Yopal, 13 de marzo de 2026

SCOB-IPSE-306- 2023-193

Ingeniero.
SERGIO SILVA ARIZA
Supervisor Contrato de Interventoría 306 de 2023
Instituto De Planificación Y Promoción De Soluciones Energéticas Para Las Zonas No Interconectadas – IPSE
Email: sergiosilva@ipse.gov.co
Sede Principal: Calle 99 No. 9 A - 54 Torre 3. Piso 14
Teléfono: 601-6449300
Bogotá D.C., Colombia

REFERENCIA: CONTRATO DE INTERVENTORIA No. 306 DE 2023 cuyo objeto es **"***LA INTERVENTORIA INTEGRAL A LA IMPLEMENTACION DE LA CENTRAL HÍBRIDA SOLAR – DIESEL INCLUYENDO LAS REDES DE MEDIA Y BAJA TENSIÓN SUBTERRANEAS, PARA LA COMUNIDAD DE ISLA GRANDE EN EL ARCHIPIELAGO DE ISLAS DEL ROSARIO EN EL DISTRITO ESPECIAL DE CARTAGENA, DEPARTAMENTO DE BOLIVAR"***.**

ASUNTO: Solicitud de suspensión No. 3 al Contrato de Interventoría No. 306-2023

SECOB
SERVICIOS DE CONSULTORÍA, OBRAS Y BIENES

Cordial Saludo,

En atención a lo solicitado por el representante Legal de la Unión Temporal Solar Technology mediante oficio ING-2025-UTST-062 de fecha 22 de diciembre de 2025, comedidamente me permito solicitar la suspensión temporal No. 4 al plazo de ejecución del Contrato de Interventoría No. 306-2023 suscrito con la empresa Servicios de Consultoría, Obras y Bienes S.A.S – SECOB, teniendo en cuenta que:

1. El Representante Legal de Unión Temporal Solar Technology mediante oficio ING-2026-UTST-008 de fecha 12 de marzo de 2026, solicitó una suspensión temporal al Contrato de Obra No. 278 de 2023, hasta el 22 de junio de 2026, por las razones expuestas en el oficio en mención.

2. Que la interventoría mediante oficio SCOB-IPSE-306- 2023-192 de fecha 12 de marzo de 2026, comunica al supervisor por parte del IPSE la viabilidad de la suspensión al Contrato de Obra No. 278 de 2023 por un término hasta el 22 de junio de 2026.

icontec ISO 9001 SC-CER917179 · icontec ISO 45001 SC-CER917180 · icontec ISO 14001 SC-CER917181 · icontec Norsok S WA-006 NK-1834-1 · IQNET CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM

Sede Principal: Calle 22 No. 12 - 105, Yopal -
Sede Bogotá: Diagonal 46 No. 76 - 39 I
(608) 6332057 – (+57) 31
administrativa@sec
Código Pos
@G
https://sec

3. Que al suspenderse el plazo de ejecución al Contrato de Obra No. 278 de 2023 es necesario suspender el plazo de ejecución al Contrato de Interventoría No. 306 de 2023 por el mismo término del contrato principal.

Sin otro particular.

Atentamente

DIEGO GERARDO ROJAS GOMEZ
Representante Legal
SECOB S.A.S
Cel: 3108061356

SECOB
SERVICIOS DE CONSULTORÍA, OBRAS Y BIENES

Revisó: Rafael Antonio Rodríguez López
Abogado SECOB S.A.S
Email. juridico@secob.com.co
Cel. 3144759801

Revisó: Nidia Juliana Cáceres García
Profesional Ingeniería
Email. grupoger@secob.co
Cel. 3144766223

Anexos:

CC:

Anexos: Oficio ING-2026-UTST-008 Solicitud de suspensión Contrato 278 de 2023.

UNIÓN TEMPORAL SOLAR TECHNOLOGY

Santiago de Cali, 12 de marzo 2026

ING-2026-UTST-008

Señores
Servicios de Consultoría de Obras y Bienes S.A.S. – SECOB S.A.S.
Atn. Diego Gerardo Rojas Gómez
Bogotá D.C.

Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para Zonas No Interconectadas – IPSE
A/A. Sergio Silva
Supervisor Contrato 278-2023
Bogotá D.C.

Ref.: Contrato 278-2023, *"Implementación de la central híbrida Solar Diesel incluyendo las redes de Media y Baja Tensión Subterráneas, para la comunidad de Isla Grande en el Archipiélago de Islas Rosario en el Distrito de Cartagena, Departamento de Bolívar".*

Asunto: Solicitud de suspensión.

Hernán Alberto García Mahecha, en calidad de representante legal de la Unión Temporal Solar Technology, respetuosamente me permito solicitar la suspensión temporal de la ejecución del Contrato de Obra No. 278 de 2023, en atención a las circunstancias técnicas y logísticas que actualmente inciden en la culminación del proyecto.

Antecedentes

1. Que el día 12 de septiembre de 2023, se celebró contrato de obra no. 278 de 2023, entre el IPSE y Unión Temporal Solar Technology, cuyo objeto es la: "*Implementación de la central híbrida Solar Diesel incluyendo las redes de Media y Baja Tensión Subterráneas, para la comunidad de Isla Grande en el Archipiélago de Islas Rosario en el Distrito de Cartagena, Departamento de Bolívar".*

2. El 27 de noviembre de 2023, habiéndose cumplido los requisitos para el inicio, se suscribió entre las partes el Acta de Inicio ISPE-DO-F25, el cual tiene un plazo de ejecución hasta el 30 de diciembre de 2023.

3. El contrato se modificó mediante otrosí no. 1 en el valor y forma de pago del contrato y también la cláusula de garantías.

4. A través de otrosí no. 2 se realizó adición presupuestal, modificación en la forma de pago y se prorrogó el plazo contractual hasta el 8 de marzo de 2024, así mismo, se incluye a el alcance contractual actividades de un sistema de generación para la comunidad de isleta.

5. Por medio del otrosí no. 3 se modificó la cláusula quinta del plazo del contrato prorrogándolo hasta el 15 de agosto de 2024.

6. Mediante otrosí no. 4 del 14 de agosto de 2024, se prorroga el contrato, con un plazo de ejecución hasta el día 15 de noviembre de 2024.

7. Mediante otrosí no. 5 del 15 de noviembre de 2024, se prórroga el contrato, con un plazo de ejecución hasta el día 17 de febrero de 2025.

8. A través de otrosí no. 6 del 18 de diciembre de 2024 se realizó modificación en la forma la forma de pago.

9. A través de otrosí no. 7 del 13 de febrero de 2025, se prorroga el contrato, con un plazo de ejecución hasta el 16 de mayo del año 2025.

10. A través de otro sí no 8 del 13 de mayo de 2025, se decide suspender el contrato de obra hasta el 13 de julio de 2025.

11. A través otro si no 9 se decide conceder una prórroga y modificación de la cláusula 3- Valor del contrato y forma de pago, numerales 4 y 5 al Contrato de Obra No. 278 de 2023 con el fin de avanzar con los trámites ante la ANT y así obtener los permisos de servidumbres y realizar los trabajos pendientes sobre dichos terrenos, quedando como fecha de finalización del contrato el 31 de diciembre de 2025.

12. Que mediante el oficio ING-2025-UTST-062 la Unión Temporal Solar Technology solicitó la suspensión temporal del contrato, la cual fue concedida con fundamento en circunstancias de orden social, territorial y comunitario, originadas en la comunicación remitida por la Junta Directiva del Consejo Comunitario de las Islas del Rosario – Caserío Orika, relacionadas con el ejercicio de su autonomía administrativa y la necesidad de suspender la ejecución de obras durante la temporada alta de afluencia turística, situación que impedía materialmente la ejecución de actividades constructivas en el periodo comprendido entre el 22 de diciembre y el 20 de enero.

13. Que una vez superadas dichas circunstancias, las actividades contractuales fueron reiniciadas el día 20 de enero de 2026, continuando la ejecución del

proyecto conforme al cronograma establecido y avanzando en las actividades pendientes para la culminación integral del contrato.

14. En el marco del desarrollo del proyecto y durante la reunión sostenida de manera presencial con la interventoría y supervisión en la fecha de entrega parcial del proyecto, el día 17 de diciembre de 2025, se analizó el estado de la infraestructura energética instalada y las condiciones técnicas requeridas para garantizar la estabilidad operativa del sistema híbrido implementado.

    En dicha reunión se puso de presente la necesidad técnica de incorporar dos (2) rack adicionales de baterías al sistema de almacenamiento energético, con el propósito de optimizar la capacidad de respaldo y garantizar la adecuada operación del sistema de generación híbrida conforme a los requerimientos del proyecto.

    En atención a lo anterior, se acordó adelantar las gestiones necesarias para la adquisición e incorporación de dichas unidades adicionales, motivo por el cual la Unión Temporal inició el proceso de cotización, validación técnica y compra de los equipos especializados requeridos para su integración al sistema existente.

15. Que actualmente el proyecto se encuentra en su etapa final de ejecución, restando únicamente las actividades asociadas a la instalación, integración y sincronización de los bancos de baterías del sistema de almacenamiento energético, elemento indispensable para la puesta en operación definitiva del sistema híbrido objeto del contrato

CONSIDERACIONES

Tal como fue informado previamente mediante comunicación ING-2026-UTST-006, remitida a la interventoría y supervisión del contrato, el proceso de adquisición de los bancos de baterías requeridos para el proyecto se encuentra sujeto a los tiempos propios de fabricación especializada y logística internacional.

En este sentido, es importante señalar que la Unión Temporal ha actuado de manera diligente y oportuna para garantizar la provisión de los equipos requeridos, adelantando las gestiones necesarias para su adquisición directamente con el fabricante internacional.
El estado actual del proceso es el siguiente:

- El pago al fabricante fue realizado el 9 de febrero de 2026.

- Desde dicha fecha se ha mantenido comunicación permanente con el fabricante ATESS, adelantando mesas técnicas y validaciones para garantizar la compatibilidad de fabricación con el sistema ya instalado en el proyecto.
- El 2 de marzo de 2026 se suscribió el acuerdo técnico definitivo de fabricación, a partir del cual se activó formalmente el proceso de producción de los equipos.

Con base en lo anterior, el cronograma estimado para la entrega e instalación de los equipos es el siguiente:

- 50 días calendario de fabricación (2 de marzo – 21 de abril de 2026).
- 35 días de transporte marítimo internacional (22 de abril – 26 de mayo de 2026).
- 20 días de trámites de nacionalización y procesos aduaneros (27 de mayo – 15 de junio de 2026).
- 7 días de coordinación logística y traslado hacia la isla (16 de junio – 22 de junio de 2026).
- 5 días para la instalación final e integración del sistema (23 de junio – 27 de junio de 2026).

Estos tiempos corresponden a procesos propios del comercio internacional, incluyendo fabricación especializada, transporte marítimo intercontinental, operaciones portuarias y trámites de nacionalización, los cuales dependen de terceros ajenos al contrato, tales como fabricantes, navieras, operadores logísticos y autoridades portuarias y aduaneras.

En consecuencia, los factores que actualmente inciden en el cronograma final del proyecto corresponden a circunstancias externas no imputables al contratista, derivadas de actuaciones de terceros que escapan al ámbito de control de la Unión Temporal.

CONSTANCIA DE FABRICACIÓN Y ENVIO

De acuerdo con la documentación comercial emitida por el fabricante, específicamente la factura proforma No. ACO0066A132, se establece que el tiempo estimado de fabricación de los equipos corresponde a cincuenta (50) días contados a partir de la recepción del depósito o pago inicial, lo cual obedece a que se trata de equipos especializados que requieren procesos de producción, ensamblaje y pruebas técnicas antes de su despacho internacional.

De manera complementaria, el operador logístico internacional Magnum Logistics, mediante la cotización No. 680323, indicó que el tiempo estimado de tránsito marítimo entre Shanghai y Cartagena corresponde aproximadamente a treinta y un (31) días, sujeto a disponibilidad de navieras, condiciones portuarias y programación de embarques.

En consecuencia, del análisis conjunto de los tiempos de fabricación y transporte internacional se evidencia que:

- 50 días calendario corresponden al proceso de fabricación de los equipos por parte del fabricante internacional.
- 30 días aproximadamente corresponden al tránsito marítimo internacional hasta el puerto de Cartagena.

A estos tiempos debe sumarse el periodo requerido para los trámites de nacionalización, procesos aduaneros, coordinación logística y traslado final de los equipos hacia el lugar de ejecución del proyecto, actividades que dependen de procedimientos administrativos y operativos propios del comercio internacional.

Bajo este contexto, el cronograma logístico y de suministro de los equipos permite evidenciar que la llegada de los mismos y su posterior instalación dentro del proyecto se proyecta hacia el mes de junio, razón por la cual la suspensión solicitada resulta necesaria para permitir que el contrato se reanude una vez los equipos hayan culminado su proceso de fabricación, transporte, nacionalización e ingreso al sitio del proyecto.

En consecuencia, la suspensión del contrato no obedece a una falta de diligencia por parte del contratista, sino a los tiempos propios de fabricación especializada y logística internacional asociados al suministro de los equipos, circunstancias que resultan objetivamente verificables en la documentación comercial aportada.

FUNDAMENTO JURIDICO

La presente solicitud de suspensión encuentra sustento en los principios que rigen la contratación estatal, en la teoría general de la responsabilidad contractual y en la jurisprudencia del Consejo de Estado, en particular en relación con la existencia de **hechos externos no imputables al contratista y provenientes de terceros**, que inciden de manera directa en la ejecución del contrato.

1. Principios de la contratación estatal y correcta ejecución del contrato

De conformidad con los artículos **3, 23, 25, 26 y 27 de la Ley 80 de 1993**, la actividad contractual del Estado debe desarrollarse bajo los principios de planeación, economía, responsabilidad, buena fe y equilibrio contractual, orientando la ejecución de los contratos hacia el cumplimiento efectivo del objeto contratado y la protección del interés general.

En ese sentido, la ejecución contractual no puede interpretarse de manera rígida ni descontextualizada frente a las condiciones técnicas, logísticas y territoriales en las que se desarrolla el proyecto. Por el contrario, la administración y el contratista deben adoptar las medidas necesarias que permitan garantizar la adecuada culminación del objeto contractual cuando circunstancias sobrevinientes incidan temporalmente en su desarrollo.

Dentro de dichas medidas se encuentra la **suspensión del contrato**, figura instrumental que permite detener temporalmente el cómputo del plazo contractual cuando se presentan situaciones externas que impiden la ejecución material de las actividades, preservando así la correcta ejecución del contrato y evitando la generación de controversias o incumplimientos artificiales.

2. Procedencia de la suspensión contractual como medida preventiva y conservatoria

La suspensión contractual ha sido reconocida por la jurisprudencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, como una medida de carácter preventivo y conservatorio que procede cuando circunstancias externas, imprevisibles o irresistibles afectan temporalmente la ejecución del contrato.

En este sentido, dicha corporación ha señalado que durante la suspensión del contrato las obligaciones no se hacen exigibles y el plazo contractual se entiende detenido, permitiendo reanudar la ejecución una vez superadas las circunstancias que generaron la imposibilidad temporal de ejecución.

Esta figura tiene como finalidad preservar el contrato y garantizar la ejecución integral de su objeto, evitando que las partes se vean obligadas a cumplir obligaciones contractuales en condiciones materiales o jurídicas que lo hagan imposible o irrazonable.

En el presente caso, la suspensión solicitada tiene precisamente ese propósito: permitir que el contrato se ejecute adecuadamente una vez culminen los procesos de fabricación, transporte internacional y nacionalización de los equipos especializados requeridos para la puesta en operación del sistema.

3. Hecho de un tercero como causal de exclusión de responsabilidad contractual

Desde la perspectiva de la teoría general de la responsabilidad contractual, la imputación de incumplimiento exige la concurrencia de un elemento esencial: la imputabilidad de la conducta al deudor de la obligación.

Sin embargo, cuando el retraso o imposibilidad de cumplimiento se deriva de circunstancias externas ajenas al contratista, desaparece dicho elemento de imputabilidad.

En el caso objeto de la presente solicitud, los tiempos asociados al proceso de fabricación especializada, transporte marítimo internacional, operaciones portuarias y trámites aduaneros dependen de actuaciones de terceros ajenos a la relación contractual, tales como:

- el fabricante internacional de los equipos,
- las navieras encargadas del transporte marítimo,
- los operadores logísticos internacionales,
- las autoridades portuarias y aduaneras.

Estas actuaciones constituyen lo que la doctrina y la jurisprudencia reconocen como hechos de terceros, es decir, eventos provenientes de sujetos distintos a las partes del contrato que inciden en su ejecución.

La jurisprudencia del Consejo de Estado ha reconocido que cuando el retraso proviene de actuaciones de terceros que escapan al control del contratista y frente a las cuales este ha actuado con diligencia, no es posible estructurar responsabilidad contractual ni imputar incumplimiento.

4. Ausencia de imputabilidad del retraso al contratista

En el presente caso, la Unión Temporal ha actuado con la debida diligencia técnica, contractual y logística para garantizar la provisión de los equipos requeridos para el proyecto.

Tal como fue informado a la interventoría y supervisión del contrato, el pago al fabricante fue realizado oportunamente, se adelantaron mesas técnicas para la validación de compatibilidad del sistema y se suscribió el acuerdo técnico definitivo de fabricación que permitió iniciar el proceso productivo de los equipos.

De esta manera, la Unión Temporal ha cumplido con sus deberes de gestión, planeación y coordinación contractual, evidenciando que los tiempos actualmente requeridos obedecen exclusivamente a los procesos propios de fabricación

especializada y logística internacional, los cuales dependen de variables externas que escapan a su control.

En consecuencia, el eventual desfase entre el cronograma contractual y los tiempos reales del comercio internacional no puede interpretarse como un incumplimiento atribuible al contratista, en tanto el retraso no se origina en una conducta negligente u omisiva, sino en circunstancias externas y no dominables.

5. Conservación del contrato y cumplimiento del objeto contractual
Conforme a los artículos **1501 y 1602 del Código Civil**, las partes pueden modificar los elementos accidentales del contrato, como el plazo de ejecución, cuando circunstancias sobrevinientes lo hagan necesario para alcanzar la finalidad del negocio jurídico.

La suspensión solicitada no implica la terminación del contrato ni la alteración de su objeto, sino una medida orientada a **preservar el contrato y permitir que su objeto se ejecute plenamente**, una vez los equipos especializados hayan sido fabricados, transportados e ingresados al país.

De esta manera, la suspensión se constituye en un mecanismo jurídico que permite garantizar la culminación técnica del proyecto, respetando los principios de buena fe, equilibrio contractual y correcta ejecución del contrato estatal.

Solicitud

Con fundamento en lo expuesto, la Unión Temporal Solar Technology solicita respetuosamente la suspensión temporal del Contrato de Obra No. 278 de 2023 en los siguientes términos:

- **Inicio de la suspensión:** 13 de marzo de 2026
- **Fin estimado de la suspensión:** 22 de junio de 2026
- **Duración estimada:** ciento un (101) días calendario

Así mismo, se proyecta el reinicio de la ejecución contractual el día 23 de junio de 2026, fecha en la cual se iniciarían las actividades finales de instalación, integración y sincronización del sistema de almacenamiento energético.
La presente solicitud tiene como finalidad preservar la adecuada ejecución del contrato y garantizar que la culminación del proyecto se realice en condiciones técnicas adecuadas, una vez superadas las circunstancias logísticas internacionales que actualmente inciden en el cronograma final.

Quedamos atentos a cualquier requerimiento adicional.

Atentamente,

Hernán Alberto García Mahecha
Representante Legal
Unión Temporal Solar Technology

Anexo:
https://hgingenieriayc-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/pmo_hgingenieria_com_co/IgBfhghphvGFQKiwuNcqRsF_ATP0Si-X3H3Z10kPm_S3ajc?e=elMsrJ

Technical Agreement

OF

PCS + Bypass AC Coupling

Between

Party A: **HG INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES SAS**

and

Party B: **Shenzhen Atess Power Technology Co., Ltd**

PI: ACO0066A132

STANDARD: ☑ YES ☐ NO

DECLARATION

THIS TECHNICAL AGREEMENT is on the basis of equality and mutual benefit to develop business on terms and conditions mutually agreed by both parties. Neither party shall disclose the contents of this Agreement to any third party without the consent of the other party.

SCOPE

THIS TECHNICAL AGREEMENT includes technical specification and working mode of PCS. The working mode of PCS is going to set as both parties agreed and it will be provided after signing/stamping of this agreement.

Project Information

INSTALLATION LOCATION	
ADD: Colombia	
P C S	
☐ PCS100 |X| PCS250 ☐ PCS500 ☐ PCS630 ☐ PCS1000 Note: The above models can only run in parallel with the same model. The maximum parallel range is FOUR units in off-grid mode	☐Single ☐Parallel (Qty: 3)
Bypass	
☐ Bypass100 ☐ Bypass250 ☐ Bypass500 ☐ Bypass630 |X| Bypass1000 NOTE: Parallel requirement as above	|X| Single ☐Parallel (Qty:)
P B D	
☐PBD250	☐Single ☐Parallel (Qty:)
AC OUTPUT & INPUT VOLTAGE AND FREQUENCY	
Voltage: • 220V Frequency: • 60Hz NOTE: ATESS default factory setting is 220V/60Hz, above options are standard parameters, can be set on the screen.	

BATTERY

ATESS LiFePO4（Fill out by ATESS）

2 x ATESS Slave Battery Rack BR200R
14 x ATESS ESS-BM-51.2- 280RPB-A
14 x ATESS ESS-BM-51.2- 280RPB-B

Non-ATESS Battery（Fill out by CUSTOMERS）

Battery type: liFePO4 ☐Lead-acid ☐Lead-carbon ☐NMC/NCA ☐Gel ☐Others

Battery capacity(Ah)/Nominal voltage	
Battery charge/discharge cut-off voltage	
Series and parallel scheme	
BMS for LiFePO4	Note: Must be matched according to ATESS's BMS protocol

☐NOTE: Following conditions must be met the configuration of battery on site. Tick the block if battery parameters can't be determined:

1, The battery charge and discharge cut-off voltage must meet the PCS battery voltage range;

2, The maximum open circuit voltage of PV string needs to be lower than the nominal voltage of the battery;

3, Please contact ATESS technicians for guidance, when setting battery parameters on site.

4, The battery discharge power needs to meet the actual load power demand.

PV

PV capacity	
MPPT voltage	
Series and parallel scheme	

☑NOTE: If the PV configuration is not confirmed, the following conditions must be met the PV configuration in the later stage, and the block before the note should be ticked:

1.The MPPT voltage of PV string must meet the MPPT voltage range required by PCS, 480V-850 V;

2.The maximum open circuit voltage of PV string needs to be lower than the nominal voltage of the battery

3.The number of PV strings should not exceed the maximum allowed by the corresponding model;

4. Please feel free to contact ATESS technicians for configuration.

WORKING MODE

On-Grid
• Zero-export • Non zero-export • Load first • Battery first • Economy mode • Time schedule NOTE: The above functions can be set on the screen. The default factory setting of ATESS is: Zero-export & Load first. The corresponding working mode can be viewed in attachment A of this technical agreement.
Off-Grid
· Off-Grid mode NOTE: ATESS default function, the corresponding working mode can be viewed in attachment A of this technical agreement

GENERATOR

Capacity	Note: It is recommended the generator capacity should be higher than the on-peak load power
Start & Stop strategy	1. SOC（Only for batteries with BMS）2. Battery voltage（Lead-acid）
Start & Stop method	1. Dry contact（Provided by Party B） 2. Manual

· DG mode

NOTE: ATESS default function, please contact ATESS technicians to assist in setting the parameters after the product arrives on site. The corresponding working mode can be viewed in attachment A of this technical agreement.

MONITORING

Enerlog	Only monitor ATESS PCS and ATESS lithium batteries
Third-party monitoring	ATESS only needs to provide Modbus protocol

LOAD

NOTE: The load power should not exceed the rated power of PCS, pay attention to whether the load contains inductive load, because the instantaneous starting current of inductive load without frequency converter or soft start device will be 4-7 times of the rated power.

A reasonable solution should be given by confirm with the ATESS engineer in the early design stage. If the load details are unknown, pay attention during the operation on site if system cannot run properly cause by the excessive inductive load. In this case, the loads should be reduced appropriately.

The corresponding of inductive load can be viewed in attachment B of this technical agreement.

Warranty

Warranty period: PCS default warranty period is **five years**, subject to sales contract.

Under our terms and conditions, ATESS can provide repair or replacement services for the products returned by customers with the same value. Customers need to pay the necessary freight and other related costs. Any replacement or repair will cover the remaining warranty period of the product. If any part of the product or product itself is replaced by ATESS itself during the warranty period, all rights and interests of the replacement product or component belong to ATESS. The following conditions not including in warranty period:

- Damage during transportation of equipment;
- Damage caused by incorrect installation or commissioning;
- Damage caused by failure to comply with operation instructions, installation instructions or maintenance instructions;
- Damage caused by attempts to modify, alter or repair products;
- Damage caused by incorrect use or operation;
- Damage caused by insufficient ventilation of equipment;
- Damage caused by failure to comply with applicable safety standards or regulations;
- Damage caused by natural disasters or force majeure (e.g. floods, lightning, overvoltage, storms, fires, etc.)

In addition, normal wear or any other failure will not affect the basic operation of the product. Any external scratches, stains or natural mechanical wear does not represent a defect in the product. If encounter irresistible factors and need to modify the products or system, must contact ATESS and obtain written authorization or perform corresponding operations under the guidance of ATESS engineers.

[REMAINDER OF THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK. SIGNATURE PAGE TO FOLLOW]

[SIGNATURE PAGE OF THIS AGREEMENT]

PARTY A:	PARTY B:
HG INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES SAS	Shenzhen Atess Power Technology Co., Ltd.
Signature: 	Signature:
Contact Number: (+57) 317 8139956	Contact Number:
Date: 02/03/2026	Date:

ATTACHMENT A ---

Working Mode

(Technical Explanation Section)

On-Grid Mode

1.1 Zero-Export

1) Zero export function, the excess PV cannot export to grid.
2) Non-zero export function, the excess PV can export to grid.

1.2 Load First mode (Zero-export function is optional)

1) PV is higher than load consumption, PV will priority supply load, then excess power will charge battery. If there still some power remain, when Non-zero export function is activated, PV can export to grid, the export to grid power can be set.
2) PV is lower than load consumption:
   a) When recent SOC is higher than BAT Compensating Grid SOC, PV and grid will supply load simultaneously.
   b) When recent SOC is lower than BAT Compensating Grid SOC:
      i. Load consumption is lower than “max import from grid”, PV and grid will supply load simultaneously.
      ii. Load consumption is higher than “max import from grid”, grid will only supply limit power as setting, the excess power will supplied by PV and battery.
   c) When battery discharging until discharge cut-off SOC, PV and grid will supply load simultaneously. When load consumption is higher than PV and “max import from grid”, load will force to take power from grid.

   Note: In order to maintain the discharge cut-off SOC, there is a trickle charge start and end setting limit since BMS and inverter need take power from battery to remain their own running.

1.3 Battery First mode (Zero-export function is optional)

1) PV is higher than charge power, PV will priority charge battery, then excess power will supply load. If there still some power remain, when Non-zero export function is activated, PV can export

to grid, the export to grid power can be set.

2) PV is lower than charge power, PV will priority charge battery, grid will supply load then charge battery. Grid charge power can be set, when grid charging until Grid charge power SOC, grid will stop charging.

3) Import from grid power can be set, when load consumption is higher than “max import from grid”, battery and grid will supply load simultaneously.

1.4 Economy mode (Zero-export function is optional)

1) During Off-peak:

The working mode is same as battery-first mode.

2) During Mid-peak:

a) Battery doesn’t discharge, grid won’t charge battery.

b) PV is higher than load consumption; PV will priority supply load, then excess power will charge battery.

c) PV is lower than load consumption; PV and grid will supply load simultaneously. PV won’t charge battery.

3) During On-peak:

The working mode is same as load-first mode.

Note: It supports the time period settings for off-season and peak-season, as well as the time period settings for working days and non-working days.

1.5 Time schedule mode

1) On-peak (Set export to grid power is X)

a) When PV is higher than X, PV will priority export power to gird through PCS, then excess power will charge battery.

b) When PV is lower than X, PV will priority export power to grid through PCS, then battery will export the rest.

2) Off-peak (Set Grid charge power is Y)

a) When PV is higher than charge power, PV will priority charge battery, then excess power can export to grid, the export to gird power can be set.

b) When PV is lower than charge power, PV will priority charge battery, the insufficient will supply by grid. The max charge power will be the grid charge power. The grid will charge battery until grid charge cut-off SOC.

3) Mid-peak

Battery doesn't charging or discharging to grid. If PV is connected, it will priority charge battery, then excess power can export to grid, the export to grid power can be set.

1.6 **EMS** mode

In EMS mode, PCS is fully controlled by EMS for charging and discharging, ATESS's all programmed working modes will invalid.

Off-Grid Mode

2.1 PV is higher than load consumption, PV will priority supply load, then excess power will charge battery.

2.2 PV is lower than load consumption, battery will discharge. When battery discharging until GEN ON SOC, then,

1) If GEN is not connected, battery will discharge until "BAT underVlot Warning", PCS will stop AC output, switch to only PV charge battery.

2) If GEN is connected, PCS will switch-on GEN with dry contact control, then GEN will supply load and charge battery.

DG Mode

3.1 Generator connection (dry contact control)

In Off-grid mode: When battery discharging until GEN ON SOC (If no BMS, it will be GEN ON Voltage), PCS will switch-on GEN by dry contact to supply load and charge battery. PCS will consistently supply load during switching to GEN mode fully complete.

When GEN is fully complete started,

1) When PV is higher than charge power, PV will charge battery only.

2) When PV is lower than charge power, PV will priority charge battery. GEN will supply load, then it is an option to let GEN charge battery or not according to customer's requirement.

3) When charging battery until GEN OFF SOC (If no BMS, it will be GEN OFF Voltage), PCS will switch-off GEN by dry contact then switch to Off-grid mode. When grid back, PCS will run Off-grid mode for a very short period, then switch to On-grid mode.

ATTACHMENT B ---

Inductive Load Instruction

When PCS series is equipped with motor inductive loads (such as water pumps, air conditioners, compressors, etc.), the following conditions must be met:

1. The total rated power of inductive load cannot be higher than half (50%) of the rated power of PCS, and the maximum operating power cannot be higher than the rated power of PCS;

2. When either the rated power of single motor is higher than 10kW, or higher than 1/8 of the rated power of all equipments, a VFD is required;

3. According to the specifications of most popular VFD in the market, the voltage range is -15% ~ +10%, frequency range is 47HZ ~ 53HZ / 57HZ ~ 63HZ, and over-current 1.5 times rated current 60s protection;

4. Voltage drop time: 20ms.

Note: If the motor inductive load is very complex on site, please contact ATESS Product Manager to provide more information and clarified the situation during configuration solution.

ATTACHMENT C ---

Scope of delivery

1.1 Scope of delivery

ATESS Slave Battery Rack BR200RPB	Battery rack with BPU, 1 year warranty	2	units
ATESS ESS-BM-51.2- 280RPB-A	14.336 kWh lithium battery modules, 5 year warranty	14	units
ATESS ESS-BM-51.2- 280RPB-B	14.336 kWh lithium battery modules, 5 year warranty	14	units

深圳时代能创能源科技有限公司
SHENZHEN ATESS POWER TECHNOLOGY CO.,LTD
ADD: GROWATT-ATESS Industrial Park, No.23 Zhulongtian Road,
Shuitian Community, Shiyan Street, Baoan District, Shenzhen, China
TEL: 0086 755-2998 8492 FAX: 0086 755-2998 5623

PROFORMA INVOICE

To: **HG INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES SAS**
Adress: 16385 Biscayne BLVD #1206, North Miami Beach, FL 33160,USA
Contact: Daniel
Tel: 0057 314 8740055

No.: ACO0066A132
Date: 2026-1-13

The undersigned sellers and buyers have agreed to close the following transactions as belows:

Item Number	Description Of Goods	Quantities		Unit Price	Amount
				EXW Shenzhen / China	
ATESS Slave Battery Rack BR200RPB	Battery rack with BPU, 1 year warranty	2	units	$2,200.00	$4,400.00
ATESS ESS-BM-51.2- 280RPB-A	14.336 kWh lithium battery modules, 5 year warranty	14	units	$1,360.00	$19,040.00
ATESS ESS-BM-51.2- 280RPB-B	14.336 kWh lithium battery modules, 5 year warranty	14	units	$1,360.00	$19,040.00
				TOTAL :	US$42,480.00

NOTES：

1. Payment Term: US$12,744 deposit, US$29,736 by T/T before shipment
2. Lead Time: 50 days after receiving deposit
3. Loading Port : Shenzhen,China Destination: Colombia
4. Partial Shipment: allowed
5. This qutation should has chop by ATESS, it's valid before Feb. 12, 2026
6. **All bank charges and service fees shall be paid by Buyer.**

T/T ROUTE:

PAYEE: SHENZHEN ATESS POWER TECHNOLOGY CO.,LTD

ADD: 2nd Floor, No.23 Zhulongtian Road, Shuitian Community, Shiyan Street, Baoan District, Shenzhen, China

USD Account:
Account No.: 4000027119201361331
Beneficiary Bank: ICBC,ShiYan Sub-Branch, BaoAn,Shenzhen
Add: 407 BaoShiDong Road,ShiYan Street,ShenZhen,China
SWIFT CODE: ICBKCNBJSZN

Remarks:
You are kindly requested to sign and fax back the PI should it be confirmed.

Vendor:
Chop & Signature
General Manager： Dennis He

Vendee
Chop & Signature

Magnum LOGISTICS
Soluciones Logísticas a su Medida

www.magnum.com.co

Cotización Nro: 680323

Jueves, 12 de marzo de 2026

Señor
Vladimir Quintero
HG INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES S.A.S. BIC
Ciudad: CALI

Cordial Saludo,
Queremos agradecerle, por brindarnos la oportunidad de ofrecerle a su compañía los servicios del Grupo Magnum Logistics.

A continuación, encontrará nuestra cotización y le recordamos que esta oferta comercial solo se materializará con la aceptación, a través de la asignación de la carga, de acuerdo con lo previsto en el artículo 854 del CCO.

Descripción de la Carga

Shan/ Cartagena FCL

1 - Full Container Load Impo

Vigencia: 21/03/2026

Tráf.	Origen	Destino	T.T	Frecuencia	Inc.	Mon.	40'	40' HC
1	Shanghai	Cartagena	31 DIAS APROX	Semanal	FOB	USD	3150 / Cont	3150 / Cont

Costos en Destino	Tráfico 1
Radicacion B/L CTG	USD 90 / Cont
THC Destino	USD 378 / Cont

Días Libres	Tráfico 1
Cont. de 40'	18
Cont. de 40' HC	18

Comentarios Adicionales

Valor dia demora 175 usd/dia
*Tarifa aplica para carga general, no peligrosa, de manejo especial o perecedera.
*Tarifa sujeta a disponibilidad de equipos y espacios por parte de la linea naviera.

*Exoneración de deposito, previa presentación de carta de garantías.
*Tarifas sujetas a variación incluso durante la vigencia de la misma.
*En caso de que se generen costos extra en origen por la omisión de motonaves, congestión portuaria, entre otros costos en origen, estos serán cargados al importador.
*Exoneración de Drop off, sujeto a disponibilidad de espacios en los patios de la línea marítima. De lo contrario aplica devolución de contenedor a puerto.
*Tarifa no incluye gastos portuarios en destino ni origen.
*Tarifa sujeta a GRI, PSS y otros recargos que la linea llegue a aplicar
*CANCELATION FEE: Tener en cuenta que en caso de cancelar la reserva confirmada, se generará un recargo aprox de USD800 - USD1400 por contenedor.
*La mercancía debe contar con embalaje y protección adecuada para su correcta manipulación y transporte.
*Tarifa sujeta a gastos en origen y en destino

_____

Notas Importantes

* Contamos con Certificación ISO 28001

* Tarifas no válidas para mercancías peligrosas y/o sobredimensionadas.

* El combustible podrá ser ajustado sin previo aviso de acuerdo a las variaciones del precio del petroleo a nivel mundial.

* Las anteriores tarifas no incluyen los costos del Drop Off ni el Deposito del contenedor.

* Las anteriores tarifas no incluyen seguro internacional.

* Todos los cargos en Origen que puedan generarse por intervención de la autoridad aduanera en Origen o autoridad de control serán facturado con los respectivos soportes de acuerdo a los termino de negociación.

* Las inspecciones pueden ser realizadas por diferentes entidades, el costo de este se notificara oportunamente con su respectivo soporte y sera aplicado de acuerdo al termino de negociacion establecido por ustedes.

* En caso de que se presente algun extracosto en origen que no sea asumido por el proveedor de acuerdo a los incoterms, este cobro se trasladara al consignatario con su respectivo soporte.

* No incluye extracosto por retiro de contenedor en puerto

* No incluye gastos por movilizaciones en puerto

* Tenga en cuenta que se pueden generar extracostos por incumplimiento de itinerarios o rolleos por parte de las navieras, los cuales seran trasladados al costo con su respectivo soporte.

* Los valores no cotizados en nuestra oferta y generados por situaciones ajenas a nuestra gestion seran trasladados al costo con su respectivo soporte.

* Tener en cuenta que los dias libres (origen-Destino) estan sujetos a variación en cualquier momento por parte de la naviera, por lo anterior estos días son tentativos y se trasladaran al costo el cobro por demoras de contenedor.

*En caso de cancelar o modificar la reserva confirmada, estamos sujetos a cobros de recargo de Cancellation Fee.

Observaciones importantes

Derivado de la inestabilidad a la que nos enfrentamos, las fechas de zarpe, cierre documental, ingresos a puerto, cierres de despacho, llegada a puerto destino y condiciones en destino (días libres, exoneraciones deposito), están sujetas a cambio sin previo aviso, ya que dependemos del tiempo de operación de la terminal, buque, mal clima, cambios de transbordo, así como temas de congestión portuaria, etc.

Tener en cuenta que las rutas ofrecidas manejan transbordo, por lo tanto en caso de que su producto se vaya a beneficiar del acuerdo comercial(certificado de origen), es importante que nos notifique con anticipacion para tramitar la custodia aduanera o certificación de la aerolínea o naviera según corresponda. Algunas autoridades aduaneras se pueden demorar hasta 15 días para entregar dicho soporte que se requiere para el proceso de nacionalización y existen algunos casos en donde no entregan dicho documento.

Así mismo le informamos que MAGNUM LOGISTICS no podrá absorber costos tales como estadías, demoras, almacenajes, conexiones o cualquier otro que pueda generarse como consecuencia de las razones anteriormente expuestas. De ocurrir cualquiera de los incidentes previamente señalados, el Shipper/ Cnee según aplique el termino incoterm será el responsable de cubrir los extra costos.

Esperamos la anterior sea de su completo agrado y podamos continuar préstandole nuestros servicios a tan importante compañía.

NOTAS IMPORTANTES

Somos Intermediarios

Nota Importante

Con la aceptación de esta oferta, se materializará el contrato que se encuentra publicado en la parte denominada TERMINOS LEGALES de la página web www.magnum.com.co, para cada uno de los servicios ofertados. Adjunto a esta cotización, encontrará un resumen de los términos legales y condiciones que aplica para cada empresa.

Cordialmente,

Cotización Nro: 680323

FRANCIA ELENA POPO TORRES
EJECUTIVO COMERCIAL JUNIOR
Tel: (60)(2) 485 10 90 Ext. 4103 - Cel. 3206951610
fpopo@magnum.com.co
www.magnum.com.co

Apreciado usuario, para cualquier inquietud comuníquese con nuestra área de servicio al cliente, escribiendo a nuestro correo electrónico servicioalcliente@magnum.com.co

Para Reclamos relacionados con su carga por favor informarnos a más tardar 3 días hábiles después de la llegada de la misma.

UNIÓN TEMPORAL SOLAR TECHNOLOGY

Santiago de Cali, 2 de marzo de 2026

ING-2026-UTST-006

Señores
Servicios de Consultoría de Obras y Bienes S.A.S. – SECOB S.A.S.
Atn. Diego Gerardo Rojas Gómez
Bogotá D.C.

Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para Zonas No Interconectadas – IPSE
A/A. Sergio Silva
Supervisor Contrato 278-2023
Bogotá D.C.

Ref.: Contrato 278-2023, *"Implementación de la central híbrida Solar Diesel incluyendo las redes de Media y Baja Tensión Subterráneas, para la comunidad de Isla Grande en el Archipiélago de Islas Rosario en el Distrito de Cartagena, Departamento de Bolívar".*

Asunto: Respuesta a la advertencia sobre posible riesgo de incumplimiento del Contrato de Obra 278 de 2023.

Cordial saludo,

Hernán Alberto García Mahecha en su calidad de representante legal de la **Unión Temporal Solar Technology NIT. 901.754.812-8**, me permito dar respuesta al oficio del día 18 de febrero de 2025 con numero de radicado SECOB-UTSTG-278-2023-287, teniendo en cuenta los argumentos que se exponen:

Consideraciones

I. SOBRE LAS ACTIVIDADES EN EL SECTOR LA PUNTA – CONDICIONES CLIMÁTICAS (FUERZA MAYOR)

Respecto a las actividades de conexión de usuarios en el sector La Punta – Isla Grande, es preciso indicar que la totalidad de los materiales requeridos para la instalación se encuentran disponibles en muelle, listos para su transporte e instalación. No obstante, durante las últimas semanas se han presentado condiciones climáticas adversas en Cartagena y el Archipiélago de las Islas del Rosario, caracterizadas por fuertes lluvias continuas, incremento del oleaje, restricciones de navegación y alertas marítimas emitidas por las autoridades competentes, circunstancias que han impedido el transporte marítimo seguro de los materiales hacia la isla, generando una imposibilidad temporal de ejecución.
Esta situación configura un evento constitutivo de fuerza mayor en los términos del artículo 64 del Código Civil colombiano, al tratarse de un hecho imprevisible, irresistible y externo a la voluntad del contratista. En consecuencia, el retraso en la instalación no obedece a negligencia, falta de planeación ni incumplimiento atribuible a la Unión Temporal, sino a un

evento natural ajeno al control humano. Conforme a la teoría de la fuerza mayor y al principio de responsabilidad subjetiva en materia contractual, estos hechos generan exclusión de responsabilidad al desaparecer el elemento de imputabilidad. La Unión Temporal ha actuado con la debida diligencia, manteniendo los materiales disponibles y preparados para su ejecución inmediata una vez se normalicen las condiciones de navegabilidad.

II. SOBRE LA IMPORTACIÓN DE LOS BANCOS DE BATERÍAS

En relación con la advertencia sobre los tiempos de importación de los bancos de baterías tipo LiFePO4 requeridos en el ítem 6.2.3, nos permitimos precisar que la Unión Temporal actuó de manera diligente, oportuna y conforme a los cronogramas contractuales para la adquisición de dichos equipos. Como soporte de lo anterior, se adjunta la Factura Comercial No. 32, emitida el 30 de abril de 2024 por ATESS, por valor de USD 547.013 bajo Incoterm EXW Shenzhen (FV HGE 32 ATESS ENERGY), así como el Bill of Lading No. OLC24050137, con fecha de embarque 20 de mayo de 2024 desde Shekou, China con destino Cartagena, Colombia (-2106853961-1 BL FINAL), documentos que acreditan la formalización de la compra y el despacho internacional dentro de tiempos razonables y técnicamente ajustados al mercado internacional.

Debe resaltarse que se trata de equipos especializados para sistemas de almacenamiento de energía, cuya fabricación, alistamiento y despacho obedecen a especificaciones técnicas particulares y a procesos productivos que no permiten sustitución inmediata en el mercado nacional ni adquisición por canales más expeditos. En razón a la naturaleza técnica del proyecto, no existe una alternativa más eficiente o inmediata para la provisión de estos equipos, por lo cual el proceso de importación internacional constituye la única vía razonable y técnica para su obtención.

En este contexto, los tiempos de tránsito marítimo intercontinental, las operaciones portuarias, la disponibilidad de navieras, los procesos de nacionalización y los trámites aduaneros constituyen factores externos que escapan al ámbito de control del contratista y dependen de terceros —transportistas, operadores logísticos, autoridades portuarias y aduaneras— configurándose así una hipótesis de ausencia de responsabilidad por hecho de tercero y por causas no imputables al contratista. Conforme a la teoría general de la responsabilidad contractual, cuando el retraso proviene de circunstancias externas, imprevisibles o no dominables por el deudor que actuó con la debida diligencia, desaparece el elemento de imputabilidad necesario para estructurar incumplimiento.

En consecuencia, el eventual desfase entre el cronograma de ejecución y los tiempos reales del comercio internacional no puede interpretarse como incumplimiento contractual atribuible a la Unión Temporal, toda vez que la adquisición fue realizada oportunamente y el desarrollo posterior del proceso logístico depende de variables internacionales ajenas a su voluntad. Así, los factores de retraso obedecen a circunstancias externas y no a una conducta negligente o tardía del contratista, razón por la cual no se configura responsabilidad ni procede la declaratoria de incumplimiento en los términos advertidos.

UNIÓN TEMPORAL SOLAR TECHNOLOGY

Conclusión

En mérito de lo expuesto, la Unión Temporal Solar Technology ha demostrado que ha actuado con la debida diligencia técnica, contractual y logística tanto en la disposición de materiales para las actividades en el sector La Punta como en la adquisición e importación de los bancos de baterías requeridos para el proyecto. Los retrasos advertidos no obedecen a conductas negligentes, omisivas o tardías del contratista, sino a circunstancias externas, imprevisibles o no controlables, tales como condiciones climáticas adversas que afectan la navegabilidad en el Archipiélago de las Islas del Rosario y factores propios del comercio internacional y la logística marítima intercontinental.

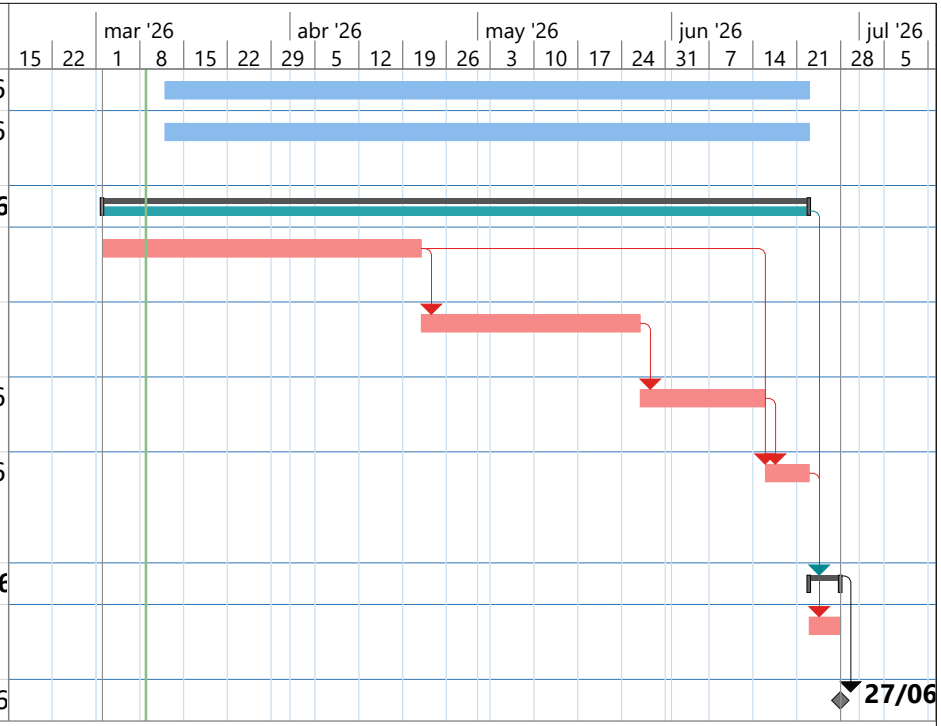
Desde la perspectiva de la teoría general de la responsabilidad contractual, al no configurarse el elemento de imputabilidad, no puede estructurarse incumplimiento atribuible a la Unión Temporal. Los hechos descritos corresponden a eventos constitutivos de fuerza mayor y a situaciones derivadas de actuaciones de terceros —navieras, operadores logísticos y autoridades portuarias y aduaneras— que escapan a la órbita de control del contratista. En consecuencia, no se configuran los presupuestos jurídicos para declarar un posible incumplimiento contractual, toda vez que los factores de retraso son externos, ajenos a la voluntad del ejecutor y debidamente soportados documentalmente.

La Unión Temporal reitera su compromiso con la culminación integral del proyecto y continuará adelantando las gestiones necesarias para ejecutar las actividades pendientes de manera inmediata una vez cesen las circunstancias externas que actualmente inciden en el cronograma, garantizando la correcta terminación técnica del contrato dentro de los parámetros de buena fe y colaboración contractual.

Atentamente,

Hernán Alberto García Mahecha
Representante Legal
Unión Temporal Solar Technology

Id	EDT	Modo de tarea	Nombre de tarea	Duración	Comienzo	Fin
1	1		INICIO	73 días	jue 12/03/26	lun 22/06/26
2	2		**SUSPENCIÓN BEES ATTES**	73 días	jue 12/03/26	lun 22/06/26
3	**3**		**ADQUISICIÓN BEES**	**81 días**	**lun 2/03/26**	**lun 22/06/26**
4	3.1		FABRICACIÓN	37 días	lun 2/03/26	mar 21/04/26
5	3.2		TRANSPORTE MARITIMO	25 días	mié 22/04/26	mar 26/05/26
6	3.3		TRAMITES DE NACIONALIZACIÓN	14 días	mié 27/05/26	lun 15/06/26
7	3.4		COORDINACION LOGISTICA ENTRADA ISLA	5 días	mar 16/06/26	lun 22/06/26
8	**4**		**INSTALACIÓN**	**5 días**	**mar 23/06/2**	**sáb 27/06/26**
9	4.1		INSTALACION Y SINCRONIZACIÓN	5 días	mar 23/06/26	sáb 27/06/26
10	5		FIN	0 días	sáb 27/06/26	sáb 27/06/26



Proyecto: CRONOGRAMA PRO
Fecha: lun 9/03/26

Tarea	Resumen inactivo	Tareas externas
División	Tarea manual	Hito externo
Hito	solo duración	Fecha límite
Resumen	Informe de resumen manual	Tareas críticas
Resumen del proyecto	Resumen manual	División crítica
Tarea inactiva	solo el comienzo	Progreso
Hito inactivo	solo fin	Progreso manual