الجمارك الرومانية في المغرب القديم ودورها في جباية ضريبة النقل

Roman customs in the Maghreb Antiquity and their role in the collection of transport tax

1- د. بخضرة عبدالقادر*، جامعة ابن خلدون تيارت(الجزائر)

مخبر الدراسات التاريخية والأثرية في شمال إفريقيا

bekhadaabdelkader@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2023 /04/16 تاريخ القبول: 2023 /05/25 تاريخ النشر: 2023 /06/04

ملخص:

الهدف من هذه الدراسة هو التطرق لمدى التنظيم الذي كان سائد ببلاد المغرب أثناء الاحتلال الروماني في مجال الجمارك ، والدور الذي لعبه في تحصيل ضريبة النقل، فالبحث يهتم بالتعريف بالجمارك تنظيمه، ودوره في مراقبة السلع وتحصيل وضريبة النقل، والتعريف بهذه الأخير وطرق تحصيل الرومان لهذه الضريبة الجمركية، ومظاهر الاعفاءات منها، مع ذكر أهم الموانئ والمحطات البرية، تلك التي خصصت لإقامة مكاتب للجمارك الرومانية ببلاد المغرب، لتفتيش السلع وفرض الضريبة عليها، وأهم التعريفات الجمركية التي نظمت عمل الجمارك بالمنطقة، وبينت لنا الوسائط المفروض عليها ضريبة النقل، والقوانين التي حددت عمل الجمركي الروماني في هذا المجال.

كلمات مفتاحية: الجمارك الرومانية.، المغرب القديم.، مراقبة السلع.،المكاتب الجمركية.، ضريبة النقل .

*- المؤلف المرسل

Abstract:
The aim of this study is to address the extent of the regulation that prevailed in the countries of Morocco during the Roman occupation in the field of customs, and the role it played in the collection of transport tax. Customs, and aspects of exemptions from them, with mention of the most important ports and land stations, those that were allocated to establish offices for Romanian customs in the Maghreb, to inspect goods and impose tax on them, and the most important customs tariffs that organized the work of customs in the region, and showed us the means imposed on transport tax, and the laws that determined the work Romanian customs in this area
Keywords: Romanian customs., Maghreb Antiquity ., commodity control., customs offices., transport tax.

- **مقدمة**

تعتبر الجمارك بمثابة مصلحة ذات طابع اقتصادي، مكلفة بمراقبة المبادلات التجارية على الحدود وجباية الضرائب عند حركة عبور السلع، كما تعمل على حماية البضائع من التهريب، وتكلف أيضا بالسهر على مراقبة عبور السلع عبر حدود الدولة التابعة لها، ويخضع نشاط الجمارك لقوانين وأحكام في كل دولة عبر مر التاريخ، وهو ما سنجده عند الامبراطورية الرومانية، لأن تشريعاتها الجمركية اعتبرت أساس التشريعات الحالية، لدى نظام الجمارك بأغلب دول العالم .

أثبتت المصادر التاريخية أن الرومان أخضعوا كل سكان مقاطعاتها لدفع الضرائب ، من بينها مقاطعات بلاد المغرب القديم، ومن بين تلك الضرائب ضريبة النقل التي فرضت على البضائع المنقولة طبقا لمعايير خاصة، وخصصوا وسطاء لتحصيلها ومراقبة السلع المتمثلة أساسا في وحدات الجمارك الذين شيدت لهم مكاتب خاصة، وعملوا وفقا لتعريفات جمركية محددة من أجل ممارسة عملهم في هذا الجانب، فكيف تم تنظيم إدارة الجمارك عند الرومان؟ وما دورهم في مراقبة السلع وفي جباية ضريبة النقل؟ وما هي مراكز الجمارك ببلاد المغرب المخصصة لتحصيل ضريبة النقل؟.

1. نبذة عن الجمارك الرومانية:

1.1تأسيس الرومان لوحدات الجمارك:

خلال العهد الجمهوري منحت مهمة مراقبة السلع، وتحصيل الضرائب تحت اشراف الرقباء

أما تحصيل الضرائب فكل بها موظفين آخرين، فخلال العهد الامبراطوري الأول استحدث روما مصالح الجمارك وتم تنظيم عملهم اعتبروا كوسطاء ماليين ومراقبين في نفس الوقت ، يعملون في أماكن محددة بمراكز العبور ولصالح الإدارة المالية للدولة الرومانية، تلك الاماكن عرفت بالبوابات يعملون فيها بتحصيل الضريبة ويراقبون السلع يقمعون الغش في التجارة، ويسمحون بمرور السلع الغير محظورة لدى الدولة، إنها المكاتب التي خصصت للجمارك، وضعت روما لها وكيل النيابة (بروكيراتور) يشرف عليها ومن مهامه تسجيل ما حصلته الجمارك، وأثناء حصول أي مشكل داخل المكاتب أو مع القوافل التجارية يتدخل ، كما لحاكم المقاطعة دور في مراقبة عمل المكاتب الجمركية، الزمت القوانين الرومانية الجمارك على تحصيل العائدات الضريبة، سواء مالية أو عينية من المنتجين أو الناقلين تمنح لكل دافعي الضرائب تصاريح بالدفع لتسهل له العبور الى مراكز التسويق، أو نقل بضائعهم التي مرت على الرقابة الجمركية[1].

منذ العصور القديمة كان على السلطات لأي دولة ما فرض الضرائب كلما لزم الأمر على البضائع القادمة من الخارج قبل عبور الحدود، سجلت الكتابات التاريخية أن الرومان نظموا إدارة الجمارك نتيجة للاحتياجات المالية المتزايدة والرقابة، أنشأت الإمبراطورية الرومانية نظام ضريبي متطور للغاية، بما في ذلك الرسوم الجمركية والمنح والرسوم على الميراث والبريد ، وضريبة النقل على المنتجات ، ويعد نظام الجمارك الرومانية تاريخيا منشأ للأنظمة الجمركية الأوروبية التي قامت على أساسه[2].

أخذت الجمارك الرومانية في بلاد المغرب القديم إسم (Quator publiquae) تم تقسيم مكاتبها على أربع مناطق جمركية، كل منطقة تحدد لها الأراضي التابعة لها، والتي تتحكم فيها إداريا وماليا، وهي قرطاج حضرموت هيبون(عنابة) ولبتيس(لبدة) تقوم الجمارك الرومانية بتحصيل ضريبة العبور مراقبة السلع التي تمر عبر البر أو البحر[3] ، وضعت مكاتب الجمارك بين حدود المقاطعات، وأحيانا بداخل كل مقاطعة أو بالقرب من الحدود الخارجية للإمبراطورية الرومانية أو على طول طرق التجارة وهناك عدة أدلة لتحديد مكاتب الجمارك وموظفيها، ففي أي منطقة معنية بتلك المكاتب وجدت نقوش لاتينية فيها ، تشير الى الأشخاص الذين كانوا يعملون في خدمة إدارة الجمارك أو أسماء

---

[1]. Lucia Rossi , La Facilité Douanière dans l'Egypte Romaine, Edition de la Sorbonne, Paris, 2020, pp7-16.

[2] .Octave Noel, Histoire du commerce du nord depuis les temps plus Recules , libraire Plon, Paris, 1891,p p 86, 87.

[3]. Perioduco Mensili, Bolletiono Sociéta Aficana d'Italia, Publicato Margo, Napoli,1918 ,p151.

مكاتب الجمارك التي غالبا ما تسمى بموقعها، أو نصب تذكارية تخليدا لتشييد مراكز جمركية (مثل تلك الموجودة بكويكول) تلك المكاتب كانت لها الدور الهام في تنظيم حركة البضائع والأشخاص[1] .

كانت هناك إدارات مختصة هي من لها الحق في عملية جباية كل الضرائب، إلا أنه مع عهد تيبيريوس(Claudius tiberius)(14-37م)، تم انتزاع منها حق جباية ضريبة البورتوريوم، ومع مرور الزمن فقدت الإدارات الجمركية أهميتها ثم اختفت، ومما ساعد على ذلك تدخل السلطات للحد من نفوذها ، وبالتالي أضعاف الأرباح التي كانت تتحصل على معظمها، وما أن حل عصر تراجانوس حتى عوضت كل هذه الإدارات بالوكالات (conducteur)، وحل محل عبيد الإدارات الجمركية العبيد التابعين لهؤلاء المسؤولين الجدد، وتعذر الملاحظة أن اسم الوكلاء (conducteur)، قد أستعمل فقط في بلاد المغرب القديم وغاليا ولمبيريا، إلى غاية عهد ماركوس أوريليوس كانت الرسوم الإفريقية من بينها البورتوريوم تجمع من طرف شخص حسب النقوش سمي بإسم وكيل الرسوم الإفريقية الأربعة (conducteur Quator Publ Afr) ثم حدث تعديل وأوكلت المهمة إلى(Procudeur IV Publicorium)، ذلك ابتداء مند عهد الإمبراطور سيبستيموس سيفيروس[2].

كما احتفظ الرومان بالضريبة التي فرضها القرطاجيين على الأرجح؛ لكن قيمة الضرائب المحصلة في العهد القرطاجي لم تستمر مع العهد الروماني، حيث تم تخفيض هذه القيمة لأنواع معينة من الضرائب بالإضافة إلى هذه الرسوم الجمركية (ضريبة النقل)؛ فإننا نعترف بأنه قد تم تحصيل رسوم العبور الموضوعة على أسس معينة من خلال تعريفة زراي، إن البورتوريوم في جميع الأراضي التابعة للإمبراطورية الرومانية في إيطاليا في المقاطعات، وبين العهدين الجمهوري والإمبراطوري على كل الجمارك (Douanos)، كان ينظر إلى الضريبة أنها كانت مرتفعة في بعض المقاطعات، بالإضافة إلى ذلك حيث احتفظ الرومان في البلدان التي تم احتلالها بالتشريعات المالية السابقة، قد وجدت الحفاظ على التعريفات الجمركية أو تعديلها كوسيلة مهمة، كانوا يعرفون كيفية إستخدامها لصالحهم، فمثلا ضريبة البورتوريوم من أجل تسيير نشاط النقل[3].

كما كانت بوابات البلديات (Municipal) محطة لتحصيل الضرائب في الإمبراطورية، لقد وضعت

---

[1]. Octavian Bonegrou, Trafiquants et navigations sur le bas Danube et dans le pont gauche a l'époque romaine , Harrasuvtiz Vezerlagn, Wisdabon,2006,p21.

[2].آسيا مسعودي ، التبادل التجاري بين إيطاليا والمغرب القديم خلال العهد الإمبراطوري الأعلى ، رسالة ماجيستير في التاريخ القديم، منشورة، معهد التاريخ،جامعة الجزائر، 1987- 1988،ص69.

[3].M.Vigité, Des Douanes dans l'empire romain ,imprimerie de la société l'ancienne de géographie ,Paris, pp 87 ,88 .

السلطات الرومانية قائمة للموانئ التي تكون مركزا لإقامة الجمارك، التي تم تحديدها لتحصيل الضرائب المفروضة على البضائع عند عبورها والخاضعة لمراقبة الجمارك من بينها موانئ المغرب القديم، كان على القوافل أن تمر إليها لتسديد الضريبة[1].

ومن كان يقوم بتحصيل الضرائب موظفون لا يقل مستواهم الاقتصادي عن حد أدنى للأجور نصت عليه مراسيم امبراطورية (ليس دون الستين ألف ستيرس سنويا) ، وهم مسؤولون اما المجلس البلدي والحاكم العام عن أعمالهم ، تشير الوثائق الى أن هؤلاء جباة الضرائب كانوا يتجاوزون صلاحياتهم فيجبرون الناس على أداءات اضافية ، ففي عام 400م جاء في نص ما معناه: **ان الامبراطور يتوجس عن حدوث تجاوزات من طرف محصلي الضرائب ، وأنه يأمر بالتحقق من الكشوف المسلمة لأصحابها الغارمين بعد دفع ما عليهم، حتى لا يقعوا تحت مطالبات جديدة باستثناء المتهمين منهم بالتزوير**، وهذا يشير للتجاوزات التي ارتكبها موظفي المراكز الجمركية[2].

2.1 دور الجمارك الرومانية في مراقبة السلع:

أظهرت الدراسات أن البورتوريا كانت إما رسوم جمركية أو منحا مالية ، أو رسوما بسيطة تسدد عند عبور الحدود الامبراطورية أو داخل أي مقاطعة عند محطات مخصصة لها، عندما يصل المسافرين أو الناقلين لتلك المحطات الجمركية الرومانية ، فيجب عليهم التصريح ببضاعتهم ، حتى لو كانت تلك البضائع معفية من الرسوم الجمركية ولم ترد في التعريفات، ثم يقوم الجمركي بعملية التفتيش اذ وجد أي تجاوز أو تحايل من قبل المسافر أو التاجر فيتهم بالتضليل، فتقع كل بضاعته تحت المصادرة ، كما يقوم الموظف في المكتب الجمركي بالبحث في كل شيء بما في ذلك التصاريح التي يحملها التجار معهم ، التي تعتبر بمثابة سجلات مختومة تمنحها السلطات الرومانية للتجار كترخيص للتصدير أو البيع[3].

ومثلما فرضت روما رسوما على السلع عند النقل، كذلك شيدت مكاتب لتحصيلها، وقامت

---

[1].France Jérôme, Les revenus douaniers des communautés municipales dans le monde romain (République et Haut-Empire), In: Il capitole delle entracte nielle finance municipal in Occident éd in Oriente, EFR, France, 1999,p107.

[2]. محمد البشير شنيتي، نوميديا الإمبراطورية (تحولات اقتصادية واجتماعية في ظل الاحتلال)، مؤسسة كنوز الحكمة، الجزائر، 2012، ص180.

[3] .Claudia Moatti , **le contrôle de la mobilité des personnes dans l'empire romain , In Mélange école française romain,**paris,2000,p974.

السلطات بتوظيف أشخاص داخل تلك المراكز الجمركية ، كما شهدت مصالح الجمارك خلال العهد الامبراطوري الأول تنظيما خاصا تطور مع تداول الاباطرة الاوائل على الحكم ، وتوسع الرقعة الجغرافية للإمبراطورية ، وللتحكم فيها بهذا الجانب قسمت روما الادارات الجمركية عبر حدود معينة لكل مكتب، كما يهتم الموظفين داخل المكاتب بمراقبة السلع[1]، فالموظفين المتواجدين بكل مكتب جمركي يرأسهم حاكما عاما للجمارك برتبة بروكيراتور ، كما أدخل الرومان العبيد للعمل بهذه الإدارة والمحررين أيضا، تسند لهم مهام مراقبة البضائع وتحصيل الضريبة، كما أن المحطات الجمركية تشيد بالقرب من مراكز تواجد الجيش، لأجل مساعدتهم في تأمينها ، كما توضع كل المكاتب الجمركية تحت إشراف موظف برتبة كويستور[2]، والذي منحت له كل الأمور المالية من بينها إدارة الضرائب واالاشراف على عمل الجمارك أو قابضي الضرائب[3].

إن وحدات الجمارك الرومانية التي تمركزت عند الحدود أو بداخل أراضي التابعة للرومان تهدف لتنظيم حركة مرور البضائع والأشخاص بمساعدة الجيش، ومراقبة السلع العابرة عبر مختلف الاماكن ، كما أقامت روما بشمال إفريقيا مكاتب بمثابة حواجز جمركية التي تهدف الى المراقبة وفرض الرسوم الجمركية على البضائع التي يتم نقلها[4]، فبلا شك فإن الضرائب التي كانت تجمع من المقاطعات منذ عهد أغسطس مداخيلها أو على الأقل جزء منها كان مخصصا لترميم طرق النقل، خاصة التي يستخدمها المسافرين ، والتي تحمي القوافل من قطاع الطرق ، كان جامعوا ضرائب المرور ومحصلو الجمارك لهم الحق في البحث عن السلع المهربة[5].

وفي هذا الجانب منحت السلطات الرومانية تعاقدات وتسهيلات للتجار والمنتجين عند العبور

---

[1] . Dan Bouga Boukari **, Concept en Douanes** , Harmattan éditeur, Paris,2017,p12.

[2].كويستور: باللاتينية (Quaestor) في روما قديما لقب كان يتولى صابه الاشراف على الشؤون المالية في الدولة ، وتدقيق الحسابات النقدية ، كان ينتخب في العهد الجمهوري، اما مع زمن الامبراطورية أصبح يختار من ذوي المناصب العليا، أحمد صالح عبوش، قادة الاصلاح والتشريع في العالم عبر التاريخ ، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 1971،ص73.

[3] .Alain Tenday Lupumba, **les procédure de dédouanements en RDC**, harmattan éd, Paris, 2014 ,p73.

[4]. David Cherry, **Frontier and society Roman in north Africa**, clarendon press, Oxford, London 1998,pp 34-65.

[5]. السيد جابر محمد، **دراسات في التاريخ الرومان سياسي اقتصادي وعسكري**، دار التعليم الجامعي، الاسكندرية، 2023، ص81.

عبر طرق مكاتب الجمركية، كما ضمنت لدافعي الضرائب حماية من أي تجاوزات، التي قد تحدث عند اجراءات الرقابة من طرف موظفي المكاتب الجمركية، وقد حددت السلطات طرق عمل تلك المصالح، ودونت على لوائح الرقابة على الجمارك(Lex sensoria Portorii) ويعاقب الموظف بالمكاتب الجمركية اذا خالفها[1].

كذلك كان الجنود الرومان يقومون بمراقبة جميع السلع، والتي يتم السماح بنقلها من طرف الجمارك فالجنود أيضا كانوا مساعدين للجمارك بهذه المهمة[2]، وكانت الرزم والأكياس تعلم بقطع الرصاص التي تبين اسماء أصحابها، ونقط الجمارك التي مرت بها عند المراقبة[3]، كما أن عمليات تفتيش وسائل نقل البضائع كالسفن كانت تتم بشكل جيد للغاية، لمعرفة ما إذا كانت البضائع تعتبر غير قانونية (أي مسروقة)،لم تكن موجودة سواء التي تم تحميلها بمعرفة من مالك السفينة، أو غير قصد من قبل أحد أفراد عمال السفينة؛ لأنه هناك قوانين عقابية وراء أي تقصير، وكلها من صلاحيات حاكم الأنونة الإفريقي[4].

2. ضريبة النقل وطرق تحصيلها ببلاد المغرب:

1.2. تعريف ضريبة النقل(البورتوريوم):

إن ضمان وصول المواد الغذائية، وغيرها من منتجات المغرب القديم إلى روما، لا يتوقف على تشييد الطرقات وبناء الموانئ فقط، بل يتطلب عملية تنظيم وجمع مختلف الضرائب، وفي هذا الباب أجبرت إدارة الضرائب كل المعنيين بدفع الضرائب [5]، وكانت من بين الضرائب التي فرضتها روما هي ضريبة البورتوريوم(Porturium) وهي ضريبة على النقل؛ ولكن منذ سنة 60 ق.م، تم توقيفها في

---

[1]. Lucia Rossi, Op.cit, p18.

[2].René Cagnât, étude historique sur les impôts Indirect chez les romans jusqu'au vasions des barbares, imprimerie national, Paris, 1880,p32.

[3].البضاوية بلكامل، **لمحة عن الملاحة التجارية بالمتوسط خلال العصر الروماني، البحر في تاريخ المغرب** منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة الحسن الثاني، المحمدية، 1996،ص 178.

[4].Dominique Gaurier, Le droit Maritime romain, presse Université de Rennes, France, 2004,p141.

[5].محمد الحبيب بشاري، محمد الحبيب بشاري، **موانئ شرق موريطانيا القيصرية - الموانئ الجزائرية عبر العصور سلما وحربا إلى نهاية العهد العثمانيين**-، منشورات مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط، جامعة الجزائر،2019،ص337.

الأراضي الرومانية حتى في إيطاليا، وهي من الضرائب التي أشرف الجمارك على تحصيلها، ومع ذلك فقد تم بعثها من جديد من قبل يوليوس قيصر (Jules César) فطبقت في المقاطعات، وكانت مداخيل الخزينة كبيرة جدا بفضلها[1].

يتم فرض البورتوريوم أو ضريبة النقل على البضائع ، كذلك تم تحديد الأراضي التي تمر منها البضائع والتي ستحصل عبر الضرائب، وبورتوريوم (Por- tus) في الأصل كلمة تعني حق المرور، كما كانت من الضرائب المباشرة تدفع عند مداخل المدن الرومانية، وعلى الطرق، وهي الرسوم الجمركية على البضائع[2] وضريبة البورتوريوم التي كانت تحصل في المناطق المحددة سابقا، أشرفت عليها الإدارة الرومانية[3].

كان المعيار الأساسي لفرض ضريبة البورتوريوم هو عند المرور بين المناطق الإقليمية، منها عند التنقل بين إيطاليا والمقاطعات، و يعرفها روني كانيات (René Cagnat) إنها ببساطة ضريبة العبور أو ضريبة النقل التي يتم فرضها على البضائع التي تم تحديدها من طرف الرومان، والتي كان يتم تسديدها في الوقت الذي تمر فيه عبر أراضي المقاطعات التي كانت تابعة لروما، وهذه الضريبة يتم دفعها في الموانئ إلى الجمارك كرسوم أو على الحدود أو عند مداخل المدن أو عمل الطرق، وقيمتها كانت غير ثابتة[4].

كما فرضت روما عواقب عند تمرير البضائع دون دفع الضرائب عليها، وتعد أكثر خطورة هنا يطبق القانون على المخالفين فيتم مصادرة الأشياء المستخدمة في النقل، خاصة إذا كانت البضائع محظورة وكان ملاك المركبات أو السفن يعتبرون شركاء في المخالفة، كما يعتبر الناقل بصفته متورط في المخالفة ومتهربا من قوانين الضرائب، اذا لم يحمل معه تصريح من الجمارك أثناء تمرير بضاعته وهي مطبقة بكل المقاطعات الرومانية بما فيها بالمغرب القديم[5].

كانت مهمة نقل الضرائب العينية ملقاة على كاهل الفلاحين (أي المنتجين)أنفسهم، فضلا عن

---

[1].Charles Daremberg, **Dictionnaire des Grecques et romaines**, Libraire hachette, Paris, 1875 ,p 114.

[2]René Cagnat, Op.cit,p2.

[3]. p .Gauckler, "Carthage", in archéologie africaine ,mission archéologie française , Tunisie, Vol8-9,N1,2009,p22.

[4].Pol Trousset, "le tarif de Zérai", In Antiquité Africain, France,V66,N 38-39, 2002,p360.

[5]. M.Vigité, Op.cit,p88.

ذلك مسؤولية صيانتها وتعويض ما تلف أو ضاع منها أثناء النقل، ولم يكن مباحا للفلاحين أن يأخذوا محصولهم قبل وصول الجباة وأخذ أنصبة الدولة منه، في بادئ الأمر يترك المنتج في المحطة الجمركية تحت حراسة المراقبين ، حتى يصل موظف الجباية للحصول على الضريبة منه[1] .

2.2 الأشياء المفروض عليها ضريبة النقل :

التزمت الجمارك الرومانية بتحصيل ضريبة العبور فقط على السلع التي حددتها السلطات مسبقا، قسمت الى أربع أصناف فرضت عليها الضريبة : العبيد والحيوانات الماعز الخيول الخنازير وغيرها سميت ب(Lex Caputalularis)، ضريبة الرأس، وصنف يتعلق بالأقمشة والجلود واللباس (Lex vectus) ، ثم التمور (Lex vectus Perginae)مع النبيذ[2] ، لم يكن الرومان كغيرهم من الشعوب القديمة ، يعتبرون الجمركة وسيلة لتنظيم المبادلات التجارية ، بل كانوا يعتبرونها أحد الموارد الجبائية وكل مقاطعة تشكل دائرة جمركية وفي افريقيا تم تجميع البورتوريوم مع الضرائب الغير مباشرة الثلاث (5 على تحرير العبيد ، 5 على الإرث ، و5 على البيع بالمزاد)، وكانت حقوق الجمارك مفتوحة حسب تعريفة زراي 1000/3 عن العبيد ، 800/3 عن المواشي ، ½ عن المواشي ، 2/2 على المواد الغذائية[3].

نرى من خلال تعريفة زراي أن كل أنواع البضائع، كانت تخضع للضريبة بأشكل مختلفة، بينما في المقاطعات الأخرى كانت تخضع للتوريد، كما ينتشر قبضة الضريبة حسب تعريفة زراي بكل مقاطعات المغرب الرومانية، والأشياء العائدة للدولة لم تخضع للضريبة حسب نقيشة زراي، وهي البضائع الموجهة من طرف الجمارك الرومانية، والاشياء التي يأخذها السفراء الأجانب من روما إلى بلادهم، ما لم يكن تصدير هذه المواد ممنوعا من قبل السلطات عند الرحلة، وتمس ضريبة البورتوريوم جميع العمال في البلاد بالإمبراطورية باستثناء الإعفاءات التي تعطى من قبل الأباطرة لبعض الأشخاص والوسطاء(كالناقلين)[4].

تبين التعريفة الجمركية لزراي المنتوجات الخاضعة للضرائب، منها المواد الغذائية، والتي يتم

---

[1]. محمد البشير شنيتي، المرجع السابق، ص 180.

[2]. Periode Mensili , Op.cit, p151.

[3]. شارل جيلبار بيكار، **حضارة شمال إفريقيا خلال الفترة الرومانية**، تر: محمد العربي العقون، دار المثقف، الجزائر،2020، ص96 97.

[4].J.B Mispoulet ,**Instituions politique des Romains**,t2,Adurand et redonne éditeurs laurier ,Paris ,1883,pp 264 , 266.

نقلها عبر الشاطئ[1]؛ فتم فرضها على المواد الغذائية، كاللحوم والنبيذ داخل الإمبراطورية الرومانية، كإضافات بمثابة ضرائب عينية تدفع عند النقل، وتهدف لتغطية تكاليف النقل، وكتعويض للخسائر[2]،كما كانت التعليمة الرومانية أن يدرج سعر قيمة الرخام، التي ينبغي أن يتم التصديق عليها، بإيصال شهادة مطابقة في نظام الضرائب عند التصدير(تسلم من قبل جباة الضرائب)، مع قيمة التحميل كذلك النقل، وبالتالي سيكون الربح بنسبة 12%، وهو ما يعادل ثمن النقل البحري للبضائع[3].

3.2 حالات الاعفاء من ضريبة النقل:

تعددت أنواع البورتوريوم، نجد تلك الضريبة التي كانت تفرض على أي بضاعة، والتي تمر عبر الحدود الجمركية المقامة على الطرقات، والجسور والممرات الجبلية، والنهرية وغيرها، وتبعا لهذه المواقع تنقسم هذه الضريبة إلى ضريبة عبور برية (Portotium terrestre)، وضريبة عبور بحرية (Maritimum Portotium) ويعفى من دفعها شخصيات معينة في الدولة، كالإمبراطور وأسرته وغيرها من الشخصيات والتي سبق ذكرها، بالإضافة إلى هؤلاء، استفادت بعض المدن الحرة من الإعفاءات الجمركية كهيبو ريجيوس، وبعض السلع الموجهة للأسواق (Nendinae Imnites) مثل سوق عين الكرمة (Enadau capense) بقسنطينة بعد الإمبراطور على طلب صاحبه، إلى جانب الأشخاص والمدن والأسواق، قد أعفيت بعض السلع من هذه الضرائب عند نقلها؛ كالحيوانات المفترسة الموجهة لألعاب السيرك، وبناءا على تعريفة زراية أعفيت حيوانات وعربات النقل، كذلك كانت الأدوات ذات الاستعمال الشخصي، حتى العبيد الذين يطفقون المالك، وقطعان الماشية الموجهة للرعي، والسلع الموجهة للجيش[4]، هذه الأخيرة كذلك كانت معفاة من ضريبة العبور، والتي كان ينقلها لهم مجموعة من التجار أو الناقلين (Conductore)[5].

بالإضافة إلى البضائع المخصصة للأفراد العسكريين والإداريين، والتي كانت فيها الكثير من حالات

---

[1].Pol trousset, "de la montagne au désert et maitrise de l'eau" ,in revue de l'occident musulmane de la méditerranée, n41 42,France,1986, p97 .

[2].Roger Remonder**, la Crise de l'empire romain** , université de France, France, 1970 ,p112 .

[3].Mustapha Khanoussi**, L'Afrique Romana**, Carocci editor, Rome, 1998,p99.

[4].شافية شارن، شارن شافية، النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني (العهد الإمبراطوري الأول)، أطروحة دكتوراه دولة في التاريخ القديم، منشورة، قسم التاريخ، جامعة الجزائر،2000-2001، ص ص 339 ،401.

[5].مجاني عزالدين،"نقشة زراي قراءة في القانون الجمركي والطرق التجارية في جنوب نوميديا" ،مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية في شمال إفريقيا،جامعة ابن خلدون تيارت، م4،ع1، 2021،ص 15.

الإعفاء ، كان على أي شخص مسؤول عند نقلها، يوقع بيده تشهير لنقلها، وإرسالها إلى المسؤول عن الجمارك (Publicani)، وبالتالي فإن الأخيرة تفرض الضرائب على الفائض فقط، وقد منح هذا الشأن الأباطرة تراجان وهادريان هذه الامتيازات، وهي إعفاء المسؤولين من البورتوريوم، لكن الاعفاءات لا تعني عدم المرور عبر المحطات الجمركية، لأن المراقبة الجمركية ضرورية في كل الحالات[1].

3. مكاتب الجمارك الرومانية ببلاد المغرب لجباية ضريبة النقل:

1.3 المكاتب الجمركية بالموانئ:

ليس لدينا معلومات كافية عن النظام المالي، الذي طبقه الرومان خلال غزواتهم لبلاد المغرب القديم ويبدوا في بعض النقوش، أن بلاد المغرب القديم دفعت أربعة ضرائب مختلفة، لصالح الخزينة العامة، حيث تم تكليف وكيل خاص لتحصيل الضرائب، ويصعب الحصول على أي فكرة عن النظام الجمركي، الذي يتبعه الرومان في بلاد المغرب القديم؛ لكن دلت تلك الوثائق على أن الجمارك الرومانية، تمركزت في موانئ البحر الأبيض المتوسط، وبالأخص محطتان معروفتان على الساحل، ففي مقاطعة نوميديا هما روسيكادا وكوولو (كولوا)، حيث تم اكتشاف مجموعة من الأدلة منها أزرار الرصاص المستخدمة في إدارة الجمارك اما المحطات التي حفظت على تلك الأدلة نجد محطة زراي التي تم الإشارة إليها من خلال لوحة بوتينغر وخط سير أنوطنين، كلاهما يقعان في الطرق المزدوجة المؤدية من الصحراء إلى موريطانيا القيصرية، وهذه المحطات أقيمت لتحصيل الرسوم مراقبة البضائع التي تمر من إحدى المقاطعات في المدينة، أو قد تكون تهدف إلى دفع حقوق البضائع إلى قابض الضرائب التي دخلت المقاطعة القادمة من الأجزاء التي كانت تخضع للهيمنة الرومانية، هذه المحطات هي الوحيدة المعروفة بالمقاطعات الرومانية ببلاد المغرب القديم على الرغم من انها تقع جميعا في مقاطعة واحدة (موريطانيا القيصرية)[2].

إن ضريبة البورتوريوم التي تم فرضها بالمغرب القديم، وحددت مراكز جمركية لتحصيلها كموانئ قرطاج ولبتيس ماغنا، والمحطات بالداخل بستيفيس وكويكول؛ قد خصصت لها روما قابض

[1].Claudia Mottin," Le Control de la mobilité de personnes da l'empire romain", Ecole Française de Rome ,Rome ,V112,n1,2000,p984.

[2].M.Vigité, op.cit,pp 85, 86.

أو موظف الجمارك والذي كان يسمى بالبواب، مهمته تحصيل البورتوريوم ومراقبة السلع[1]، وعندما كان شحن البضائع يمر عبر عدد من الموانئ؛ فكانت هذه الموانئ مجهزة بمكاتب للجمارك، وهذه الأخيرة أوكلت لها مهمة ضمان تحصيل الرسوم، والتصديق على تمرير البضائع والسماح بتسويقها، كذلك بإعادة تفريغها نحو وجهاتها، كما سهلت هذه الإجراءات الجمركية نقل البضائع لمسافات طويلة بطرق قانونية[2].

خصصت محطة روسيكادا لتحصيل البورتوريوم أيضا، وكذا محطة سيغا (Sigus)، وفي البريد الجمركي بزراي كانت مهامه أيضا هو مراقبة السلع التابعة للتجار القادمون من تاكاب وغيرها، وفي الوقت الذي كان في طريقهم لدخول موريطانيا، اضطرت القوافل التجارية إلى دفع البورتوريوم، والتي تعود للخزينة[3]، كما تم دفع ضريبة العبور عند بوابات المدن عند عبور الجسور ، وحتى على ضفاف الأنهار[4] ، وعند تقاطع الطرق ، وفي الموانئ أيضا أي أينما كانت حركة الأشخاص والبضائع[5].

تم انشاء مكاتب ببلاد المغرب مخصصة للجمارك المسؤولة عن مراقبة السلع وجمع الضريبة بالأخص في الموانئ خمس على ساحل البحر الأبيض المتوسط ، هم لبدة أو تيكا روسيكادا وشولو(القل) ، وبالأخص قرطاج والتي تعتبر الإدارة المركزية للجمارك الرومانية بشمال إفريقيا، كانت عوائد الجمارك ثمينة للخزينة الرومانية نظرا للسلع التي كانت تصل لهذا الميناء، كان الشغل الشاغل للجمارك الرومانية بكل المقاطعات من بينها مصر وبلاد المغرب هو جمع أكبر قدر ممكن من المال المحصل من الضريبة ، غابت الوثائق التي تسلط الضوء على القوانين التي تحكم عمل الجمركي، لكن بالنسبة لضريبة النقل فقد بينت الكثير من النصب السلع التي مستها الضريبة وغيرها المعفاة منها، وأماكن

---

[1].Jesper Craslen**, Vilici and Roman estate managers until ad 284**, Lerma di bretshneider, Rome, 1995, pp 47,50.

[2].Pascal Arnaud, **Les routes de la navigation antique itinéraires en méditerrané,** Ed Errance, Paris, 2005,p115.

[3].René Cagnat, Op.cit, pp74,75.

[4].على سبيل المثال بموريطانيا الطنجية استخدم الرومان الأنهار كنهر ملوية في نقل البضائع ، وأقام موانئ على ضفافها لتوقف مراكب النقل، ومن موانئها النهرية نجد ثاموسيدا ، سالا، بناصا. أنظر: Hana Havli Kova, Roman Province of Mauritanie tingitan ifs économique potentiel université karlova, Praha,2021,p61.

[5]. Jules César Boulanger, **Traite des impôts des peuple romain**, Guillaumin et G éditeur, Paris, 1874,p19.

تمركز الجمارك لتحصيل تلك الضريبة[1].

2.3 مراكز الجمارك بالمدن الداخلية:

مثلما أقام الرومان مكاتب للجمارك في كل المقاطعات الخاضعة لسيطرتها، في مصر وشبه الجزيرة العربية ذكرت النقوش اللاتينية مكاتب جمركية رومانية، وفي اسبانيا شكلت مقاطعاتها الثلاث (لوسيتيانا وبيتيكا وتاراكونيز) منطقة جمركية واحدة ، اما في بلاد الغال شملت منطقة الجمارك بلجيكا حاليا ونار بون أكتيان وليونيز والمناطق البحرية القريبة من جبال الألب، فقد أسس الرومان مكاتب للجمارك قابضي الضرائب ومراقبي السلع بكل المقاطعات، كذلك بمقاطعات بلاد المغرب الرومانية وجدت مكاتب جمركية، ودلت عليها النقوش اللاتينية[2].

فمثلما ذكرت النقوش اللاتينية المكاتب الجمركية التي وضعت في موانئ شولو وروسيكادا والتي تحصل ضريبة العبور ، كذلك ذكرت محطة زراي التي تهتم بتحصيل الضرائب من القوافل العابرة من الجنوب نحو الشمال ، لقد عرف الرومان الأهمية الاقتصادية للمحطات الجمركية لهذا استمروا في انتشاء المكاتب حت ما بعد القرن الثالث ميلادي[3] لقد تم العثور على نصب هو بمثابة تعريفة جمركية، قد تم تأريخها عام202م ووضعت من طرف القناصلة الثلاث في عهد سيبستيميوس سيفيروس تم اكتشافه في أنقاض الزرع (زراي القديمة) الواقعة في ولاية باتنة بالقرب من واد السلام ، وتم نقل النصب إلى متحف اللوفر وهذه النقيشة تدل على أن أباطرة كل من قيصر لوسيوس سيبستيسموس سيفيروس، وماركوس اوريليوس الذين التقوا لكونهم قناصله، وقاموا بتدشين محطة لجباية ضريبة العبور (البورتوريوم)، أما كلمة بورتوم(Portum) الموجودة في النقيشة تدل على مكتب البورتوريوم الذي تم الإشارة إليه في لوحة بوتينغر، والمحطة تقع على بعد345 ميلا من ستيفيس، ومن المحتمل أن موقع زراي ، كان جزاء من نفس الخط من المراكز الجمركية وإن الرسوم تم دفعها في تلك المحطات في وقت واحد، والتعريفة الموريطانية فرضت رسوما محددة، وكانت طبقا لمعايير أي حسب عدد أو وزن أو قياس البضائع الخاضعة للتعريفة الجمركية[4] .

---

[1] Hironori Asakura, **Histoire Mondiale de la douane et de la tarif douanière**, organisation mondiale de la douane, Paris, 2003 ;p 66-78.

[2]. J.B Mispoulet, Op.cit,p262.

[3] . M.G Canlaeuzene**, l'importation et l'exportation des Marchande A Rome**, Imprimerie des école, Paris, 1894, p87,88.

[4].Fabien Thibault, **Les Douanes chez les romains,** Ernest Leroux éditeur, Paris,1888,pp47, 50.

كما يشير نص لاتيني إلى تشييد مركز للأنونة؛ أي مكتب جمركي في كويكول (مدينة الجميلة حاليا) ، وهي التي كانت في مدة سابقة الحد الفاصل بين نوميديا وموريتانيا، وتلك النقوش التي تعود للعصر الروماني تدل أنه تم إنشاء مركز جمركي في كويكول، ومن خلالها تم تحديد الحدود الجمركية بين المقاطعتين، يشار إلى أن الإمبراطور فلافيوس هو من شيد مركز لجباية البورتوريوم بكويكول[1].

كما تم العثور في سطيف على نقش يؤكد على وجود محطة جمركية بها، سبب اختيار هذه المحطة هو اتصالها بإيجيجلي وكويكول وروسيكادا، إضافة إلى محطة (Henchir inhiemns) (bisica) القريبة من روافد وادي مجردة (Bargrada)، إضافة إلى هذه المكاتب، والمحطات التي أنشئت في المناطق الداخلية وبالموانئ كذلك كانت مكاتب البورتوريوم منها قرطاجة، أوتكيا، روسيكادا[2].

من محطات تحصيل ضريبة النقل أو مرور البضائع، أو البورتوريوم بصفة عامة التي وضعت تحت إشراف الجمارك نجد ببلدية ميلاف (ولاية ميلة حاليا)كذلك[3]، وبما أنه امتد تقييد الناس بدفع ضريبة البورتوريوم بمقاطعات المغرب القديم بما فيها مقاطعتي نوميديا وموريطانيا القيصرية إلى هذه النقاط؛ فإنه لا يستبعد أن تكون موريطانيا الطنجية مثلهم كذلك التي لا تتوفر لدينا معلومات دقيقة عنها إلا انها كانت جزء منها[4].

أما خلال عهد الإمبراطور سيفيروس، استحدث هذا الإمبراطور مكتبا خاصا بروما لاستقبال مداخيل ضريبة العبور، والمحصل عليها من أراضي مقاطعات المغرب القديم، ويقع المكتب المركزي لكل مقاطعة جمركية في المدينة الرئيسية، وأقيم مكتب لتحصيل البورتوريوم بمدينة قرطاجة، والجدير بالذكر أن قرار الإمبراطور العمل بنظام الجباية المباشرة، وقد جاء بعد ملاحظتهم الفوائد التي يستفيد منها الموظفين المحصلين لمداخيل ضريبة العبور، ومن ذلك ضرورة استعادة هذه المداخيل لصالح الإمبراطورية[5].

---

[1].Albertini Eugene ,[" Une Inscription de Djemila](" , In :CRAI ,France,V1, N4,1924,pp 255,256.

[2].آسيا مسعودي، المرجع السابق،ص70.

[3].Stéphanie Guedon **,le voyage dans l'Afrique romain**, diffusion de Boccard ,Paris,2010, p157.

[4].Sigfried j de leat, **Portorium étude sur l'organisation douanière chez les Romains à l'époque Haut empire**, de temple, France, 1994,p255.

[5]. دليلة بورني ، تطور النظام الضريبي الروماني في شمال إفريقيا ،رسالة لنيل شهادة الماجيستير في التاريخ القديم ،كلية العلوم الإنسانية، قسم التاريخ، إشراف: محمد البشير شنيتي ، جامعة الجزائر، 2000 2001، ص77.

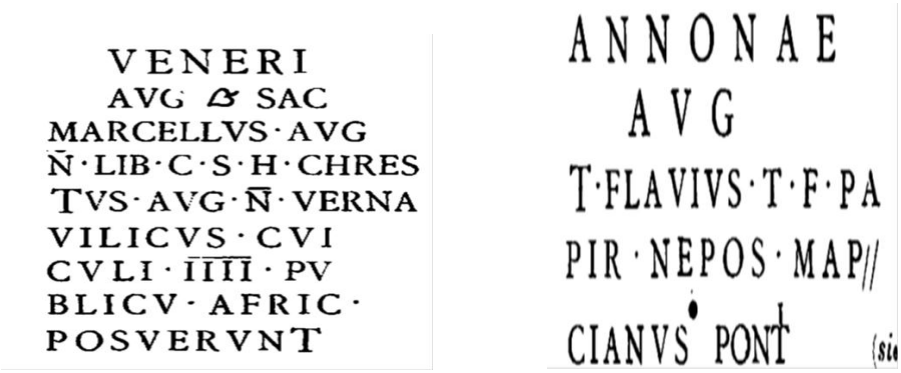
كما تشهد المصادر الأدبية والأثرية على وجودت محطات التي تتوقف عندها القوافل التجارية بليبيا خلال العهد الروماني، عندما قامت روما بإخضاع القبائل الليبية آخرهم شعب الجرمنت بدأت تتحكم في حركة القوافل التي كانت تتلقى القمح منها ، كانت فرق الجيش الروماني تنتشر عبر الحدود الجنوبية عند اخر الأراضي التي تقع تحت سيطرتهم ، اما الجمارك تمركزوا عبر المحطات الموجودة عند طرق القوافل، ومن المحتمل أن الجمارك الرومانية كانت موجودة بالواحات الليبية بالتحديد في حصن بونجيم تراقب القوافل عبر تلك الحصون، والتي قد تكون محطات لتوقف عربات نقل المواد الغذائية بالأخص مادة الزيت، لهذا اهتمت السلطات بتأمين تلك الطرق ، بتخصيص موظفين بمكاتب الجمارك لمراقبة السلع العابرة نحو الشمال[1].

- **خاتمة:** تبين في الأخير أن الرومان قاموا بتنظيم حركة النقل والتجارة الضرائب، داخل مقاطعات بلاد المغرب بواسطة وسطاء وإدارات خاصة، من بينها مكاتب الجمارك، هذا الجهاز الذي نظمته السلطات يعمل وفقا لقوانين خاصة، التي كان لها الدور الخاص في مراقبة السلع وتحصيل ضريبة النقل، عن طريق مكاتبه المنتشرة في الموانئ كيمناء روسيكادا وشولو، وداخليا كمحطة زراي ومحطة كويكول، حيث كان للجمارك دور هام في الاقتصاد الروماني ، وايرادات هامة لخزينة الدولة.
- **الملاحق:**

الشكل رقم 01: صورة تظهر عملية جباية الضرائب داخل مكتب الجمارك الروماني.

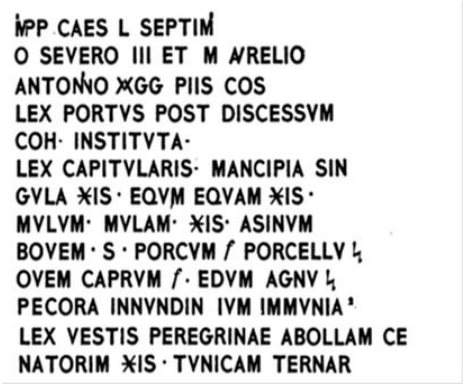
المصدر: Arnaud Picard, L'empire romain avait-il une politique douanière ?, Les écoles de ski de l'administration de douanes françaises,1951,p2.

[1]. A. Hilali , **Recherche sur les Frontière de l'Afrique Romain espace Mobiles et représentation, Olivier Hekster-Frontière in the Roman World-,** Library of congres Catalogue in publication Data, Brittan, 2009,pp 104,106.



الشكل رقم 02: نقيشتين لاتينيتين الأولى تخليدا لإقامة مركز جمركي بمدينة كويكول لجباية الأنونة ، والثانية تذكر أن عبدا ومحررا يعملان في مكاتب جمع الضرائب بمدينة كويكول (الجميلة حاليا).

المصدر:.Albertini Eugene, Une Inscription de Djemila, op.cit, pp 254,256



الشكل رقم 3: هذا النص اللاتيني (من نقيشة زراي) قد تم اكتشافه في أنقاض الزرع (زراي القديمة) الواقعة في ولاية باتنة بالقرب من واد السلام ، تدل على تدشين محطة لجباية ضريبة العبور (البورتوريوم) ، عهد السيفريين، و مكان للعبور و الجمارك تتحكم فيه كتيبة عسكرية .

المصدر: Fabien Thibault, Les Douanes chez les romains,Op.cit,p50

- **قائمة المراجع:**

المراجع العربية:

بلكامل البضاوية ، لمحة عن الملاحة التجارية بالمتوسط خلال العصر الروماني، البحر في تاريخ المغرب منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة الحسن الثاني، المحمدية، 1996،

بورني دليلة ، تطور النظام الضريبي الروماني في شمال إفريقيا ،رسالة لنيل شهادة الماجيستير في التاريخ القديم ،كلية العلوم الإنسانية، قسم التاريخ، إشراف: محمد البشير شنيتي ، جامعة الجزائر، 2000 2001.

بيكار شارل جيلبار ، حضارة شمال إفريقيا خلال الفترة الرومانية، تر: محمد العربي العقون، دار المثقف، الجزائر،2020.

السيد جابر محمد، دراسات في التاريخ الرومان سياسي اقتصادي وعسكري، دار التعليم الجامعي، الاسكندرية، 2023.

شارن شافية ، شارن شافية، النشاط التجاري في نوميديا وموريطانيا القيصرية أثناء الاحتلال الروماني (العهد الإمبراطوري الأول)، أطروحة دكتوراه دولة في التاريخ القديم، منشورة، قسم التاريخ، جامعة الجزائر،2000-2001.

شنيتي محمد البشير ، نوميديا الإمبراطورية (تحولات اقتصادية واجتماعية في ظل الاحتلال)، مؤسسة كنوز الحكمة، الجزائر، 2012.

مجاني عزالدين،"نقيشة زراي قراءة في القانون الجمركي والطرق التجارية في جنوب نوميديا" ،مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية في شمال إفريقيا، جامعة ابن خلدون تيارت، م4،ع1، 2021.

المراجع الأجنبية:

Albertini Eugene , " Une Inscription de Djemila" , In :CRAI ,France,V1, N4,1924.

B Mispoulet ,Instituions politique des Romains,t2,Adurand et redonne laurier, Paris ,1883.

Charles Daremberg, Dictionnaire des Grecques et romaines, Libraire hachette, Paris, 1875

Claudia Mottin, "Le Control de la mobilité de personnes da l'empire romain", Ecole Française de Rome ,Rome ,t112,2000.

Dan Bouga Boukari , Concept en Douanes , Harmattan éditeur, Paris,2017.

David Cherry, Frontier and society Roman in north Africa, clarendon press, Oxford, London 1998.

Dominique Gaurier, Le droit Maritime romain, presse Université de Rennes, -France, 2004

Fabien Thibault, Les Douanes chez les romains, Ernest Leroux éditeur, Paris,1888.

France Jérôme, Les revenus douaniers des communautés municipales dans le monde romain (République et Haut-Empire), In: Il capitole delle entracte nielle finance municipal in Occident éd in Oriente, EFR, France, 1999.

Hilali , Recherche sur les Frontière de l'Afrique Romain espace Mobiles et représentation, Olivier Hekster-Frontière in the Roman World-, Library of congres Catalogue in publication Data, Brittan, 2009.

Hironori Asakura, Histoire Mondiale de la douane et de la tarif douanière, organisation mondiale de la douane, Paris, 2003.

Jesper Craslen, Vilici and Roman estate managers until ad 284, Lerma di bretshneider, Rome, 1995,

Jules César Boulanger, Traite des impôts des peuple romain, Guillaumin et G éditeur, Paris, 1874.

Lucia Rossi , La Facilité Douanière dans l'Egypte Romaine, Edition de la Sorbonne, Paris, 2020.

M.G Canlaeuzene, l'importation et l'exportation des Marchande A Rome, Imprimerie des école, Paris, 1894.

M.Vigité, Des Douanes dans l'empire romain ,imprimerie de la société l'ancienne de géographie ,Paris,1884,p88.

Mustapha Khanoussi, L'Afrique Romana, Carocci editor, Rome, 1998

Octave Noel, Histoire du commerce du nord depuis les temps plus Recules , libraire Plon, Paris, 1891.

Octavian Bonegrou, Trafiquants et navigations sur le bas Danube et dans le pont gauche a l'époque romaine , Harrasuvtiz Vezerlagn, Wisdabon,2006.

p .Gauckler, "Carthage", in archéologie africaine ,mission archéologie française , Tunisie, Vol8-9,N1,2009.

Pascal Arnaud, les routes de la navigation antique itinéraires en méditerrané, Ed Errance, Paris, 2005.

Perioduco Mensili, Bolletiono Sociéta Aficana d'Italia, Publicato Margo, Napoli,1918.

Pol trousset, "de la montagne au désert et maitrise de l'eau ",in revue de l'occident musulmane de la méditerranée, n41 42,France,1986.

Pol Trousset, "le tarif de Zérai", In Antiquité Africain, France,t66,n 38-39, 2002

René Cagnât, étude historique sur les impôts Indirect chez les romans jusqu'au vasions des barbares, imprimerie national, Paris, 1880.

Roger Remonder, la Crise de l'empire romain , presse université de France, France, 1970,

Sigfried j de leat, Portorium étude sur l'organisation douanière chez les Romains à l'époque Haut empire, de temple, France, 1994.

Stéphanie Guedon ,le voyage dans l'Afrique romain, diffusion de Bocard ,Paris,2010.