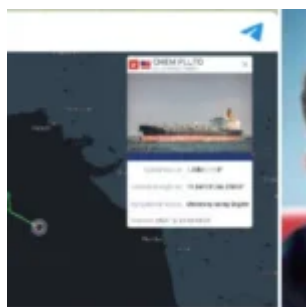


Rosyjska identyfikacja tankowca zaatakowanego przez Houthi na Oceanie Indyjskim



Czyli o tym, jak zachodnie media chronią Izraelczyków

Gdy tylko Centralne Dowództwo USA (CENTCOM) oraz Brytyjska Organizacja Handlu Morskiego (UKMT0) dowiedziały się, że **tankowiec *MV Chem Pluto* został trafiony przez eksplodującego drona na Oceanie Indyjskim** – 1600 kilometrów na wschód od Morza Czerwonego i wybrzeża Jemenu (zdjęcie główne, po lewej), wiedziały również tego przyczynę. Poprzez *joint venture* pomiędzy japońską i singapurską spółką holdingową działającą za pośrednictwem holenderskiego kierownictwa, **statek jest własnością Idana Ofer**, **izraelskiego magnata żeglugowego** (zdjęcie główne, po prawej). https://en.wikipedia.org/wiki/Idan_Ofer

Uderzenie w *Chem Pluto* jest drugim atakiem drona na jeden ze statków Ofer na Oceanie Indyjskim. Pierwszy atak miał miejsce 24 listopada, kiedy kontenerowiec *CMA CGM Symi* został zaatakowany w północno-wschodnim sektorze Oceanu Indyjskiego. *Symi* jest własnością należącej do Ofer firm *Eastern Pacific Shipping* z Singapuru. <https://www.timesofisrael.com/ship-with-ties-to-israel-targeted-in-suspected-iranian-attack-in-indian-ocean/>

18 grudnia CENTCOM poinformował o atakach dronów na tankowiec *Swan Atlantic* i masowiec *MV Clara*. **Pierwszy statek**

jest własnością norweskiej firmy, ale zarządzanie, z ukrytym kapitałem, należy do izraelskiej grupy Zodiac, należącej do brata Idana Ofer – Eyal Ofer.

U.S. and shipowner confirms Swan Atlantic tanker was hit this morning by projectile near Bab el-Mandeb. Owner says no Israel-link, but MarineTraffic lists 'technical manager' as Israeli-Eyal Ofer's Zodiac Maritime

was sailing from Saudi Arabia to Reunion, carrying 'biodiesel' pic.twitter.com/aBMLitqnR7

– avi scharf (@avischarf) [December 18, 2023](#)

Drugi statek, **Clara**, jest własnością i jest zarządzany przez niemiecką firmę Johann MK Blumenthal; do tej pory nie znaleziono żadnego izraelskiego śladu, ale Huti nie popełnili jeszcze błędu w wykrywaniu i uderzaniu w izraelskie statki.

19 listopada zrobili coś więcej. Tego dnia należący do Izraela lotniskowiec *Galaxy Leader* został przechwycony przez komandosów Houthi na Morzu Czerwonym. Warto prześledzić ich akcję, którą sfilmowali; oto statek przyjmujący obecnie turystów na kotwicy w porcie Al-Salif w Jemenie. Własność **Izraelczyka Abrahama Ungara** została **ukryta przez japoński podmiot zarządzający statkami i firmę zarejestrowaną pod nazwą Ray Car Carriers** z siedzibą na Wyspie Man, która z kolei jest własnością firmy Ray Shipping z Tel Awiwu. https://en.wikipedia.org/wiki/Abraham_Ungar

Polityczni i wojskowi rzecznicy Houthi wielokrotnie dawali do zrozumienia, że atakują izraelską żeglugę, a także statki dowolnej narodowości handlujące w izraelskich portach i na zewnątrz nich. “Izraelskie statki są dla nas uzasadnionymi celami w każdym miejscu... i nie zawahamy się podjąć działań”, powiedział generał dywizji Ali Al-Moshki, wojskowy Huti, w stacji telewizyjnej grupy 20 listopada, po schwytaniu *Galaxy*

Leadera.

“Jeśli Gaza nie otrzyma żywności i lekarstw, których potrzebuje, wszystkie statki na Morzu Czerwonym zmierzające do izraelskich portów, niezależnie od ich narodowości, staną się celem naszych sił zbrojnych” – głosiło oświadczenie prasowe Houthi z 9 grudnia.

W komunikatach prasowych CENTCOM i Pentagonu twierdzono również, że przechwycono ataki dronów i pocisków Houthi na amerykańskie okręty wojenne na Morzu Czerwonym, próbujące chronić statki należące do Izraela lub płynące do Izraela.

Kampania Houthi była mniej skuteczna w atakowaniu izraelskiego portu Ejlat na Morzu Czerwonym, ale skutecznie odcięła ten port, atakując statki na Morzu Czerwonym, a następnie rozszerzając zasięg ataków na wschodni Ocean Indyjski. Ejlat odpowiada za 45% importu samochodów do Izraela i 5% wszystkich towarów importowanych do Izraela drogą morską. Od 7 października kampania Houthi zmniejszyła przychody portu w Ejłacie o 80%.

Konsekwencje rozszerzyły się na całą żeglugę na Morzu Czerwonym, Zatoce Adeńskiej i Oceanie Indyjskim, jeśli ich zarząd i własność znajdują się w USA i państwach europejskich sprzymierzonych z Izraelem w wojnie w Strefie Gazy, a także z USA w wojnie przeciwko Rosji na Ukrainie.

To właśnie tę koalicję państw sekretarz obrony USA generał Lloyd Austin próbował zmobilizować do konwoju morskiego i operacji przeciww zagrożeniowych 18 grudnia, nazywając plan OPERACJĄ ***PROSPERITY GUARDIAN***.

Operacja ta rozpada się teraz w wyniku wzajemnych oskarżeń, ponieważ właściciele statków handlowych we Francji, Hiszpanii i Włoszech zaakceptowali fakt, że jeśli wynegocjują umowy bojkotu Izraela bezpośrednio z Huti, będą mogli kontynuować operacje przez Morze Czerwone. Nie podoba im się komercyjna konkurencja ze strony Rosji i Chin, które bez przeszkód i

zagrożeń eksploatują tankowce i statki do przewozu ładunków suchych.

Oczywistość namierzania celów przez Huti oraz zawierania przez Huti umów z Rosjanami i Chińczykami jest jednak ukrywana przez amerykańskie i brytyjskie media zajmujące się przemysłem morskim oraz prasę głównego nurtu. Opowiadają się one za maksymalnym użyciem siły przez Izrael i dowodzoną przez USA operację w regionie, aby zaatakować zarówno cele Huti, jak i irańskie.

W najnowszym ataku izraelski tankowiec Chem Pluto został trafiony w sobotę, 23 grudnia, przez drona około 1600 kilometrów na wschód od wybrzeża Jemenu; około 200 kilometrów na zachód od wybrzeża Indii. Początkowe doniesienia medialne twierdziły, że statek był "powiązany" z Izraelem, ale podkreślono, że był własnością japońskiego podmiotu i był zarządzany przez holenderski. Indyjskie media twierdziły, że dron uderzył z irańskiego statku wywiadowczego MV Safiz, który miał znajdować się 87 kilometrów od Chem Pluto.

Późnym wieczorem w sobotę, **rosyjski bloger wojskowy Boris Rozhin** poinformował: ***"Cysterna Chem Pluto trafiona przez drona należała do izraelskiego oligarchy Idana Oferu i pływała pod banderą Liberii. Dron pojawił się 200 mil od indyjskiego portu Verawal. Na pokładzie wybuchł pożar, ale załódze udało się go ugasić. Atak ten pokazuje, że ataki na izraelskie statki mogą być przeprowadzane nie tylko na Morzu Czerwonym czy w cieśninie Bab el-Mandeb, ale także na Oceanie Indyjskim. Jednocześnie flagi, na które polują Huti, są ignorowane – priorytetem jest struktura własności. Jeśli właściciel jest powiązany z Izraelem, statek natychmiast staje się potencjalnym celem"***. Ta rosyjska publikacja została datowana na 23 grudnia o godzinie 22:37 czasu moskiewskiego. https://t.me/boris_rozhin/107240

TradeWinds, magazyn morski z siedzibą w Oslo, który był prorosyjski tak długo, jak długo otrzymywał pieniądze na

reklamę i sponsoring od Sovcomflot, rosyjskiej państwowej firmy żeglugowej, podchwycił tę historię dzień później. Według TradeWinds, ***“Chem Pluto jest obsługiwany przez Ace Quantum z siedzibą w Amsterdamie, zgodnie z danymi Equasis. Firma ta jest spółką joint venture Ace Tankers i Eastern Pacific Shipping, której właścicielem jest izraelski miliarder Idan Ofer. Statek jest wymieniony jako własność Sansho Kaiun z Japonii, a zarządzaniem technicznym zajmuje się Fleet Management”***. Informacja ta została opublikowana 24 grudnia o godzinie 1804 czasu Greenwich (GMT).

Equasis, baza danych służąca do wyśledzenia połączenia Chem Pluto z Oferem, została stworzona przez Komisję Europejską i Francuską Administrację Morską, które utworzyły stronę internetową i bazę danych w roku 2000 w celu *“promowania wymiany bezstronnych informacji i przejrzystości w transporcie morskim, a tym samym umożliwienia osobom zaangażowanym w transport morski lepszego informowania o wydajności statków i organizacji morskich, z którymi mają do czynienia”*. Oprócz Brazylii, Equasis jest operacją prowadzoną przez sojuszników USA.

Equasis's contributors



Sojusznicy od razu wiedzieli, że *Chem Pluto* był celem ataku, ponieważ należał do Izraela. Jednak Pentagon, Głos Ameryki i brytyjska propaganda nadal udają, że ataki Huti nie są związane z operacjami Sił Obronnych Izraela w Strefie Gazy i ograniczają się do celów izraelskich i sojuszniczych.

TradeWinds poinformował o strategii ataku pod nagłówkiem wskazującym, że Iran może rozszerzyć wojnę, aby zagrozić żegludze płynącej przez Cieśninę Gibraltarską w kierunku izraelskich portów śródziemnomorskich, Aszdod i Hajfy. Irańskie oświadczenie w sprawie Cieśniny Gibraltarskiej zostało opublikowane w zachodniej prasie z zastrzeżeniem, że *“Iran nie ma bezpośredniego dostępu do samego Morza*

Śródziemnego i nie było jasne, w jaki sposób Straż mogłaby próbować go zamknąć” oraz że “jedynymi grupami wspieranymi przez Iran na Morzu Śródziemnym są libański Hezbollah i sprzymierzone milicje w Syrii, znajdujące się na drugim końcu morza w stosunku do Gibraltaru”.



Drone strikes Ace Quantum tanker far from Houthis as Iran threatens to widen blockade

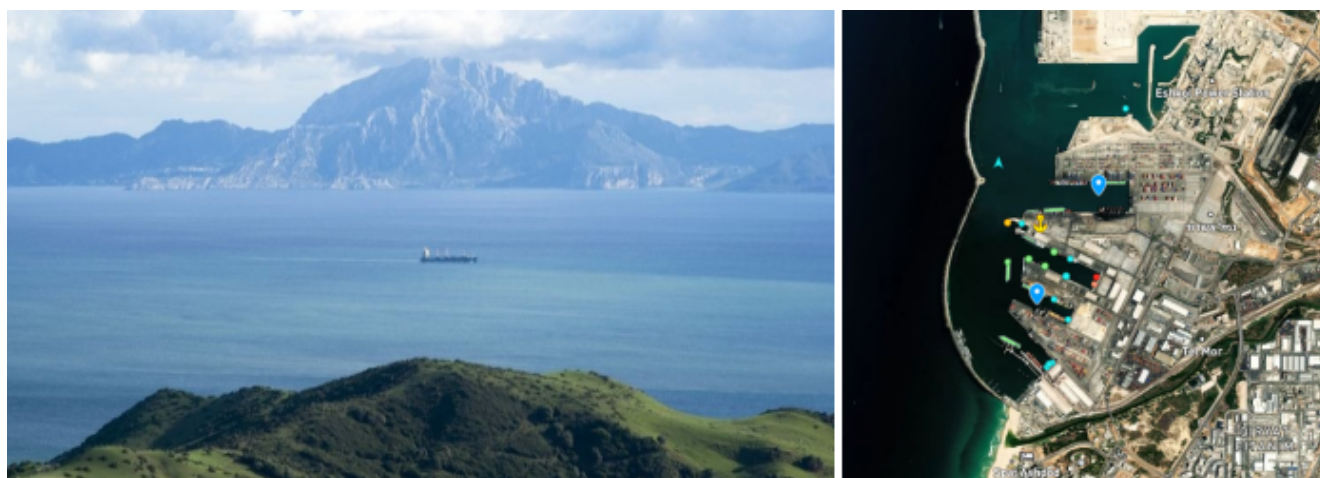
Revolutionary Guard official threatens to close the Mediterranean over war in Gaza

Source: <https://www.tradewindsnews.com/>

Zachodnie agencje informacyjne i anglo-amerykańskie media morskie wydają się nie zdawać sobie sprawy z możliwości Algierii, której parlament upoważnił rząd do podjęcia bliżej niesprecyzowanych działań wojskowych przeciwko Izraelowi. Wojsko Algierii ściśle współpracuje również z rosyjską marynarką wojenną.

Możliwość ataku dronów na izraelski statek w pobliżu Cieśniny Gibraltarskiej nie pojawiła się jeszcze publicznie, przynajmniej w mediach głównego nurtu i branży morskiej. Każdego roku przez Cieśninę Gibraltarską przepływa ponad 100 000 statków. Jeśli izraelska i międzynarodowa żegluga jest obecnie zablokowana przed dotarciem do Ejlatu, Hajfy i Aszdodu od wschodu przez Morze Czerwone i Kanał Sueski, Cieśnina Gibraltarska na zachodzie jest bramą, która pozostaje. Potwierdzają to izraelscy eksperci. *“Według dr Elyakima*

BenHakouna z Wydziału Inżynierii Przemysłowej i Zarządzania w Instytucie Technologii Technion, około 99% towarów (pod względem wielkości ładunku) dociera do Izraela drogą morską, a około 40% ładunków przybywających do Izraela przechodzi przez Kanał Sueski ... konsekwencją zatrzymania ruchu statków na Morzu Czerwonym jest opóźnienie Afryki, co prowadzi do wydłużenia czasu transportu o około dwa tygodnie do miesiąca, w zależności od regionu docelowego, prędkości statku i kategorii statku. W przybliżeniu przekłada się to na dodatkowy koszt w wysokości od 400 000 do 1 miliona dolarów na statek”.



Z Gibraltaru (po lewej) do Hajfy i Aszdodu (po prawej), wiodących izraelskich portów towarowych, odległość wynosi prawie 2300 mil morskich (4300 kilometrów), a przy prędkości 10 węzłów statek płynie 9,5 dnia. Po prawej, zdjęcie satelitarne Ashdod. Amerykańskie Centrum Analiz Marynarki Wojennej oszacowało w 2011 r., że odcięcie dostaw ropy naftowej przez cieśniny Ormuz i Bab el-Mandeb mogłoby spowodować poważne szkody gospodarcze dla Izraela. Dodano, że “nie znamy szacunków dotyczących przepływu ropy przez Cieśninę Gibraltarską. Jednak zakłócenie Cieśniny Gibraltarskiej może mieć podobne skutki gospodarcze dla Stanów Zjednoczonych, jak zakłócenie Kanału Sueskiego lub Bab el-Mandeb”.

[Źródło](#)