

De Straat van Taiwan in internationaalrechtelijk perspectief

De problematiek rondom de Straat van Taiwan is een kluwen van verschillende onderwerpen. De verhouding tussen China en Taiwan, diplomatieke spanningen over politieke steun aan Taiwan door andere staten, economische belangen van de zeestraat als doorvoerroute, Taiwan als belangrijke handelspartner voor Nederland en de EU' en het belang van het waarborgen van een internationale rechtsorde op zee komen in deze zeestraat samen.

SCHAKEN MET OORLOGSSCHEPEN

De Arleigh Burke-klasse destroyer USS *John Finn* voert door de Straat van Taiwan, 5 maart 2024 (foto: Mass Communication Specialist 2nd Class Justin Stack | U.S. Navy Photo)

Oorlogsschepen - als directe vertegenwoordigers van een staat - door de Straat sturen kan in meer of mindere mate vastzitten aan verschillende van deze belangen en spanningen. In 2021 voer Zr.Ms. *Evertsen* niet door de Straat; het lag 'niet op de geplande route'.² De *UK Carrier Strike Group* liet er toen één schip doorheen varen. Een jaar na die reis meent de Nederlandse regering: 'De Straat van Taiwan is een belangrijke vaarroute. Het veilig en openhouden van deze zeeroute is een gedeeld belang van de internationale gemeenschap. Instabiliteit in de regio en blokkades van vaarroutes kunnen leiden tot ernstige belemmeringen voor de handel en voorzieningszekerheid.'³ Hieruit blijkt voor Nederland dat het de Straat benadert vanuit een focus op handelsbelangen. Dit aspect wordt ook door de EU in haar *Indo-Pacific Strategy* (2021) onderstreept: '(...) should aim to secure free and open maritime supply routes in full compliance with international law, in particular UNCLOS, in the interest of all.'⁴

Bovendien roept de EU op 'to assume a stronger role when it comes to the situation in the Taiwan Strait and the Indo-Pacific as a whole in line with its own Indo-Pacific strategy'.⁵ Deze posities dwingen natuurlijk niet vanzelfsprekend tot een standpunt dat individuele staten oorlogsschepen door de Straat van Taiwan moeten sturen, zoals bijvoorbeeld Zr.Ms. *Tromp* op weg naar de Oost, ondanks dat een dergelijke route wel de posities zou kunnen benadrukken. Deze bijdrage belicht de Straat van Taiwan, met name vanuit een internationaalrechtelijk perspectief.

De kaart: geografie

Ten zuiden van de Straat van Taiwan ligt de Zuid-Chinese Zee. In noordelijke richting biedt de Straat toegang tot de Oost-Chinese Zee en de Gele Zee. Het vormt een logische route richting Zuid-Korea en Japan. De getallen over de lengte en de breedte van de Straat van Taiwan verschillen enigszins, maar worden doorgaans gemeten op zo'n 110 zeemijl lang en 70 zeemijl breed op het smalste punt.



Kaart van Taiwan (bron: International Crisis Group⁷)

'De median line is niet zozeer een juridische grens tussen China en Taiwan, maar een politieke grens'

Een alternatieve route langs Taiwan is de Straat van Luzon. Deze zeestraat ligt tussen Taiwan en de Filipijnen. De Straat van Luzon bevat een aantal eilandengroepen waar tussendoor men uitkomt in de Filipijnse Zee. Zowel de Straat van Taiwan als Luzon zijn internationale doorvaartroutes. Terwijl Nederland de Straat van Taiwan als een 'belangrijke vaarroute' bestempelt, benadrukt de EU het als primaire route: (...) the Taiwan Strait is the primary route for ships travelling from China, Japan, South Korea and Taiwan towards Europe.⁶

De politiek: cross-border relatie

Toen de Chinese regering (*government of the Republic of China - ROC*) zich in 1949 tijdens de Chinese burgeroorlog terugtrok naar Taiwan, vormde de Communistische Volkspartij op het vasteland een nieuwe regering: de *government of the People's Republic of China* (PRC). Beiden claimden de wettige regering te zijn van zowel het vasteland als Taiwan. Ook de Koninklijke Marine was in die jaren betrokken bij het stoppen van de communistische opmars in de Aziatische regio en nam deel aan de VN-macht tijdens de Koreaoorlog (1950-1953).⁸ Om uitbreiding van het communisme tegen te gaan, besloot de Amerikaanse president Harry Truman dat de *US Navy 7th Fleet* eventuele aanvallen op Taiwan moest voorkomen. Historicus Anselm van der Peet noteert dat, ondanks dat het niet de bedoeling was buiten het operatiegebied te worden ingezet zonder eerst Nederland te raadplegen, Hr.Ms. *Piet Hein* - toen onderdeel van de VN-macht voor Korea - toch in een Brits vlootverband door de Straat was gevaren.⁹ Als onderdeel van afspraken om het communisme in de Indo-Pacifische regio tegen te gaan, kwam in 1954 een *Mutual Defence Treaty* (MDT) tussen de VS en de ROC tot stand. De afspraak bevatte een collectieve verdedigingsclausule waarmee de VS het lot van Taiwan verder aan zich verbond. De MDT is in 1979 opgezegd, maar de Amerikaanse *Taiwan Relations Act*¹⁰ schrijft dat elke poging om de toekomst van Taiwan op een andere wijze dan vreedzaam op te lossen, gezien wordt als 'a threat to the peace and security of the Western Pacific area and of grave concern to the United States'.¹¹ De Amerikaanse president Joe Biden gaf recent aan dat hij een onafhankelijk Taiwan niet steunt,¹² maar ook tegen een militaire oplossing is.¹³ De hamvraag is natuurlijk of de VS Taiwan ook militair zal steunen wanneer China toch voor een militaire optie kiest, en in hoeverre dat voor Europese Staten leidt tot verdere betrokkenheid.¹⁴ Voorlopig, zo menen Tim Sweijns en Paul van Hooft (HCSS), lijkt het doel van Europese aanwezigheid in de regio zich vooral te richten op 'cooperation, not confrontation.'

Onderdeel van praktische de-escalatiemaatregelen uit de MDT was het trekken van een *median line* over het mid-

den van de zeestraat.¹⁵ Deze lijn wordt nog steeds gehanteerd. De *median line* is niet zozeer een juridische grens tussen China en Taiwan, maar een politieke grens. Het overschrijden ervan zonder onderlinge afstemming wordt als provocatief beschouwd.¹⁶

Eén-Chinabeleid

De status van Taiwan als entiteit binnen de internationale betrekkingen is bijzonder. Nederland erkent Taiwan niet als staat en houdt vast aan een één-Chinabeleid (niet: één-China *principe*), waarin Nederland de regering van de Volksrepubliek China erkent als wettige regering van China en - ofschoon het de positie van China respecteert¹⁷ - zich tegelijkertijd niet uitspreekt over de vraag of Taiwan tot China behoort. Zulk beleid laat ruimte om een *status quo* te erkennen tussen het Chinese vasteland en Taiwan waarin naar een vreedzame oplossing gezocht moet worden voor de relatie tussen China en Taiwan. Over de status van Taiwan meende de regering in 2022: 'In het kader van het Nederlandse één-Chinabeleid, erkent Nederland de regering van de Chinese Volksrepubliek als enige wettige regering van China. Nederland onderhoudt géén diplomatieke betrekkingen met Taiwan. Wel onderhoudt Nederland goede economische, culturele en wetenschappelijke betrekkingen met Taiwan. Het kabinet is van mening dat geschillen tussen de Chinese regering en Taiwan, ook over de status van Taiwan, vreedzaam moeten worden opgelost, waarbij rekening gehouden moet worden met de wensen van de Taiwanese bevolking.'¹⁸

Zeerecht: geen zeestratenregime in de Straat van Taiwan

Wie de Straat van Taiwan vanuit zeerechtelijk perspectief bekijkt, moet concluderen dat het recht van doortocht (*transit passage*) uit het Zeerechtverdrag (UNCLOS) niet van toepassing is. Daarvoor moet namelijk sprake zijn¹⁹ van aangrenzende of overlappende territoriale zeeën waartussen zich geen andere maritieme zones bevinden.²⁰ Aangezien de Straat van Taiwan overal breder is dan 24 zeemijl (tweemaal de maximumbreedte van een territoriale zee), mist het dit kenmerk om *transit passage* toe te passen. De Straat bestaat naast binnenwateren en territoriale zee uit een aangrenzende zone en een exclusieve economische zone (EEZ). In de laatste twee gebieden geldt het navigatierecht voor de EEZ. Met andere woorden: de geografische omstandigheden zorgen ervoor dat de navigatierechten in de Straat van Taiwan daarmee in feite *ruimer* zijn dan in een zeestraat - zoals bijvoorbeeld de Straat van Hormuz, of Gibraltar - waarin *transit passage* geldt. Gebruikers hebben het recht op vrijheid van navigatie en overvlucht,²¹ maar moeten terdege rekening houden met elkaars rechten in de EEZ.²²

De Chinese positie

China is partij bij het VN-zeerechtverdrag. Toch is de Chinese positie in de Straat van Taiwan lastig te duiden. Los van de territoriale claim over Taiwan, komt dit onder meer door drie dingen: woordgebruik, waardoor de vraag of de Chinese positie overeenstemt met het zeerecht moeilijk is vast te stellen; een strijdige interpretatie van het zeerecht over een aantal rechten in maritieme zones, en onduidelijkheid in hoeverre China's nationale maritieme rechtshandwingswetten voldoen aan het zeerecht.²³



De Taiwanese president Tsai Ing-wen komt met vertegenwoordigers van de krijgsmacht bijeen om te spreken over defensie-gerelateerde zaken, hier op archiefbeeld uit 2020 (foto: Office of the President, Republic of China)

Information manoeuvre

Tussen de VS en China bestaat op dit onderwerp een *war of words*. De VS gebruikt de term 'internationale wateren' om de meeste delen van de Straat te duiden.²⁴ China stelt dat het Zeerechtverdrag die term niet kent. En dat klopt ook. Tegelijkertijd gebruikt China de term 'jurisdictie' of 'nationale jurisdictie' in verband met de status van de Straat. Aangezien de invulling van die term vaag blijft, wekt dat weer argwaan of dit wel rijmt met het zeerecht.²⁵ Beiden accepteren elkaars uitleg niet en benadrukken in hun narratief in feite tegenovergestelde uitgangspunten: een vrije zee (VS) tegenover een gesloten zee (China).

Maritieme zones

Aangezien Taiwan voor China een provincie is, geldt de Chinese wetgeving aangaande de zee volgens China ook voor de wateren rondom Taiwan. Dit staat ook in de Chinese wetgeving over de territoriale zee: 'The land territory of the People's Republic of China includes the mainland of the People's Republic of China and its coastal islands; Taiwan and all islands appertaining thereto including the Diaoyu Islands; the Penghu Islands; the Dongsha Islands; the Xisha Islands; the Zhongsha Islands and the Nansha Islands; as well as all the other islands belonging to the People's Republic of China.'²⁶

Taiwan kondigde op zijn beurt in 1998 eigen maritieme zones af. Daarbij maakt Taiwan overigens ook gebruik van rechte basislijnen die onder meer de Penghu-eilanden omvatten. Anders dan China, geeft Taiwan niet expliciet

aan welk maritiem gebied (alleen Taiwan of ook het vasteland) wordt bedoeld.²⁷ Dat Taiwan niet als staat wordt erkend (en als zodanig geen partij is bij het Zeerechtverdrag), doet de vraag rijzen of Taiwan wel maritieme zones kan claimen en in hoeverre omliggende staten, zoals de Filipijnen, zich tot Taipei of juist tot Peking moeten richten wanneer het om onderhandelingen over maritieme grenzen gaat, zoals de grenzen van overlappende economische zones of eigenaarschap over eilanden. Taiwan is daarmee diplomatiek gehandicapt om hun positie formeel kracht te kunnen bijzetten. Daarnaast is het de vraag of derde staten zich bijvoorbeeld moeten houden aan de rechte basislijnen van Taiwan, die mogelijk niet conform het zeerecht zijn getrokken. Moet bijvoorbeeld een buitenlands oorlogsschip nou wel of geen toestemming vragen om tussen de Penghu-eilanden en Taiwan - een gebied dat Taiwan als binnenwateren ziet - door te kunnen varen? En aan wie?

De Taiwanese claims worden in ieder geval niet erkend door China. Een woordvoerder van het Chinese ministerie van defensie meende recent hierover dat: 'Taiwan is an inalienable part of China's territory. The Taiwan Strait ranges in width from about 70 nautical miles at its narrowest and 220 nautical miles at its widest. According to UNCLOS and Chinese laws, the waters of the Taiwan Strait, extending from both shores toward the middle of the Strait, are divided into several zones including internal waters, territorial sea, contiguous zone, and the Exclusive Economic Zone. China has sovereignty, sovereign rights and jurisdic-

tion over the Taiwan Strait. At the same time, it respects the lawful rights of other countries in relevant waters.'²⁸

Ondanks deze dubbele werkelijkheden van zowel China als Taiwan, oefenen beide staten feitelijk blijkbaar geen daadwerkelijke controle uit over elkaars gebieden. Eén wetenschapper concludeert: 'The laws of the two sides are supposed to apply to China as a whole, but in reality, their application is only limited to the areas under the actual control of either the mainland or Taiwan.'²⁹

Onschuldige doorvaart oorlogsschepen

Zowel China als Taiwan wijken af van het Zeerechtverdrag met betrekking tot de regels voor (onschuldige) doorvaart van buitenslandse oorlogsschepen in de territoriale zee. Anders dan het Zeerechtverdrag voor ogen heeft, vereisen China en Taiwan in de territoriale zee voorafgaande notificatie voor de doorvaart van oorlogsschepen.³⁰ Naast toestemming, wordt, zoals gezegd, ook getwijfeld aan sommige rechte basislijnen die door beiden getrokken zijn, waarmee de buitengrens van de territoriale zee verder zeewaarts komt te liggen. Ook reiken de zelf toegekende bevoegdheden in de aangrenzende zone verder dan het Zeerechtverdrag toestaat.³¹ Naast de geaccepteerde rechten (douane, fiscaal, immigratie en volksgezondheid³²) wil China bijvoorbeeld ook kunnen ingrijpen wanneer de Chinese *veiligheid* in het geding is. En dat is beduidend breder dan de genoemde vier onderwerpen.

EEZ

Zowel China als Taiwan hebben een EEZ geclaimd, maar zonder duidelijk te maken waar de grenzen liggen.³³ Ook hier erkent China de EEZ-claim van Taiwan niet. De *median line* voorziet in een feitelijke praktische oplossing om controle over wateren uit elkaar te houden.³⁴ Voor andere staten zou het niet moeten uitmaken in wiens EEZ men vaart, omdat de rechten hierin gelijk van toepassing zijn. China interpreteert enkele rechten van derde staten in de Chinese zone echter anders. Dit sluit aan bij een discussie of de EEZ naast een economische zone niet ook een veiligheidszone is. Dit laatste uit zich in een terughoudende Chinese positie om militaire activiteiten toe te staan. Zonder toestemming mogen er geen militaire activiteiten in de EEZ worden uitgevoerd. China beschouwt deze al snel als een mogelijke bedreiging voor de staatsveiligheid. De Nederlandse positie over het ondernemen van militaire activiteiten in een EEZ is expliciet opgenomen als aanvullende nationale interpretatie bij het Zeerechtverdrag: het verdrag staat niet toe dat kuststaten militaire activiteiten in hun EEZ verbieden. Dit geldt overigens dan ook voor de Nederlandse zone. Het verschil van mening over de reikwijdte van vrijheden van derde staten in de EEZ komt verder tot uiting in het debat over wat onder maritiem onderzoek moet worden verstaan. Dergelijk onderzoek kan namelijk alleen met toestemming van de kuststaat plaatsvinden. China staat op de positie dat data verzamelen door oorlogsschepen daaronder valt en dus niet zon-



Het Britse mineschip HMS Richmond voer als enige schip uit de UK Carrier Strike Group 2021, waarvan Zr.Ms. Evertsen onderdeel uitmaakte, door de Straat van Taiwan (foto: X, @HMS_Richmond, 26 september 2021)

der toestemming mag.³⁵ Dit heeft in de Zuid-Chinese Zee tot verschillende incidenten tussen de VS en China geleid.

De VS: FONOPS

In januari van dit jaar voerde het Amerikaanse oorlogsschip USS *John Finn* als eerste in 2024 een FON-operatie uit door de Straat van Taiwan: 'USS John Finn (DDG 113) conducted a Taiwan Strait transit on January 24 through waters where high-seas freedoms of navigation and overflight apply in accordance with international law. The ship transited through a corridor in the Strait that is beyond the territorial sea of any coastal State.'³⁶

De Amerikaanse FONOPS (*freedom of navigation operations*) beogen internationale rechten te onderstrepen tegen excessieve claims van staten over maritieme gebieden. Hoewel FONOPS als beleidsinstrument los staat van China, wordt het ook gebruikt in gebieden waar China excessieve claims legt. Het Amerikaanse China-beleid met betrekking tot Taiwan en FONOPS tegen Chinese claims lopen hierin elkaar over. Amerikaanse doorvaart door de Straat lijkt in tijden van oplopende spanningen in de driehoeksrelatie tussen China, Taiwan en de VS moeilijk los te zien van politieke steun aan Taiwan tegen mogelijk militair ingrijpen van het Chinese vasteland. Althans, zo wordt de doorvaart opgevat. Eén commentator meent in de *Global Times* dat: 'According to statistics, since the beginning of 2019 to February this year, US warships passed through the Taiwan Straits 38 times. All these transits are blatant declarations of support for the Taiwan authorities and muscle-flexing against the mainland. They have absolutely constituted infringements against China's sovereign rights.'³⁷

China ziet de Amerikaanse bewegingen door de Straat als provocatief gedrag 'on China's doorstep' en als uiting van inmenging met inlandse zaken. Volgens berichten zou

de Chinese minister van defensie over de passage van de *John Finn* hebben gezegd: 'The United States side should stop abusing international law, cease all dangerous and provocative behaviour, and strictly restrain the activities of front-line troops, which is the fundamental way to avoid accidents at sea and in the air.'³⁸

Conclusie

De complexiteit van de Straat van Taiwan wordt veroorzaakt doordat in het gebied verschillende onderwerpen bij elkaar komen die door betrokken staten niet los van elkaar gezien worden. De doorvaart door de Straat vanuit internationaalrechtelijk perspectief daaruit ontrafeld als één factor, is eigenlijk niet heel ingewikkeld. De Straat is geografisch een internationale zeestraat waarin de vrijheid van navigatie geldt, die ruimer is dan *transit passage*. De *median line* lijkt daarnaast een praktische en politieke oplossing te bieden voor de statuskwesties tussen China en Taiwan en daaruit voortvloeiende grens-afbakingskwesties in de Straat. Maar zoals gezegd, doorvaart van buitenlandse oorlogsschepen door de zeestraat kan moeilijk niet bekeken worden vanuit alleen dit perspectief of bijvoorbeeld vanuit een zuiver perspectief van handelsbelangen en het openhouden van handelsroutes, maar zit in meer of mindere mate verbonden aan de spanningen tussen China en Taiwan en de mogelijke betrokkenheid daarin van andere staten, en de bredere betrekkingen tussen China en andere staten. Het bewegen van een oorlogsschip fungeert daarin als het bewegen van een schaakstuk over dat schaakbord.

KTZ (LD) mr. dr. M.D. (Martin) Fink is universitair hoofddocent Militair Recht aan de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) van de Nederlandse Defensie Academie (NLDA).

Noten

- 1 Uitgebreid hierover J. Teer, D. Ellison, A. de Ruijter, 'De Prijs van Conflict Economische Gevolgen van een Militaire Crisis Rondom Taiwan voor Nederland en de EU', *The Hague Centre for Strategic Studies* (februari 2024).
- 2 Kamerstukken II, 29521, nr. 424, 21 juli 2021.
- 3 Beantwoording vragen van het lid Van der Staaij over Taiwan en China. Antwoord op vraag 9, 30 augustus 2022.
- 4 *EU Strategy for cooperation in the Indo-Pacific*, 16 April 2021.
- 5 *European Parliament resolution of 15 September 2022 on the situation in the Strait of Taiwan* (2022/2822(RSP)), para. 12.
- 6 EP-Resolution, 15 september 2022, para O.
- 7 International Crisis Group, Preventing War in the Taiwan Strait, in: *Asia Report*, nr. 333 (27 oktober 2023). <https://www.crisisgroup.org/asia/north-east-asia/taiwan-strait-china/333-preventing-war-taiwan-strait>.
- 8 Zie uitgebreid A. van der Peet, *Out-of-Area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001* (Van Wijnen, 2016), 197-252.
- 9 Van der Peet, 238.
- 10 Te raadplegen op: <https://uscode.house.gov/statutes/pl/96/8.pdf>.
- 11 Section 2(4) *Taiwan Relations Act*.
- 12 <https://www.reuters.com/world/biden-us-does-not-support-taiwan-independence-2024-01-13/>
- 13 <https://www.theguardian.com/world/2022/sep/19/joe-biden-repeats-claim-that-us-forces-would-defend-taiwan-if-china-attacked>.
- 14 T. Sweijs, P. van Hooft, 'Two-theater tragedy: a reluctant Europe cannot easily escape a Sino-American war over Taiwan', *War on the Rocks*, 10 april 2024.
- 15 R. Pedrozo, 'China's Threat of Force in the Taiwan Strait', *Lawfare*, 29 september 2020. <https://www.lawfaremedia.org/article/chinas-threat-force-taiwan-strait>
- 16 W. Chang, 'Taipei protests against Beijing's 'unilateral' moving of flight path closer to sensitive median line', CNN, 31 januari 2024. <https://www.msn.com/en-us/news/world/taipei-protests-against-beijing-s-unilateral-moving-of-flight-path-closer-to-sensitive-median-line/ar-BB1hx7o8>.
- 17 Volgens het *Communiqué van 16 mei 1972 inzake de betrekkingen tussen Het Koninkrijk der Nederlanden en de Volksrepubliek China*.
- 18 Beantwoording vragen van het lid Van der Staaij over Taiwan en China. Antwoord op vraag 9, 30 augustus 2022.
- 19 Uitzonderingen daargelaten.
- 20 Zie artikel 35 onder b VN-Zeerechtverdrag.

- 21 Art. 58 VN-Zeerechtverdrag.
- 22 Art. 58 derde lid VN-Zeerechtverdrag.
- 23 China kent een *Maritime Traffic Safety Law* en de *Maritime Police Law*, die volgens sommige commentatoren inconsistent zijn met het zeerecht. Zie R. Pedrozo, 'China's Revised Maritime Traffic Safety Law', in *International Law Studies*, vol. 97 (2021), 956-968.
- 24 USINDO PACOM J06/SJA TACAID Series, 'The Legal Status of the Taiwan Strait', versie juli 2022. <https://www.pacom.mil/Portals/55/Documents/pdf/J06%20TACAID%20-%20TAIWAN%20STRAIT.pdf?ver=Jquptm61jOabuHldAHkIA%3d%3d>.
- 25 K. Zou, *Law of the Sea in East Asia : Issues and Prospects* (Taylor & Francis group, 2005), 129.
- 26 Artikel 2 *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the People's Republic of China* (1992).
- 27 Artikel 2 *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* (1998).
- 28 Foreign Ministry Spokesperson Wang Wenbin's Regular Press Conference on June 13, 2022. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/2511_665403/202206/t20220613_10702460.html
- 29 Zou, 42.
- 30 China: Artikel 6 *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the People's Republic of China* (1992). Taiwan: Artikel 7 *Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the Republic of China* (1998).
- 31 China, artikel 13; Taiwan, artikel 15.
- 32 Artikel 33 Zeerechtverdrag.
- 33 R. Beckman, 'The UN Convention on the law of the sea and the maritime disputes in the South China Sea', in *American Journal of International Law* vol. 107 (2013), 148.
- 34 D.D. Caron, N. Oral, *Navigating Straits: Challenges for International Law* (Brill, 2014).
- 35 Y. Tanaka, *The international law of the Sea* (Cambridge University Press, 2019), 442.
- 36 News *7th Fleet Destroyer transits Taiwan Strait*, 24 januari 2024. <https://www.c7f.navy.mil/Media/News/Display/Article/3654187/7th-fleet-destroyer-transits-taiwan-strait/>
- 37 H. Xijin, 'China stresses legal status of Taiwan Straits to deter US provocation', *Global Times*, 14 juni 2022. <https://www.globaltimes.cn/page/202206/1268098.shtml>.
- 38 K. Moritsugu, 'China accuses US of 'abusing' international law by sailing in Taiwan Strait and South China Sea', *AP*, 26 januari 2024. <https://apnews.com/article/china-us-south-china-sea-taiwan-strait-1fda357c498ba8cf1b8aafafab36f12e>.

'Amerikaanse doorvaart door de Straat lijkt in tijden van oplopende spanningen in de driehoeksrelatie tussen China, Taiwan en de VS moeilijk los te zien van politieke steun aan Taiwan tegen mogelijk militair ingrijpen van het Chinese vasteland'

Op 3 juni 2023 werd de Amerikaanse destroyer USS *Chung-Hoon* in de Straat van Taiwan benaderd door een Chinees marineschip, dat op korte afstand voorlangs de boeg sneed. China ziet de Amerikaanse bewegingen door de Straat als provocatief gedrag (foto: Mass Communication Specialist 1st Class Andre T. Richard | U.S. Navy Photo)