoàng Anh Tuấn. 2012. “Hoạt động quân sự của Công ty Đông Ấn Hà Lan ở Đại Việt (1642-1651)”, *Tạp chí Lịch sử Quân sự*, số 2-3, tr.36-42.
258. Hoàng Anh Tuấn. 2016. “Việt Nam trong mạng lưới giao thương Đông Á cuối thế kỉ XVI-đầu thế kỉ XVIII: Nghiên cứu quan hệ Đại Việt-Công ty Đông Ấn Hà

- Lan”, *Thương mại thế giới và hội nhập của Việt Nam thế kỉ XVI-XVIII*, Nxb Đại học quốc gia, Hà Nội, tr.199-224.
259. Hoàng Anh Tuấn. 2017. “Công ty Đông Ấn Hà Lan ở Đàng Trong (1601-1651)”, *Kỷ yếu Hội thảo khoa học Hệ thống thương cảng miền trung với con đường tơ lụa trên biển-vai trò và các mối quan hệ*, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Hội An, tr.169-186.
260. Hà Anh Tuấn, Hoàng Thị Lan, Nguyễn Đăng Dương. 2020. *Một số vấn đề về chiến lược cường quốc biển của Trung Quốc*, Nxb Chính trị Quốc gia sự thật, Hà Nội.
261. Lưu Trang. 2004. “Hệ thống phòng thủ Đà Nẵng dưới triều Nguyễn”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 11, tr.37-45.
262. Lưu Trang. 2005. *Phố cảng Đà Nẵng (1802 - 1860)*, Nxb Đà Nẵng.
263. Lưu Trang. 2014. “Phương thức phòng thủ biên đảo dưới thời các vua đầu triều Nguyễn-Bài học kinh nghiệm”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 7, tr.55-66.
264. Lưu Trang. 2018. “Nhận thức của triều Nguyễn về vị trí chiến lược của biển đảo Việt Nam”, *Huyện Hoàng Sa qua tư liệu và hồi ức*, Nxb Đà Nẵng, tr.22-35.
265. Trần Công Trục. 2012. *Dấu ấn Việt Nam trên biển Đông*, Nxb Thông tin và Truyền thông, Hà Nội.
266. Nguyễn Thế Trung. 2016. “Công cuộc bảo vệ chủ quyền trên vùng biển đảo Tây Nam Bộ của chính quyền nhà Nguyễn (1802-1858)”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 12 (488), tr.13-21.
267. Trung tâm khoa học xã hội và Nhân văn Quốc gia. 2000. *Tổng tập văn học Việt Nam*, Tập 16, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
268. Bùi Quang Tung. 1971. “Thủy trình đường ghe từ Huế (Thừa Thiên) ra Nam Định”, *Tạp san Sử Địa*, số 22, Nhà sách Khai Trí, tr.37-41.
269. Ủy ban biên giới Quốc gia. 2013. *Tuyển tập các Châu bản triều Nguyễn về thực thi chủ quyền của Việt Nam trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa*, Nxb Tri thức, Hà Nội.
270. Viện Lịch sử quân sự Việt Nam. 2016. *Quá trình khai phá, xác lập, thực thi và bảo vệ chủ quyền của Việt Nam*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.

271. Viện Sử học. 1989. *Đô thị cổ Việt Nam*, Hà Nội.
272. Viện Sử học. 2014. *Lịch sử Việt Nam*, tập 6, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
273. Nguyễn Anh Vũ. 2015. *Nhận thức của Nhật Bản về các cường quốc đại dương trong thế kỷ XIX*, Luận văn Thạc sĩ, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Hà Nội.
274. Trần Quốc Vượng. 1999. “Vài nét suy nghĩ về vùng Quảng Trị cổ”, *Việt Nam cái nhìn địa văn hóa*, Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội.
275. Trần Quốc Vượng. 1999. “Về nền tảng văn hóa dân gian ở vùng Đông Nam Bộ”, *Việt Nam cái nhìn địa văn hóa*, Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội, tr.455-464.
276. Trần Quốc Vượng. 2003. *Văn hóa Việt Nam tìm tòi và suy ngẫm*, Nxb Văn học, Hà Nội.
277. Nguyễn Đức Xuyên [Trần Đại Vinh dịch]. 2019. *Lý lịch sự vụ*, Nxb Hà Nội
278. Trương Thị Yến. 1981. “Nhà Nguyễn với các thương nhân người Hoa thế kỉ XIX”, *Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử*, số 3, tr.59-65.
279. Trương Thị Yến. 2006. “Chính sách của triều Nguyễn trong quan hệ buôn bán tiểu ngạch với Trung Quốc nửa đầu thế kỷ XIX”, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc*, số 6 (70), tr.50-56.
280. Yoshiharu Tsuboi. 2014. *Nước Đại Nam đối diện với Pháp và Trung Hoa 1847-1885*, Nxb Tri thức, Hà Nội.

Tiếng nước ngoài

281. Akira Matsuura. 2006. “The Salvage Systems in Early Modern East Asia and Their Modern Transfiguration”, *East Asian Studies Program, Trans-Pacific Relations: East Asia and the United States in the 19th and Early 20th Centuries*, Princeton University, New Jersey.
282. Alexander Barton Woodside. 1988. *Vietnam and the Chinese Model: A Comparative Study of Vietnamese and Chinese Government in the First Half of the Nineteenth Century*, Council on East Asian Studies, Harvard University.
283. Anthony Reid. 1993. “The unthreatening alternative: Chinese shipping in Southeast Asia, 1567–1842”, *Review of Indonesian and Malaysian Affairs*, Vol. 27, No. 2, p.13-32.

284. Bill Hayton. 2014. *The South China Sea: The Struggle for Power in Asia*, Yale University Press, London.
285. Charles Wheeler. 2005. "Silk Roads into Vietnamese History", *Education about Asia*, Vol 10, No 3, p.8-12.
286. Charles Wheeler. 2006. "Re-thinking the Sea in Vietnamese History: Littoral Society in the Integration of Thuận-Quảng, Seventeenth–Eighteenth Centuries", *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol 37 (1), p.123–153.
287. Choi Byung Wook. 2004. "The Nguyen Dynasty's Policy toward Chinese on the Water Frontier in the First Half of the Nineteenth Century", *Water Frontier: Commerce and the Chinese in the Lower Mekong Region 1750–1880*, Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers.
288. Dian H.Murray. 1987. *Pirates of the South China Coast 1790-1810*, Stanford University Press, California.
289. Dian H.Murray. 1996. "Chinese Pirates, Pirates - Terror on the High Seas from the Caribbean to South China Sea", *Tuner Publishing*, Atlanta, p.212-235.
290. Eklof Amirell. 2019. *Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia*, Cambridge University Press, New York.
291. Frédéric Mantienné. 2003. "The Transfer of Western Military Technology to Vietnam in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries: The Case of the Nguyen", *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol.34 (No.3), p.519-534.
292. Garcia, Florentino Rodao. 2008. "Departure from Asia: Spain in the Philippines and East Asia in the Nineteenth and Twentieth Centuries", *Nation and Conflict in Modern Spain: Essays in Honour of Stanley G. Payne*. Madison, WI: Parallel Press.
293. Nguyễn Thị Mỹ Hạnh. 2019. "The cooperation of two governments Vietnam - China in security and maritime safety issues in the south china sea under Ming and Qing dynasties", *Journal of Maritime Research*, Vol 16, No. 2.
294. Nguyễn Nhã, Lâm Thế Vinh. 2019. "Territoriality and the South China Sea: Paracel and Spratly Islands", *Routledge Security Asia Series*, Routledge Publisher, New York.

295. Julia Martínez. 2007. "Chinese Rice Trade and Shipping from the North Vietnamese Port of Hải Phòng", *Chinese Southern Diaspora Studies*, Volume 1, p.82-96.
296. Kathryn Dyt. 2015. "Calling for Wind and Rain: Environment, Emotion and Governance in Nguyễn Vietnam 1802-1883", *Journal of Vietnamese Studies*, Vol.10 (No.2), p.1-41.
297. Nguyễn Văn Kim. 2014. "Vietnam-Japan Relationship: A View from the Sea Space", *Vietnam Social Science*, Vol.161 (No.3), p.46-58.
298. Leonard Blussé. 1996. "No Boats to China The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade 1635-1690", *Modern Asian Studies*, Vol.30, No.1.
299. Li Tana. 1995. "Rice trade in the Mekong Delta and its Implications during the 18th and 19th centuries", *Thailand and her neighbors (II): Laos, Vietnam and Cambodia*, ed. Thanet Arpornsuwan, Bangkok: Thammasat University Press.
300. Li Tana. 2004. "Rice from Saigon: The Singapore Chinese and the Saigon Trade of the Nineteenth Century", *Maritime China in Transition 1750-1850 South China and Maritime Asia*, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden, p.261-270.
301. Li Tana. 2004. "Ships and Shipbuilding in the Mekong Delta, c.1750-1840", *Water Frontier: Commerce and the Chinese in the Lower Mekong Region 1750-1880*, Rowman & Littlefield Publisher, USA, p.119-138.
302. Li Tana. 2006. "A View from the Sea: Perspectives on the Northern and Central Vietnamese Coast", *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol.37 (No.1), p.83-102.
303. Li Tana. 2012. "Between Mountains and the Sea: Trades in Early Nineteenth-Century Northern Vietnam", *Journal of Vietnamese Studies*, Vol. 7, No. 2.
304. Li Tana. 2024. *A Maritime Vietnam from earliest times to the nineteenth century*, Cambridge University Press, United Kingdom.
305. Liu Shiuh-Feng. 2013. "Shipwreck Salvage and Survivors' Repatriation Networks of the East Asian Rim in Qing Dynasty", *Offshore Asia: Maritime Interactions in Eastern Asia Before Steamships*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, p.211-235.

306. Vũ Đường Luân and Nola Cooke. 2011. “Chinese Merchants and Mariners in Nineteenth-Century Tongking”, *The Tongking Gulf Through History*, University of Pennsylvania Press.
307. Monique Chemillier-Gendreau. 2000. *Sovereignty over the Paracel and Spratley Island*, The Hague; Boston: Kluwer Law International.
308. Marwyn S. Samuels. 1982. *Contest for the South China Sea*, New York: Methuen.
309. Nola Cooke, Li Tana. 2004. *Water Frontier: Commerce and the Chinese in the Lower Mekong Region 1750–1880*, Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers.
310. Robert J. Antony. 2012. “Bloodthirsty Pirates? Violence and Terror on the South China Sea in Early Modern Times”, *Journal of Early Modern History*, Vol.16 (No.1), p.481-501.
311. Robert J. Antony. 2014. “Violence and Predation on the Sino-Vietnamese Maritime Frontier 1450-1850”, *Asia Major*, Vol.27 (No.3), p.87-114.
312. De Lanessan A. 1898. *L’Indochine française*, Paris: Ancienne librairie gemmer baillièrre et Cie, Félix Alcan, Éditeur
313. Dupuis, J. 1898. *Le Tong-kin et l’intervention française*, Paris: Augustin Challamel, Éditeur
314. Gosselin Ch. 1904. *L’empire d’Annam*, Paris: Librairie académique didier, Perrin et Cie, Libraires-Éditeur
315. Pallu, Léopold. 1888. *Histoire de l’Expédition de Cochinchine en 1861*, Paris, Nancy: Berger-Levrault et Cie, Éditeur
316. Jeon SangWuk. 2023. “17세기 제주도 주민 김태황 일행의안남국(安南國) 표류와 체험”, *동남아연구*, 33권 3호, 189-218.
317. Akira Matsura. 2011. “江戸時代後期における天草崎津漂着唐船の筆談記録, 荒武賢一朗・野間晴雄・藪田貫編”,

天草諸島の文化交渉学的研究(周縁の文化交渉学的研究シリーズ2),
関西大学文化交渉学研究拠点, 115-138

318. Akira Matsuura. 2012. “中国帆船による漂流民の本国帰還”,
ICIS第5回国際シンポジウム 東アジア文化交渉学の新しい展望 --
(東アジア「地中海」の研究をめぐって), 東アジア文化交渉研究, 別冊 (8),
83-98.
319. Akira Matsuura. 2012. “唐船により中国に送還された日本漂着ベトナム人 ,
関西大学文化交渉学教育研究拠点”、*東アジア文化交渉研究*, 第5号 343-
349頁.
320. Akira Matsuura. 2013. “近世東アジア海域の帆船と文化交渉”,
関西大学出版部.
321. Akira Matsuura. 2014. “朝鮮国漂着中国船の筆談記録にみる諸相”;
関西大学東西学術研究所紀要; 巻47, 57-69頁.
322. Akira Matsuura. 2015.
“清代帆船による東アジア・東南アジア海域への人的移動と物流”,
関西大学東西学術研究所紀要, 第48号, 43-57頁.
323. 岑 玲. 2012. “清代中国に漂着した琉球民間船の帰国方法”,
東アジア文化交渉研究 東アジア文化研究科開設記念, 369-384.
324. 岑 玲. 2013. “清代澳門と広東省に漂着した琉球漂流船の海難救助”,
東アジア文化交渉研究, 第6号, 531-540.
325. Mamoru Murakami. 2006. “漂流する「夷狄」 -
19世紀後半, 華南における海難対策の変容”, *エコノミア*, 第57巻, 第2号,
51-70頁.
326. 松浦章. 2008. “海難難民與當地官民的語言接觸—從嘉慶年間漂到朝鮮、
中國的海難事例看周邊文化交渉的多重性”, *中華文史論叢*, 第90集, 179-
196頁.

327. 崔英花. 2020. “清代东亚海域和朝鲜对中国漂流民的救助制度”, *海交史研究*, 4期, 98-105页.
328. 付 勇. 2014. “清代对外关系史话：从日本国漂风难夷说起”, *牡丹江大学学报*, 第 23 卷 第 11 期.
329. 金秀慧. 2018. *朝鲜漂流日记研究*, 亚非语言文学 硕士学位论文, 浙江工商大学.
330. 賴淙誠. 2004. *清越關係研究—以貿易與邊務為探討中心（1644-1885）*, 國立臺灣師範大學.
331. 李晨楠. 2015. *江戸时代中国漂流民笔谈文献研究—以《漂客纪事》与《游房笔语》为中心*, 亚非语言文学 硕士学位论文, 浙江工商大学.
332. 李国强. 1994. 寇俊敏. *海南及南海诸岛史地论著资料索引*, 郑州:中州古籍出版社
333. 李国强. 2003. *中国南海研究：历史与现状*, 黑龙江：黑龙江教育出版社
334. 李善洪. 2015. “清与朝鲜间“漂民”救助问题管窥：以《同文汇考》”, *吉林大学社会科学学报*, 3期134-140页
335. 劉序楓. 2002. “清代環中國海域的海難事件研究—以清日兩國間對外國難民的救助及遣返制度為中心 1644-1861”, *中國海洋發展史論文集*, 第8輯, 台北：中央研究院中山人文社會科學研究所
336. 劉序楓. 2004. *清代檔案中的海難史料目錄：涉外篇*, 出版社：中央研究院人文社會科學研究中心亞太區域研究專題中心, 臺北
337. 劉序楓. 2006. “清代檔案與環東亞海域的海難事件研究：兼論海難民遣返網絡的形成”, *故宮學術季刊*, 第23期, 第91-126頁
338. 劉序楓. 2013. 18-19世紀朝鮮人的意外之旅：以漂流到臺灣的見聞記錄為中心, *石堂論叢*（韓國：東亞大學校石堂學術研究院）55輯, 頁65-102

339. 劉序楓. 2013. “漂泊異域--清代中國船的海難紀錄”, *故宮文物月刊*, 16-23
340. 盧正恒. 2022.
“海洋環境史視野下臺灣海峽海難：以清代班兵與水師為討論中心”,
人文及社會科學集刊, 第三十四卷第三期, 503-557页
341. 孟晓旭. 2010. *漂流事件与清代中日关系*, 北京：中国社会科学出版社
342. 孫宏年. 2001. “清代中越海難互助及其影響略論(1644-1885)”, *南洋問題研究*
106期, 69-79页
343. 孫宏年. 2005. *清代中越宗藩关系研究*, 黑 龙 江 教 育 出 版 社
344. 谈舜尧. 2021. “清代对琉球飘风难民贸易优待制度刍议”, *兰台世界*,
第3集143-147页
345. 湯熙勇. 2009. “船難與海外歷險經驗--以蔡廷蘭漂流越南為中心”,
人文及社會科學集刊; 第二十一卷第三期, 467-499页
346. *清高宗實錄*, 卷 1476
347. *清宣宗實錄*, 卷27, 32, 156, 233, 237, 294, 295, 400, 408, 412, 447, 457
348. *清仁宗實錄*, 卷88
清文宗實錄, 卷 176, 228
349. 王丹丹. 2018. *论清朝与朝鲜两国的漂流民救助与送还*, 世界史学硕士,
延边大学
350. 吴春明. 2003. *环中国海沉船: 古代帆船、船技与船货*, 江西高校出版社
351. 夏 露. 2021. “17-19世纪广东 与越南地区的 文学交流”, *海洋史研究*, 第 3
辑, 5 月, 261-283页
352. 许文堂、谢奇懿. 2000. *大南实录清越关系史料汇编*, 台北 :
中央研究院东南亚区域研究计划.
353. 杨彦杰. 2001. “台湾历史上的琉球难民遭风案”, *福建论坛·人文社会科学版*,
第3期, 66-70页

Internet

354. Charles Wheeler. 2003. “A Maritime Logic to Vietnamese History: Littoral Society in Hội An’s Trading World, c.1550-1830, paper presented at Seascapes, Littoral Cultures and TransOceanic Exchanges”, http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/p/2005/history_cooperative/www.historycooperative.org/proceedings/seascapes/wheeler.html.
355. Lưu trữ Nhật Bản, kí hiệu: 185-0168, http://vn_jp45.luutru.gov.vn/Vietnamese/ch02.html
356. Nguyễn Thị Oanh, Trịnh Khắc Mạnh. 2011. “Thêm một số tư liệu hiện lưu giữ tại Viện Nghiên cứu Hán Nôm về quan hệ bang giao Việt Nam-Nhật Bản”, <http://www.khoavanhoc-ngonngu.edu.vn>
357. Trung tâm Lưu trữ Quốc gia I. 2023. “Cứu hộ cứu nạn trên biển thời Nguyễn”, <https://archives.org.vn/gioi-thieu-tai-lieu-nghiep-vu/cuu-ho-cuu-nan-tren-bien-thoi-nguyen.htm>
358. Xiu Bin. 2020. 清代山东对琉球飘风难民的救助和抚恤. <https://clajc.ouc.edu.cn/ctwhyjzx/2020/0629/c16711a291538/pagem.htm>