

RISCURI ȘI AMENINȚĂRI LA ADRESA INFRASTRUCTURILOR CRITICE DIN ZONA LITORALULUI ROMÂNESC ȘI DIN ZONA ECONOMICĂ EXTINSĂ A ROMÂNIEI

RISKS AND THREATS TO CRITICAL INFRASTRUCTURES FROM THE ROMANIAN COAST AND THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE OF ROMANIA

Contraamiral de flotilă (r) prof. univ. dr. Marius HANGANU*

Identificarea, optimizarea și securizarea infrastructurilor critice reprezintă o prioritate incontestabilă, atât pentru sistemele și managerii de proces, precum și pentru adversarii lor, și anume pentru cei care doresc să atace, destabilizeze și să distrugă sistemele și procesele în cauză. Prin urmare, din punctul nostru de vedere, analiza problemelor legate de infrastructurile critice trebuie să fie realizată în conformitate cu toate dimensiunile și implicațiile de stabilitate ale sistemelor și proceselor, precum și cu seria de lanțuri de cauzalitate care pot genera sau influența dinamica lor.

Cuvinte cheie: infrastructuri critice; securitate; zona economică exclusivă.

Identifying, optimizing, and securing critical infrastructures represent an unquestionable priority both for systems and process managers as well as for their opponents, namely for those seeking to attack, destabilise and destroy the concerned systems and processes. Therefore, from our point of view, analyzing critical infrastructure issues must be done according to all dimensions and implications of stability and systems and processes functionality, as well as the causal series that may generate or influence their dynamics.

Keywords: critical infrastructure; security; exclusive economic zone.

* Profesor universitar dr., Universitatea Națională de Apărare „Carol I”, București; e-mail: mhanganu49@yahoo.com



a) Care sunt infrastructurile critice din zona litoralului românesc?

Incadrarea infrastructurilor din zona litoralului în categoria celor critice presupune o analiză și o evaluare amănunțită, cu privire la importanța acestora pentru funcționarea întregului sistem economic din zonă. În urma unei astfel de analize, fără a avea pretenția că le vom fi enumerat pe toate, vom încerca în continuare să enumerăm aceste infrastructuri critice din zona litoralului și pentru a căror protecție, Forțele Navale pot avea un rol determinant.

Grupând aceste infrastructuri pe categorii de sisteme fizice, poziționate în zona de uscat și litoral a Dobrogei – față de care se raportează în linii majore cvasi-majoritatea acțiunilor pe timp de pace, în situații de criză și la război a Forțelor Navale pot fi identificate – următoarele infrastructuri fizice care, în anumite condiții pot deveni critice:

1. Infrastructuri critice din zona maritimă:

Obiective economice deosebite:

- Centrala Atomo- Electrică Cernavodă;
- bazinele de depozitare a hidrocarburilor și a altor materiale periculoase (GPL, chimice etc.);
- rețelele de comunicații situate pe teritoriul Dobrogei: rețele fir, releele/punctele de retransmisie, centralele telefonice, stațiile de emisie – recepție prin satelit; echipamente de transport, trasee de fibră optică, relee. Modulatori de semnal;
- platformele și infrastructurile românești de extracție a țițeiului din cestul Mării Negre;
- rafinăria Petromidia din Năvodari;
- rețelele de utilități: de distribuție a energiei electrice, rețele de distribuție a apei întrebuințate în fluxul de producție; rețeaua de distribuție a gazului metan, rețeaua alimentării cu carburanți (inclusiv lubrifianți), alte rețele de aprovizionare cu substanțe strict necesare fluxului producției etc;
- rețea fizică de calculatoare – calculatoarele și/sau rețeaua cu conexiunile aferente, cabluri, protocoale, softuri, indiferent de tipologia rețelei respective, bazele de date etc.;
- rețeaua depozitelor de materii prime, de produse finite și materiale speciale folosite (materiale strategice, materiale inflamabile, materiale radioactive, substanțe chimice, agenți biologici și alte materiale cu risc înalt);
- rețelele de comunicații, îndeosebi infrastructurile fizice ale acestora (relee, cabluri, suport, stații, comutatoare etc.);
- centrale eoliene (două) construite în proximitatea localității Baia (jud. Tulcea), în decursul anilor 2004-2005;



- infrastructuri ale unor rețele de drumuri strategice indiferent de categorisirea acestora – europene, naționale sau de interes județean: baze de întreținere a drumurilor , mașini și utilaje de întreținere și îndeosebi de degajare (deblocare) a drumurilor;
- șantierelor navale cu profil de :
- construcții nave din Constanța respectiv Mangalia;
- reparații nave maritime și/sau fluviale(Midia);

Obiective sociale:

- rețele de transport și aducțiune al apelor potabile; puțuri, stații și alte infrastructuri ale sistemelor de purificare a apei;
- rețele ale transportului public (linii de troleibuze, autobuze și tramvaie);
- rețele telefonice, relee, stații și centrale; relee și posturi de radio și TV care se află în sistemul național sau local de alertă;
- iluminatul public;
- alimentarea cu energie termică;
- spitale de urgență și alte infrastructuri ale medicinei și asistenței medicale de urgență; laboratoare și centre hematologice; infrastructuri ale sălilor de operații, sălilor de reanimare și altor compartimente de supraveghere și monitorizare a bolnavilor aflați în dificultate;
- infrastructuri ale sistemelor de prevenire și stingere a incendiilor; infrastructuri ale sistemelor de protecție civilă, îndeosebi ale sistemelor și rețelelor de acțiune și de reacție în cazul unor calamități, dezastre, accidente nucleare, industriale, chimice și tehnologice, rețele și depozite etc.

Transporturi și căi de comunicații;

- lucrări de artă rutiere și feroviare de peste canalul Dunăre – Marea Neagră;
- noduri de comunicații rutiere și feroviare;
- Canalul Dunăre – Marea Neagră;
- Aeroporturile Mihail Kogălniceanu, jud. Constanța și Cataloi, jud Tulcea, cu toate construcțiile și instalațiile care contribuie la desfășurarea în siguranță a traficului aerian, respectiv:
- rețele de căi ferate din Dobrogea, poziționate în proximitatea litoralului Mării Negre, cu toate construcțiile și instalațiile ce contribuie la desfășurarea, în condiții de siguranță, a traficului feroviar;
- rețele de comunicații specifice fiecărui tip(mod) de transport în parte;
- porturile maritime la Marea Neagră: Sulina, Midia, Constanța și Mangalia;
- infrastructuri portuare cu rol de asigurare cu utilități: apă potabilă, energie electrică;



- infrastructuri portuare cu rol de operare a mărfurilor: macarale, sistem de căi ferate și drumuri din incinta porturilor;
- terminale de operare hidrocarburi și materiale periculoase (inflamabile) și rețeaua de transport ale acestora în incinta porturilor;
- instalații de far: Sulina, Sf. Gheorghe, Gura Portiței, Cap Midia, Constanța, Cap Tuzla, Mangalia;
- stații de radionavigație, stații de radiolocație și sisteme de comunicații;
- sistemele de dirijare a traficului naval;
- sistemul de balizaj în zona de responsabilitate a României la Marea Neagră;
- sisteme de diguri de protecție a litoralului;
- infrastructuri ale sistemelor de securitate și de siguranță a navigației pe mare;
- sistemele de intervenție pentru salvarea vieții pe mare (nave, scafandri, dispozitive etc.).

2. Infrastructuri critice specifice zonei fluviale, lagunare și deltaice:

Obiective economice deosebite:

- stația de racord la magistrala de gaze naturale care traversează Dobrogea (stația de cuplare de la Isaccea), precum și porțiunea din magistrală care străbate teritoriului național (inclusiv conducta subacvatică pe fundul Dunării din dreptul orașului Isaccea);
- stația de racord la magistrala de înaltă tensiune (rețeaua de 750 KV) care traversează Dobrogea (stația de racord – Isaccea) precum și porțiunea din magistrală care străbate teritoriul național (inclusiv cablul poziționat deasupra cursului Dunării din dreptul orașului Isaccea);
- Combinatul siderurgic de la Galați;
- rețele de utilități: de distribuție a energiei electrice, rețele de distribuție a apei întrebuintate în fluxul de producție; rețea de distribuție a gazului metan, rețeaua alimentării cu carburanți (inclusiv lubrifianți), alte rețele de aprovizionare cu substanțe strict necesare fluxului producției etc.;
- centrala energo-termică de la Chișcani (jud. Brăila);
- rețelele de utilități situate în zonele cu risc major de inundații (Îndeosebi cele din lunca Dunării, Deltă): distribuție a energiei electrice, distribuție a gazului metan, rețeaua alimentării cu carburanți;
- rețelele fizice de calculatoare din deltă care utilizează tehnologia wireless (relee, comutatoare);
- rețeaua depozitelor intermediare de alimente și medicamente care folosesc tehnologia frigului (îndeosebi cele de depozitare a producției piscicole), în special cele din zonele cu potențial ridicat de calamitate naturală (inundații



și zone cu pandemii cronice derivând din procesul de migrație specific Deltei);

- sistemul de lacuri și lucii de apă întrebuințate în procesul de generare a producției piscicole din zona deltaică și lagunară;
- șantierele navale cu profil de:
- construcții nave (maritime și fluviale) din Galați, Brăila și respectiv Tulcea;
- reparații nave maritime și/sau fluviale;

Obiective sociale:

- sisteme de control ale mediului, sistemele de evaluare a calității apei și aerului la fluviu și în zona deltaică, cu rol de analiză și avertizare imediată;
- sistemele de intervenție pentru salvarea vieții în zonele deltaice izolate (nave sanitare, elicoptere de intervenție) – cu rol esențial pe timpul calamităților naturale (inundații, pandemii cronice (sau blocării periodice a canalelor navigabile datorită gheții (elicoptere));
- rețele de transport persoane și mărfuri fluviale, îndeosebi în zona deltaică;
- rețele de transport și aducțiune al apei potabile; puțuri, stații și alte infrastructuri ale sistemelor de purificare a apei;
- rețele de transport a energiei electrice; centrale proprii electrice din localitățile izolate (spre exemplu Sf. Gheorghe);
- rețele ale transportului public fluvial (linia de legătură a municipiului Tulcea cu suburbia Tudor Vladimirescu);
- rețele telefonice, relee, stații și centrale; relee și posturi de radio și TV care se află în sistemul național sau local de alertă;
- iluminatul public;
- spitalul de urgență și alte infrastructuri ale medicinei și asistenței medicale din orașele Tulcea și Sulina;
- infrastructuri ale sistemelor de prevenire și stingere a incendiilor; infrastructuri ale sistemelor de protecție civilă, îndeosebi ale sistemelor și rețelelor de acțiune și de reacție în cazul unor calamități, dezastre, accidente nucleare, industriale, chimice și tehnologice; rețele și depozite etc.

Transporturi și căi de comunicații:

- noduri de comunicații rutiere și feroviare;
- lucrări de artă peste obstacole naturale importante, în mod deosebit:
 - ansamblul Podurilor dunărene de la Cernavodă și Fetești;
 - podul combinat și podul peste vechiul traseu al canalului de la Cernavodă;



- podul rutier Vadu Oii – Giurgeni.

- sectoare de cale ferată din Dobrogea, poziționate în proximitatea fluviului Dunărea, cu ansamblul construcțiilor și instalațiilor care asigură desfășurarea în bune condiții a circulației;
- stațiile de cale ferată;
- rețele de căi de acces către porturi;
- canale de acces (rețeaua de canale) folosite în zona deltaică și lagunară deservită de agenții economici;
- porturile fluviale riverane Dunării, îndeosebi cele cu activitate economică ridicată: Călărași, Cernavodă, Brăila, Galați, Tulcea, Sulina;
- infrastructuri portuare cu rol de asigurare cu utilități: apă potabilă, energie electrică;
- infrastructuri portuare cu rol de operare a mărfurilor: macarale, sistem de căi ferate și drumuri din incinta porturilor;
- instalații de balizaj și reglementare a traficului fluvial instalate potrivit Regulamentului Navigației pe Dunăre și/sau COLREG;
- stații de radionavigație, stații de radiolocație și sisteme de comunicații;
- sistemele de dirijare a traficului fluvial; infrastructuri ale sistemelor de securitate și de siguranță a navigației pe fluviu;
- sisteme de diguri de protecție a malurilor, sistemele de ameliorare a cursurilor de apă;
- sistemele și infrastructura de întreținere a cursurilor de apă derivând din obligațiile părții române față de Convenția despre regimul navigației de la Belgrad, inclusiv infrastructura și instalațiile plutitoare de dragaj cu rol de asigurare a securității navigației pe fluviu;
- sistemele de măsurare ale cursurilor debitelor de apă pe diferitele sectoare de Dunăre, în vederea avertizării timpurii a pericolului de inundații;
- amenajările de regularizare a cursului de apă, ale canalelor de comunicație și drenare a debitelor excedentare de apă;
- sistemul de ecluze și porți (atât la Canalul Dunăre - Marea Neagră cât și în zonele lagunare și deltaice);
- navele cu rol de asigurare a navigabilității pe fluviu (spărgătoarele de gheață);
- infrastructura specifică trecerilor fluviale (nave-bac, sisteme de pontoane) din Brăila, Galați, Tulcea.

Așa cum se observă din prezentarea făcută, care nu are cum să fie atotcuprinzătoare, se poate concluziona că infrastructurile critice sunt numeroase și răspândite pe o arie întinsă. Îndeplinirea misiunilor de protecție a acestora nu poate



fi realizată decât dacă există o cooperare permanentă între toate elementele sistemului de protecție în infrastructurile critice.

b) Care sunt riscurile și amenințările la adresa infrastructurilor critice din zona litoralului și Zona Economică Exclusivă a României

Spațiul maritim și fluvial, bazinul inferior al Dunării și zona de Est a Mării Negre, atât prin natura lor, cât și prin poziționare, se înscriu în Zona Extinsă a Mării Negre. Fiind în cea mai mare măsură un spațiu liber navigației și circulației, spațiul maritim și fluvial românesc nu se poate izola de problematica securității regiunii Mării Negre, prin urmare o analiză a riscurilor și amenințărilor în spațiul maritim și fluvial românesc se poate face numai prin localizarea acestora în ZEE a Mării Negre sau chiar în Zona Extinsă a Mării Negre (ZEMN)¹.

Din nefericire, țările riverane Mării Negre sunt renumite mai mult pentru potențialul conflictual, decât pentru solidaritatea regională. Sfârșitul Războiului Rece nu a adus regiunii pacea și stabilitatea dorite. Mai mult decât atât, acum este observabilă creșterea tensiunii și a conflictului, atât la nivel statal, cât și interstatal, ajungându-se chiar la nivelul amenințărilor militare. Suntem martori ai conflictelor armate din spațiul ex-sovietic: dintre Armenia și Azerbaidjan, în Moldova (Transnistria), în Rusia (Cecenia), în Georgia (Abhazia și Osetia), culminând cu războiul ruso-georgian din august 2008. Neîncrederea istorică stabilită în relațiile dintre țări (de exemplu, Grecia și Turcia, Rusia și Ucraina) este și ea întreținută.

Două mari „zone fierbinți” ale Europei, Caucazul și Balcanii, exercită o influență directă asupra securității Zonei Extinse a Mării Negre și implicit asupra securității din Zona Economică Exclusivă a țării noastre. Datorită acestei presiuni apar și numeroasele amenințări asimetrice sau militare potențiale în regiune.

c) Participarea Forțelor Navale la protecția infrastructurilor critice din zona Mării Negre

Prin modalitățile de ducere a acțiunilor militare, Forțele Navale sunt destinate a realiza controlul mării în zona de interes maritim a României și de a participa la realizarea obiectivului politico-militar de apărare a infrastructurilor critice (IC) din zona de operații de sud-est, constituind o forță navală credibilă.

Participarea Forțelor Navale la îndeplinirea obiectivelor strategice ale apărării naționale răspunde necesității de promovare a intereselor sale navale,

¹ ZEMN cuprinde, în accepția multor specialiști în domeniul securității, pe lângă țările riverane Mării Negre - Bulgaria, Georgia, România, Rusia, Turcia și Ucraina, și țările dinspre Marea Caspică - Armenia și Azerbaidjan, apoi Moldova și țările balcanice - Grecia, Albania, Bosnia-Herțegovina, Serbia și Muntenegru, Macedonia, Croația și Slovenia ș.a.



maritime și fluviale, combaterii amenințărilor asimetrice, reducerii riscurilor și diminuării vulnerabilității IC.

Pentru protecția IC, Forțele Navale participă activ la realizarea obiectivelor generale ale apărării naționale pe mare, fluviu, litoral și în teatre de operații alături de aliați prin:

1. consolidarea profilului Armatei României;
2. participarea alături de aliații din NATO la operațiile specifice;
3. dezvoltarea contribuției Armatei României la politica europeană de securitate și apărare/PESA, la elaborarea și realizarea viitoarei politici de securitate a UE;
4. efortul integrat al statului român pentru lupta împotriva terorismului și pirateriei;
5. creșterea contribuției la asigurarea securității și stabilității regionale și globale, incluzând aici și activitățile de diplomație navală;
6. creșterea capacității de apărare maritimă și fluvială a României.

În contextul complexității situației politico-militare și economice, în special în spațiul extins al Mării Negre, existența Forțelor Navale moderne reprezintă argumentul care conferă credibilitate politicii României de promovare și apărare a intereselor sale la mare și fluviu, inclusiv a apărării IC.

Problematika securității maritime este foarte complexă. De maximă importanță în domeniul securității maritime este aplicarea de către instituțiile specializate a unei legislații adecvate, prin care să se realizeze linii de comunicații maritime sigure, stabile și securizate, care să permită un flux continuu, vital pentru rețeaua energetică, pentru schimbul internațional de mărfuri și valori.

În Marea Neagră acționează pentru asigurarea securității maritime instituții organizate la nivel internațional, la nivel regional sau național.

Instituțiile organizate la nivel internațional care acționează în Marea Neagră pentru asigurarea securității maritime sunt: Biroul Maritim Internațional (IMB) în cadrul Organizației Maritime Internaționale (IMO), sub egida ONU și Agenția Europeană privind Siguranța Maritimă (EMSA).

Instituțiile care funcționează la nivel regional și în cadrul cărora Forțele Navale participă la activități pentru asigurarea securității maritime sunt: Organizația de Securitate și Cooperare Europeană (OSCE), Comisia Mării Negre (BSC), Centrul Maritim Regional de Coordonare (MRCC), inițiativele regionale (reuniunea Șefilor Marinelor Militare Europene / Chiefs of European Navies (CHENS), inițiativa cu participare comună Blackseafor (BSF); Operațiile: Active Endeavour (OAE) și Black Sea Harmony (OBSH), documentul cu măsuri pentru creșterea încrederii și securității regionale/Confidence Security Building Measure's (CSBMs), semnat în anul 2000 la Viena, între statele riverane Mării Negre.



La nivel național, soluțiile propuse sunt la îndemâna forțelor navale, a gărzilor de coastă (polițiilor de frontieră), a operatorilor civili, a autorităților statului investite cu impunerea legalității în domeniul naval. Instituțiile organizate la nivel național, în România, pentru asigurarea securității maritime sunt: Forțele Navale Române, Poliția de Frontieră și Autoritatea Navală Română – care are în compunere Centrul Maritim de Coordinare, Serviciul SAR – poluare (grup naval SAR) și Serviciul de supraveghere VTS.

Forțele Navale reprezintă instituția la nivel național care are rolul principal în asigurarea securității maritime, în apărarea intereselor și drepturilor suverane ale României pe mare și pe fluviul Dunărea. Acestea, împreună cu Poliția de Frontieră sunt indispensabile pentru asigurarea suveranității maritime și protecției resurselor maritime ale țării, asigurarea accesului la mare al României și protejarea frontierelor, infrastructurii maritime și a căilor maritime de comunicații. Cheia soluționării riscurilor, amenințărilor și provocărilor din domeniul securității maritime o reprezintă cooperarea, interoperabilitatea, schimbul de informații și acțiunea preventivă.

Securitatea IC în zona maritimă și fluvială are la bază conceptele de securitate maritimă și conceptele folosirii puterii maritime.

Prin conceptele folosirii puterii maritime, FN se încadrează în concepția de apărare a alianței NATO, de folosire a forței în stăpânirea sau controlul spațiului maritim, ca formă principală de apărare a IC la granița de est a alianței și UE. Astfel principalele concepte sunt²: stăpânirea mării, controlul mării, interzicerea mării și proiecția puterii maritime. Aceste concepte se dezvoltă în cadrul unor acțiuni de coaliție sau alianță datorită implicațiilor politice, strategice și a volumului de forțe și resurse implicat.

Având la bază Directiva UE nr. 114 din 08.12.2008 și legislația în domeniu a României, considerăm că este necesar să facem o corelație între misiunile FOS navale și necesitatea participării acestora la apărarea obiectivelor din zona de responsabilitate a Forțelor Navale.

Analizând din punct de vedere geografic zona de responsabilitate a Forțelor Navale, trebuie să remarcăm faptul că aceasta se situează în sud-estul României, cuprinzând marea teritorială cu zona contiguă și Zona Economică Excluzivă, litoralul, zona lagunară și fluviul Dunărea. Din punct de vedere istoric, această zonă a stârnit interes încă din cele mai vechi timpuri, oamenii întemeindu-și aici așezări prospere datorită unor avantaje ușor de înțeles (accesul la o sursă de hrană ieftină, rute de transport directe între orașe situate la mari distanțe,

² Marius Hanganu; Ion Chiorcea; Cornel Marinescu, *Studiu privind perspectivele politicii navale a României în cadrul noilor valențe ale puterii maritime, create prin integrarea în structurile europene și euro-atlantice*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2007, pp. 28-34.



posibilitatea organizării unei apărări eficiente a localităților situate pe litoral sau fluviu) completate mai târziu de nevoia exploatarea bogățiilor platoului continental, a potențialului turistic al acestuia, a dezvoltării unor obiective economice de maximă importanță.

Militarii FOS navale, forțe specializate în ducerea acțiunilor în mediul marin dar și pe fluviu, în zona lagunară sau de litoral, au un rol deosebit în apărarea obiectivelor economice din această zonă. Concret, ei pot participa la apărarea construcțiilor hidrotehnice (baraje, ecluze, cheuri), platformelor maritime, traseelor de transport a hidrocarburilor (conducte, terminale de încărcare-descărcare), platforme de rafinare, instalațiilor pentru producerea și transportul energiei electrice etc.

Funcție de scop, acțiunile FOS navale pot fi grupate în opinia noastră, astfel:

- culegerea de informații despre riscurile și amenințările la care sunt supuse ICE, inclusiv prin efectuarea de boarding (VBSS-vessel boarding stup searching) la navele suspecte cu luptătorii GNFO;
- participarea la prevenirea sau respingerea unor atacuri teroriste lansate asupra ICE dinspre apă sau uscat;
- executarea de asistență unei nave avariate în urma atacurilor teroriste cu RMS Grozavul;
- evacuarea personalului de pe platformele de foraj marin, NEO (Noncombatant Evacuation Operation), cu NLSL 283;
- executarea de operații de căutare și salvare pe mare (SAR -search and rescue) a naufragaților în urma atacurilor teroriste asupra unor nave;
- participarea la apărarea căilor de comunicații proprii cu luptătorii GNFO;
- neutralizarea IED (dispozitivelor explosive improvizate) cu GSL EOD;
- executarea controlului nedistructiv al structurilor imerse (baraje, ecluze, cheuri, platforme, conducte submarine) cu GSL EOD;
- ranfluarea navelor care blochează șenalul navigabil la mare sau la fluviu.

Concluzionând, apreciem că protecția infrastructurilor critice din zona adiacentă Mării Negre și ZEE sau cel puțin, asigurarea unui anumit grad de securitate acestora, reprezintă provocarea actuală a Forțelor Navale. Pașii imediat următori sunt, în opinia noastră, finalizarea inventarierii infrastructurilor considerate critice (atât cele naționale, cât și cele europene) de către factorii decizionali, urmată de armonizarea deplină a legislației în domeniu cu cea



europăeană și cu cerințele euroatlantice. Considerăm că în viitoarea legislație se impune demarcarea clară a responsabilităților pe fiecare minister și structură implicată în PIC, astfel încât să se evite suprapunerile (risipă de efort) sau golurile acționale (vulnerabilitate în PIC), Când toate aceste lucruri se vor fi realizat, Forțelor navale române le revine sarcina distribuirii misiunilor structurilor subordonate, concomitent cu dimensionarea structurală și pregătirea unităților în vederea atingerii obiectivelor trasate. Un rol important în acoperirea acestor misiuni revine FOS navale care, după părerea noastră, pot fi completate, cu succes, în acest efort de BIM.

BIBLIOGRAFIE

- Cordeman, Anthony H., *Cyber, Threats, Information Warfare, and Critical Infrastructure Protection: Defending the U.S. Homeland*, Praeger Publishers, 2001.
- Neguț, Silviu; Neacșu, Marius Cristian; Viorel, Mionel, *European Union's Dependency on Russian Energy. Geopolitical considerations*, în „The Romanian Economic Journal”, nr. 25 bis, 2007.
- Verton, Dan. *Black Ice: The Invisible Threat of Cyber-Terrorism*. McGraw-Hill/Osborne, 2003.
- Yourdon, Edward. *Byte Wars: The Impact of September 11 on Information Technology*, Prentice Hall, Upper Saddle River, NJ, 2002.
- DoD (Department of Defense, USA) – *Critical infrastructure Protection NDIA Information Briefing*, 2007.

